

Geschichte und Ausichten des Panamá-Canales.

Nach einem Vortrage am 16. November 1894 von Joh. Braumüller.

(Schluß.)

Schwierigkeiten, die man voraussah, waren: 1. Die Unzulänglichkeit des Hafens von Colon; es sollte daher ein eigener Hafen am Eingange des Canales angelegt werden, der für Schiffe jedes Tiefganges genügte. 2. Die Ungleichheit von Ebbe und Flut an beiden Meeresküsten. In Colon beträgt die Differenz zwischen dem niedrigsten und höchsten Wasserstand höchstens 0.52 *m*, in Panamá 2 *m*, bei mittleren Fluten in Panamá 4, bei Hochfluten nahezu 6 *m*. Bei Panamá wurde daher eine 600 *m* breite Flutbocke vorgesehen, die bis zum 65. Kilometer (von Colon aus) hinaufgieng. 3. Die Regengmengen. Sie betragen z. B. 1883 in *mm*:

	Jänner—März	April—Mai	Juni—Septbr.	Octbr.—Decbr.	Summe
in Colon .	72	600	1334	940	2946
in Gamboa	—	504	710	589	1803
in Panamá	15	240	385	290	930

Infolge dieser ungleichen Niederschläge ist auch gegen Colon Urwald, gegen Panamá Savanne. In der Regenzeit zwischen Mai und December überflutet der Chagres seine Ufer und braust mit der Gewalt des Rheinstromes dahin. Es mußte daher eine Regulierung dieses Flusses vorgesehen werden; bei Gamboa zwischen den Hügeln von Santa Cruz und Obispo wurde der Bau eines 1000 *m* langen und 25 bis 30 *m* hohen Dammes projectiert, um den Canal vor den Hochfluten und Ablagerungen des Flusses zu bewahren. Das Wasser sollte hinter dem Damme in einem Reservoir gesammelt und mittels eines unterirdischen Schleusencanales in den mittleren Chagres bei Gorgona geleitet werden. Durch zwei andere Canäle wollte man den mittleren und unteren Chagres ableiten; auch der Rio grande sollte vom Canale ferngehalten werden.

Viele Schwierigkeiten ahnte man aber noch gar nicht. So kannte man die Gewalt der Regen und Uberschwemmungen in der Tropenzone nicht völlig, die imstande waren, in der Regenzeit alles gründlich zu zerstören, was in der trockenen Zeit mühsam geschaffen wurde. Der Canal war viel zu sehr nach der Karte und zu wenig nach der Natur entworfen, es stellte sich später heraus, daß einzelne Theile der Trace verlegt werden mußten, weil sie am geplanten Orte unausführbar und unhaltbar

waren; so war es z. B. unthunlich, den Canal stellenweise durch die Flussbetten zu führen, eben mit Rücksicht auf die Regengüsse und Ueberschwemmungen. Von dem geplanten Tunnel kamen die Unternehmer schon bald nach dem Schlusse des internationalen Congresses aus Verkehrsrücksichten ab. Deshalb war es auch schwer, einen nur annähernd verlässlichen Kostenvoranschlag zu machen. In den Sitzungsberichten des Congresses schätzte M. Reclus, der Secretär desselben, die für einen Niveaucanal auszuhebenden Erd- und Felsmassen auf 56·2 Mill. Cubikmeter. Wyse und Reclus hatten für einen Tunnelcanal bei ihren Aufnahmen gar nur 47 Mill. Cubikmeter Aushebungen berechnet, daher veranschlagten sie auch die Kosten nur auf 475 Mill. Francs. Diese Summen waren, wie bei allen Projecten, wohl absichtlich zu niedrig gehalten. Später mußten sie erklären, daß ein Niveaucanal schon ohne Tunnel oder Durchstich 46·15 Mill. Cubikmeter Aushebungen und 520 Mill. Francs Baukosten verursachen würden; damit waren die 56·2 Mill. Cubikmeter des Congresses sicher schon überschritten. Dazu wurden noch 50 Percent für Bauzinsen, Verwaltung, Provisionen u. s. w. gerechnet, so daß der Canal nach Schluß des Congresses schon 780 Mill. Francs kostete. Ende 1879 begab sich eine internationale Commission von Ingenieuren mit Herrn v. Lesseps an die Landenge und schätzte nach sechswöchentlicher Untersuchung das Aushebungsmaterial auf 75 Mill. Cubikmeter und die Kosten auf 843 Mill. Francs. Aber auch diese Berechnung beruhte noch auf der irrigen Annahme, daß die Trachite und Dolerite „selbsttragend“ seien und daß die Seitenwände des Canales steil angelegt werden könnten, während der Sprengungen machte man hingegen die schlimme Entdeckung, daß die Felsen von Thonarten durchsetzt waren und daher gegen Abrutschungen überall sanfte Böschungen gemacht werden mußten, wodurch sich die Aushubmassen sehr vergrößerten. Ebenso wußten die Herren damals noch nicht, daß der Chagres und Rio grande vom Canal vollständig fernzuhalten waren und daß die Arbeiten hiefür denen eines zweiten Canales gleichkommen würden. Richtig wäre es daher gewesen, wenn man die doppelte Summe angenommen hätte, d. i. 1686 Mill. Francs. Die Mitglieder der Commission waren nun Männer, die zum Theile einen Weltruf hatten, wie Dirks, Erbauer des Canales von Amsterdam, General Totten, Erbauer der Panamabahn, Danzats, Chef-Ingenieur des Suezcanales, Boutan, französischer Bergingenieur, die columbischen

Fachmänner Soja und Ortega. Wenn sich solche Männer so gewaltig irrten und dies an Ort und Stelle, dann begreift man das Mißtrauen der Finanzwelt gegen derartige Voranschläge.

Herr v. Lesseps brachte denn auch lange Zeit keine Gesellschaft für den Canalbau zusammen. In den Jahren 1879 und 1880 traten englische und amerikanische Finanziers und Zeitungen so entschieden gegen das Project eines Niveaucanales auf, daß sogar im August 1879 eingezahlte Gelder wieder zurückerstattet wurden. Diese Opposition stützte sich auf das Gutachten amerikanischer Ingenieure, welche auf dem Congresse für das Nicaragua-Project eingetreten waren und niedergestimmt wurden. Die Herren machten also dem Unternehmen aus gekränktem Ergeiz und Patriotismus die leidenschaftlichste Opposition und sagten ganz richtig voraus, daß der Panama-Canal nicht unter 1500 Millionen Francs herzustellen und für dieses Capital ein wenigstens 5%iges Zinsenerträgnis in absehbarer Zeit nicht zu hoffen sei. Herr v. Lesseps bereiste nun die Vereinigten Staaten, hielt in allen größeren Städten Vorträge und seiner Liebeshwürdigkeit, Welt- und Menschenkenntnis soll es gelungen sein, die Bedenken vieler Sachverständiger und die Eifersucht der öffentlichen Meinung zu beruhigen. Wie es sich jedoch im späteren Prozesse herausstellte, hat damals nicht sein diplomatisches Talent, sondern das Gewicht seiner „Klingenden“ Gründe gesiegt. Vom 7. bis 9. December 1880 wurden sodann in Europa und Amerika statt der verlangten 590.000 Actien à 500 Francs 1,206.609 gezeichnet, darunter 994.508 in Frankreich. Später gelangten alle Actien in französische Hände. Die Inhaber waren meist Besitzer von Suezcanalpapieren und kleine Capitalisten in Frankreich, die sich im blinden Vertrauen auf den Ruhm und die Erfahrungen des Herrn v. Lesseps in dieses Geschäft einließen. Der Geldmarkt betrachtete eben die Actien und die später emittierten Obligationen nicht als Anlagewerte, sondern als Speculationspapiere. Es begann dann in der tollsten und unverschämtesten Weise jenes Treiben auf den Börsen, das dieser Institution mit Recht so erbitterte Feinde machte. Während die Anhänger des Unternehmens die Papiere auf einen unmöglichen Wert hinaufzuschreiben suchten, war eine Börsenclique bestrebt, die Course überall herabzudrücken.

An diesem Schwindel nahm leider Herr v. Lesseps auch selber Antheil. Am 31. Jänner 1881 war die erste Generalversammlung der Compagnie universelle du Canal Interocéanique. Auf derselben

erklärte er, „eine Summe von 600 Millionen Francs wäre hinreichend, um den Canal in höchstens acht Jahren für die große Schifffahrt zu eröffnen“, obwohl er seit mehr als einem Jahre von der Unwahrheit dieser Annahme überzeugt war. Erst in der fünften Generalversammlung am 29. Juli 1885 ließ er sich zu dem Geständnisse herbei, daß diese 600 Millionen nur für den Bau selbst erforderlich wären, für Zinsen und Amortisation des Baucapitals, für die Bauleitung, Geschäftsreisen, Banquieurgebühren, Zeitungseinschaltungen müsse der gleiche Betrag veranschlagt werden. So wurden aus 600 Millionen 1200. Mit dem Titel: Provisionen, Einschaltungen u. s. w. maskierte man thatsächlich hohe Geschenke und Bestechungssummen. Nach dem Zusammenbruche der Gesellschaft veröffentlichte der Schriftsteller Floridian unter dem Titel: „Les Coulisses du Panama“ scandalöse Mittheilungen. Viele politische und auch wissenschaftliche Zeitungen waren erkaufte, wer in Frankreich vor irgend einem Schritte der Gesellschaft warnte, wurde als schlechter Patriot und amerikanischer Söldling gebrandmarkt. Ein amerikanisches Comité, das für das Unternehmen gar nichts that, erhielt zwölf Millionen Francs „Schweiggelder“. Die Firma Couvreux und Hersent, die den Canal anfangs in Entreprife für 512 Millionen Francs herstellen wollte, zog sich nach zwei Jahren zurück, ohne daß über ihre Arbeitsleistung Rechnung gelegt wurde, dafür erhielten spätere Unternehmer doppelt soviel Cubikmeter bezahlt, als sie aushoben.

Großen Wert legten die Projectanten der Linie Colon—Panamá auf den Umstand, daß an dieser Strecke schon eine Eisenbahn bestand, die anderswo für den riesigen Arbeiter- und Materialtransport erst hätte gebaut werden müssen. Nun konnte die Bahn mit ihrem ganzen Fahrpark und Betrieb den Bedürfnissen des Baues nicht genügen und sah sich überdies in ihrem sonstigen Verkehr allseits gehemmt. Daher wurden ihre Actien* um circa 17 Millionen Dollar, weil über ihren wirklichen Wert, angekauft, und doch kam die Gesellschaft dadurch nur zu einem Prozesse mit der Regierung von Columbia, die nach dem Inhalte der ursprünglichen Concession bereits Ansprüche auf die Hälfte der Actien hatte. Die Bahn wurde feinerzeit mit der Clausel concessioniert, daß die columbianische Regierung das Recht habe, sie 20 Jahre nach der Eröffnung um den vollen Baupreis von fünf Millionen Dollar aufzukaufen, nach einer weiteren Verlängerung der

* Genauer 68.475 von 70.000, das Stück zu 250 Dollar.

Concession um zehn Jahre beträgt der Kaufpreis vier Millionen und nach weiteren zehn Jahren zwei Millionen. Da die Bahn am 27. Jänner 1855 eröffnet wurde, so glaubte sich die Regierung ihre Vortheile für die Folgezeit gegen die Canalgesellschaft sichern zu müssen. Diese so theuer gekauften Actien wurden später zur Hälfte für nicht gezahlte Arbeiten verpfändet.

Das bis 1886 vollständig eingezahlte Actiencapital betrug 295 Millionen Francs und wurde mit 5% verzinst. Um den Anforderungen des Baues zu genügen, wurden Obligationen herausgegeben, und zwar 1882: 109 $\frac{1}{3}$ Millionen Francs zu 5%; 1883: 171 Millionen Francs zu 3%; 1884: 145 Millionen Francs zu 4%; Summe 425 $\frac{1}{3}$ Millionen. 1886 wurden 206 $\frac{1}{2}$ Millionen und 1887 110 Millionen Francs Obligations nouvelles zu 9 $\frac{1}{2}$ % in Umlauf gebracht. Das macht zusammen schon 1036 Millionen Francs. Dennoch trat die Gesellschaft bald darauf an die Deputiertenkammer in Paris mit der Bitte heran, Losobligationen im Betrage von 720 Millionen Francs herausgeben zu dürfen. Die Kammer ertheilte die Bewilligung nach längerem Sträuben, um nicht mitschuldig an dem Untergange des großen Unternehmens zu werden, in Wahrheit aber, weil einzelne einflussreiche Abgeordnete bestochen waren. Am 9. Juni 1888 erschien das darauf bezügliche Gesetz; im Herbst dieses Jahres bereiste Ferd. Lesseps mit seinem ältesten Sohne Charles Frankreich und forderte in Vorträgen zur Zeichnung seines Lotto-Anlehens auf; vergebens. Nur 1,600.000 statt zwei Millionen Obligationen giengen ab. Das Publicum erschrak über die verausgabten riesigen Summen und wurde mißtrauisch. Da mußte Ferd. Lesseps am 14. December 1888 öffentlich erklären, daß die Gesellschaft ihre Zahlungen einstellen. Erst durch die Liquidation der Gesellschaft bekam man Einblick in ihre Arbeiten. 1881 schloß die Compagnie universelle du Canal Interocéanique mit der Regierung von Columbia einen Vertrag auf Grund der an Wyse ertheilten Concession von 1878, in dem sie sich verpflichtete, den Canal in zwölf Jahren fertigzustellen, nur bei unüberwindlichen Hindernissen (force majeure) konnte die Frist auf sechs Jahre verlängert werden, aber nicht über das Jahr 1899 hinaus. Am 1. Februar 1881 begannen die Arbeiten, ohne daß man mit der Natur des Bodens gründlich genug vertraut war. Ueber den Fortgang der Arbeiten unterrichtete ein eigenes Blatt, die Bulletins de Canal Interocéanique, aber nicht immer wahrheitsgetreu. Die Arbeiter waren meist Neger aus den

westindischen Inseln bei Jamaika und Mischlinge. Sie erhielten 7 bis 10 Francs per Tag und ihre Zahl war bis 1887 stets zwischen 14.000 und 21.000. Diese Löhne erforderten daher im Jahre allein 60 Millionen Francs. Das Aufsichts- und Leitungspersonal war zum Theile schon bei dem Suezcanale beschäftigt gewesen. Sie erhielten: Aufseher 400—600 Mark, Ingenieure und Abtheilungsvorsteher 500 bis 1000 Mark und höhere Beamte 1600—2000 Mark per Monat. Für das theuere Leben an der Landenge waren diese Bezahlungen wohl nicht zu hoch, obgleich die Amerikaner später am Nicaragua mit geringeren Bezahlungen ausreichten; aber die kurzzeitige Anstellung macht es erklärlich, wenn, nach dem Zeugnisse späterer Schriften, sowohl in den Kanzleien, als auch auf den Arbeitsplätzen viel gefaulenzt wurde. Im größeren Umfange begannen die Arbeiten im Mai 1883 an 23 Stellen der ganzen Linie: sie waren in fünf Divisionen getheilt:

I. Von Colon bis zum 26. Kilometer mit sieben Bagger, darunter vier „mit langer Rinne“. II. bis zum 44. Kilometer sechs Bagger von je 180 Pferdekraften und fünf Saugbagger. III. bis 53. und IV. bis 57. Kilometer hatten Sprengarbeiten in Felsgesteine zu besorgen. V. bis Panamá mit neun Bagger. Die Bedienung der Maschinen gieng nicht immer und überall nach Wunsch, da häufig unter dem Einflusse des „Chagresfiebers“ mit den Arbeitern gewechselt werden mußte. Die Gesellschaft war auch genöthigt, im Hügelland Sanatorien zu bauen und that dies, wie gewöhnlich, in sehr nobler Weise.

Die wirklichen Arbeiten belehrten auch die Unternehmer erst über die richtigen Tracen und über die Menge des Aushebungsmaterials. An mehreren Stellen mußten nach vergeblichem Aufwand an Zeit und Geld die Arbeiten geändert werden; das Aushebungsmaterial wurde schon 1884 von dem Chefingenieur Dingler auf 121 Millionen Cubikmeter berechnet. In den Niederungen am Chagres machten sich Nachrutschungen von Schlamm und Erdmassen bemerkbar, die Felsen erwiesen sich zwar sehr hart, aber von weichen Thonmassen so durchsetzt, daß sie nur geeignet waren, die Arbeiten zu verzögern, aber keine soliden Wände abgaben und sehr breite Aushebungen erforderten. Erdwände hatten an den bei uns üblichen Maschinen keinen Schutz gegen die furchtbaren Regen, die alles abspülten, auch die Abdämmungen am Chagres wurden so durchweicht, daß der Fluß in der Regenzeit gewöhnlich wieder von seinem Bette vollen Besitz nahm. Viele Arbeiten mußten auf diese Art jährlich wiederholt werden. Dabei wurden dieselben auch noch

durch die zu geringe Transportfähigkeit der Eisenbahn, auch nach deren Ankauf aufgehalten; denn auch 17 Züge täglich genügten nicht dem Bedarfe.

An eine Durchstechung des Culebra-Sattels für einen Niveau-Canal war unter solchen Umständen bald nicht mehr zu denken, da dieses unverlässliche Gestein, das dabei nach der Tiefe immer härter wurde, eine Böschung von 150 m Höhe über der Canalsohle hätte abgeben sollen; denn auch über die Sattelhöhe hatte man sich, wie über vieles andere getäuscht. Da kamen die Leiter des Unternehmens endlich 1886 auf die Idee eines Schleusencanals zurück, die 1879 hochfahrend zurückgewiesen wurde. Zu diesem Zwecke sollte in der Mitte des Hügellandes, an der Mündung des Obispo in den Chagres, ein Staubecken mit zwei Abflussschleusen in 40 m Höhe angelegt werden; acht doppelte Schleusenkammern wurden dem Canal bestimmt und mit dieser Arbeit der bekannte Erbauer des Eiffelthurmes betraut, der sie auch Ende 1887 übernahm. Das Schleusenwerk wäre jedenfalls ein Meisterstück moderner Eisentechnik geworden, wenn es vollendet worden wäre, es wären „gleitende Hohlprismen“ von Eisen geworden, auf Schienen aus ihren Lagern in das Canalbett zu führen und dabei mit Wasser zu füllen und wieder zu entleeren. Aber, abgesehen davon, daß dieser Gedanke bereits zu spät kam, war dies der technische und moralische Bankerott der Gesellschaft. Der natürliche Schleusencanal war am Nicaragua-See anzulegen. Dort war ein wasserreicher See von 9500 Quadrat-Kilometer zur Speisung des Canals schon vorhanden, am Culebra-Hügel mußte ein künstlicher See erst mit riesigen Kosten hergestellt werden und es war fraglich, ob er gelang. Der San Juan-Fluß hat seine constante Wassermenge, der Chagres-Fluß in der Regenzeit zu viel und in der trockenen Zeit zu wenig. Beim Panamä-Canal war es nicht ausgemacht, daß man mit acht Schleusenkammern, jede 180 m lang, 20 m breit an der Sohle und mit einem Gefälle von 11 m das Auslangen finden werde; für den Nicaragua-Canal legte der amerikanische Ingenieur Menocal einen Plan vor, in welchem auf einer ungleich längeren Strecke nur sieben Schleusen, darunter allerdings eine mit 16 m Gefälle, die aber leicht in zwei zerlegt werden kann, benöthigt wurden.

Die Arbeiten dauerten denn auch nur mehr $1\frac{1}{4}$ Jahre; im März 1889 wurden sie überall eingestellt, Eiffel war der letzte, der das Arbeitsfeld verließ. Im Jahre 1889 wurde von dem Liquidator,

dem ehemaligen Unterrichtsminister Advocaten Brunet, eine Commission zur Prüfung der Sachlage an den Isthmus entsendet, bestehend aus neun Franzosen, einem Belgier und einem Holländer. Diese Herren veröffentlichten am 5. Mai 1890 einen sehr aufrichtigen und objectiven Bericht, der aber der Todtenschein des Unternehmens war. Sie schätzten den Wert der Materialien, Gebäude, Terrains, Vorstudien und der Concession auf 450 Millionen Francs, während 1360 Millionen verbraucht wurden. Sie empfahlen die Fortsetzung des Werkes als Schleusencanal mit Staubecken, veranschlagten aber die ferneren Kosten noch auf 900 Millionen; denn es waren noch immer $42\frac{1}{4}$ Millionen Cubikmeter auszuheben, davon $15\frac{2}{3}$ Millionen in den Durchstichen. Thatsächlich ausgehoben dürften 54 Millionen Cubikmeter worden sein. Die Einnahmen sollten in einem Canalzolle von $12\frac{1}{2}$ Francs von jeder Maßtonne der den Canal passierenden Schiffe bestehen. Dabei wurden in Aussicht gestellt: Für das erste Jahr 1 Million tons, in vier Jahren etwas über 4 Millionen tons, dann jährlich $\frac{1}{4}$ Million mehr. Der Canal würde vier Jahre nach seiner Eröffnung $51\frac{1}{4}$ Millionen Francs einbringen; davon kämen in Abrechnung für die Verwaltung 10 Millionen und 5% für die columbianische Regierung (welche nur unter der Bedingung dieser Steuer die Verlängerung der Concession bewilligen wollte), macht 2,562.500 Francs: blieben 38,687.500 Francs. Nach zwölf Jahren wären Einnahmen von $61\frac{1}{4}$ Millionen Francs zu erwarten. Doch diese Berechnungen konnten niemanden mehr bewegen, zu den vergeudeten 900 Millionen noch weitere 900 Millionen zu opfern; es gelang daher auch die Bildung einer neuen Gesellschaft nicht. Dies darf uns nicht wundern. Hatte man doch stets die vertrauensseligen Capitalisten mit solchen gedulbigen Ziffern zum besten gehalten und ausgeplündert. Wer bürgte für eine redlichere Gebarung in der Zukunft? Und auf die berechneten Einnahmen war auch nicht viel zu geben. $12\frac{1}{2}$ Francs Zoll machen bei einem Schiffe von nur 1000 Tonnen schon 12.500 Francs, also gerade so viel als die Kosten seiner zweimonatlichen Fahrt von Europa nach der Westküste Amerikas; es wird also gegen eine viermonatliche Fahrt um das Cap Horn nichts erspart, möglicherweise sogar für manche Station noch daraufgezahlt. Dazu kommt zu veranschlagen, daß bei der umständlichen Schleusenfahrt höchstens 16 Schiffe täglich den Canal passieren könnten, der in der Regenzeit überdies ein Viertel Jahr gesperrt bleiben müßte, damit die Hochwasser die Schleusen-

kammern nicht gefährden. Nur wenn sich die Regierungen der an dem Canal interessierten Staaten zu einer Zinsengarantie herbeiließen, war an eine Fortsetzung der Arbeiten zu denken, dazu wollte sich aber in Anbetracht der hohen Zinsen nicht einmal die französische Kammer verstehen. Die columbianische Regierung, auf deren Boden das große Werk gebaut wurde, begnügte sich, ihr Heimfallsrecht und ihre Steuerforderung zu wahren, sonst konnte sie bei ihren schlechten Finanzzuständen nichts thun. Es fehlte zwar nicht an mancherlei Rettungsvorschlägen, sie glichen jedoch den Quacksalbereien, mit welchen man bisweilen unheilbare Kranke und ihre Angehörigen quält. So schlug z. B. Gust. de Belot in einer Broschüre vor, man solle die Umgebung des Canals durch Chinesen colonisiren und die Erträgnisse dieses landwirtschaftlichen Betriebes zur Fortsetzung des Canalbaues verwenden; ein Aufwand von 50 Millionen Francs würde hiefür genügen. Dabei wurde nicht bedacht, daß der unterbrochene Bau nicht so lange warten konnte, bis solche Colonien ein Erträgnis abwarfen, sondern bis dahin von den tropischen Regen und Ueberschwemmungen ganz verschlänmt wurde. Das war ja gerade der durchschlagendste Grund, mit welchem Ferd. v. Lesseps die Gläubiger zu immer neuen Zahlungen presste, daß er ihnen allezeit erklärte: „Jede längere Unterbrechung des Baues kommt seiner Vernichtung gleich!“ Herr Sebillot gab in einer anderen Broschüre den Rath, es möge über den mittleren Theil der Landenge eine Schiffseisenbahn geführt werden, wie sie sich am Marne-Canal für kleinere Schiffe bewährt hat. Nach diesem Plane sollte jedes Schiff mit Hebewerken auf eine Art Schlitten gehoben und von acht vierräderigen Locomotiven, vier auf jeder Seite, über den Sattel von Culebra geschleppt werden. Dazu wären nach Sebillot 250 Millionen Francs nöthig gewesen und dann konnten erst nur kleinere Schiffe mit Beruhigung befördert werden. Dieses Project fand keinen Anklang, niemand weiß, wie viel Lehrgeld dieser Versuch wieder kosten würde.

Da gaben die amerikanischen Eisenbahnkönige dem sterbenden Unternehmen, dem sie ohnedies Todfeindschaft geschworen hatten, den Gnadenstoß. Der vielgerühmte diplomatische Sieg des Herrn Ferd. v. Lesseps im Jahre 1880 bestand nur darin, daß sich die Geldmänner in Nordamerika herbeiließen, mit den Panamá-Papieren auf der Börse zu spielen und sie vertrauensseligen Leuten theuer anzuhängen, wofür sie sich obendrein von der Canalgesellschaft gut bezahlen ließen. Bald schlug

Ingenieur Gads, der Regulator des Mississippi, eine Schiffseisenbahn über die Landenge von Tehuantepec vor. Als dann Herr Lesseps 1886 sich zu einem Schleusencanale verstehen mußte, erschien von dem Ingenieur Menocal ein detailliertes Schleusenproject eines Nicaragua-Canals, das viel einfacher, zweckmäßiger und dabei billiger schien. Da brauchte nur im Westen des Sees eine etwa 30 Kilometer breite Landenge durchstoßen und im Osten der San Juan-Fluss reguliert werden. Allerdings mußten die beiden Häfen: Brito im Stillen und Greytown im Atlantischen Ocean ausgehauet werden, aber dies alles konnte mit Muße und nach Maßgabe der verfügbaren Mittel geschehen und die Fahrten konnten für kleinere Schiffe auch vor Vollendung sämtlicher Arbeiten eröffnet werden. Die voraussichtlichen Kosten dieses sieben, höchstens acht Kammer Schleusen erfordernden Werkes waren mit rund 52 Millionen Dollar = 160 Millionen österr. Kronen veranschlagt. Wie seinerzeit Herr v. Lesseps, so machte jetzt Herr Menocal in allen größeren politischen und fachwissenschaftlichen Blättern für sein Project Stimmung und stellte fortwährend die Ausgabe der Actien in Aussicht. Seit 1890 wurde sogar mit Arbeiten an Ort und Stelle begonnen. In Frankreich aber, wo man einst den „großen Franzosen“ nicht genug verhimmeln konnte, regnete es seit 1889 Enthüllungen und Anklagen gegen die unglücklichen Leiter und Finanziers des Panamá-Unternehmens und im Jahre 1893 erlebten wir die strafgerichtliche Verurtheilung Ferd. und Charles v. Lesseps, Eiffels u. a. Als dieselbe mit einiger Sicherheit zu erwarten war, im Februar 1893, da erklärte der „New-York Herald“ mit vernichtender Kälte: „Amerika braucht keinen Schiffahrts-Canal, es soll keine Eisenbahnen ausbauen. Die Amerikaner sind keine Egypter und die Zeit der Schiffahrts-Canäle ist vorüber!“

Und seit dieser Zeit wurden die Arbeiten am Nicaragua-See eingestellt und niemand spricht mehr davon. Die nordamerikanischen Geldfürsten haben nach bewährtem Recepte einige Millionen geopfert, um ein ihnen verhasstes Werk durch ein Concurrrenz-Unternehmen zu grunde zu richten. Die Arbeiten des Panamá-Canales fallen der Zerstörung anheim, da sie ein Privatunternehmen waren und niemand Vorkehrungen zu ihrem Schutze trifft. Die theueren Maschinen und Werkzeuge sind dem Unwetter preisgegeben und versinken im Schlamm oder werden verschleppt; denn niemand mag für die Bewachung derselben Geld verschenken und für einen rechtzeitigen Verkauf wurde

nicht gesorgt, da man noch immer auf Wiederaufnahme der Arbeiten hoffte. Die Gläubiger aber sind um ihr Geld gebracht und können nicht einmal Abschlagszahlungen hoffen.

Die Aussichten einer Vollendung des Panamá-Canales sind nunmehr in weite Ferne gerückt. In Frankreich ist man durch ungeheure Verluste auf lange Zeit gewisigt und über die natürlichen Schwierigkeiten eines solchen Unternehmens in einer sehr theuren Schule belehrt worden. Je länger man aber wartet, desto weniger wird man von den früheren Arbeiten benützen können. Schon in den letzten fünf Jahren hat sich alles mit Sumpf und tropischer Vegetation bedeckt, nach 20—30 Jahren wird man manche Arbeitsplätze förmlich entdecken und das Canalbett fast ebenso ausbaggern müssen, als wenn der Boden nicht berührt worden wäre. Und die fachmännischen Erfahrungen der letzten 15 Jahre? Sie haben zunächst ergeben, daß ein Niveau-Canal in Mittel-Amerika nirgends möglich, ein Schleusencanal aber an der Landenge von Panamá nicht am richtigen Ort angebracht ist. Der „New-York Herald“ hat sicher zu viel gesagt, wenn er behauptete, daß die Zeit der Schiffahrts-Canäle vorüber ist. Gerade in Europa geht man ja daran, solche zu bauen, freilich nur dort, wo sie entweder übermächtigen Bahnen eine gesunde Concurrrenz bieten können, wie ein March—Oder- und ein March—Elbe-Canal, oder wo sie aus militärischen Gründen nothwendig sind, wie der Nord-Ostsee-Canal. In Amerika zwar sind sie derzeit noch überflüssig. Dort stecken in den Pacific-Bahnen Nordamerikas Milliarden, hunderte von Millionen werden auf die Bahnen Südamerikas verwendet und sollen erst noch ein größeres Erträgnis abwerfen. Den Dampferlinien des Amazonenstromes von Brasilien nach Peru ist schon im Interesse der Colonisation eine größere Thätigkeit zu wünschen. Da kommt also eine Concurrrenz überall zu früh und fordert gegen sich einen Kampf auf Leben und Tod heraus. Für den Verkehr, der unvermeidlich zu Schiffe zwischen dem Atlantischen und Großen Ocean erfolgen muß, geschieht das Menschenmögliche in der Magellanstraße. Die britische Admiralität hat diese fjorde- und klippenreiche Straße sorgfältig vermessen lassen, die chilenische und argentinische Regierung versehen sie mit Leuchttürmen und Warnungsstangen, so daß hauptsächlich nur noch die Nebel gefährlich bleiben. Ein Schleusencanal in Mittel-Amerika wird erst gebaut werden, wenn ihn Nordamerika für wünschenswert hält und dann dürfte es der Nicaragua-Canal sein, der im gleichnamigen See zugleich

eine Bergestätte für Schiffe im Kriegsfall bietet. Schiffseisenbahnen sind wegen der Größe der Seeschiffe, die schon 10.000 bis 12.000 Tonnen erreichen, problematisch und kamen bisher nur für die Landungen von Panamá und Tehuantepec zur Sprache. Das tragische Ende der interoceanischen Canalgesellschaft wird aber jederzeit ein Schandfleck für unser Jahrhundert bleiben, das kein großes Unternehmen ohne Lug und Trug angreifen kann und sich wundert, wenn es dabei scheitert. Noch immer ringen uns da die Werke der Pharaonen, Babylonier, Indier und selbst der alten Chinesen und Mexikaner Bewunderung ab, wo ein zwar rücksichtsloser aber auch zielbewusster Wille tausende von Menschenhänden in den Dienst eines großen Werkes stellte und mit Geduld und Ausdauer über alle Hindernisse der Natur siegte und sollte es Jahrhunderte dauern. Und wir könnten bei unseren capitalistischen und technischen Mitteln das gleiche in Jahrzehnten, ja oft in Jahren leisten, wenn wir uns in den Gedanken finden könnten, daß auch bei großen Geschäften Ehrlichkeit und Gewissenhaftigkeit die Grundbedingungen des Erfolges sind.

Die Genussmittel aus dem Pflanzenreiche und ihre Verfälschungen.

Musical-Vortrag, gehalten am 30. November 1894 von Dr. Ernst Kramer, Vorstand der landw.-chemischen Versuchstation in Magensfurt.

(Schluss.)

Thee.

Der Thee besteht aus den Blättern und Triebspitzen des in China und Japan kultivierten Theestrauches (*Thea chinensis*) und seiner Spielarten.

Je nach der Art der Ernte und Zubereitung unterscheidet man: Grünen Thee, welcher sofort nach der Ernte in eisernen Pfannen nur kurze Zeit getrocknet und sodann mit den Händen gerollt wird. Bei dem kurzen Erhitzen wird das Blattgrün (Chlorophyll) nicht zerstört und die Blätter behalten ihre grüne Farbe. Als geschätzteste Ware gelten die jungen Theeblätter.

Schwarzer Thee. Die Blätter bleiben nach der Ernte einige Tage liegen, bis sie welk geworden sind, um dann, auf Haufen geschichtet, eine Gährung durchzumachen. Hierauf werden dieselben in eisernen Pfannen solange geröstet, bis sie eine schwarze Farbe angenommen

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Carinthia II](#)

Jahr/Year: 1895

Band/Volume: [85](#)

Autor(en)/Author(s): Braunmüller Johann

Artikel/Article: [Geschichte und Aussichten des Panamá-Canales
\(Nach einem Vortrage von Joh. Braunmüller am 16.11.1894\)
Schluß 44-55](#)