

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

4640

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000294677



Der Panama-Kanal





Königl. Ministerium
der
öffentlichen Arbeiten
—
Bibliothek



Colonel Goethals, der Leiter des Kanalbaues.

Der Panamakanal

Seine Entstehung und Bedeutung

von

John Foster Fraser

Autorisierte Uebersetzung

Mit 2 Karten und 46 Illustrationen
nach Originalaufnahmen

Erstes bis zehntes Tausend

F.N. 30732 —



Berlin * Leipzig * Wien * Stuttgart
Deutsches Verlagshaus Bong & Co.

1914.

G. 48

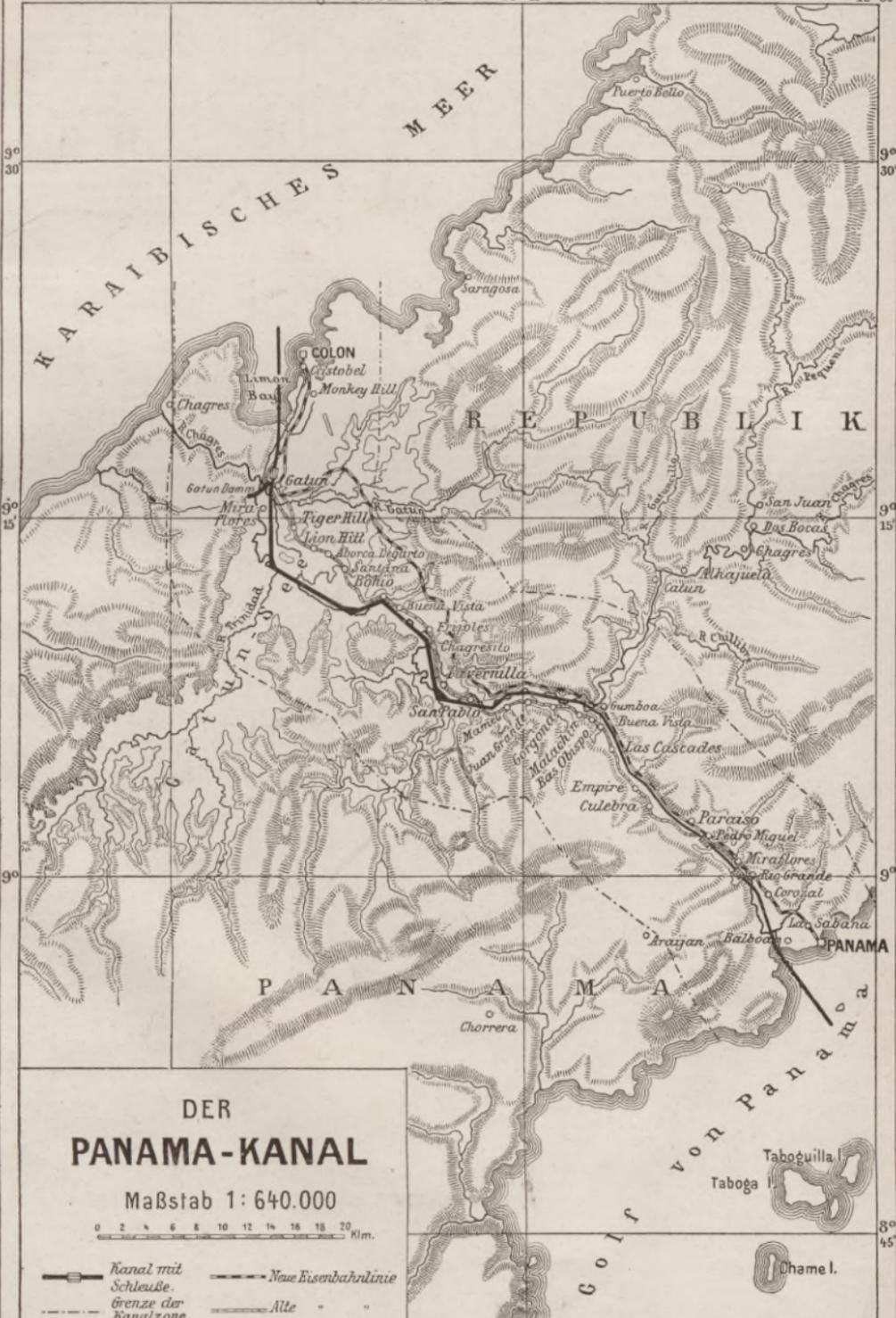
52

Alle Rechte, auch das der Übersetzung in
andere Sprachen, vorbehalten.

Copyright 1914 by Deutsches Verlagshaus Bong & Co.,
Berlin

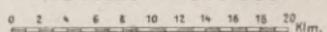


114640



DER PANAMA-KANAL

Maßstab 1:640.000



- Kanal mit Schleuße.
- Neue Eisenbahnlinie
- Grenze der Kanalzone.
- Alte " "



BIBLIOTEKA
KRAKÓW
Politechniczna

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Allgemeiner Überblick	1
Arbeitsplan	11
Westindische Hilfstruppen	20
Der Gatundamm	27
Der Durchstich bei Culebra	36
Arbeitslöhne und Lebensweise	46
Colon und Cristobel	54
Bilder vom Wege	67
Panama von heute	87
Im Kampf gegen Seuchen und Krankheiten	103
Die Erfüllung eines Traumes	116
Französisches Désastre, amerikanische Ziellosigkeit	136
Panamas wechselvolle Geschichte	151
Das Schicksal der Babyrepublik	161
Für Gott und den Mammon	176
Die Plünderung Panamas	189
Die Westindischen Inseln und der Kanal	208
Der Isthmus, ein Stützpunkt des Welthandels	221
Die Zukunft des Stillen Ozeans	230
Rückblick und Ausblick	250
Schlusswort	259

Vorwort.

Die Blicke der Welt sind nach jenem Tore gerichtet, das demnächst die Straße vom Atlantischen zum Stillen Ozean öffnen soll. Wer sich einen Begriff von dem gigantischen Werk machen will, das hier seiner Vollendung entgegengeht, bedarf unbedingt eines erfahrenen Führers, um sich in dem Labyrinth der Ereignisse zurechtzufinden.

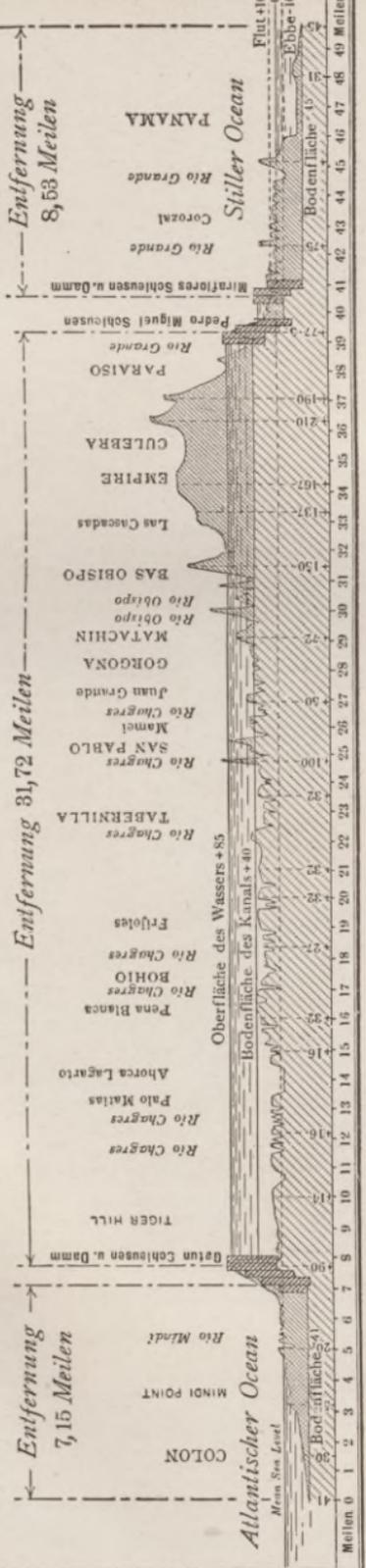
Der Verfasser des vorliegenden Buches, John Foster Fraser, ein bekannter englischer Schriftsteller, unternahm im Sommer 1912 eine Studienreise nach Panama und lebte viele Wochen mitten in der Kanalzone. Er ist deshalb, wie kaum ein anderer, berufen, dem Leser die einzelnen Phasen des machtvollen Baues am Isthmus zu schildern, ein lebenswahres Bild von Land und Leuten zu entrollen und die Riesenarbeit, die hier seit vielen Jahren geleistet wird, richtig zu würdigen. Wir begleiten ihn auf seinen Streifzügen durch die Landenge von Panama, durch unwegsame Dschungel und sumpfiges Moorland und erleben den erbitterten Kampf gegen das mörderische Klima, gegen die verderbenbringenden Fieber- und Moskitoherde. Er gedenkt der unzähligen Projekte, die im Laufe der Jahrhunderte auftauchten und verworfen wurden, die unter den Völkern Zwist und Zwiespalt heraufbeschworen, bis schließlich Frankreich den ersten Spatenstich wagte, ohne jedoch das begonnene Werk erfolgreich beenden zu können. Daneben berücksichtigt Fraser auch die Ent-

stehungsgeschichte des Panamakanals, er erzählt von den verheerenden Katastrophen, die oft die Arbeit vieler Monate vernichteten und das Unternehmen wieder und wieder ernstlich bedrohten. Höchst anschaulich zeichnet der Autor das Leben und Treiben des gewaltigen Arbeiterheeres, das sich aus Angehörigen aller Nationen zusammensetzt und geradezu vorbildlich organisiert ist. Und dann die Arbeitsstätten selbst mit ihren mannigfaltigen, wechselvollen Eindrücken! Hier umgibt uns ohrenbetäubendes Getöse; an vielen Stellen ist der Boden aufgewühlt, gleich als ob das Land eben von einer vulkanischen Eruption heimgesucht worden wäre. Das Kreischen der Bohrmaschinen, das Dröhnen der Niethämmer, der Lärm der Löffelbagger und Dampfkräne, das Achzen der Gleishebemaschinen, das Rollen der schwerbeladenen Lastzüge vereinigen sich mit dem Donner der Explosionen zu einer eigenartigen Symphonie, zum hohen Liede der Technik. Endlich weist Frazer auch auf die großen Perspektiven hin, welche die Eröffnung des Panamakanals in weltwirtschaftlicher, politischer und strategischer Hinsicht im Gefolge haben wird.

Jeder, der ein klares Bild von dem Riesenwerke gewinnen will, wird in diesem lehrreichen und unterhaltenden Buch, dessen Schilderungen frei von allem fachtechnischen Ballaste sind, auf seine Fragen eine erschöpfende, auf lebendiger Anschauung begründete Antwort erhalten.

Höhenmasse 100 mal vergrößert

Ausgegrabenes Land: 



Maßstab: Die Entfernungen sind in engl. Meilen, 1 Meile = 1,61 km, die Höhen in Fuß, 1 Fuß = 30,5 cm, angegeben.

Diagramm des Panama-Kanals.

1. Kapitel.

Allgemeiner Überblick.

„Es ist in der Tat ein mächtiger Graben!“ sagte ein begeisterter Amerikaner zu mir. „Sehen Sie dort jene flachen Wagen mit Erdmassen voll beladen? Bis erst einmal die Wasser des Atlantischen und Stillen Ozeans sich vereinigt haben, muß noch so viel Erdreich abgetragen werden, daß eine 154560 Kilometer lange Wagenkette zum Transporte nötig wäre. Mit ihr könnte man die Erde viermal umspannen. Ja, es ist in der Tat ein mächtiger Graben!“

Diese Empfindung beherrscht auch die 35000 Arbeiter, die zwischen Colon und Panama unausgesetzt graben und sprengen, Flüsse eindämmen, Böschungen stützen und Schleusen bauen, so daß der Riesenkanal längst vollendet sein wird, wenn die feierliche Eröffnung im Jahre 1915 stattfindet.

Die ganze Welt schaut staunend dem gigantischen Werk zu, das Zeugnis gibt von echt amerikanischem Unternehmungsgeist, von dessen Größe man sich kaum eine Vorstellung zu machen vermag. Früher schon versuchten es andere, den Isthmus zu durchbrechen; die Franzosen mußten es aufgeben, die Amerikaner überwandten alle Hindernisse. Fieberhaft arbeitet man Tag und Nacht, näher und näher rückt die Stunde der Vollendung.

Trotz alledem hat der Laie auf den ersten Blick weder ein klares Bild von dem Werk, das hier entsteht, noch einen Eindruck von seiner ganzen Größe. Er würde wahrscheinlich, am Isthmus angekommen, kaum vermuten, daß es sich hier um die Ausgrabungen für den Panama-Kanal handelt. Vielmehr dürfte er glauben, daß eine große Bahnanlage mitten durch ein Hügelland geführt werden soll. Wenn er aber von den Schwierigkeiten erfährt, die hier bewältigt werden müssen, wenn er die Menschenmassen bei harter Arbeit sieht, beschmußt und in Schweiß gebadet, unermüdtlich tätig vom frühen Morgen bis zum späten Abend, wenn er das kreischende Geräusch der Bohrmaschinen hört, die sich in die Felsen einfrassen, wenn heftige Explosionen die Luft erschüttern und die Erde erbeben lassen, wenn er sieht, wie gigantische Maschinen den Boden aufwühlen und bereitstehende Wagen mit Felstrümmern füllen, wie in kürzester Frist die Schienenstränge von mechanischen Riesenarmen erfaßt und näher zur Arbeitsstätte gelegt werden, wenn er all diese Mühen kennen lernt, dann erst beginnt er, die Größe des Unternehmens zu erfassen.

Es würde zu weit führen hier zu erzählen, wie die Amerikaner von der Republik Panama die freie Verfügung über einen Landstrich von 16 Kilometer Breite und über 64 Kilometer Länge vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean erhielten. Ehe überhaupt die Verhandlungen zwischen den Vereinigten Staaten und der Republik Panama beginnen konnten, mußte natürlich erst die Unabhängigkeitserklärung Panamas von der Republik Kolumbien vorangehen. Das ist eine Sache für sich, worüber die verschiedensten Versionen in Umlauf sind.

Lange waren die Amerikaner unschlüssig über die

Art ihrer Beteiligung an dem Unternehmen. Schließlich fanden sie den richtigen Weg und beschloßen, den Kanalbau als amerikanisches Nationalunternehmen selbst auszuführen. Nun atmen sie stolz auf, da die nahe Vollendung die aufgewendeten Mittel rechtfertigt.

Ehe die Amerikaner kamen, war der Isthmus ein Land der Schrecken. In den sumpfigen Gegenden wimmelte es von Miasmen, Moskitos und tückischen Erregern der Malaria und des gelben Fiebers. Colon war das „Grab des weißen Mannes“. Panama starrte vor Schmutz und Verfall, und unaufhörlich strömte der Hauch des Todes aus den Gründen des Morastes.

Auch jetzt ist der Isthmus noch keineswegs ein Paradies, doch in den unmittelbaren Kanalregionen lauert nicht mehr die Gefahr für Gesundheit und Leben. Gründlich haben die Amerikaner aufgeräumt mit den Moskitos, den gefürchteten Trägern der Krankheitskeime. Alle nur irgendwie als Brutstätten verdächtigen Sümpfe wurden mit Kerosene besprengt. Wohin man geht, meilenweit riecht die Luft nach dem schwarzen, schleimigen Brei, mit dem fast jeder Graben überzogen ist. Neger, mit Kupferkannen auf dem Rücken, durchstreifen das Gelände, um Pfüken, die sich in der Umgebung der Arbeitsstellen gebildet haben, zu begießen. Zweifellos hängt es mit dem Bau des Panamakanals zusammen, daß die gesundheitlichen Verhältnisse sich jetzt gebessert haben. Als die Franzosen das Werk begannen, starben die Menschen zu Tausenden. Die Amerikaner hingegen richteten vom ersten Tage ab ihr Hauptaugenmerk darauf, für die Arbeiter am Isthmus gesunde Lebensbedingungen zu schaffen und das Gespenst des Todes zu verscheuchen.

Jetzt sind die Amerikaner unumschränkte Herren inner-

halb der Kanalzone, die sich fünf Meilen weit zu beiden Seiten der Wasserstraße erstreckt. Sie besitzen bereits ungefähr drei Viertel des Terrains und können nach Wunsch auch das übrige erwerben. Die beiden Städte Panama und Colon werden, wenngleich sie sich innerhalb der Zone befinden, technisch als außerhalb derselben liegend betrachtet. Da sie jedoch die einzigen einigermaßen wertvollen Städte am Isthmus sind, so mußte man der Republik Panama doch die Herrschaft über einen Teil der Bürger überlassen. Die Amerikaner behalten sich jedoch die Kontrolle über die Sanitätsbehörden in beiden Städten vor und dulden auf keiner Seite des Kanals verseuchte Ansiedlungen von Spaniern, Negern oder Indianern.

Die Wohnhäuser der Beamten in Colon sehen alle riesigen Fleischlagerhäusern ähnlich. Sie sind von kupfernen Netzgehäusen umhüllt, und von den Balkonen schauen die Leute durch das Maschenwerk hindurch auf die Vorübergehenden hinab. Auch die kleinen Städte längs der Route zeigen dasselbe Bild, besonders Culebra, die Hauptstadt der Zone. So schützt sich der Weiße vor den Moskitos, den Verbreitern der Malaria. Die lohfarbenen, schokoladebraunen und ebenholzfarbigen Arbeiter — etwa 25 000 — müssen auf sich selbst achten; erfahrungsgemäß haben die Moskitos für Negerfleisch keine besondere Vorliebe.

Einst trug man sich mit der Idee, einen Kanal in Meereshöhe zwischen beiden Ozeanen zu bauen. Dies hätte jedoch zuviel Zeit erfordert, wahrscheinlich wären auch die Kosten viel zu hoch gewesen. Nun wird die Beförderung über die Hügel durch Schleusen bewerkstelligt werden, die selbst die größten neuzeitlichen Dampfer zu tragen vermögen.

Man darf sich keineswegs eine Schleusenpyramide vor-

stellen, welche Kriegs- und Passagierdampfer über Berge in die Wolken hebt. Tatsächlich liegt der höchste Punkt, bis zu dem die Schiffe über Meeresniveau gehoben werden, nicht höher als zirka 26 Meter; es geht in drei Stappen aufwärts, über einen großen Damm, einen künstlichen Fluß entlang und langsam in drei Abstufungen wieder zum Meer hinab.

Da Panama am Stillen Ozean liegt, so wird man leicht zu der irrigen Annahme verleitet, daß es westlich von Colon zu suchen sei; aber man tut gut, schleunigst seine geographischen Kenntnisse zu berichtigen, denn Colon liegt in Wirklichkeit westlich von Panama, und der Kanal läuft nicht von Osten nach Westen, sondern von Norden nach Südosten.

Von Küste zu Küste mißt die künstliche Wasserstraße etwa 64 Kilometer. Es müssen jedoch zu beiden Seiten noch 8 Kilometer durch seichtes Küstenland gestochen werden, so daß ihre Länge dementsprechend von Tiefwasser zu Tiefwasser 80 Kilometer beträgt.

Wenn man in Zukunft nach Neuseeland reist, wird man vom Atlantischen Ozean durch eine gerade 11,25 Kilometer lange und 152,4 Meter breite Wasserstraße fahren. Bei Gatun wird man vermittels dreier Schleusen 26 Meter hoch auf das Niveau des Gatun-Stausees gehoben. Es ist kein natürlicher, sondern ein künstlicher, durch Eindämmung des Chagres-Flusses geschaffener See, der 424,7 Quadratkilometer mißt.

Eine mit Bojen abgesteckte Fahrrinne von 38,6 Kilometern führt quer durch den See. Mit Vollampf bringt uns der Dampfer bis zum Durchstich von Culebra, auf den die Amerikaner nicht wenig stolz sind, da sie hier die größten technischen Schwierigkeiten zu überwinden hatten.

Der 14,5 Kilometer lange Durchbruch ist auf beiden Seiten von Hügeln umsäumt. Viele Millionen Kubikmeter Erde und Felsen mußten ausgeschachtet werden. Bei dieser unendlich schwierigen Arbeit war mit häufigen Zwischenfällen zu rechnen. Wie oft ereignete es sich, daß durch nachstürzende Erdmassen Maschinen und Menschen begraben wurden und der mühsam geschaffene Weg plötzlich wieder verschüttet war. Von neuem mußte das Werk begonnen werden, was wiederum Opfer und Energie erforderte. Unter diesen Katastrophen ergraute das Haar manches Arbeiters. Um das Nachstürzen der Stein- und Erdmassen zu verhüten, waren oft ganze Bergrücken abzutragen.

Der Durchstich soll mit den Wassern des Gatun-Sees gespeist werden. Von Pedro Miguel geht es dann abwärts. Eine Schleuse senkt uns 10 Meter zum Miraflores-See, über den wir 2,4 Kilometer hindampfen. Weitere zwei Schleusen führen uns insgesamt 16,6 Meter abwärts und bringen uns so auf das Niveau des Stillen Ozeans. Nun trennen uns nur noch 12,9 Kilometer von den Wassern des Golfes von Panama.

Dies etwa ist das Bild des Panamakanals in rohen Umrissen. Bei oberflächlicher Betrachtung vermögen wir nicht, die Schwierigkeiten der gewaltigen Anlage zu ermessen. Bei näherem Zusehen aber bewundern wir staunend eines der bedeutendsten Werke moderner Technik, das unbedingt den Weltwundern der Neuzeit zuzuzählen ist. Mehrere Wochen lang wanderte ich durch das Gebiet dieses künstlichen Wasserweges, bald das fertige Flußbett entlang — außerhalb der Schleusenregion liegt es 12,16 Meter unter dem Meerespiegel — bald über Hügel und Gestrüpp, bald durch die ungeheuren Betonverkleidungen der Schleusen.

Hier umgibt uns ohrenbetäubender Lärm. Unzählige Signale ertönen. Fauchende Lokomotiven führen ganze Züge mit ausgeschachteten Erdmassen dröhnend vorüber und schaffen Material zur Konstruktion von Dämmen oder Landzungen hinüber zur Küste des Stillen Ozeans. Fels und Erde sind vulkanisch, teils grau, teils rot in wirrem Durcheinander. Mit donnerähnlichem Getöse explodieren die Sprengstoffe und reißen tiefe Wunden in den Leib der riesigen Felsen.

Ein Ungeheuer von Löffelbaggerkran, unförmig und fast unheimlich in seinen Bewegungen, kommt über den holprigen Boden dahergetaumelt, beugt seinen Kopf herab und steckt die Schnauze in die Trümmer. Lautes Gepolter, mit einem Ruck wirft es den Schädel zurück und in seinem Rachen verschwinden vier Tonnen des geborstenen Gesteins. Dann wendet es sich seitwärts und aus einer Öffnung seines Rinnns stürzt die Last in einen der bereitstehenden Wagen. Unaufhörlich wiederholt sich dasselbe Schauspiel. Diese Wagen sind abgenützt und beschädigt und haben nur auf der dem Bagger abgekehrten Seite ein Geländer. Untereinander sind die Wagen durch Stahlplatten verbunden, so daß der Zug wie ein langes Band aussieht. Wenn das Ungeheuer seine Last ausgespien hat, gibt einer der sonnengebräunten Arbeiter, dessen blaue Bluse die gewölbte Brust freiläßt, einen Wink mit einer gelben Flagge, und der Lokomotivführer fährt einige Meter weiter, damit der nächste Wagen gefüllt werden kann. Unter ungeheurem Lärm setzt sich dieses eigenartige Schauspiel fort, bis der letzte Wagen beladen ist und der Zug davonrollt. Diese Schutt- und Erdmassen dienen zur Errichtung von Dämmen und zum Nivellieren des Bodens. Zum Abladen sind nicht etwa Hunderte von Händen nötig. Am Ende jedes einzelnen

Wagens befindet sich eine schräggestellte Stahlschaufel. Die Schaufeln aller Wagen stehen durch ein Drahtseil miteinander in Verbindung. Sobald eine Maschine anzieht, setzen sich auf einen Ruck sämtliche Schaufeln in Bewegung und schieben den Inhalt der Wagen nach einer Seite herab. Die Erdmassen liegen dann gleich einem langen Walle neben den Waggonen. Nun setzt sich der Zug wieder in Bewegung, um neue Frachten aufzunehmen. Noch enthalten die abgeladenen Schuttmassen unförmliche Klumpen, zu deren Zerkleinerung eine besondere Maschine dient, die wie ein einarmiger Riese über die verschiedenen Erdhaufen dahinfährt und alle größeren Stücke zertrümmert.

Dies ist eins der mannigfachen Bilder, das der Kanalbau zeigt. Es ist auffällig und für die moderne Arbeitsweise charakteristisch, wie entbehrlich die Arbeitskraft des einzelnen angesichts der gewaltigen Maschinen geworden ist, die vieler Hände Werk in kürzester Zeit verrichten. Ein weiteres Beispiel hierfür liefert uns auch die in ihrer Wirkung geradezu verblüffende Gleishebemaschine. Wenn nämlich der Löffelbagger an einer Stelle seine Aufgabe erfüllt hat und sich einer andern zuwendet, so entfernt er sich naturgemäß von den Waggonen, welche die Erdmassen aufnehmen. Um nun jeden Zeitverlust zu vermeiden, tritt die Gleishebemaschine in Aktion und trägt mit ihren Riesenarmen ein Stück der Gleisanlage weg, um es in unmittelbarer Nähe des Löffelbaggers wieder niederzusetzen. Die Wagen fahren heran und werden neu beladen. Dieser sinnreiche Apparat mit seinen metallenen Greifarmen arbeitet fast wie ein lebendes Wesen.

Wie das Zirpen einer tropischen Grille hört es sich an, wenn die Wasserkraftbohrer in den steinigsten Felsen dringen. Wir befinden uns auf der Sohle des



Im Kampfe gegen die Moskitos:
Die Gräben werden mit Kerosene besprengt.

„Grabens“ und blicken hügelauflwärts, wo die Franzosen vor dreißig Jahren den Stich begonnen hatten. Seinerzeit war ein Erdruß eingetreten, und das in die Vertiefungen eingedrungene Wasser wird jetzt durch emsig arbeitende Pumpwerke nach und nach entfernt.

Hier kommt ein Zug mit Zement angefahren, dort ein anderer mit zerkleinertem Gestein vom Anconhügel bei Panama, wieder ein anderer mit weißem Sand von der Küste des Stillen Ozeans. All dies Material ist für den Bau der 304 Meter langen Doppelschleusen bestimmt. Ein nacktes Eisengerüst steht in der Mitte des Kanals, mit einem langen Stahlhebel, der bis zu den Kanalseiten hinübergreift. Unter diesem Hebel befindet sich eine Art Kabine, in der ein Arbeiter Platz nimmt. Er fährt auf seinem Führersitz bis zum Ende des Armes, läßt dort einen großen Schöpflöffel in das Zement-, Sand- oder Steinpulver hinab, zieht ihn gefüllt wieder empor und führt ihn durch eine Drehung der Maschine dorthin, wo die Mischung für die Betonplatten zur Bekleidung der Schleusenmauern hergestellt wird. Hier werden auch die schweren stählernen Schleusentore vernietet, und die Luft erdröhnt von dem ohrenbetäubenden Hämmern.

Alles noch unfertig und in wirrem Durcheinander! Die Atmosphäre ist schwer und drückend, und Modergeruch entsteigt dem sumpfigen Boden. Wie in einem Bienenschwarm sind die Arbeiter hier aneinandergesperrt, und doch kennt ein jeder in diesem scheinbaren Wirrwarr seinen Platz und weiß, wie und wo er Hand anzulegen hat.

Da sieht man bewegliche, tabakkauende, glattrasierte, helläugige Amerikaner, denen die ehrliche Freude über das Werk, an dem sie mithelfen, aus den Augen strahlt; dann träge Spanier, noch trägere Kreolen, die nur durch

barsche Zurufe des Werkmeisters zur Arbeit angetrieben werden können, grinsende Neger aus der britischen Insel Barbados, Italiener, Skandinavier, Chinesen und selbst schlanke leichtfüßige Hindus, mit edeln Gesichtszügen, den Kopf von einem mächtigen Turban umhüllt. Alle Völkerschaften stellen Hilfskräfte zu diesem internationalen Bau.

Und doch nicht die ganze Welt, denn die Franzosen fehlen. Es würde für sie zu schmerzlich sein, an dem von ihnen einst begonnenen Kanal mitzuarbeiten. Wie viele Tausende französischer Familien wurden durch den Zusammenbruch des von Lesseps ins Leben gerufenen Unternehmens ruiniert! Trotzdem war es nur ein finanzieller Fehlschlag, denn die Franzosen haben vorbildliche Arbeit geleistet, und viele der gegenwärtigen Grabungen sind nur eine Fortsetzung französischen Fleißes.

2. Kapitel.

Arbeitsplan.

Die Verwaltung des 16 Kilometer breiten Landstriches, der sich, von dem Kanal durchschnitten, von Ozean zu Ozean erstreckt, ist ebenso großartig und denkwürdig wie das Wunder der Technik, das hier seiner Vollendung entgegengeht.

Wie bereits erwähnt, ist das Land durch und durch sumpfig. Die Bevölkerung aus spanisch-indianischen Mischlingen ist wenig zahlreich und keineswegs von jenem Tätigkeitsdrang beseelt, der Berge versetzt. Die Einwohner Panamas sind träge und hochmütig.

Als vor etwa neun Jahren die Amerikaner den Kanalbau übernahmen, mußten sie nicht allein eine neue Verwaltung einrichten, sondern auch Leute, Nahrung, Kleidung, Maschinen und technische Apparate heranschaffen. Zwar hatten die Franzosen doch manche brauchbare Einrichtung hinterlassen; selbst einige Häuser, wenn auch schon seit Jahren verwaist, waren noch bewohnbar. Gute Dienste leistete ebenfalls das alte Hospital, das in Ancon, außerhalb Panamas, auf mäßiger Anhöhe errichtet ist.

Heute finden wir am Isthmus, 3220 Kilometer vom Zentrum der Proviantversorgung entfernt, weitverzweigte Ansiedlungen für 65000 Personen. Dort wohnen 10000 weiße und 25000 farbige Arbeiter mit Frauen und Kindern.

Für diese Arbeiterarmee mußte man Häuser bauen, sanitäre und soziale Fürsorge treffen. Verpflegung und Ausrüstung mußten beschafft, Lazarette und Unfallstationen errichtet werden, und endlich durfte es auch an Erholung und geistiger Anregung nicht fehlen.

Heute ist alles so vorzüglich organisiert, daß man fast glauben möchte, dieser bewohnte Landstrich, mitten im Sdland, wäre eine Mustersiedlung moderner Zivilisation.

Nach beendetem Kanalbau gedenken die Vereinigten Staaten alle Arbeiter in ihre Heimat zu entlassen und die meisten Häuser niederzureißen. Mit Ausnahme der für den Kanalbetrieb nötigen Beamtenwohnungen wird dieses Stück Regierungsland dann wieder der Einsamkeit verfallen. Die Regierung wünscht keine Ansiedler, da das Klima zu ungünstig und der Boden zu arm ist, um Farmer zu nähren.

Gewiß würden sich Neger finden, die bereit wären, hier den Kampf ums Dasein aufzunehmen, aber die Vereinigten Staaten sind dieses Volkes müde; sie haben bereits genug ansässige Neger zu beaufsichtigen. So wird die Kanalzone nach Vollendung der Arbeiten völlig entvölkert sein.

Freilich sind die Amerikaner ein demokratisches Volk, doch bezüglich Panamas kennen sie keinerlei Rücksichten. Hier ist die Regierung autokratisch, ja man möchte fast sagen despotisch.

Kolonel G. W. Goethals ist unumschränkter Herrscher am Isthmus, und es gibt dort keinerlei Appellationsgerichtshof. Er vereinigt in seiner Person das Amt des Präsidenten der Kanalcommission und Chefingenieurs.

Der ursprüngliche Verwaltungspräsident und die sieben ihm beigeordneten, vom Präsidenten der Vereinigten Staa-

ten ernannten Beamten gerieten häufig in Differenzen. Es fehlte die Einheitlichkeit in der Leitung. Auch hier galt das Sprichwort: „Viele Köche verderben den Brei.“ Jeder kommandierte, durch Gegenorders wurden die Arbeiten verzögert; unzufriedene Beamte und Mißvergnügte brachten ihre zahlreichen Klagen nacheinander bei den einzelnen Kommissionsmitgliedern vor und erschwerten den Dienstbetrieb nicht unerheblich.

Durch die Ernennung eines Militärs zum Präsidenten nahm dies alles ein Ende; Kolonel Goethals wurde aus der Armee der Vereinigten Staaten erwählt. Er ist der geborene Organisator und hält strenge Disziplin. Als er vor fünf Jahren den Isthmus betrat, legte er seine Uniform ab. Scheinbar steht das Gebiet unter Ziviladministration, in Wirklichkeit jedoch herrscht militärische Zucht. So wollen es die Amerikaner, und der Erfolg gibt ihnen recht. Die Zwistigkeiten unter den höheren Beamten haben aufgehört. Der Gouverneur herrscht unumschränkt, seinen Befehlen ist unweigerlich Folge zu leisten, alle Debatten sind aussichtslos. Ruhig hört er gelegentlich Einwände, um dann kühl zu erwidern: „Gehen Sie jetzt an Ihre Arbeit und tun Sie, was ich befehle! So will es Ihre Pflicht, die Verantwortung ruht auf meinen Schultern.“

Goethals ist ein großer, breitschultriger Herr, neigt zum Embonpoint, trägt graues, in der Mitte gescheiteltes Haar und grauen Schnurrbart, ein Mann von frischer Gesichtsfarbe, dem man ansieht, daß er sich viel im Freien aufhält. Aus seinem energischen Gesicht leuchten ein paar graue scharfblickende Augen, denen Lord Kitcheners nicht unähnlich.

Die typisch amerikanische nervöse Geschäftigkeit ist ihm fremd, er überstürzt nichts, auch läßt er sich nicht auf hohle

Prahlerei ein und haßt die sogenannte Popularität. Als ich eines Tages das Frühstück bei ihm einnahm, eilte ein zudringlicher Newyorker Photograph herbei, um den berühmten Mann auf der Veranda zu typen. Kolonel Goethals ließ es nicht zu, Reportern und Photographen geht er gern aus dem Wege. Vertrauen, Entschlossenheit, Unbeugsamkeit und ruhige Überlegenheit sind die Charaktereigenschaften des Mannes, der den Panamakanal erbaut.

Das gewaltige Werk erfordert eine Unmenge Arbeiter. Es war keine Kleinigkeit, sie aufzubringen und jeden an den richtigen Platz zu stellen. Inmitten der ungesundesten Region der Welt wurde eine großartige Kolonie gegründet, und Gemeinden, die sich sonst erst im Laufe von Jahrzehnten entwickeln, mußten hier gleichsam über Nacht geschaffen werden.

Acht Jahre lang waren die Amerikaner am Isthmus, wovon sie drei Jahre mit unerquidlichen Zänkereien und Vorbereitungen für die Arbeit verbrachten. Zunächst mußte die Zone, die wegen des gelben Fiebers und der Malaria berüchtigt war, urbar gemacht werden. Dies war das Werk Kolonel Gorgas', jenes Pioniers, der Havanna „gesäubert“ hatte, eines Mannes von sanftem Gemüt, doch unerbittlich im Kampfe gegen Krankheit und Fieberherde. Er hat auch Panama „gesäubert“. Wo immer Arbeiterniederlassungen entstanden, ordnete er strengste hygienische Maßnahmen an. Er sandte Leute aus, um sumpfige Gegenden mit Petroleum zu besprengen und so die Moskito's, die Verbreiter der gefährlichen Seuche, zu vernichten. Seine erste Sorge galt der Ernennung zuverlässiger Sanitätsbeamten.

Während man die Route absteckte — die Amerikaner hatten sich damals noch nicht entschlossen, ob sie einen Schleusenkanal oder einen Wasserweg in Meereshöhe bauen

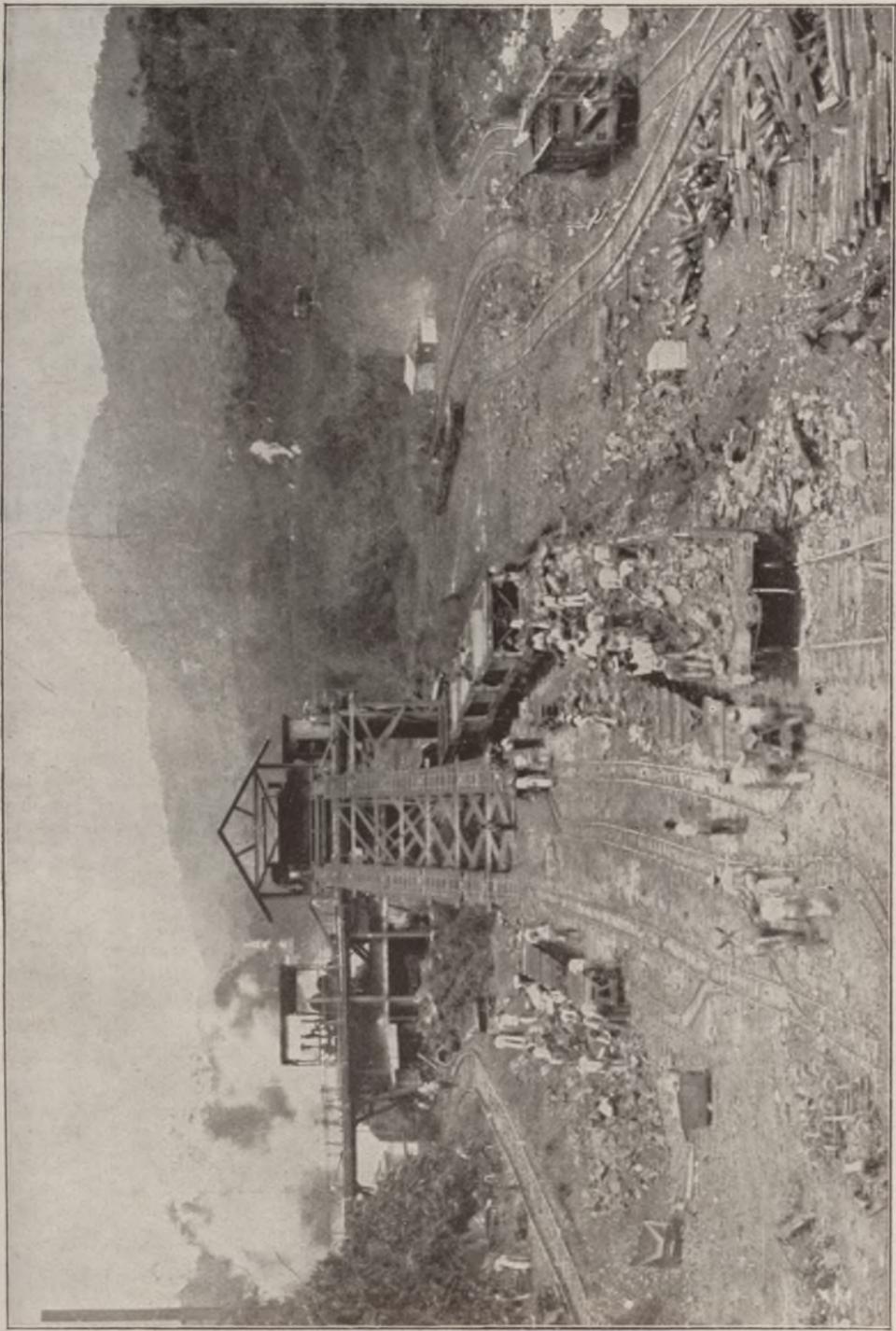
sollten — führten Dampfer aus den Vereinigten Staaten und Westindien weiße und farbige Arbeiter herbei. Wieder andere Schiffe brachten Tausende von Blockhäusern und mannigfache Gerätschaften, Eisenbahnschienen, zahllose Werkzeuge und allerlei Bauutensilien herbei. Die größten Fabriken der Welt lieferten das technische Betriebsmaterial, Fracht- und Eisenbahnwagen und die zum Durchstich des Hügellandes erforderliche Mammutmaschinerie. Alles wurde in einzelnen Teilen befördert und an Ort und Stelle zusammengesetzt. So gibt es zum Beispiel in der Kanalzone 100 Löffelbagger; darunter 14, die 105 Tonnen; 32, die 95 Tonnen; 35, die 70 Tonnen fassen usw. Außerdem 158 amerikanische Lokomotiven, alle über 100 Tonnen schwer, 560 Bohrmaschinen, über 4000 Wagen, 10 Gleishebemaschinen, 30 Auslader, 26 Fördermaschinen, 20 Bagger, 57 Krane, 12 Schlepper, 70 Barken und 14 Barkassen. Alles nur irgendwie in Betracht kommende war vorgesehen.

Unter den großen Arbeiterscharen unterscheidet man zwei Kategorien: „Goldangestellte“ und „Silberangestellte“. Diese zwei Worte sind an den Türen aller Bureaus am Isthmus zu lesen und spielen für die Warenmagazine eine ganz besondere Rolle. In jener Gegend ist eine Gold- und Silberwährung in Kurs; Gold bedeutet: Vereinigte Staaten, Silber: Panama. Fremde können sich leicht beim Bezahlen irren, denn zwischen 50 Cents Gold (2 Mark 10 Pf) und 50 Cents Silber (1 Mark 5 Pf) ist ein großer Unterschied. Beamte, Geistliche und Lehrer, Techniker, Werkführer und geschulte professionelle Arbeitskräfte, meistens Amerikaner, sind „Goldangestellte“, Spanier, Italiener und Westindier hingegen „Silberangestellte“.

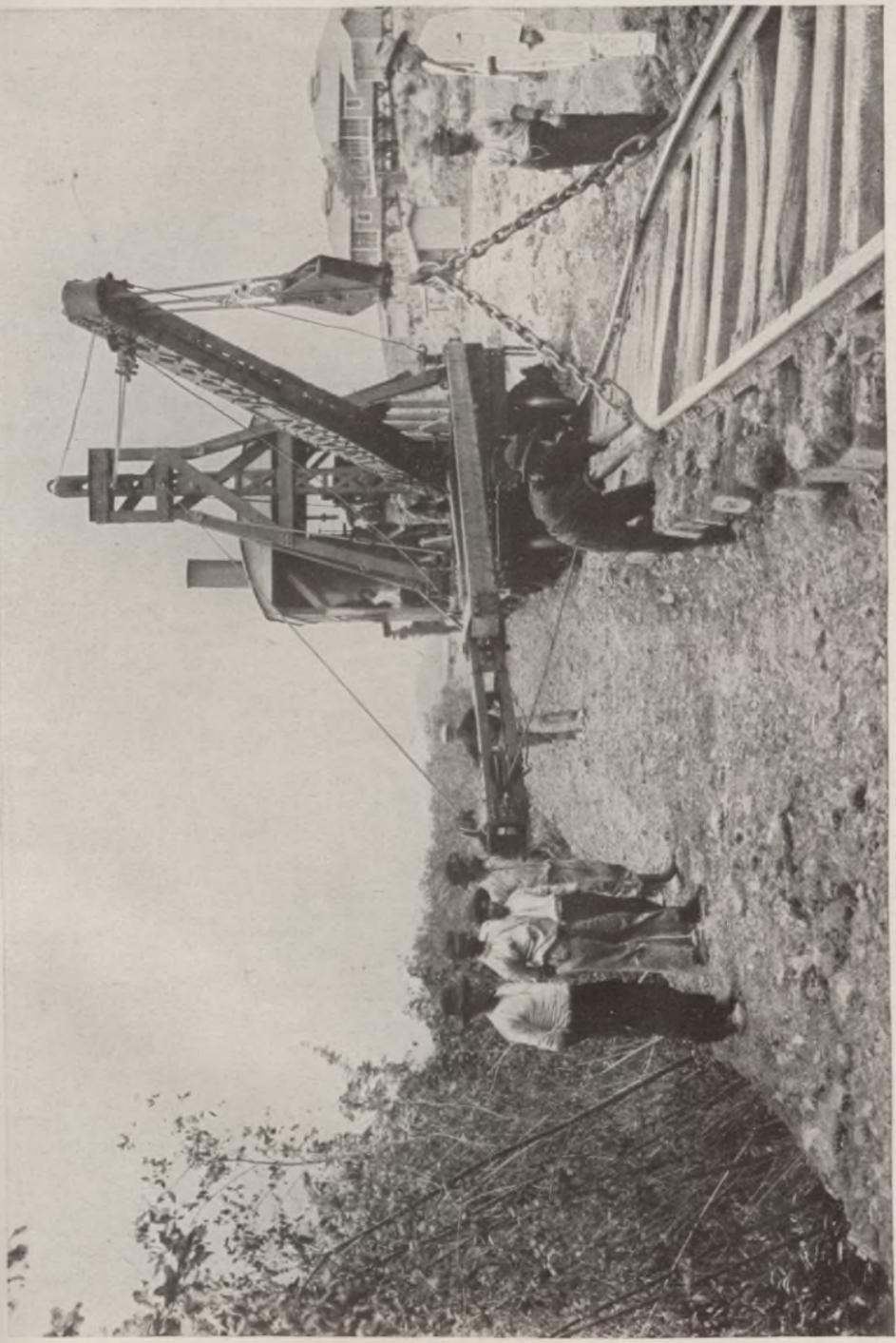
Der panamanische Silberdollar hat dieselbe Größe wie der Silberdollar der Vereinigten Staaten, ist aber nur halb soviel wert. Die Spanier und ihre Kameraden kennen fast nur den Panamadollar. Würde man sie in der Währung der Vereinigten Staaten entlohnen, so müßte man ihnen die Hälfte zahlen, obwohl in den dortigen Läden beide Geldstücke als gleichwertig angesehen werden. Die Spanier ziehen daher 50 Cents Silber 25 Cents Gold vor. „Uncle Sam“, der schlaue Geschäftsmann, tut ihnen gern den Gefallen. Er prägt dicke, gewichtige Panamadollars, welche den farbigen Gentleman glauben machen, daß er eine Menge Geld verdient.

Die amerikanischen Angestellten erhalten hier höhere Arbeitslöhne als in den Vereinigten Staaten; auch haben sie freie Wohnung für sich und ihre Familien, eine große Ersparnis gegenüber den Lebensverhältnissen in der Heimat. Nahrungsmittel bekommen sie fast zu Einkaufspreisen, und ärztliche Behandlung haben sie frei. Die bestbezahlten „Silberangestellten“ sind die Spanier, von denen die meisten zirka 80 Pfennig pro Stunde verdienen. Der Minimallohn der westindischen Neger beträgt zirka 40 Pfennig pro Stunde. Obwohl auch für sie Barackenräume bereitstehen, ziehen die Neger das Leben im „Busch“ vor.

Inmitten wilder tropischer Vegetation stehen Gruppen von Hütten, die aus alten Brettern und Stahlblech hergestellt sind. Sie sind kunstlos und ungesund, doch der Neger schätzt ein Heim nach seiner Art. Vor einigen Jahren wollten die Behörden dieses „Buschleben“ verbieten, denn es zeigte sich, daß Arbeiter, die sich in ihrem „home“ beschäftigten, physisch weniger kräftig waren als jene, die in Kommissionsküchen und Kantinen ernährt wurden. Nur ein Teil der Arbeiter erschien zu den Mahlzeiten in den



Arbeiten im Kanalbett.



Hebe- und Transportmaschine zur Verlegung der Schienenstränge.

öffentlichen Speisehäusern, und es stellte sich bald heraus, daß die Neger am Essen sparen wollten und infolgedessen auch nicht mit voller Kraft arbeiten konnten. Der Befehl, keinem Westindier Schlafgelegenheit zu gewähren, der sich nicht durch eine Eckkarte ausweisen konnte, trieb sie zu Tausenden in den „Busch“. Weit aus die meisten der farbigen Arbeiter wohnen jetzt dort und beköstigen sich selbst. Der Versuch, sie in die Kommissionsquartiere zu treiben, würde nur zu Arbeitsstörungen führen; so ließ man sie gewähren.

Zweimal im Monat fährt ein mit Gold und Silber schwer beladener Zug, von Bewaffneten eskortiert, quer durch den Isthmus und schafft die Löhne heran.

Die Proviantkommissionsabteilung liegt in den Händen der Regierung. In Panama selbst wächst außer Gemüse und Obst nur sehr wenig; alle Nahrungsmittel müssen über 3000 Kilometer weit hertransportiert werden, und täglich kommt ein Dampfer an, um die Bevölkerung mit Lebensmitteln zu versehen. Die Ausgaben der Kommission betragen 50 Millionen Mark jährlich. Sie hat mehr als 20 Generalagenturen in den einzelnen Dörfern und Siedlungen innerhalb der Kanalzone errichtet und besitzt 18 Hotels für weiße „Goldangestellte“. In Cristobal bei Colon verfügt die Kommission über enorme Anlagen: Speicher, Kühlhallen, Bäckereien, Kaffeeroasterien und Wäschereien. Davon werden wir später noch hören. Jeden Morgen um vier Uhr verläßt ein Proviantzug mit 21 Wagen Cristobal; zehn davon sind Eiswaggons für Fleisch und leichtverderbliche Waren. Die Fracht wird in Gatun, Gorgana, Empire, Culebra, Pedro Miguel, Balboa, Panama und all den kleinen Siedlungen längs der Strecke verteilt. Die Kommission beabsichtigt keineswegs Nutzen aus dem Verkauf zu ziehen. Die Leute nähren sich gut,

und die Regierung tut alles, was in dieser Beziehung an Fürsorge nötig ist. Die durchschnittliche Tagesration eines amerikanischen Kanalarbeiters beträgt 680 Gramm Fleisch, 450 Gramm Gemüse und 375 Gramm Brot. Ich bezweifle, daß man irgendwo in der Welt Arbeiter findet, die täglich soviel Fleisch essen, wie die in den Tropen beschäftigten Amerikaner. In den Hotels erhält man für 1 Mark 65 Pf täglich drei Mahlzeiten, auch gibt es Küchen, in denen farbige Arbeiter drei Mahlzeiten schon für 1 Mark 15 Pf bekommen. Tausende von Negern jedoch, besonders die unverheirateten, suchen diese Küchen nicht auf, sondern kaufen ihren Bedarf in den Geschäften und essen im „Busch“. Es ist charakteristisch, daß am Isthmus mehr Geld für Eis ausgegeben wird als für Brot.

Auf Befehl des Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika wurde auch ein Zivil- und Strafgericht in die Panamazone verlegt, ebenso ist für Polizeigewalt gesorgt. Es wurden 12 Schulen für weiße und 17 für farbige Kinder errichtet. Die Schulkinder, die im „Busch“ oder fern von den Siedlungen leben, werden täglich mit Gratiszügen zum nächsten Schulhaus befördert und nachher wieder heimgebracht. Durch Sträflinge ließ man Wasserleitungen, Kanalisation und Straßen bauen. Zahlreiche Postämter und zwei Bankinstitute sind in der Zone vorhanden. In Ancon steht ein großes Hospital mit 1600 Betten, woselbst allen Angestellten freie Behandlung zuteil wird. Ich bin in diesem Kapitel absichtlich ausführlich auf alle diese Einzelheiten eingegangen. Die Außenwelt weiß zwar mancherlei vom Kanalbau, doch über die vielen komplizierten, vorbereitenden Maßnahmen, die überhaupt erst die Durchführung des Werkes ermöglichten, ist wenig bekannt. Die Vereinigten Staaten haben in Pa-

nama eine wahrhaft vorbildliche Organisation geschaffen, die sich glänzend bewährt.

Wenn einst die ersten Schiffe den Kanal befahren, wollen die Amerikaner alle Gebäude wieder abbrennen und die Arbeiterheere entlassen. Belebte Städte werden vom Erdboden verschwinden, und wo heute reges und vielgestaltiges Leben pulsiert, wird wie ehemals tiefe Einsamkeit herrschen.

3. Kapitel.

Westindische Hilfsstruppen.

Die Behörden konnten sich nicht entschließen, billige weiße Arbeiter aus den Vereinigten Staaten heranzuziehen, sie glaubten, daß das Ansehen Amerikas leiden würde, wenn schlecht bezahlte Amerikaner neben den Mischrassen des Isthmus oder den Schwarzen beschäftigt würden. Auch nahmen sie davon Abstand, Arbeitskräfte aus der Negerbevölkerung ihrer südlichen Staaten anzuwerben, vielleicht deshalb, weil die Besitzer der Baumwollplantagen dagegen Einspruch erhoben hätten. Noch wahrscheinlicher ist es jedoch, daß das ungesunde Klima die Schwarzen abgeschreckt hätte, oder daß zum mindesten ihre Lohnforderungen sehr hoch gewesen wären. Jedenfalls würden sie aber nach ihrer Rückkehr in die Heimat mit den dortigen Lohnverhältnissen nicht mehr zufrieden sein. Deshalb wählten die Amerikaner ihre Tagelöhner aus der Bevölkerung der Westindischen Inseln. Barbados, die gesündeste von ihnen ist, dicht mit Schwarzen bevölkert, ein gesunder, kräftiger Menschenschlag, der schwer und hart um sein täglich Brot zu kämpfen hat. Hier war eine günstige Gelegenheit zur Werbung von Arbeitskräften, da in Barbados die Löhne niedriger als in den Baumwollplantagen der süd-

lichen Staaten sind und somit zahlreiche Arbeiter gegen eine Entlohnung gedungen werden konnten, die den amerikanischen Neger niemals zufriedengestellt hätte. Wenn man ihrer nicht mehr bedarf, schickt man sie einfach nach Barbados zurück und kümmert sich wenig darum, ob sie dann mit den ungünstigeren Lohnverhältnissen in ihrer Heimat zufrieden sind oder nicht.

Das Schiff, mit dem ich nach Colon fuhr, legte in Barbados an, wo Hunderte von Arbeitern mit Frauen und Kindern an Bord genommen wurden. Agenten hatten ihnen vorher von den Reichtümern, die ihrer in Panama harrten, vorgeschwärmt, so daß sie mit großen Hoffnungen der Zukunft entgegenschauten. Es waren alles ausgewählte Burschen, groß, muskulös und dabei doch gutmütig. Sie wurden im Lagerraum und Zwischendeck untergebracht. All ihr Hab und Gut trugen sie bei sich, Betten, Kochgeschirr, bunte Koffer usw. Der ihnen zugewiesene Raum war mit Menschen und Gepäck vollgepfropft; nie zuvor sah ich eine solch drangvoll fürchterliche Enge. Dennoch war die ganze Gesellschaft fröhlich und guter Dinge. Manche Familien taten sich zusammen. Männer, Weiber und Kinder drängten sich durcheinander. Sie hatten kaum Raum sich auszustrecken und schiefen dicht zusammengepfercht in buntem Gewirr. Die Männer trugen farbige Arbeitskleider, die meist zerchliffen und verbraucht waren. Unter den Strohhüten hervor strahlten erwartungsvolle Mienen. Da sah man plumpe und unförmliche Weiber, deren schwarze Züge in auffälligem Kontrast standen mit den blendend weißen Zähnen, die den Neid mancher Sängerin erregen würden. Ihre Kleidung leuchtete in den schreiendsten Farben. Sie trugen rote, gelbe oder blaue Röcke und um den Kopf schlang sich ein

vielfarbiges, turbanartiges Tuch. Um sie herum balgten sich die kleinen schwarzen Wollköpfe, sämtlich fast unbekleidet, und ihre Haut glänzte im Sonnenlicht wie Ebenholz.

Die farbigen Passagiere mußten ihre eigenen, meist zinnernen Teller und Schüsseln benutzen. Es war ergötzlich, sie bei ihren Mahlzeiten zu belauschen. Die Stewards brachten ihnen ganze Kessel voll Suppe oder Tee; jeder der Passagiere trat mit seiner Ausweiskarte heran, erhielt eine Portion in seine Zinnschüssel und dazu ein gutes Stück Brot. Rasch gingen sie auf ihre Plätze, hockten in Gruppen zusammen und verschlangen ihre Mahlzeit wie hungrige Wölfe. Dabei lachten und schwächten sie unaufhörlich, und was der Weiße auf der Reise als Unbequemlichkeit empfindet, war ihnen eine Quelle unbändigen Vergnügens.

Viele von ihnen hatten Banjos, Ziehharmonikas und andere Musikinstrumente bei sich. Vor meinem Rabinenfenster saßen wohl ein halbes Duzend Männer und Frauen und schwächten unaufhörlich, bei Tag und Nacht. Einige Neger zupften ihre Banjos und begleiteten die Musik mit ihrem monotonen Gesang. Als ich ihnen vorschlug, doch schlafen zu gehen und auch mir etwas Ruhe zu gönnen, erwiderten sie: „All right, massa“, lagen zehn Minuten still, flüsterten fünf Minuten, verfielen nach und nach in den früheren Ton und waren in einer halben Stunde so laut wie zuvor.

Als unser Dampfer am Abend durch die balsamische Luft über die ruhigen Wasser im Mondenscheine dahinglitt, begann irgend jemand von den Zwischendeckspassagieren eine Hymne vor sich hinzusummen, die der Nachbar aufnahm. Und bald darauf sangen Hunderte von Stimmen in eigentümlichen

fremdländischen Akzenten das Lied: „Hold the fort, for I am coming“. Plötzlich sprang einer von ihnen, ein Bekehrter, der die Gelegenheit für günstig hielt, empor und ließ eine Predigt über die Schlechtigkeit der Welt und die Strafen, die den Sünder im Jenseits erwarten, vom Stapel. Während er den andächtig Lauschenden von der Krone des ewigen Lebens sprach, während er ihnen die Qualen der Hölle in furchtbaren Bildern ausmalte, lauschten die Schwarzen andächtig seinen Worten. Schließlich geriet er in Verzückung und begann inbrünstig zu beten. Ich muß gestehen, daß ich angesichts der warmen, tropischen Gewässer kaum ein Lächeln unterdrücken konnte, als er den Allmächtigen anflehte, unser Schiff vor dem Schicksal der Titanic zu bewahren und es nicht mit einem Eisberg in Kollision geraten zu lassen.

Am Morgen wurde das niedrig gelegene Sumpfland des Isthmus am Horizont sichtbar, wir näherten uns Colon. Da änderte sich plötzlich das Bild. All die alten, geflickten Reisegewänder wurden abgelegt, und man beeilte sich, den Sonntagstaat anzuziehen. Wie die Farbigen es fertig brachten, sich in diesem Durcheinander umzukleiden und festlich zu schmücken, ist mir noch heute unbegreiflich; jedenfalls erschienen sie in ihrem feinsten Staat. Halbtöne gibt es nicht in ihrer Kleidung, je greller desto besser, und so erschienen die Frauen alle in schreiendem Rot, Grün, Gelb oder Blau. Obgleich die Gewänder nach dem Schnittbogen einer Modezeitung angefertigt zu sein schienen, so saßen sie doch mangelhaft, und man merkte auf den ersten Blick, daß sie von ungeübten Händen herrührten. Die Weiber trugen Riesenhüte, die mit Federn und Vögeln aufgezückt waren. Die Zusammenstellung war oft so eigenartig, daß man glauben konnte, all der Flitter und

Sand stamme aus dem Atelier einer Modistin, die über einen recht fragwürdigen Geschmack verfügt. Die schwarzen Gesichtszüge und weißen Zähne waren teilweise von großen gemusterten Schleiern bedeckt. Die groben, breiten Arbeits-hände steckten in weißen baumwollenen Handschuhen, einige trugen sogar Glacés. Die ununterbrochen grin-senden Männer waren mit Cutaway's bekleidet, tru-gen graue Beinkleider, die fast alle zu lang waren, Socken, so grell wie die Hemden und dazu Lackstiefel. Ich kann mir nicht denken, woher die Leute das Geld nehmen, sich so fein zu machen. Aber da sie so glücklich dreinschauten, wagte ich nicht, sie danach zu fragen. Jeden-falls war wohl nirgends eine fröhlichere Gesellschaft bei-sammen.

In westlicher Ferne lag die Küste. Als wir dem Lande zusteuerten, zeigten sich dem spähenden Auge die nebel-haften Konturen einiger Palmenbäume. Näher und näher kamen wir der Stadt, und schon unterschied man einige weiße Häuserreihen, die auf dem Wasser zu schwimmen schienen. Zur Rechten zog sich gleich einem langen Tinten-strich ein schwarzer Streifen quer über die See. Es waren lange Reihen von Wellenbrechern, welche die Amerikaner zum Schutz gegen das Wüten der Nordstürme, die oft schon unermesslichen Schaden anrichteten, erbaut haben.

Ganz langsam ging es vorwärts. Die Hitze war un-erträglich, die Atmosphäre feuchtwarm. Selbst wenn man müßig in den Liegestühlen ruhte, litt man sehr unter der Glut. Ein Jamaika-Boy serbierte eisgekühltes Sodawasser, aber je mehr man davon trank, desto brennender wurde der Durst.

Plötzlich zeigte sich in der Ferne ein Punkt, der beim Näherkommen größer und größer wurde. Schließlich unter-



Stampfmaschine zur Verkleinerung von Fels- und Erdmassen.

schied man ein Motorboot, das den Arzt an Bord trug, der von der amerikanischen Regierung beauftragt war, alle Passagiere eingehend zu untersuchen, damit keine Krankheiten eingeschleppt würden. Stolz wehte das Sternenbanner am Bug der Barkasse. Mit einem Ruck legte sie bei, und der beamtete Arzt entstieg mit seinen beiden Assistenten — alle drei sonnenverbrannt und mit Khaki und Tropenhelm bekleidet — dem Boot. Sie kletterten am Fallreep empor. Wir Salonpassagiere wurden zuerst in den Speisesaal gebeten, und von dem Arzt einem kurzen Verhör unterzogen. Leute, die, wie ich, nur vorübergehend Station machten, hatten keine Schwierigkeiten. Alle Panamaner aber, desgleichen einige Schulfädchen, die aus europäischen Pensionaten heimkehrten, wurden aufgesordert, zur Seite zu treten, um sich der Schutzimpfung zu unterziehen. Sie mußten ihren Arm entblößen, und selbst diese kleine schmerzlose Operation brachte einige Damen aus dem seelischen Gleichgewicht. Dann wurden die schwarzen Passagiere gegen Blattern geimpft. Sie nahmen am Steuerbord Aufstellung und kamen im Gänsemarsch die Kajütentreppe herauf. Die Assistenzärzte untersuchten ihre Hände, blickten ihnen in die Augen, hoben die Lider empor, um etwaige Entzündungen festzustellen, und dann mußte jeder den Arm freimachen. Im Nu hatte ihn der Arzt mit dem Lanzettmesserchen geritzt, und die Schwarzen konnten den Hemdsärmel wieder herunterziehen. Grinsend gingen sie weiter. Die ganze Prozedur verlief mit echt amerikanischer Behendigkeit, es mochten wohl 20 Mann in der Minute abgefertigt werden.

Inzwischen kamen wir dem Hafen von Colon mit seinen weithin sichtbaren Holzschuppen immer näher. Am Ufer warteten Panamaner und winkten ihren Kameraden von

weitem zu. Werftarbeiter strömten in Scharen herbei, um bei der Landung des Dampfers behilflich zu sein.

Kein Lüftchen regte sich. Es war so heiß wie in einem Hochofen. Unbarmherzig brannte die Sonne auf uns hernieder. Doch wir hatten den Hafen erreicht, der zwar noch wenig bekannt, aber berufen scheint, in Zukunft eine große Bedeutung zu erlangen.

4. Kapitel.

Der Gatundamm.

Der Bau des Kanals kostet den Vereinigten Staaten das nette Sümmechen von über anderthalb Milliarden Mark, genau soviel, wie den Russen seinerzeit die transsibirische Eisenbahn.

Einige Meilen der Kanalstrecke sind bereits schiffbar, ebenso der große künstliche Gatunsee mit einer Oberfläche von 425 Quadratkilometern. Der Schleusenbau macht zusehends Fortschritte, so daß Kolonel Goethals bereits im September 1913 mit einem Boote vom Atlantischen zum Stillen Ozean zu fahren gedenkt*).

Das bedeutet aber keinesfalls, daß der Kanal vor der bestimmten Zeit fertiggestellt sein wird. Viel bleibt noch zu tun — vor allem beträchtliche Baggerarbeiten — ehe der Welthandel den neuen Verkehrsweg benutzen kann, der eine wesentliche Abkürzung bedeutet. Erst am Neujahrstage 1915 wird der amerikanische Adler seinen stolzen Flug über den Kanal antreten. Bei den Eröffnungsfeiern wird der Präsident der Vereinigten Staaten eine feierliche Ansprache halten. Dann wird man vor all den Sternenhannern den Kanal selbst kaum sehen können. Ein Kriegsschiffgeschwader wird von Colon nach Balboa dampfen. Jeder, der wenigstens zwei Jahre an dem epochalen Werke mitgeholfen hat, soll mit einer Medaille dekoriert werden.

*) Siehe Schlußwort.

Wenn man dann bequem in Liegestühlen auf den Decken der prächtigen Dampfer ruht und über die sanften Wellen des von Felsen umsäumten Stausees dahingleitet, wenn man durch drei Schleusen emporgehoben wird, eine Strecke von zirka 49 Kilometern zurücklegt und dann wiederum durch drei weitere Schleusen auf das ursprüngliche Niveau herabsinkt, wird angesichts dieser herrlichen Anlage, die einen der bedeutendsten Siege menschlicher Energie und moderner Technik verkörpert, grenzenlose Begeisterung herrschen.

Aber bei weitem der größte Teil der grandiosen Anlagen, die einen Triumph der schwachen Menschenkraft über unbändige Naturgewalten bedeuten — denn wie oft hat sich nicht die Natur gegen das Eindringen der Menschenhand übermächtig gewehrt und die Arbeiten von Monaten mit einem Schlage vernichtet — wird, von den Fluten bedeckt, dem Auge immerdar verborgen bleiben.

Was diesen Kanal von ähnlichen, weniger bedeutenden Anlagen, oder von Flüssen, die talwärts strömen, unterscheidet, ist der Umstand, daß die Schiffe emporgehoben, durch ein Hügelland, das von keinem schiffbaren Strome durchflossen wird, geführt und auf der andern Seite der Felsenkette wieder gesenkt werden. Um dies zu erreichen, mußten die Wasser des Chagres und seiner Nebenflüsse gestaut werden, wodurch man einen zu raschen Abfluß in die tiefer gelegenen Regionen vermeidet. Der Chagres ist ein reißender Strom, der in den zerklüfteten Regionen Südost-Panamas entspringt und eine Fläche von über 3370 Quadratkilometern bewässert.

In trocknen Zeiten floß der Chagres bisher ziemlich träge von den Hügeln herab durch das Gatuntal zum Atlantischen Ozean. In der Regenperiode hingegen ist er

ein wild daherstürmender Gesell, der alles, was ihm in den Weg kommt, vernichtet. Wenn es erst einmal in diesen Gegenden regnet, hört es sobald nicht wieder auf. Der Regen fällt dann so dicht, daß man kaum 20 Meter weit sehen kann. In Colon beträgt die durchschnittliche Regenmenge $3\frac{1}{3}$ Meter und manchmal fielen in drei Minuten $6,4$ Zentimeter. Wenn nach heftigen Regengüssen der Chagres anschwillt, steigt das Wasser, man sollte es kaum für möglich halten, $9,5$ Meter in 24 Stunden. Bei Gamboa entsendet der Chagres in den Zeiten der Hochflut jede Sekunde ungefähr zwei Drittel der Wassermengen, die in derselben Zeit über den Niagarafall herabstürzen.

Man bedenke, daß ein derartig reißender Strom gestaut, daß sein Lauf zum Atlantischen Ozean durch den Gatundamm aufgehalten wurde und daß seine Wasser jetzt das Gatuntal anfüllen!

Es wäre natürlich unmöglich, derartig gewaltige Wasserfluten unmittelbar gegen den Kanal anstürmen zu lassen. Doch der Chagres fließt in einen breiten See, in einiger Entfernung von der vielgewundenen Wasserroute, wobei seine Kraft erlahmt, so daß die Strömung ganz schwach wird. Nur beim Abfluß am unteren Ende des Sees wird sie wieder heftiger.

Der Gatundamm mit seinen drei Schleusen, die zum Atlantischen Ozean hin abfallen, und sein Abfluß in das Zickzackbett des Chagres, ist in einer Länge von $2,4$ Kilometern quer durch das Tal gebaut. Zu beiden Seiten wird er von Hügeln flankiert.

Obgleich der Damm an seiner Basis etwa 800 Meter mißt, hat man auf den ersten Blick kaum ein klares Bild von seiner immensen Größe, da seine Oberfläche nur $30,5$ Meter breit ist. Das Seeufer besteht aus Fels, Sand

und Lehmmassen, die mit Dampfschaufeln und Baggern aus dem Kanalbett herausbefördert wurden. Die gewaltige Menge von zirka 20 Millionen Kubikmeter Baumaterial war zur Errichtung des Dammes erforderlich.

Durch den Gatundamm wurde das topographische Bild einer weiten Landstrecke vollständig verändert. Das ehemalige Tal ist von der Bildfläche verschwunden, das alte Dorf Gatun ist unter den Wassern des Sees begraben. Nichts mehr erinnert an jene merkwürdige Siedlung der Eingeborenen, die an einer Windung des Chagres lag. Vor Jahren landeten hier die Abenteurer, die nach den Bergen Kaliforniens zogen, um Gold zu graben. Ein Reisender erzählt, daß damals 4 Eier für 1 Dollar verkauft wurden, und die Nachtmiete für eine Hängematte 2 Dollar betrug. Als die Franzosen mit den Ausschachtungen für den Kanal begannen, errichteten sie hier große Magazine und Anlagen, sowie Quartiere für 500 Mann. Bis vor fünf Jahren war das Dorf ein Zentrum des Bananenhandels. Läden, Häuser und Kirchen, dies alles ist nun versunken. Es war nicht leicht, die Eingeborenen ohne Zwischenfälle aus ihrer alten Heimat zu verdrängen. Ein neues Gatun ist auf der Höhe des Hügelabhanges entstanden. Auch der alte Schienenstrang, der früher Colon und Panama verband, mußte den Fluten weichen und wurde nach der Ostseite des Sees verlegt.

Die ganze Gegend ist trostloses Moor- und Sumpfland. Als das Wasser allmählich alle Senkungen und Salmulden füllte, starb die Vegetation langsam ab. Die einst dicht belaubten Bäume wurden kahl und stehen jetzt gleich morschen Ruinen mitten im Wasser. Was noch an den Ufern übriggeblieben ist, streckt die öden, nackten Äste zum Himmel empor und erinnert an das Bild einer Land-

schaft, wie man sie zuweilen in Australien findet. Das einstige Bett des Chagres ist über nahezu 38 Kilometer von den Fluten überschwemmt. Ein anderer Teil des Flusses wird ebenso wie ein Stück des früheren französischen Kanals vom Damm blockiert.

Der Abfluß geht über ein Wehr, so daß der See nie zu solcher Höhe ansteigen kann, daß die Schleusen überflutet werden. Das Wasser wird über einen 91 Meter breiten Abhang in den Kanal fließen, der 3 Meter über dem Meeresspiegel liegt, und nimmt von hier aus seinen Weg in das etwa 1,6 Kilometer weit entfernte Bett des Chagres, der dann ins Meer mündet. Da das Land zwischen dem Chagres und dem in Meereshöhe befindlichem Teil des Kanals tief gelegen ist, mußte das Ufer auf der einen Seite durch Dämme geschützt werden, um ein Aberfließen in den Kanal zu verhindern.

Hinter dem Damm zu ebener Erde wird eine riesige elektrische Kraftstation entstehen, die von den Wasserkraften gespeist wird. Die erzeugte Elektrizität dient zur Regelung des Abflusses, zum Öffnen und Schließen der Schleusentore, zur Treidelung der Schiffe, zur Beleuchtung Gatuns und zur Versorgung der Leuchttürme, die den Fahrzeugen als Wegweiser dienen. Einige dieser Leuchttürme stehen noch mitten im Moorland und werden noch nicht von den Wassern umspült.

Um nun vom Atlantischen Ozean nach Gatun, oder umgekehrt von Gatun zum Atlantischen Ozean zu gelangen, sind, wie schon erwähnt, drei Doppelschleusen erforderlich, deren jede 304 Meter lang ist. Auf diese Weise können die Schiffe auf der einen Seite des Kanals gehoben und auf der anderen wieder gesenkt werden. Zur Wassersparnis wird jede folgende Schleuse mit dem Wasser der

vorhergehenden gefüllt. Die Schleusen sind 33,5 Meter breit. Hinter den Toren der oberen und unteren Schleuse erstrecken sich lange Wälle, woselbst die Schiffe vertäut werden und warten, bis die Durchfahrt für sie frei wird.

Für den Bau der Schleusen wurden gewaltige Betonmengen verbraucht. Um auf festen tragfähigen Baugrund zu stoßen, mußte man ungeheure Ausschachtungsarbeiten vornehmen. Der Tiefgang jeder Schleuse wird wenigstens 12 Meter betragen. Die Stahltore sind so breit, daß ein Motorwagen bequem darüber hinwegfahren könnte; sie sind 2,10 Meter dick, 19,8 Meter lang und 14,3 bis 25 Meter hoch; ihr Gewicht schwankt zwischen 300 und 600 Tonnen. Im ganzen waren 92 schwere Panzerplatten erforderlich, die insgesamt 57000 Tonnen wiegen. Am oberen Ende jeder Schleuse sind zum Schutz gegen Unfälle Doppeltore angebracht, die aus stark gerahmten zwiefachen Stahlplatten und kräftigen Trägern bestehen. Die untere Hälfte jedes Tores ist aus luftdichten Schotten gefügt, denn ein massives Tor wäre viel zu schwer und würde die Maschinen, welche die Tore öffnen und schließen, zu sehr belasten. In der Mitte jeder Schleuse befinden sich Reservetore. Da die meisten den Kanal passierenden Schiffe kaum über 200 Meter lang sind, wäre es überflüssig, die Schleuse in ihrer ganzen Ausdehnung zu füllen. Das Wasser wird, um einen gleichmäßigen Zu- und Abfluß zu sichern, mit Hilfe von Abzugsrinnen von 5,5 Meter Durchmesser, welche die Seiten- und Mittelwände durchbohren, sowie durch Röhren am Grunde der Schleuse zu- und fortgeleitet. Die Seitenwände sind an der Basis 15,25 Meter dick, erheben sich senkrecht aus dem Wasser und verjüngen sich nach oben auf 2,43 Meter.

Sobald ein Dampfer sich der Schleuse nähert, stoppt



Dampfkessel in Sättigkeit.





Wellenbrecher zum Schutze des Kanaleingangs auf der atlantischen Seite.



BIBLIOTEKA

KRAKÓW

*
politechniczna

er und wird mit elektrischen Lokomotiven, welche die Schleusenwälle auf einer Zahnradbahn befahren, durchgetreidelt. Vier Lokomotiven nehmen ein Fahrzeug ins Schlepptau. In 15 Minuten ist eine Schleuse gefüllt, und in etwa 3 Stunden vollzieht sich die Durchfahrt durch sämtliche 6 Schleusen, nämlich 3 bei Gatun und 3 am Stillen Ozean. Um von einem Weltmeer zum anderen zu gelangen, braucht man nach Fertigstellung des Kanals nur 10 bis 12 Stunden. Man wird sich also künftig die weite Seereise um ganz Südamerika sparen können. Was Kolumbus und andere Seefahrer mit heißer Sehnsucht zu erreichen suchten, was die Phantasie der Menschen seit Jahrhunderten beschäftigte, das soll nun endlich Wirklichkeit werden.

Die Doppeltore am oberen und unteren Ende der Schleusenflucht wurden bereits erwähnt, die bei unerwarteten Zwischenfällen Schutz bieten und Katastrophen verhindern können. So wäre es z. B. möglich, daß ein Schiff hart gegen das Schleusentor anrennt und es beschädigt. Für solche und ähnliche Fälle ist das zweite Schleusentor vorgesehen. Als weitere Schutzvorrichtung dient eine kräftige Kette, deren Stahlglieder 7,6 Zentimeter stark sind. Sie ist in Schächten innerhalb der Schleusenmauern an hydraulischen Zylindern befestigt. Wird die Kette von einem Stoß getroffen, so ist die hydraulische Hemmung so groß, daß selbst ein Dampfer, der 10000 Tonnen faßt und mit einer Geschwindigkeit von 6,5 Kilometern pro Stunde dahinfährt, aufgehalten und innerhalb der verhältnismäßig kurzen Strecke von 21,3 Metern zum Stillstand gebracht wird. Ist keinerlei Gefahr im Verzuge, so senkt man die Kette auf den Boden des Kanals, und der Dampfer fährt ungehindert darüber hinweg.

Die getroffenen Vorichtsmaßregeln sind so vollkom-

men, daß irgendein Unglücksfall kaum denkbar ist. Was geschieht aber im Falle der äußersten Gefahr, wenn die Kette bräche, wenn beide Tore zertrümmert und die Wasser des Gatunsees durch die geborstene Schleuse hereinbrausen würden? Bei dem Andrang der gewaltigen Wassermengen wäre es ganz unmöglich, ein zweites Tor in Bewegung zu setzen. Für so tragische Fälle hat man noch zwei Notdämme am oberen Ende jeder Schleusenflucht aufgeführt. Sie bestehen aus einem Netz von Stahlrahmen, die durch Gleitschienen an jeder Seite der Schleuse in die Betonwände hinabgelassen werden. Das allein würde zwar den Ansturm noch nicht hemmen, denn die Wassermengen würden durch das Netzgitter ihren Weg nehmen. Doch die Rahmen sind so eingerichtet, daß sie durch Stahlplatten teilweise verschlossen werden können. Wenngleich zwischen den Lücken der einzelnen Platten noch ein beträchtlicher Durchfluß möglich ist, wird die Flut doch aufgehalten und ihre Gewalt erheblich abgeschwächt.

Aber auch hiermit sind die Sicherheitsmaßnahmen nicht erschöpft. In den Schleusenbassins schwimmen leichtbewegliche Senkkästen umher, wie sie bei Wasserbauten Verwendung finden. Ein solcher Senkkasten wird im Falle der Gefahr gegen den Notdamm dirigiert, mit Wasser gefüllt und sinkt dann infolge zunehmender Schwere unter. Würde schon durch den Notdamm allein das Ungestüm der durchfließenden Wasser gehemmt, so bewirkt jetzt der Senkkasten eine weitere Sperrung. Sobald die Schleuse leer ist, kann man zur Reparatur des beschädigten Rohres schreiten. Der Notdamm ist eine der genialsten Erfindungen moderner Technik.

Noch gellen mir die Ohren von dem Höllenlärm, noch gewährt der Anblick der Arbeitsstätte den Eindruck eines

wahren Herenkessels. Überall ist der Boden aufgewühlt, gleich als ob eben eine vulkanische Eruption stattgefunden hätte, und nirgends findet das Auge einen Ruhepunkt. Das Kreischen der Maschinen, das Dröhnen der Niet-hämmer, der Lärm der Löffelbagger, das Achzen der Gleishebemaschinen vereinigt sich mit dem Donner der hin und her rollenden Lastzüge zu einer eigenartigen Symphonie, zum hohen Liede der Technik.

In den Tiefen der Schleusenwände wird emsig an den elektrischen Anlagen gearbeitet. Die rotbeschmierten Eisenplatten der Schleusentore werden in ihre Angeln gehoben. Hier kennt man nicht Rast, nicht Ruh', wohin man auch blicken mag, herrscht emsige Geschäftigkeit.

Aber Trümmer führt mein Weg, zu meinen Häupten schwingen die Dampfkräne schwere Lasten, mancherlei Hindernisse hemmen meinen Fuß. Plötzlich kommt eine Lokomotive herangebraust. Hier gibt es keine Signale und Warnungsrufe, hier kennt man nur die Devise: „Sauve qui peut“. In tiefen Schächten wimmelt es von Arbeitern, die unter der drückenden Hitze des tropischen Septembertages schwer zu leiden haben, und Dampf und Staub schaffen ein großes Nebelmeer.

Tausende von weißen, braunen und schwarzen Arbeitern laufen durcheinander, es ist das Bild eines kribbelnden Ameisenhaufens. Dann wendet sich mein Auge gen Süden, wo alles still und friedlich ist, wo die trägen Wasser des Gatunsees langsam, aber beständig steigen, ein Beweis, daß die unendlichen Mühen ihren Lohn finden und der Menscheng Geist aus dem harten Kampfe mit den dämonischen Naturgewalten schließlich doch als Sieger hervorgeht.

5. Kapitel.

Der Durchstich bei Culebra.

Der sehenswürdigste Teil des Panamakanals ist zweifellos der Durchstich bei Culebra. Den Techniker und Ingenieur dürfte allerdings der „große Graben“ weit mehr interessieren, als der Durchstich bei Culebra, aber der Laie vermag gerade für diesen viel leichter ein wirkliches Verständnis zu gewinnen. Es war eine der schwierigsten Aufgaben, die hier ihrer Lösung harzte. Man bedenke nur, daß die Hügel auf einer Strecke von 14,5 Kilometern durchbrochen, daß für den Kanal ein Bett von durchschnittlich 36,5 Meter Tiefe und mindestens 91,2 Meter Breite geschaffen, daß ein Weg durch die Wasserscheide gebahnt werden mußte, die von „Gold Hill“ und „Contractors' Hill“ gegen den Stillen und Atlantischen Ozean zu gebildet wird. Man bedenke ferner, daß das Hügelland 114 Meter tief abgetragen wurde und daß man fast 100 Millionen Kubikmeter Erd- und Felsmassen — also nahezu die Hälfte des gesamten, beim Kanalbau ausgehobenen Bodens — fortzuschaffen hatte. Dazu kommt, daß die Arbeiten durch die Unbilden der Witterung, durch Naturgewalten und Unglücksfälle ständig gestört, verzögert und aufgehalten wurden. Wie häufig verschütteten Damm-

und Erdbeben bereits fertiggestellte Kanalteile, so daß Flüsse, die schon abgeleitet waren, in ihr altes Bett zurückkehrten und mit reißender Gewalt Menschen und Maschinen mit sich fortrissen. Wahrlich, ein fast übermenschlicher Kampf wurde hier geführt, ein erbitterter, hartnäckiger Kampf, von Schreckensszenen begleitet, ein gigantisches Ringen voller dramatischer Episoden und Zwischenfälle!

Der künstliche Wasserweg verläuft nicht in gerader Richtung durch die Hügelkette, sondern schlängelt sich leicht durch das Tal des Rio Obispo zur „Wasserscheide“ und von dort durch das Tal des Rio Grande bis Pedro Miguel; hier trifft man auf die erste Schleuse in der Richtung des Stillen Ozeans. Der Kanal liegt an dieser Stelle gleich dem Gatunsee 25,8 Meter über dem Meeresspiegel und wird wie dieser hauptsächlich von dem Chagresfluß gespeist. Am Nordende wurde ein Damm errichtet, um das auf der andern Seite sich ansammelnde Wasser am Eindringen zu verhindern.

Trotz alledem konnte man einen unerwünschten Wasserzufluß nicht ganz beseitigen, denn gelegentlich stürzen sich reißende Gießbäche von den Hügeln herab, und im Herbst pflegen oft schwere Wolkenbrüche niederzugehen. So sah man sich gezwungen, in die Kanalsohle große Abzugsrohre einzubetten und überschüssiges Wasser durch Pumpwerke zu entfernen.

Ich stand am Rande von „Contractors' Hill“, und zu meinen Füßen lag das mächtige schwarze Becken, aus dem unaufhörlich Getöse zu mir heraufdrang. Der Culebra-Stich ist von einem weitverzweigten 120,7 Kilometer langen Schienennetz durchquert. Ganze Wagenkolonnen, von hier oben wie Kinderspielzeug anzuschauen, sind aufgefahren und

erwarten das Signal zum Vorrücken, um, mit Schutt- und Erdmassen beladen, an den steilen Abhängen emporzuklimmen. Über weite Strecken hin werden die schweren Lasten befördert, um dann in der Nähe der sumpfigen Rüste von Balboa abgeladen zu werden, wo man mit ihnen das Moorland aufschüttet und die Ufer befestigt. Bald werden auch dort Werften, Docks, Warenhäuser und sogar ein Riesenbahnhof entstehen. Zu beiden Seiten des Durchflusses sind Arbeiter aus aller Herren Ländern in Gruppen bei dem schwierigen Werk. Unaufhörlich heulen die Bohrmaschinen, auch hier erdröhnt der Donner der Explosivstoffe wie Schlachtengetöse. Die ganze Atmosphäre ist in Pulverdampf gehüllt, und gewaltige Erdmassen werden durch die Kraft der Sprengstoffe emporgeschleudert. Bald sind die Dampfchaufeln zur Stelle, und neue Züge werden beladen. Um mit den Ausgrabungen und Abtragungen gleichen Schritt halten zu können, müssen die Schienenwege täglich über 1,5 Kilometer verschoben werden.

Es war mir vergönnt, in alle Teile des gewaltigen Werkes einen Einblick zu gewinnen. Entweder fuhr ich im offenen Eisenbahnwaggon oder in einem der Automobile, die auf den Geleisen dahinrasen und von den aufsichtsführenden Beamten für ihre Inspektionstouren benutzt werden. So durfte ich den ganzen Kanaldistrikt durchstreifen und konnte den Fortschritt der Arbeiten von Tag zu Tag bis ins kleinste verfolgen.

Und meine Mühen wurden reichlich belohnt. Ich war Augenzeuge all der wechselnden Bilder. Ich hörte das Schnaufen der Lokomotiven, das Kreischen der Bohrmaschinen, ich sah die ungeheure Arbeiterarmee im Schweiß ihres Angesichts wacker schaffen, und kaleidoskopartig wechselte die stets fesselnde Szenerie.

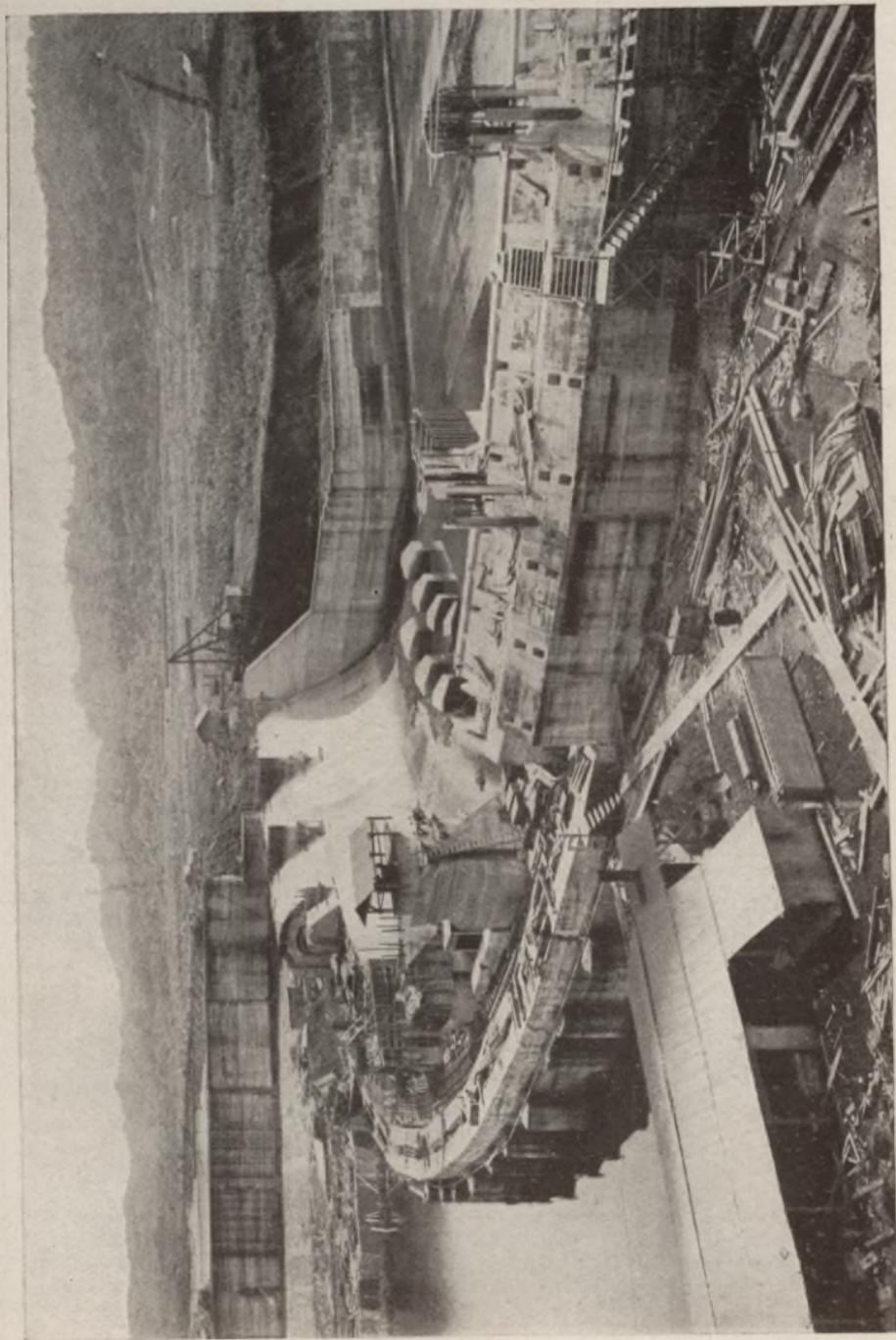
Wenn die Ingenieure nicht so außergewöhnlichen Schwierigkeiten begegnet wären und es sich nur darum gehandelt hätte, eine Bresche durch harte Felsen zu schlagen, dann wäre der Bau des riesigen Kanals wahrscheinlich rascher vonstatten gegangen. Aber der vulkanische Charakter des Geländes schuf mancherlei Komplikationen. Wenn auch der aus Erde und Fels bestehende Grund und Boden sehr hart und kompakt ist, so treten doch nach den Bohrungen und Ausschachtungen durch den Einfluß von Luft und Feuchtigkeit starke Verwitterungserscheinungen zutage. Oft stürzen dann bald nach getaner Arbeit die Böschungen und Ufer wieder ein, die tieferen Schichten geben dem Druck von oben allmählich nach, und Senkungen und Erdrutsche sind die unvermeidliche Folge.

Schon die Franzosen hatten bei ihrem Versuch, den Isthmus zu durchbohren, einen ansehnlichen Teil des Durchstiches von Culebra in Angriff genommen, aber auch sie mußten damals mit denselben Schwierigkeiten und Gefahren kämpfen. Doch die Amerikaner ließen sich in ihrem Optimismus nicht abschrecken. Wie oft hatten sie nicht geglaubt, daß die Erdrutsche nun endlich aufhören müßten, aber stets sahen sie sich in ihren Hoffnungen getäuscht, und ein neuer Erdsturz überraschte sie unvermutet. Wenn erst der Graben mit Wasser angefüllt ist, so meinen sie, müsse das Ganze an Halt gewinnen, so daß ein weiteres Gleiten der Erdmassen ausgeschlossen ist.

Durch mehr als 20 solcher Erdstürze wurde die Arbeit unterbrochen. Der Durchstich bei Culebra wäre ohne diese unheilvollen Zwischenfälle längst beendet. Der größte Erdsturz ist der von Cucaracha, der schon unter französischem Regime einsetzte, und 19 Hektar bedeckte; nahezu 600 Meter des Kanalbettes wurden damals verschüttet.

An anderen Stellen wiederum bilden sich Erdrisse, die in sich zusammenstürzen und neue Veränderungen der Erdoberfläche hervorrufen. Selbst die Stadt Culebra, die hoch über dem Kanal liegt, ist in Gefahr, und einzelne Häuser, die zu bersten begannen, mußten verlassen werden.

Nahezu 17 Millionen Kubikmeter Erdreich trug man an bedenklichen Stellen ab, um von vornherein jeder Gefahr vorzubeugen. An anderen Stellen wieder bereiten sich gerade jetzt ähnliche Erdverschiebungen vor, und schätzungsweise sind 3 bis 4 Millionen Kubikmeter Erdreich in langsamer Bewegung und machen den Ingenieuren noch neben den gewöhnlichen Ausgrabungsarbeiten viel zu schaffen. Der August des Jahres 1912 brachte eine der bedenklichsten Katastrophen. In der Nähe von Empire fand einer der fürchterlichsten Einbrüche statt, und fast die Hälfte des Culebrastriches wurde mit allen Maschinen und Anlagen unter den niederstürzenden Erdmassen begraben. Unter den Ingenieuren herrschte Panik und Schrecken, da der vorher abgeleitete Obispofluß in sein ursprüngliches Bett zurückflutete und alles überschwemmte. Neue, schier unüberwindbare Hindernisse türmten sich auf. Der Fluß mußte wiederum abgeleitet werden, Tag und Nacht arbeiteten die Pumpen, um die unermesslichen Wassermengen aus dem Kanalbett zu entfernen, und erst als alles trocken gelegt war, konnte man daran denken, die eigentlichen Folgen des Einsturzes zu beseitigen. Wie oft wurden Ingenieure und Arbeiterschaft angesichts dieser Katastrophen mutlos und verzagt, aber die imponierende Entschlossenheit des Kolonel Goethals und seines Stabes erfüllte immer wieder alle mit neuer Zuversicht und gab ihnen die alte Kraft zurück.



Die Wässer des Chagres ergießen sich in den Gatun-See.

Während zweier Jahre arbeiteten die Dampfschaukeln ununterbrochen an den durch Erdstürze heimgesuchten Orten; der Überdruck an vielen Stellen der Ufer mußte unter allen Umständen beseitigt werden. Teilweise stach man das Ufer terrassenförmig ab, aber nicht immer genügten diese Maßnahmen, um den Verschiebungen und Verlagerungen des darunter liegenden Erdreiches gänzlich Einhalt zu tun. Die Techniker sind von eiserner Ausdauer. Ich begegnete Leuten, die für das tollkühne Projekt des Culebradurchstiches nur ein Kopfschütteln hatten. Aber die Ingenieure schließen jeden Gedanken an eine Gefahr aus, sobald erst der unsichere Grund abgetragen ist und die Wasser den Kanal durchfluten.

Verweilen wir einmal des Morgens bei strömendem Regen an einer der Arbeitsstätten des Culebradurchstiches, wenn die feucht-heiße, stickige Atmosphäre die Kräfte verzehrt und eine bleierne Müdigkeit die Glieder lähmt. Selbst bei solchem Wetter ist es noch erträglicher als zu den Zeiten, da die Sonne mit unverminderter Glut herniederbrennt und über dem weiten Gelände eine drückende Schwüle lastet.

Hier sehen wir eine Arbeiterkolonne auf den Trümmern des eingestürzten Ufers, die mit Bohrern, riesigen Nadeln gleich, in das Gestein einzudringen sucht. Man arbeitet mit komprimierter Luft, die in langen Röhren den einzelnen Bohrmaschinen zugeführt wird. Sieben Meter tief vermögen diese Bohrer in das Felsgestein vorzudringen. Munteren, leichteren Schrittes kommen Neger daher, auf ihrem Kopf Dynamitkisten balanzierend. Eine kleine Dynamitladung wird in die Bohrlöcher versenkt und zur Explosion gebracht, wodurch die Öffnungen beträchtlich erweitert werden. Diese füllt man mit größeren

Dynamitmengen, je nach der beabsichtigten Wirkung kommen 75 bis 200 Pfund zur Verwendung. Durch elektrische Initialzündung wird die Explosion herbeigeführt und erfolgt mit gewaltigem, donnerähnlichem Getöse. Immense Erdmassen und riesige Steinblöcke werden wie Spielbälle in die Luft geschleudert. Allmonatlich verbraucht man im Culebragebiet lediglich für Sprengarbeiten 500 000 Pfund Dynamit. Duzende von Dampfschaufeln, häßliche Ungetüme von eigenartigem Aussehen, die an die vor-sintflutlichen Riesen der Urwälder erinnern, sperren den Weg und sind permanent in Betrieb. Die Schaufeln greifen in die gelockerten Trümmer ein, füllen sich und bringen dann automatisch ihre Last zu den bereitstehenden Zügen. Die ungeheuren Maschinen erbeben in ihren Grundfesten, einige von ihnen vermögen 5 Kubikmeter zu fassen und durch die Lüfte zu schwingen, also etwa 8 Tonnen Gesteinstrümmer oder 6 Tonnen loser Erde. Eine 70-Tonnenschaukel befördert an einem Tage allein 3687 Kubikmeter; die Arbeitsleistung pro Stunde beläuft sich auf 221 Kubikmeter. Es könnte bei weitem mehr geschafft werden, aber die Erdmassen sind nicht so schnell zu beseitigen, wie sie von den Schaufeln herangebracht werden. Auch die Leistungsfähigkeit der auf dem 121 Kilometer langen Schienenstrang dahineilenden, nach Tausenden zählenden Lowrys ist schließlich begrenzt. 175 Züge durchjagen täglich das Arbeitsgebiet, so daß also alle $2\frac{1}{2}$ Minuten ein Zug abfährt.

Diese Statistik allein gibt uns einen Beweis, mit wie übermenschlicher Kraft hier geschafft wird. Auch die Arbeiterarmee nimmt innigen Anteil an den Fortschritten des Werkes. Auf den Gesichtern der Leute liest man die ehrliche Freude, sobald irgendein schwieriges Hindernis überwunden

ist. Wenn man tagtäglich das Gebiet durchstreift, so merkt man wenig von dem Fortschritt. War man aber während eines Monats nicht draußen, dann staunt man über die Leistungen, die in dieser Zeit vollbracht worden sind. Da sieht man den Graben gleich einem langen schwarzen Strich, der mitten durch die Hügel führt und ein beredtes Zeugnis gibt von dem titanischen Unternehmen. Hier wird jeder Rekord geschlagen, denn an einem einzigen Tage wurden in 333 Zügen 127742 Tonnen Erddreich fortgeschafft.

Am Südennde des „Großen Grabens“ treffen wir auf die stark gebaute Pedro Miguelsschleuse, im Volksmunde „Peter Magill“ genannt. Hier finden wir dieselbe Szenerie wie bei den Gatunsschleusen, dasselbe Lärmen und Hämern, dieselben zuckenden Bewegungen gewaltiger Maschinenteile. Das ist die Schleuse, durch welche die dem Stillen Ozean zustrebenden Dampfer um 9,2 Meter gesenkt werden, bis sie dann den künstlich geschaffenen Mirafloressee erreichen, der 2,4 Kilometer lang ist und teils von Wassern aus dem Culebradurchbruch, teils von kleineren Flüssen gespeist wird. Dann folgen zwei Schleusen, durch welche die Dampfer bis zur Höhe des Meeresspiegels herabgesenkt werden. Nun harret ihrer nur noch eine kurze Reise von 12,9 Kilometer, bis sie Balboa erreichen, wo sich die Fluten des Kanals mit denen des Stillen Ozeans vermählen. Wie auf der Westseite des Festlandes, so sind auch hier mächtige Wogenbrecher errichtet worden. Durch die Verbindung mehrerer kleiner Inseln, die vor der Mündung des Kanals liegen, hat man eine Art von Hafen geschaffen, der von den Amerikanern militärisch besetzt wird. Auf der ganzen Linie sind Arbeiterkompagnien untergebracht. Allein in den Schleusen sind 50 verschiedene Arbeiterkolonnen auf ebenso viele Posten verteilt, deren jede un-

abhängig von der andern ihren Pflichtkreis hat. Hinter der scheinbaren Verwirrung steckt eine glänzende Organisation, jeder einzelne kennt genau seinen Platz und das ihm übertragene Geschäft.

Wo aber finden wir die Seele des Unternehmens, den leitenden Geist, dessen Wink all die tausend Hände in Bewegung setzt? Wer ist der Mann, auf dessen Schultern die Verantwortung ruht? Es ist der Chefingenieur, der in Culebra sein Bureau hat. Dort laufen die tausend Fäden zusammen, und allabendlich erhält er einen genau detaillierten Bericht über den Fortschritt der Arbeiten. Regelmäßig in der Frühe erscheint Kolonel Goethals mit seinem Stabe und entwirft den Kampfplan, denn hier hat man in der Tat oft den Eindruck, als würde eine große Belagerung vorbereitet. Es ist für alles Sorge getragen: Für ein Feldhospital, für Extrazüge, die bei eiligen Reparaturen das nötige Werkzeug ohne Zeitverlust an Ort und Stelle bringen können usw. Allnächtlich sieht man Arbeiter bei der Reparatur defekt gewordener Schienen im blendenden Licht elektrischer Bogenlampen. In Gorgona ist sogar eine Reparaturwerkstätte eingerichtet, die ständig 1200 Mann beschäftigt. Oft sausen Automobile über die Schienenwege dahin, die von den Arbeitern „brain cars“ (Denkmotore) genannt werden. In ihnen eilen die leitenden Ingenieure und Abteilungschefs von Ort zu Ort. Da sieht man wettergebräunte, hohe Gestalten, mit hellen Augen, dann wieder ernste Männer mit grauem Scheitel und scharfgeschnittenen Gesichtszügen. Sie tragen sämtlich Khakikleidung, kauen nervös an ihren Zigarren und plaudern so sorglos mit uns, daß man für Augenblicke vergißt, an welcher gewaltigem Werke sie zur Mitarbeit berufen sind.

Sie wissen ganz genau, daß es eine monumentale Schöpfung ist, der sie dienen und im Hinblick darauf dürfen sie wohl eine ruhige Gelassenheit zur Schau tragen, die sonst nicht im Charakter des Amerikaners liegt. Ihre imponierende Haltung teilt sich dem großen, vielverzweigten Organismus mit. Sie alle haben einen klaren Blick für schwierige Situationen, Selbstvertrauen, Energie und jene Rastlosigkeit und Ausdauer, die allein große Taten zu vollbringen vermag.

6. Kapitel.

Arbeitslöhne und Lebensweise.

Es ist zweifellos höchst interessant und bemerkenswert, daß die Hälfte aller in der Kanalzone beschäftigten Arbeitskräfte britische Untertanen sind. So weist die männliche Arbeiterschaft 22000 Briten auf, die Amerikaner kommen erst an zweiter Stelle mit 8000, dann die Panamaner und Spanier mit 3900 resp. 3800 Köpfen, während sich aus den übrigen Ländern der Rest des insgesamt 45000 Mann zählenden Arbeiterheeres rekrutiert. Die Arbeiter britischer Herkunft sind fast alle Westindier und stammen aus Jamaika oder Barbados. Schon beim Beginn des Kanalbaues nahmen die Amerikaner davon Abstand, Neger und billige weiße Tagelöhner aus ihren eigenen Staaten anzuwerben, um den heimatischen Arbeitsmarkt nicht aus dem Gleichgewicht zu bringen. Alle höheren Angestellten hingegen, die Leiter des Werkes, Oberaufseher, Geistliche und Medizinalbeamte, selbst alle Handwerker und gelernte Arbeiter, kurz alle, die über dem gewöhnlichen Tagelöhner stehen, müssen unbedingt amerikanischer Abstammung sein. Nur hin und wieder traf ich einen hierher verschlagenen Engländer, Schottländer oder Kanadier, der einen wichtigeren Posten innehatte. Man macht es ihnen sehr leicht, sich naturalisieren zu lassen, und der Staat scheint großes

Interesse daran zu haben, daß das gewaltige nationale Werk auch wirklich von Amerikanern geschaffen wird.

Erst hatte es den Anschein, als ob die Heranziehung farbiger Arbeiter aus Westindien ein Mißgriff wäre. Die aus Jamaika und Barbados Eingewanderten legten nicht mit derselben Energie Hand ans Werk wie daheim. Einige Zeit dachte man wirklich daran, diese Leute wieder nach Hause zu schicken und an ihrer Stelle Arbeitskräfte aus Italien und Spanien zu holen. Schließlich aber lernte man die Westindier richtig behandeln und ihre Arbeitslust zu wecken. Die amerikanischen Aufseher waren ihnen bisher verächtlich gegenübergetreten und sahen geringschätzig auf sie herab, ähnlich wie sie es mit den Negern tun. Dagegen lehnte sich das Selbstgefühl des Westindiers auf: er ist stolz darauf, britischer Untertan zu sein und zeigte sich mürrisch über die anmaßende Art dieser amerikanischen Herren.

Sobald Kolonel Goethals erfuhr, worauf diese Unzuverlässigkeiten zurückzuführen seien, ließ er in allen Werkstätten durch Anschlag bekannt machen, daß amerikanische Vorarbeiter, welche ihren Untergebenen in allzu schroffer oder unwürdiger Weise entgentreten, sofort zu entlassen seien. Und so geschah es: einige Aufsichtsbeamte wurden ohne viel Federlesens abgesetzt.

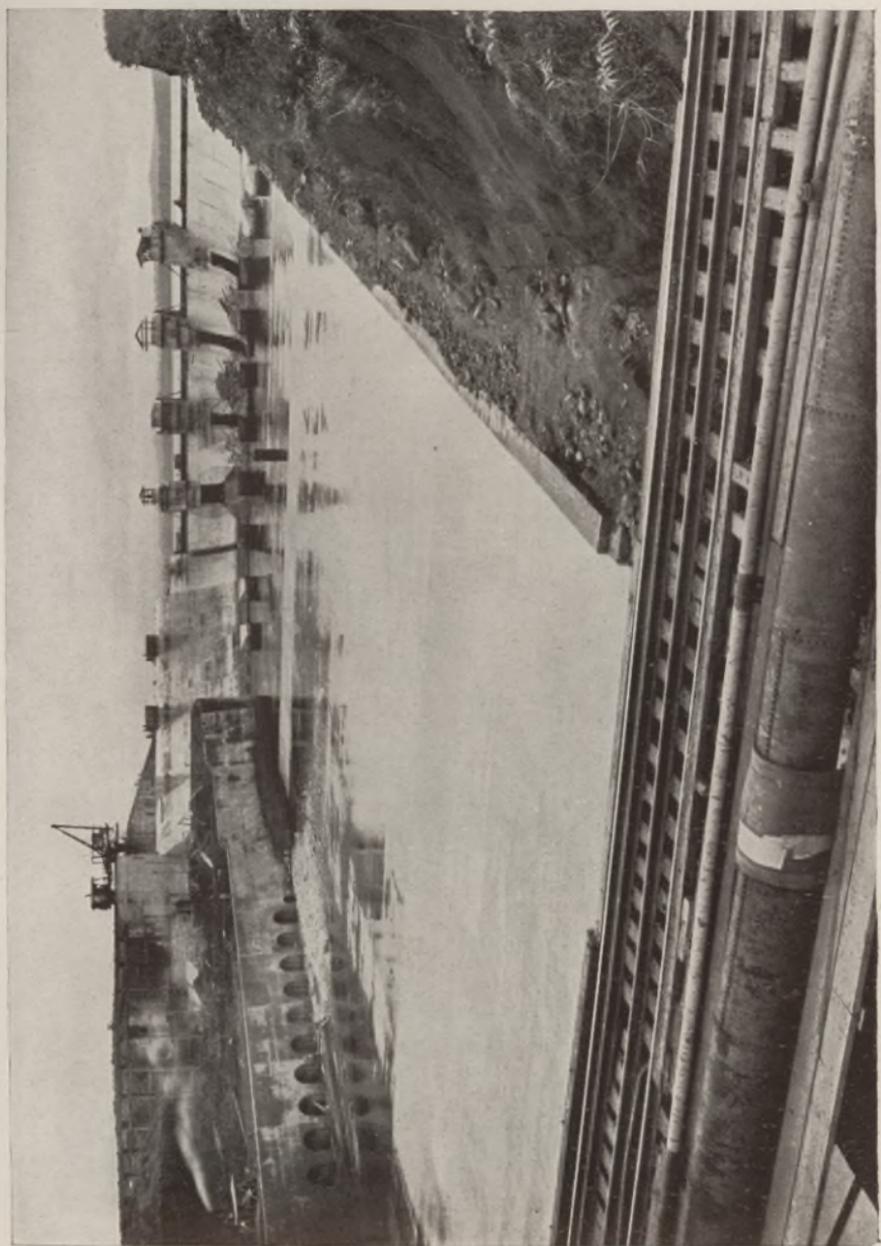
Bald hörte man überall scherzweise sagen, Kolonel Goethals habe in der Kanalzone den „guten Ton“ eingeführt. In der Tat ist die Haltung der Arbeiter befriedigend, man hört selten unflätige Worte und Flüche. Ich kenne den amerikanischen Arbeiter der nördlichen Staaten und seine derbe Ausdrucksweise. Aber in der Kanalzone habe ich kaum eine ähnliche Sprache vernommen.

Tatsächlich leisten auch die Westindier, seitdem sie an-

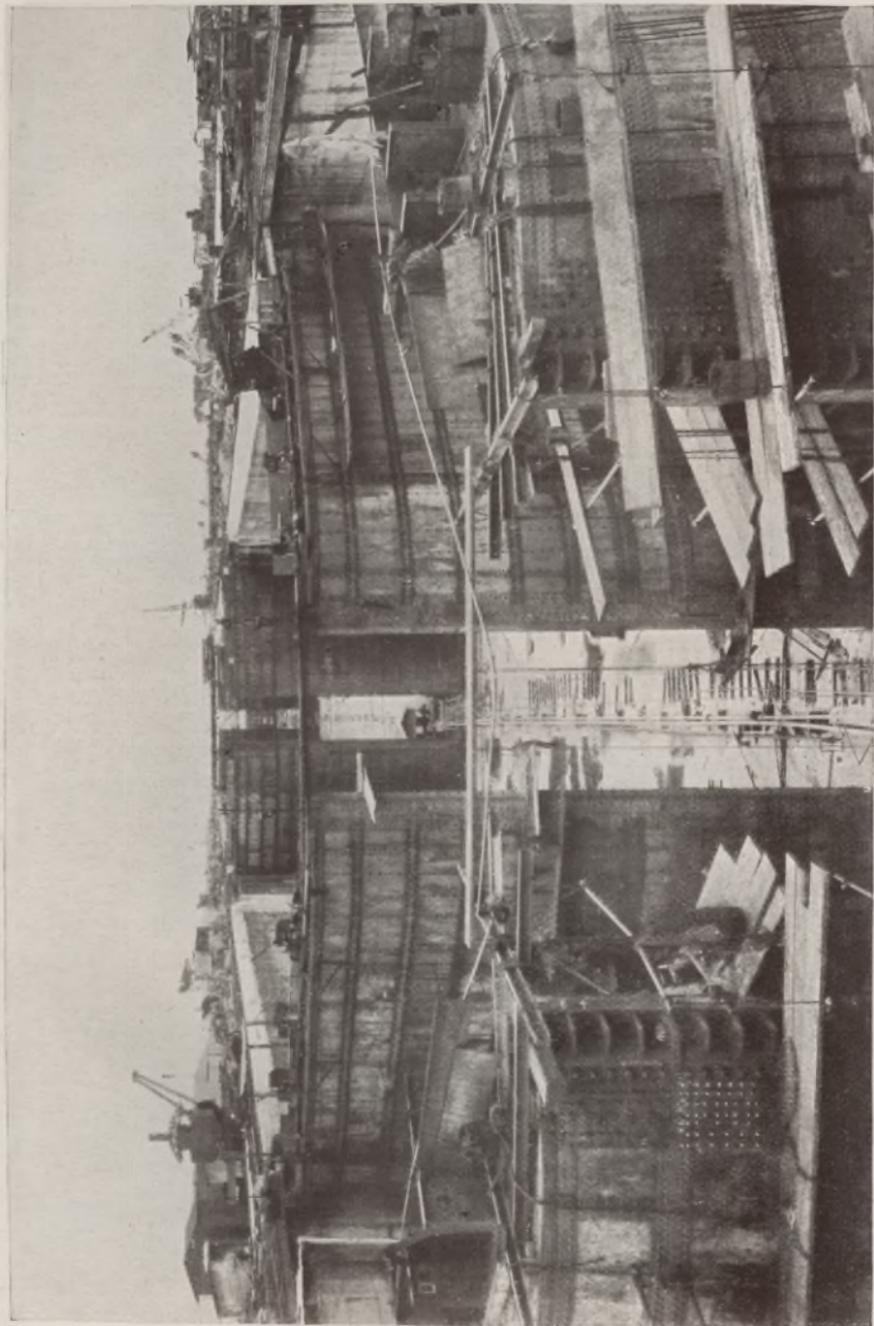
ständig behandelt werden, bedeutend mehr Arbeit. Einer der Chefs sprach sich mir gegenüber sehr zufrieden darüber aus und meinte, daß in allen Abteilungen tüchtig geschafft und wenig über Saumseligkeit und Unlust geklagt werde. Trotzdem die Ausgaben für Löhne zurückgegangen sind, ist das durchschnittliche Arbeitspensum gestiegen. Dies ist zum Teil der verbesserten Organisation und den gegen früher bedeutend günstigeren gesundheitlichen Verhältnissen, zum Teil aber auch dem größeren Einvernehmen, das jetzt unter allen Klassen und Rassen der Arbeiterschaft besteht, zuzuschreiben. Natürlich sind kleinere Diebstähle, besonders unter den Schwarzen, nicht ganz auszurotten, aber selten beschäftigen den Gerichtshof schwerere Verbrechen. Die farbigen Polizisten sind sämtlich englische Untertanen aus Jamaika, die dort meist vorher in Militärdiensten gestanden haben.

Früher bereits erwähnte ich, daß der farbige Arbeiter einen Mindestlohn von zirka 40 Pf erhält und daß ihm billige Mahlzeiten und gute Schlafgelegenheit zur Verfügung gestellt werden. Gewöhnlich zieht er es aber vor, sich im Busch anzusiedeln und in einer kümmerlichen Bretterbude zu hausen. Die amerikanischen weißen Arbeiter, die „Goldangestellten“, haben für sich und ihre Angehörigen eigene Häuschen, die durch Netzwerk vor Mosekitoß geschützt sind. Die höheren Stellen sind merkwürdigerweise viel schlechter bezahlt als in England. Kolonel Goethals, auf dessen Schultern die ganze Verantwortung des Kanalbaues ruht, erhält jährlich 60000 Mark, ein lächerlich geringes Gehalt für einen so wichtigen und mühevollen Posten. Auch die ihm unterstellten Departementschefs stehen sich schlechter als ihre Kollegen in England.

Ein geschickter, tüchtiger Arbeiter hingegen erhält nir-



Chagreschleufe bei Gatun.



Die Tore der oberen Gatum-Schleufe im Bau.

gends anderswo in der Welt höhere Löhne als beim Kanalbau. Man muß auch noch berücksichtigen, daß er freie Wohnung hat und keiner Winterkleidung bedarf. Außerdem fallen die teuren Kohlenrechnungen fort. Gute Schiffsbauleute, Maschinisten und Eisenarbeiter verdienen 2 bis 3 Mark pro Stunde. Kesselarbeiter erhalten, je nach ihrer Befähigung und Tüchtigkeit, 1 Mark 80 Pf bis 2 Mark 65 Pf pro Stunde, Zimmerleute 2 Mark 65 Pf. Die Bedienungsmannschaften der Dampfschaukeln, deren Dienst auf acht Stunden festgelegt ist, die aber tatsächlich nur sechs Stunden arbeiten, sind mit einem Monatsgehalt von 740 Mark engagiert. Andere erfahrene Arbeiter können es auf ein Monatsgehalt von 600 bis 700 Mark bringen, Stuckateure und Installateure verdienen stündlich 2 Mark 65 Pf.

Die Löhne innerhalb der verschiedenen Arbeitsklassen schwanken ganz erheblich. So erhält z. B. ein Arzt, der sich selbst beköstigen muß, nur 600 Mark monatlich, während ein Koch, der nichts für seinen Lebensunterhalt zu bezahlen braucht, 500 Mark bekommt. Lehrer und Polizisten stehen auf derselben Gehaltsstufe. Auffallend ist es vor allen Dingen, daß ein Arzt, der mindestens ein Probejahr an einem Krankenhaus absolviert haben muß und nur angestellt wird, wenn er sich mit Erfolg einer Staatsprüfung für den öffentlichen Sanitätsdienst unterzogen hat, genau so hoch bezahlt ist wie ein Tierarzt.

Man wird sich die außergewöhnlich hohen Löhne zunächst dadurch zu erklären suchen, daß der Lebensunterhalt am Isthmus sehr viel Geld verschlingt. Das ist aber gar nicht der Fall, denn man lebt hier billiger als irgendwo anders. Wie bereits vorher erwähnt, werden die 60 000 Mann innerhalb der Zone wie eine im Feld stehende Armee.

die zirka 3000 Kilometer von der Zufuhr entfernt ist, verproviantiert, mit dem einzigen Unterschiede, daß sich unser Arbeiter alles, was er braucht, selbst kaufen muß.

Das Kommissariatsdepartement mit seinem Hauptquartier in Cristobel, in der Nähe von Colon, ist muster-gültig organisiert. Mit hohem Interesse habe ich eines Morgens diese Lagerhäuser und Rühlhallen besichtigt. Die aufgestapelten Nahrungsmittel dienen zur Versorgung eines 60 Kilometer langen Distriktes und werden täglich nach allen Richtungen hin an die Käufer versandt.

Das „Kommissariat“ steht in Verbindung mit Engrosfirmen; jeder Zwischenhandel ist ausgeschlossen, so daß die Konsumenten die Waren mit einem kleinen Spesenzuschlag fast zum Selbstkostenpreise erhalten. Die leicht verderblichen Lebensmittel schwanken gelegentlich im Preise. Allwöchentlich erscheint eine Preisliste. Sie zeigt etwa folgendes Bild:

Rind- oder Hammelfleisch ist zu 25 Pf das Pfund erhältlich, Hammelkeule für 35 Pf, Filet für 50 Pf, Lende für 75 Pf; Hühner kosten pro Stück etwa 4 Mark 50 Pf, Frühstückspeck 1 Mark das Pfund, Eier das Duzend 1 Mark 10 Pf, frischer Lachs 65 Pf und Heilbutten 40 Pf pro Pfund. Man kann sogar eine Viertelpfunddose Astrachankaviar für 3 Mark 75 Pf erhalten, und sollte man Appetit auf Schweinsfüße haben, so muß man das Pfund mit 35 Pf bezahlen. Ein Paar Enten kostet 2 Mark, Butter schwankt zwischen 1 Mark 60 Pf und 1 Mark 90 Pf pro Pfund, und Eiscreme — hiervon werden täglich 1600 Liter in Cristobel fabriziert — kostet 1 Mark 5 Pf pro Liter. Gemüse und Obst sind billig. Kartoffeln, Kohlrüben, Kohl oder Kraut werden mit 12 bis 16 Pf pro Pfund bezahlt, Äpfel mit 40 Pf, Jamaikaorangen mit 50 Pf

pro Duzend, Ananas ist pro Stück für 50 Pf erhältlich, Pflirsche kosten 35 Pf pro Pfund usw.

Aus dieser Preiszusammenstellung sieht man, daß die Nahrungsmittel in der Tat sehr billig sind. Das Gespenst der Fleischnot ist hier noch unbekannt. Wenn man nun die Mietersparnis und mancherlei andere Vorteile in Betracht zieht, dann kann man wohl verstehen, daß der umsichtige amerikanische Arbeiter bei seinem hohen Lohne sehr wohl in der Lage ist, die Hälfte davon zurückzulegen. Gewiß ist das Leben bei den guten Gehältern, der billigen Verpflegung, der freien Wohnung, kostenlosen ärztlichen Behandlung und Medizin sehr verlockend, aber damit sind doch längst nicht alle Bedürfnisse gestillt. Die Städte, die hier gleichsam aus dem Erdboden gestampft wurden, tragen sehr stark den Charakter von Feldlagern und entbehren ganz der Zerstreuungen und Annehmlichkeiten eines wirklich städtischen Lebens. Weitauß die meisten Menschen sind Eingeborene, so daß auch von Geselligkeit kaum die Rede sein kann. Theater fehlen ganz.

So gesund die Männer aussehen, ist es doch auffallend, wie blaß und bleich die Frauen einhergehen. Man schaut in viele lustige und fröhliche Gesichter, aber oft lauert hinter dem Lachen doch eine müde Abgespanntheit, sicherlich eine Folge des entnervenden Klimas und des Lebens in diesen feuchten und sumpfigen Gebieten.

Um Annehmlichkeiten zu schaffen, hat sich die Regierung entschlossen, in den Niederlassungen Klubhäuser einzurichten mit Restaurationsküchen, Spiel- und Lesesälen. Hier dürfen jedoch nur alkoholfreie Getränke ausgeben werden. Diese Klubhäuser werden von der „Young Men Christian Association“ (Verein christlicher junger Männer) geleitet, und jeder hat dort Zutritt. Ein Dr-

chester sorgt für musikalische Unterhaltung. Wenn es auch nicht eins der hervorragendsten ist, so macht es den Leuten doch viel Freude. Des Sonntags zieht die Kapelle von Stadt zu Stadt und veranstaltet öffentliche Konzerte. Es gibt auch noch zahlreiche Privatklubs, und selbst die Frauen haben ihre Vereine, von denen später noch die Rede sein wird.

Natürlich konnte es nicht ausbleiben, daß sich in einem so ausgedehnten Industriegebiet die Arbeiter zu Verbänden zusammenschlossen, die dann als Vertreter einer ganzen Klasse gewisse Forderungen erhoben und durchzusetzen suchten. Dabei ging es jedoch nicht immer ruhig zu, um so mehr, als das Gebiet zuweilen von aufrührerischen Agitatoren durchstreift wurde. Wenn aber ein Streik drohte, hatte Kolonel Goethals stets ein probates Mittel zur Hand: Er gab den Befehl, daß alle unzufriedenen Elemente, die nicht rechtzeitig an ihrer Arbeitsstätte erschienen, sofort entlassen würden und freien Transport nach den Vereinigten Staaten erhielten. Aber die Streikagitatoren fanden hier kein günstiges Arbeitsfeld, denn Bezahlung und Behandlung sind gut.

An Sonnabendnachmittagen wird nicht wie bei uns früher Feierabend gemacht. Der einzige Tag, an dem die Maschinen ruhen und der Donner der Sprengstoffe verstummt, ist der Sonntag. Sonntagnachmittags finden gewöhnlich große Baseballwettspiele statt, die der Amerikaner ebenso schätzt wie der Engländer die Footballmatches. Anfangs lehnten sich viele religiöse Sekten gegen diese Sonntagsvergönigungen auf, doch sie wurden überstimmt. Da hinter der Kanalzone nichts als Sumpf- und Moorland liegt, ist wenig Gelegenheit zu Spaziergängen, und man hält es deshalb für besser, den Arbeitern diese harm-

losen Zerstreuungen zu gönnen, statt sie zu stumpfsinnigem Herumsitzen zu verurtheilen, wobei dann das Gespräch leicht in Kritiken und Nörgeleien ausarten könnte.

Jeden Sonntagvormittag hält Kolonel Goethals in Culebra öffentliche Sitzungen ab. Es werden nicht etwa gerichtliche Entscheidungen getroffen, sondern der Chef nimmt dann Beschwerden aller Art entgegen. Jedermann, der etwas auf dem Herzen hat — Weiße und Farbige — erhält Zutritt zu dem höchsten Vorgesetzten und kann ungeniert seine Klagen vorbringen oder etwaige Wünsche äußern.

Gewöhnlich leben mehrere Familien in einem Hause zusammen, und es kommt wohl manchmal zu Zwistigkeiten und Reibereien, die Kolonel Goethals stets mit großem Sakt zu schlichten weiß. In persönlichen Differenzen hat er die letzte Entscheidung. Am Ruhetag findet man ihn in seinem Bureau, umgeben von all den Leuten, die bei ihm Rat und Hilfe suchen. Seine imponierende, bestimmte Art, sichert ihm in allen Kreisen höchstes Vertrauen, und sein Urtheil wird rückhaltlos anerkannt. Diese Sonntagsaudienzen fördern den Frieden und das gute Einvernehmen in jener gewaltigen Arbeiterarmee, sie beseitigen allen Zündstoff, der sich im Laufe der Woche an den verschiedensten Orten und in den verschiedensten Gemütern angesammelt hat.

7. Kapitel.

Colon und Cristobel.

Colon gehört den Panamanern, Cristobel jedoch liegt in der Kanalzone. Beide bilden eine Stadt, und wenn man spazieren geht, weiß man nicht, wo die eine aufhört und die andere beginnt. Colons Geschichte reicht weit zurück; Cristobel ist neueren Datums, wird aber wahrscheinlich die größere Entwicklungsmöglichkeit haben und mit der Zeit von beiden der wichtigere Ort werden.

Der Sandboden, auf dem sich diese Ansiedlungen erheben, ist vom Meere angeschwemmt, und rückwärts dehnt sich dunkles Marschland aus, das unter den Strahlen der tropischen Sonne dampft und raucht. Die Luft ist außerordentlich feucht, und beständig ist man in Schweiß gebadet. Überall herrscht Malaria; Colon wird allgemein das „Grab des weißen Mannes“ genannt. Hier haben mehr Weiße den Tod gefunden als an der übelberüchtigten Goldküste Afrikas.

Colon ist eine Stadt der Gegensätze, teils abschreckend und düster, teils blendend und faszinierend. Es wird von Amerikanern, Spaniern, Negeren und allem möglichen Lumpengesindel aus den fernsten Ländern der Erde bewohnt. Im amerikanischen Stil erbaut, wird die Stadt von langen staubigen Straßen durchzogen, die von eintönigen Bretterhäusern mit blanken Zinddächern flankiert werden.

Die Bürgersteige sind aus Holz, und in der Hauptgeschäftstraße spenden die Balkons einigen Schatten.

Die Hitze ist drückend. Die Läden, die auf gute Preise halten, sind im Innern meist kühl, und unter den Geschäftsinhabern findet man alle Rassen vertreten, vom Franzosen und Spanier bis zum Japaner und Chinesen. Die Dampfer der „United Fruit Company“, pflegen hier anzulegen, und die an Bord befindlichen Reisenden machen gewöhnlich in Colon einen Tag Station und benutzen die Gelegenheit, von den Hindus allerlei orientalische Raritäten und Kuriositäten, meist allerdings nur minderwertige Imitation, zu erstehen.

Die Kneipen mit ihren buntbemalten Türen sind im unbestrittenen Besitz der Amerikaner. Das Innere ist höchst primitiv. Die Wände sind mit kunstlosen Landschaften und allerlei Bildwerk befleckt. Aus dem Schalltrichter eines heiseren Grammophons tönt uns der Sousamarsch entgegen. Auf einer Seite steht der Schenktisch, und dahinter der Wirt in einem weißen, sauberen Habit. Ein großes Bufett enthält allerlei Schnaps- und Whiskyflaschen, deren Etiketten die feinsten Marken verraten, doch der Inhalt paßt meist schlecht zu den klangvollen Namen. Um die Tische scharen sich gruppenweise jugendliche Amerikaner in Hemdsärmeln. Sie tragen selten Westen, und ihre buntfarbigen Hemden verraten keinen sonderlich guten Geschmack. Tief im Nacken sitzt der eingedrückte weiche Filzhut. Die Ärmel sind bis zu den Ellenbogen aufgekrämpt. So lungern sie in der Kneipe umher, fauen an ihren Zigarren, spielen Karten oder Würfel und knobeln aus, wer den nächsten „Drink“ bezahlen soll. Es sind meist Handlungsreisende und Abenteurer, Wanderburschen und Stellungslose, die auf der Arbeitsuche sind und sich hier „stärken“. Dieses

bunt zusammengewürfelte Chor nimmt das Leben leicht und vegetiert sorglos dahin.

In den Straßen begegnet man Menschen aller Rassen und Farben, vom blonden Teutonen bis zum schwarzen Athiopier; zwischen diesen lungern eine Menge Mischlinge umher, mit schwarzen, schokoladenbraunen und lohfarbenen Gesichtern, Bastards aus spanischem und Indianerblut, Halbblütler, die einen amerikanischen Vater und eine Negerin zur Mutter haben. In ihren Augen leuchtet ein unheimliches Flackern, mit verdächtigen Blicken mustern sie ihre Umgebung, und man hat ohne weiteres den Eindruck, daß sie schon tolle Fahrten hinter sich haben. Ihr ganzes Wesen läßt erkennen, daß sie von ihren Mitmenschen verächtlich behandelt werden und daß sie viele, recht trübe Erfahrungen machen mußten. Die Männer gehen schloddrig umher, die weißgekleideten Frauen haben einen Zug von müder Resignation. Tag für Tag herrscht drückende Hitze, ein eigenartiger Sonnendunst liegt über Häusern und Menschen und taucht den Horizont in ein glühendes Flammenmeer.

Längs der Küste sind Schiffe verankert. Sie löschen ihre Fracht, und in ungeheuren Riesenschuppen werden Waren ein- und ausgeladen. Lärmende, schreiende, zerlumpte, barfüßige, dunkelhäutige Träger lungern herum. Sie drängen sich um unser Gepäck und streiten untereinander, wer es tragen soll; sie sind aufbrausend und gutmütig zugleich. Am Landungsplatz stehen Karren und Wagen mit undefinierbaren Ponys bespannt, die von Jamaikanegern gelenkt werden. Ich hatte solch einen ungefähr vierzigjährigen Jamaika-Boy, der meist etwas angeheitert, dabei aber ein harmloser Bursche war. Er sang immerfort, doch seine Lyrik, die die Mutter seines Ponys



Eine Dampfshaufel in Betrieb.

verherrlichte, und die er, wie ein Grandseigneur im Wagen zurückgelehnt, vor sich hinsumnte, war nicht gerade salonfähig. Er war stolz, ein Jamaikaner zu sein, und schätzte sich weit höher ein als andere Neger. Da er selbst Brite war, sah er in mir einen Landsmann und glaubte, ich sei eine Standesperson aus London. Von der Metropole Englands hatte er gar eigenartige Vorstellungen und hielt sie für eine größere Stadt als Colon, ja sogar als Panama. Auch erzählte er mir mancherlei aus seinem Familienleben, das ziemlich trübe und trostlos sein mußte.

Am Strande rauschen die Meereswogen und branden mit wildem Ungestüm gegen die Küste; sie singen ihr ewiges, monotones Lied. Ein leichter Wind umsäumt die Kronen der Palmen und wiegt sie sanft hin und her.

Die Schiffsbureaus sind in besonderen, drahtüberzogenen „Bangalos“ untergebracht, und die schwächlichen, kaffeebraunen, weißgekleideten Kommiss scheinen sich den größten Teil ihrer Zeit mit Zigarettenrauchen und Eiswassertrinken zu vertreiben.

Vom Ufer her schlängelt sich ein uraltes Eisenbahngleise nach der Stadt, das wahrscheinlich längst vor ihrer Erbauung angelegt war, so daß Colon sich dem Schienenstrang anbequemen mußte. Der Bahnhof ist ein solider Bau; fast könnte man glauben, er solle alle Zeiten überdauern. Zwar ist er nicht sehr groß, aber die Steinblöcke, aus denen er errichtet wurde, sind so gewaltig, daß sie wahrscheinlich noch stehen werden, wenn die Pyramiden längst in Staub und Asche zerfallen sind.

Obgleich es ein demokratisches Land ist, in dem wir uns befinden, herrscht doch ein großer Rastengeist, denn auf der Station sind die Warteplätze für weiße Passagiere von denen der farbigen streng getrennt. Genau so

ist es übrigens in Gatum und Panama. Selbst in Europa ist man nicht so exklusiv wie hier, wohl weil man dort nicht so demokratisch ist wie in Amerika. Die Bahngeleise laufen in vielen Windungen durcheinander, und da keine Schranken vorhanden sind, ertönen dauernd schrille Glockensignale, um die Fußgänger zu warnen.

In Cristobel stehen elende, rote Ziegelbaracken mit eisernen Balkonen für die farbigen Kanalarbeiter und ihre Familien. Die meist dicken Weiber tragen buntfarbige Ratunkleider; um sie herum spielen ganze Schwärme nackter Kinder. Hier in diesen kümmerlichen Gegenden sorgt man sich nicht wegen der Moskito's. Die niedrigen Stuben sind schmutzig und verkümmert, aber ihre Bewohner zeigen dennoch ein allzeit fröhliches Gesicht. Die Schwarzen lieben es, ihren Häusern hochklingende Namen zu geben, wie man es zuweilen auch in der Londoner Vorstadt findet. Eine dieser Hütten trug die stolze Inschrift „Buckingham Palace“.

Einen interessanten Einblick gewährt das Verproviantierungsdepartement, das geradezu eine Musteranstalt für die Verpflegung sehr großer Menschenmassen darstellt. Es ist vortrefflich organisiert und mit allen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattet. Hier ist das Zentrum jenes Verpflegungssystems, das mehr als 50000 Menschen, die über 3000 Kilometer entfernt wohnen, mit Nahrung und Lebensmitteln versorgt. Jenem Manne, der die Kühlhallen erfunden hat, müßte ein Denkmal errichtet werden, denn mit ihrer Hilfe ist eine Siedlungsmöglichkeit in den Tropen überhaupt erst gegeben, da Länder mit großem Viehbestand und reicher Wollereiproduktion sich erst zu voller Blüte entfalten können, wenn man imstande ist, die Erzeugnisse in Kühlräumen auch für längere Zeit frisch zu halten. Aus der brennenden, glühenden, erschöpfenden

Sonnenglut trat ich in die Kühlhalle des Verproviantierungsdepartements, in die bis zur Decke mit Lebensmitteln aller Art vollgepfropften Speicher. Ein Kälteschauer überrieselte meine Haut, und ich fühlte das Mark in den Knochen erstarren, als ich in die eisigen Gewölbe trat, wo Tausende geschlachteter Schafe und Rinder kalt und starr nebeneinander hingen. Die sich durch den Raum schlängelnden Kühlrohre waren von einer Eiskruste überzogen, während draußen, nur einige Schritte von mir, das Thermometer fast auf dem Siedepunkt stand. Das Fleisch war steinhart gefroren. In andern langen Räumen sieht man Butter und Eier, Gemüse, Obst und Geflügel. All dies wird regelmäßig aus den Vereinigten Staaten herbeigeschafft. Wie schon erwähnt, geht jeden Morgen ein vollbeladener Proviantzug nach den einzelnen Siedlungen ab, und jede erhält ihr tägliches Quantum. Weiter führte mich mein Weg nach Cristobel in die großen Magazine und Warenhäuser, wo man all die tausend Kleinigkeiten, die zum täglichen Leben gehören, erstehen kann. Wie nicht anders zu erwarten, gibt es auch hier wieder getrennte Eingänge für „Goldangestellte“ und „Silberangestellte“; auch die Ladentische sind so eingerichtet, daß Weiße und Schwarze voneinander getrennt bedient werden. Zwar sind die Preise die gleichen, aber das überall herrschende „demokratische Prinzip“ ist gewahrt, das dem Weißen zur Pflicht macht, sich von dem „Nigger“ fernzuhalten!

Man kann es in der That nicht oft genug rühmend hervorheben, wie vorzüglich das Verpflegungssystem in der Kanalzone organisiert ist, mit welcher Zuverlässigkeit der gewaltige Apparat arbeitet, der die ungeheure Menschenmenge am Isthmus mit Zufuhr und Lebensmitteln versorgt. An nichts herrscht Mangel, nie schwankt der Preis,

nie wird er in die Höhe getrieben, denn Panama ist weit von New York entfernt. Alles wird im Großen eingekauft, jeder Zwischenhandel ist ausgeschaltet, und daher ist der Verkaufspreis zuzüglich der geringen Unkosten fast ebenso hoch wie der Einkaufspreis. Die Nahrungsmittel sind nicht nur billiger als in den Vereinigten Staaten, sondern sogar billiger als hierzulande.

Die Regierung hat auch eine eigene Zentralwaschanstalt für die Kanalarbeiter eingerichtet. Wer z. B. von den Angestellten in Panama seine Wäsche reinigen lassen will, steckt sie einfach in einen Sack und schickt sie von dort nach Cristobel, wo sie dann in die großen Waschlhäuser kommt. Hier wird sie unter Berücksichtigung aller hygienischen Vorschriften aufs peinlichste behandelt, so daß jede Übertragung von Krankheitskeimen ausgeschlossen ist. Welche Ansteckungsgefahr würde jedoch bestehen, wenn die Arbeiter ihre Wäsche einer schwarzen Waschfrau übergäben! Allerdings muß ich zugeben, daß ich in anderer Hinsicht recht schlechte Erfahrungen gemacht habe, aber es mag sein, daß ich persönliches Pech hatte. Nie zuvor erhielt ich meine Wäsche so schlecht gewaschen als in diesen Anstalten. Auch verursachten die Erkennungsmarken, mit denen jedes Stück versehen wird, manch einen Riß in den Wäschestücken.

Das große Hospital befindet sich in Ancon, doch auch hier in Colon steht ein Krankenhaus am Meeresstrande, ganz mit Netzwerk umzogen, ein Ruhe- und Erholungsort für Fieberkranke und die bei der Arbeit Verunglückten, die hier gehegt und gepflegt werden. Ausgedehnte grüne Rasenflächen und Blumenanlagen erquicken das Auge, eine kleine Kirche dient der seelischen Erbauung; sie mutet auf den ersten Blick wie eine uralte englische Dorfkirche

an, die man hierher versetzt hat. Doch das altertümliche, verwitterte, mit Patina überzogene Kirchlein ist nur ein Triumph moderner Imitationskunst. Die Wohnungen der „Goldangestellten“ — liebliche auf Anhöhen gelegene Bangalos — sind vollkommen in Netzwerk eingesponnen. Auf den Veranden erblickt man leichtgekleidete Amerikanerinnen, die sich während der heißen Stunden des Tages in Schaukelstühlen wiegen. Solange die Sonne am Himmel steht, lähmt die glühende Hitze jede Kraft und Energie, und es bleibt einem kaum etwas anderes übrig, als die Zeit in süßem Nichtstun hinzubringen.

Unter den vielen Orten in den tropischen Breiten, die ich, wie z. B. Uden, auf meinen Reisen kennen lernte, ist keiner so unerträglich wie Colon, das 1,6 Kilometer lang und 800 Meter breit, eigentlich nur ein sandbedecktes Korallenriff darstellt. Jetzt hat die Eisenbahngesellschaft einen Damm durch das anschließende Sumpfland gelegt, um die Stadt mit dem Kontinent zu verbinden.

In Cristobel ist es schon besser. Die Häuser sind hübscher, und das Grün der Bäume belebt das Straßensbild. Ein Denkmal des Kolumbus schmückt den Ort, eine alte Erinnerung aus jenen Tagen, da die Franzosen hier versuchten, dem düsteren Städtchen ein heiteres Antlitz zu verleihen. Der Grund und Boden ist meist Eigentum der Eisenbahngesellschaft, d. h. der Vereinigten Staaten, und, wengleich panamanisches Territorium, so haben die Panamaner hier doch keinerlei Bestimmungsrecht.

Wenn am Abend die Sonne wie ein glühender Ball am Horizont in die Meereswogen taucht, machen sich leichte Winde auf, und ein kühles Lüftchen bringt Labung nach des Tages Glut. Dann kommen die Amerikaner, welche die Hitze in ihren Zimmern zurückhielt, aus ihren Wohnun-

gen heraus; es ist die Stunde der Promenade, und die ein wenig bleichen und erschöpften Bewohner machen ihren Spaziergang. Da trifft man viele junge Ehepaare, die sich in diesem trostlosen Ort an dem „Big Adventure“ beteiligen und hier ihren Hausstand begründen, denn die Regierungsdienste werden gut bezahlt und das Leben ist verhältnismäßig billig. Sie sind hoffnungsfroh und guter Dinge, denn sie stehen in der Blüte des Lebens, und doch erscheint ihre Fröhlichkeit manchmal nicht echt.

In vielen amerikanischen Berichten liest man, daß die Regierung durch ihr energisches Vorgehen das böse Malariafieber so gründlich ausgerottet habe, daß der Isthmus nunmehr eine der gesündesten Gegenden der Welt sei. Durch Statistiken sucht man zu beweisen, daß die Sterblichkeit in Colon geringer als in Chicago ist. Alles ganz richtig und doch, die Statistik täuscht! Man bedenke nur, daß hier ein ausgewählt gesunder Menschenschlag wohnt, alles kräftige, junge, widerstandsfähige Menschen und Kampfnaturen. Bei einer solchen Bevölkerung könnte selbst ein fieberdurchseuchter Herd ein gesunder Landstrich genannt werden.

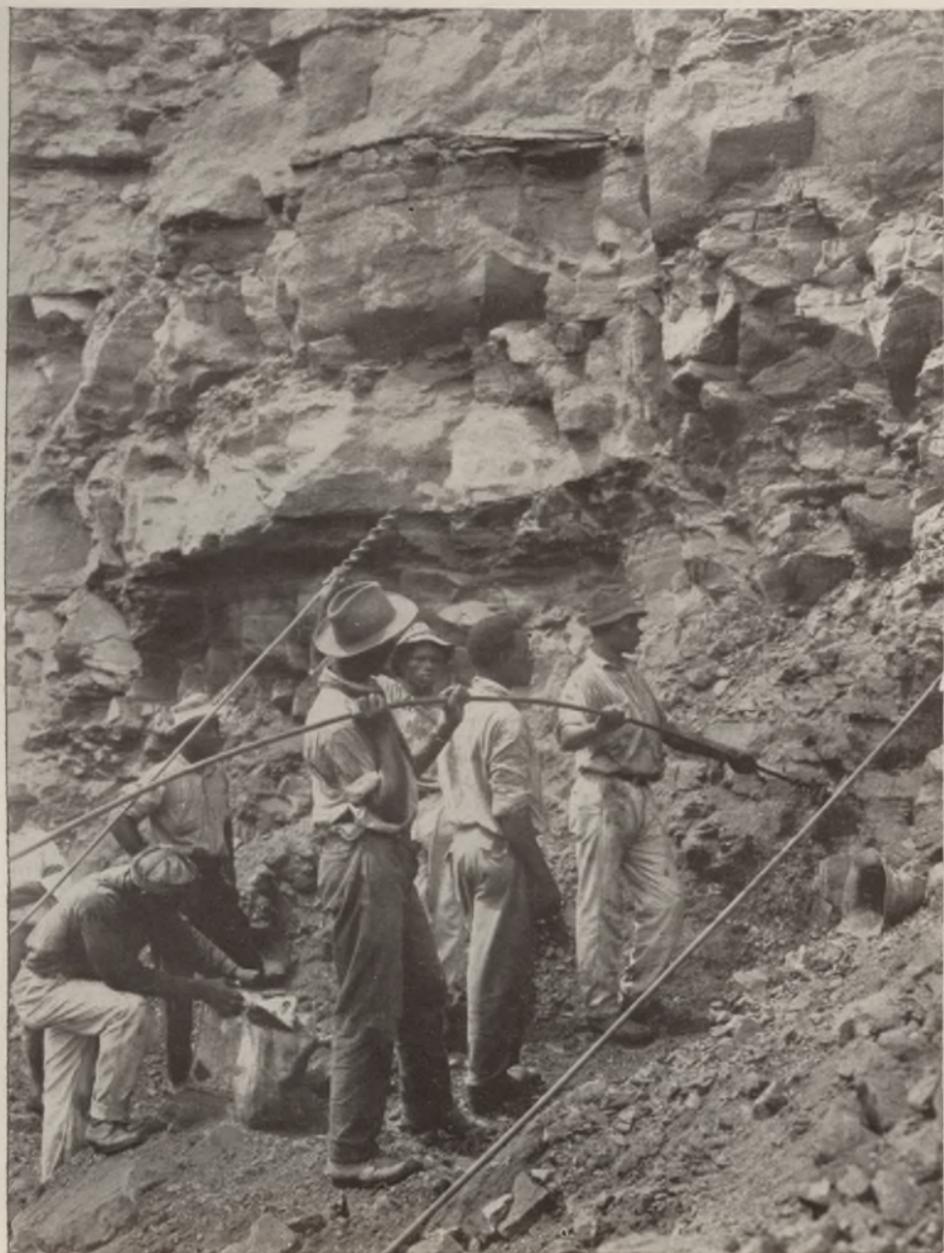
Und noch eins: Fortwährend kommen und gehen hier die Menschen gleich einer beständigen Ebbe und Flut. Bei allem Schneid, bei aller Geschicklichkeit und Anpassungsfähigkeit ist der Amerikaner in der Regel doch nicht der Mann, lange unter schwierigen Lebensumständen still und gelassen auszuharren. Im ersten Jahre der amerikanischen Auswanderung, ehe Kolonel Gorgas seine umfassenden sanitären Maßnahmen durchgeführt hatte, litten die meisten von ihnen an „cold feet“, wie sie es nannten, d. h. sie waren des öden, einförmigen Lebens überdrüssig, und 90 Prozent gingen auf und davon. Wenngleich sich

gegen früher manches gebessert hat, so ist das Leben doch noch hart und eintönig, und jeder, der aus der trauten Heimat in dieses trostlose, verlassene Land kommt, der sich mitten in Sumpf und Morast hineinversetzt sieht, fern von aller Kultur und Zivilisation, fern von aller menschlichen Gesellschaft, von Verkehr und Geselligkeit, empfindet um so schmerzlicher den Kontrast von einst und jetzt. Allein in den letzten beiden Jahren sind 50 Prozent der angeworbenen Leute in ihre Heimat zurückgekehrt, und wieder andere kommen, ein fortwährendes Herüber- und Hinüberfluten. Viele ziehen der „cold feet“ wegen davon, andere hingegen haben ein kleines Vermögen zusammen- gespart und bringen ihre Beute in Sicherheit. Ich er- innere mich, daß mir ein höherer Beamter einst erzählte, viele der jungen Burschen suchten das Weite, sobald sie 8000 Mark erübrigt hätten; ein nettes Sümchen, das sie da innerhalb zweier oder dreier Jahre aufhäuften. Aber das Geld brannte ihnen in den Fingern, nicht länger konnten sie es aushalten und kehrten nach der Heimat zurück, um sich einen „guten Tag“ zu machen.

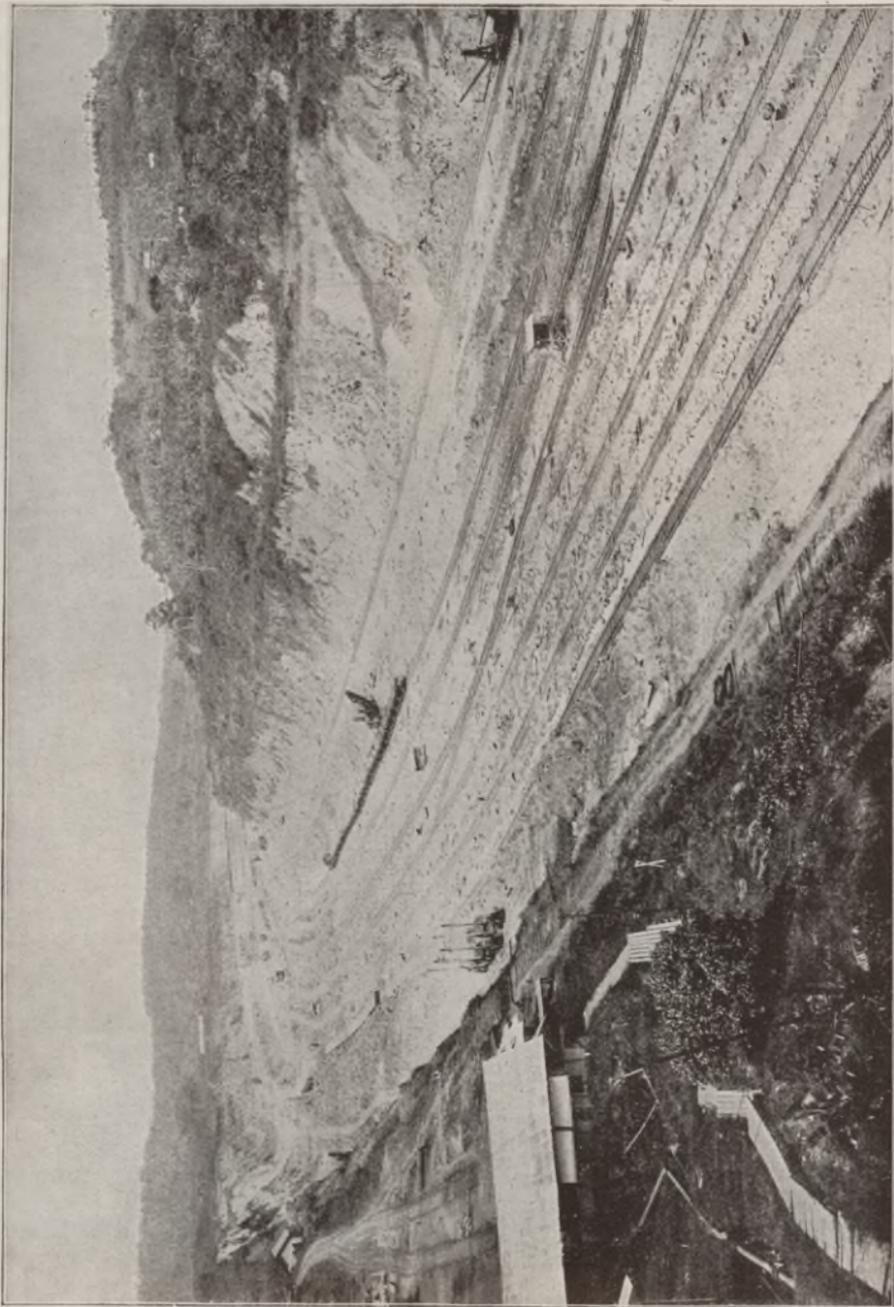
In Colon befindet sich ein Hotel, natürlich „The Washington“ genannt, das übliche Holzgebäude mit der langen Veranda. Dort bedienen farbige Kellner, und hinter dem Schenktisch steht der stattliche Wirt mit grauem Haar und gerötetem Gesicht, der so stolz und zufrieden dreinblickt, wie vermutlich Kolon Goethals es tun wird, wenn das erste Schiff ruhig und sicher durch die Wasser des Kanals gleitet. Früher war das Hotel in Privat- händen, dann wurde es von der Panamaeisenbahn er- worben; diese wiederum ging in den Besitz der Ver- einigten Staaten über, und die Regierung kaufte nun das Hotel, in dem alle Aufnahme und Verpflegung finden,

die an diese Küste verschlagen werden. Somit sind die Vereinigten Staaten glückliche Hotelbesitzer, doch das gemüthliche, abseits liegende Gasthaus dürfte eine wenig glänzende Zukunft haben, denn man errichtet jetzt ein neues Hotel, auch wieder mit der stolzen Inschrift „The Washington“. Der Bau macht gute Fortschritte; und wenn man ihn in einer herrlichen Mondnacht durch den Palmenhain durchschimmern sieht, glaubt man eine Ruine an den stillen Ufern des Nils zu schauen. Es soll ein elegantes Hotel werden, wie mir versichert wurde, das großartigste auf dem amerikanischen Kontinent. Doch gemacht! wie oft hat man mir das gleiche von vielen andern Hotels erzählt. Immerhin verstehen sich die Amerikaner auf den Hotelbau, und so wird auch hier etwas Tüchtiges geleistet werden. Der Komfort und Luxus in den Zimmern, Bädern, Veranden und den seumbrausten Gärten wird erstaunlich sein. Wahrscheinlich werden hier 1200 Gäste Unterkunft finden können.

„Was aber in aller Welt wollen Sie mit einem derartigen Hotel an solchem Orte?“ wagte ich eines Abends einige Amerikaner zu fragen, mit denen ich nach dem „Dinner“ — die Amerikaner nennen es hier übrigens „Supper“ — gemüthlich auf der Veranda des alten „Washington“ saß, die Füße auf das Geländer gestreckt, die Jamaikazigarre im Munde, bezaubert von der Ruhe und Kühle der prächtigen Mondnacht. Das war die rechte Frage, um den Amerikanern zu zeigen, wie wenig Begeisterung und Phantasie uns Briten eigen ist. „Wofür ein solches Hotel? Nun, um Menschen unterzubringen. Sobald der Kanal eröffnet ist, werden sich die Verhältnisse am Isthmus gänzlich umgestalten. Unzählige Schiffe dürften die neue Wasserstraße passieren und Vergnügungsbreisende herführen,



Vorbereitungen zu Sprengarbeiten im Culebra-Durchbruch.



Blick auf die Kanalfstrecke beim Culebra-Durchbruch.



welche die trockenen Wintermonate hier zu verbringen gedanken. Vor allen Dingen werden die Amerikaner in den rauhen Jahreszeiten von nun an seltener das milde Klima Aegyptens aufsuchen, sie werden nach Colon kommen, das Kairo mehr und mehr ersetzen soll.“

Der skeptische Brite war der Meinung, daß zwar in den ersten Jahren sicherlich viele Tausende von Amerikanern begeisterungsfroh nach dem Kanal pilgern würden, um dieses große nationale Werk mit eigenen Augen zu sehen, und dann wird der neue „Washington“ bis unter's Dach mit Fremden vollgepfropft sein; wenn aber der Reiz der Neuheit vorüber ist, was dann?

„O, dann wird Colon seinen Ruf als Luftkurort begründet haben, und nicht mehr die Sensation wird die Fremden hierherlocken, sondern sie werden Erholung und Ruhe suchen. Wenn erst eine ganze Flotte von Dampfern vor Colon liegt und auf die Durchschleusung wartet, dann werden viele ungeduldige Reisende an Land gehen, die Sehenswürdigkeiten von Colon besichtigen und nachher mit der Bahn über den Isthmus jagen, um ihr Schiff in Panama zu erwarten.“ Der Engländer konnte diese Ansicht nicht teilen. Er glaubte vielmehr, daß es den Leuten gerade großes Vergnügen machen wird, im Dampfer den Kanal zu durchfahren, daß ihnen etwas entgehen würde, wenn sie den alltäglichen Schienenweg über den Isthmus wählten. Es würde ihnen unbedingt eine reizvolle Neuheit sein, auf der einen Seite durch die Schleusen emporgehoben und auf der andern wieder gesenkt zu werden. Wenn ihnen dann noch Zeit bliebe, würden sie in Panama kurz Station machen, um einige Stunden mit dem „edlen Spanier“ dieselbe Luft zu atmen. Aber einige Einheimische widersprachen ihm energisch. Die Amerikaner seien viel zu

empfindlich, um einen Reiz darin zu sehen, eine häßliche, schmutzige Stadt wie Panama zu besichtigen, wo sie außerdem noch die Ansteckungsgefahr zu fürchten hätten; sie könnten ja auch ebensogut alles Sehenswerte von dem Fenster ihres Waggon's aus betrachten. In Gatun würde die Fahrt einfach für zehn Minuten unterbrochen, damit die Reisenden die Schleusen besichtigen und einen Blick auf die ganze Anlage, den gewaltigen Damm, den eigenartigen Abfluß, sowie die geradezu gigantische elektrische Kraftstation werfen könnten. „No, Sir,“ versetzte der andere, „Colon ist die Stadt der Zukunft, Colon mit seinem Grand Hotel, dem Stolz der Tropen, mit seiner freundlichen Meeresküste, mit seinen lieblichen Palmenbäumen, den kühlen Abenden und den entzückenden Mondnächten!“

Nachdenklich kaute der Engländer an seiner Zigarre; seine Gedanken weilten fern von hier an andern Plätzen der Welt, die alle diese Vorzüge besitzen und noch viele andere dazu. Aber er schwieg, um nicht den Anschein zu erwecken, als wolle er Colons Schönheiten herabsetzen. Er mochte die Amerikaner nicht kränken und aus ihren Illusionen reißen.

8. Kapitel.

Bilder vom Wege.

Wie oft bin ich nicht zwischen Colon hin und her gejagt, doch ganz besonders lebhaft erinnere ich mich der Eindrücke auf meiner ersten und letzten Fahrt.

Meine erste Reise brachte mir gewaltige Enttäuschungen. Ich hatte meine Erwartungen zu hoch gespannt, und in Wirklichkeit sah ich fast nichts. Ganz anders war die letzte Fahrt. Da zog Zuversicht und Freude in mein Herz. Bei Einbruch der Dämmerung raste der Zug in fahlem Zwiellicht durch das Land, das ich so genau kannte. Jetzt erst wurde es mir klar, wie gewaltig hier an dieser Stelle das Antlitz der Erde verändert war. Ich sah die endlos langen Züge mit Erd- und Gesteinsmassen über die provisorischen Schienenwege dahinfahren, ich sah die weißschimmernden Wälle der Schleusen, hörte das Kreischen der Maschinen. Unruhig flackerten die Feuer an den Arbeitsstätten, und gespenstisch huschten die Schatten der Arbeiter vorüber. Überall blinkten Lichter längs des tiefen Grabens, die auf der weiten Strecke wie unzählige Leuchtfäßer in dunkler Nacht funkelten.

An jeder Station war ein endloses Kommen und Gehen, Arbeiter stiegen ein und aus. Die Größe des Werkes, dem sie ihre Kraft widmen, schien ihnen völlig gleichgültig zu sein, denn ihre Gespräche drehten sich um ganz andere Dinge: sie redeten vom letzten Baseballmatch, belächelten

die Bilder amerikanischer Witzblätter und vertrieben sich die Zeit mit Gummikauen und Tabakrauchen.

Wie glücklich war ich, daß ich das Unternehmen in seiner Entstehung sehen, die kraftvollen Atemzüge des gewaltigen Riesenwerkes belauschen durfte. Wäre ich gekommen, wenn der letzte Spatenstich getan, wenn der letzte Arbeiter sein Handwerkszeug zur Seite gelegt, um sich zur Rückkehr in die Heimat zu rüsten, wenn der Kanal als ein fertiges Ganze vor mir gelegen hätte, so würde mir einer der größten Eindrücke meines Lebens verloren gegangen sein.

Eines Sonntagsnachmittags entschloß ich mich zur ersten Fahrt. Gleich in Colon erwarteten mich Überraschungen. Dreiviertelstundenlang mußte ich im wahren Sinne des Wortes um mein Gepäck kämpfen, ehe ich an die Reihe kam und es nach Panama aufgeben konnte. In stillen Zeiten bewährt sich die Gepäckabfertigung, die nach amerikanischem System geregelt ist, bei starkem Andrang aber wird man auf eine Geduldssprobe gestellt, von der man sich vorher nichts hat träumen lassen. Kein Dienstmann weit und breit. In der Verzweiflung stürzt man sich auf einen Schwarzen, von dem man das Heil erhofft. Aber auch das nützt nicht viel in dieser drangvoll fürchterlichen Enge. Eingekleilt zwischen einer Menge Stammesbrüdern, die alle schwer beladen sind, steht der Arme mit drei großen und zwei kleineren Lederkoffern. Ein wüstes Schreien und Drängen, jeder möchte der Erste sein. Das ist echt amerikanisch! In England wird einfach „Queue“ gebildet, und im Gänsemarsch kommt einer nach dem andern dran. In Amerika entscheidet der Ellenbogen.

Ein gummikauender Amerikaner wog das Gepäck, ein anderer überreichte den Gepäckschein als Quittung über

geleistete Zahlung und Aufgabe der Kollt, nachdem er zuvor einen gleichnumerierte Zettel auf die einzelnen Gepäckstücke geklebt hatte.

Endlich, nach vielem Drängen und Stoßen, wobei ich selbst, ohne es zu wollen, tüchtig nach allen Seiten Püffe aussteilte, kam auch ich an die Reihe. Der Beamte an der Wage kümmerte sich wenig darum, ob ich meinen Zug erreichte oder nicht und wollte durchaus wissen, wozu die Hast und Eile. Sein kauender Kollege sagte lakonisch: „2 Dollar“, und als ich fragte, ob Vereinigte Staaten- oder Panamadollar, wiederholte er nur: „2 Dollar“, und ich blieb so klug wie zuvor. An seinem verächtlichen Blick merkte ich, daß er mich für einen Provinzler hielt. Ich gab ihm eine Fünfdollarnote der Vereinigten Staaten, doch für ihn hatte sie scheinbar nur 2 Dollar Wert, denn kalt lächelnd steckte er sie ein, ohne im geringsten Miene zu machen, mir etwas herauszugeben. Nicht einmal „Thank you“ sagte er, und von jetzt ab nahm auch ich diese löbliche Landesitte an, obgleich sie mir wenig geeignet schien, den guten Ton zu fördern. Als ich meinen Gepäckschein einsteckte, bemerkte ich zu dem Beamten an der Wage: „Hoffentlich bekomme ich meine Sachen rechtzeitig in Panama.“ „Sicherlich“, sagte er. Drei Stunden später erreichte ich Panama und wollte, ehe ich einen schwarzen Träger mietete, am Schalter mein Gepäck fordern, aber ich hatte nicht damit gerechnet, daß der Sonntag noch nicht zu Ende war, an dem die Amerikaner nicht einen Finger rühren. Keiner der Beamten war anwesend. Nicht einmal der Präsident der Vereinigten Staaten würde, wie man mir sagte, Gnade vor den Augen der Herren Schalterbeamten gefunden haben, um wieviel weniger durfte ich, ein gewöhnlicher Sterblicher, darauf rechnen; und so zog

ich betrübt von dannen und geduldete mich fein bis zum Montagmorgen.

Die Weißen reisten erster Klasse, Schwarze zweiter, außerdem gab es auch noch Luxuswagen mit reservierten Plätzen für die oberen Zehntausend, zu denen auch ich mich rechnete. Der Dollar ist eben allmächtig. Angstlich wich man dem Kondukteur aus, vor dem jeder einen riesigen Respekt zu haben schien. In blauer Mütze und selbstbewußter Haltung waltete er seines Amtes und inspizierte mißtrauisch die einzelnen Abteile, als suche er nach einem „blinden Passagier“. Damit nicht auf jeder Station die wüste Sucherei nach der Fahrkarte nötig ist, herrscht in Amerika die Sitte, daß der Kontrolleur das Billett gegen einen bunten Zettel austauscht, der am Hutband befestigt wird, und, um die spätere Kontrolle zu erleichtern, als Legitimation dient. Viele der Reisenden fanden diese Sitte sehr belustigend, sie kamen sich offenbar „deforier“ vor. Selbst im größten Andrang war der Kontrolleur über das Reiseziel der einzelnen Passagiere orientiert; so wußte er ganz genau, wer z. B. in Panama oder in Gorgana auszusteigen hatte. Sobald der Zug den Bahnhof verlassen hatte, machte der gefürchtete Mann wiederum seinen Rundgang und durchsuchte den Wagen nach Hüten ohne Abzeichen. Wenn er dann einen fand, so pflanzte er sich stumm fragend vor seinem Träger auf. Es gibt hier keine Komplimente, selbst das „Bitte um die Fahrkarte“ ist zubielt. Wenn etwa ein „undeforierter“ Passagier seine Taschen nervös nach der Fahrkarte durchwühlte, bemerkte der Gestrenge sarkastisch: „Ihr Gedächtnis scheint nachzulassen, he?“ Und während dieser schnoddrigen Redensart tauschte er die inzwischen entdeckte Fahrkarte gegen das farbige Abzeichen ein. Kurz bevor der Zug in die nächste

Station einfuhr, stürzte er wie ein Besessener durch die Gänge, so daß jedermann der Meinung war, er habe jetzt den langgesuchten blinden Passagier erwischt. In Wirklichkeit beschäftigten ihn die Reisenden, die am Ziele angelangt waren, denen er nun ihre Zettel förmlich von den Hüten riß. Wenn dabei einmal ein Hut eingetrieben wurde oder zur Erde fiel, entschuldigte er sich nicht etwa; der Herr Kontrolleur schien vielmehr das Gegenteil zu erwarten. Der Mann interessierte mich. Als er mich lächeln sah, prüfte er mißtrauisch mein Abzeichen:

„Jrgend was nicht in Ordnung?“ fragte er mit einem scharfen Unterton.

„Ich gebe etwas um Ihr Autogramm!“

„Mein Autogramm?“

„Jawohl, denn ich bin enragierter Sammler von Autographen bedeutender Männer.“ —

Ganz nahe bei Cristobel liegt Monkey Hill, wo es zwar keine Affen gibt, wohl aber einen ausgedehnten Friedhof. Mag das Leben eines farbigen Arbeiters noch so dürftig und armselig gewesen sein, mögen Not und Elend nicht von seiner Schwelle weichen, das Leichenbegängnis des Schwarzen ist sicherlich prunkvoll. Gewiß gibt es unter den Leidtragenden auch ehrlich betrühte Herzen, aber der Pomp des Aufpuzes läßt uns mehr eine Festlichkeit als einen Trauerkondukt vermuten. Sarg und Leichenwagen sind mit grellen Farben geschmückt, das Pferd mit prächtigen Schabracken bedeckt, und die Trauernden tragen ihren besten Sonntagsstaat.

Zwischen dem Riff von Colon und dem Festland breitet sich schwarzes Sumpfsgebiet aus mit merkwürdiger Vegetation. Ein Schienenstrang durchquert jetzt diese Cha-

tische Wildnis, die noch während des Bahnbaues einem unergründlichen Höllenpfuhl glich. Der Dschungel schien unersättlich und verschlang alles, was in sein Bereich kam. Erst in 61 Meter Tiefe stieß man auf Grund. Ungeheure Mengen von Gesteinsmassen mußte man jahrelang hineinsenken, ehe halbwegs ein Fundament entstand. Jetzt liegt dort ein Bahngleise, aber es ist leider nicht tragfähig, wie die trüben Erfahrungen gelehrt haben. Vor etwa zwei Jahren versanken dort 50 Meter des Schienenweges und eine Anzahl Waggonen im Sumpfe und waren in wenigen Minuten von der Bildfläche spurlos verschwunden.

Wir dringen tiefer in den Dschungel, dessen Farben lebhafter werden. Die Luft ist von Petroleumdünsten erfüllt, und in den Rinnen längs des Schienenstranges stehen schmutzige, schmierige Sümpfe, die mit Kerosene besprengt sind, um die Moskitobrut zu vernichten. Auf den Anhöhen im „Busch“ erheben sich vereinzelt rohgezimmerte, fensterlose Negerhütten. Bekanntlich bevorzugt der Neger diese selbstgebauten Waldhütten, ohne Fenster, ohne Bad, ohne Bequemlichkeit, ohne Moskitoneze und verzichtet gern auf die ihm von der Regierung zur Verfügung gestellten hygienischen Arbeiterwohnungen. Sein Heim ist primitiv und anspruchslos, und man wundert sich nur, daß die dicken Negerweiber mit den vielen halbnackten Kindern nicht den Seuchen und tödlichen Fiebern zum Opfer fallen. Ihre Kost ist grob. Zuweilen sind sie kilometerweit von ihrem Nachbar getrennt. Die Umgebung ist trostlos, höchstens, daß man in der Ferne eine Nachbarbaracke sieht. Die Schwarzen hören nichts von der Außenwelt und leben vollkommen einsam und abgeschlossen. Ihr Horizont ist begrenzt, doch sind sie zufrieden, denn der Vater verdient gutes Geld und bringt manchmal etwas



Verhängnisvoller Erdrutsch bei Cucaracha am 23. Oktober 1911.



aus Colon heim. Außerdem gibt es genug zu essen, und das ist scheinbar die Hauptsache.

Ein Sumpfad führt von der Bahn aus in das dichte Moorland, und dort, wo er mündet, erhebt sich, ganz und gar in Schatten gehüllt, eine Bambushütte. Das Gebiet ist feucht, die Luft ist schwer und krankheitschwanger, überall lauert das Verderben. Auf dem Stumpf eines gefälltten Baumes sitzt ein Neger und bewundert die Kochkunst seiner besseren Hälfte. Um ihn her spielen Kinder mit Kokosnüssen. Er ist entzückt von diesem Naturleben, ohne zu wissen, weshalb. Der „Busch“ übt eine unwiderstehliche Anziehungskraft auf ihn aus und hält ihn gleichsam gefangen. So hat es die Regierung schließlich aufgegeben, die Neger für die Kultur zu gewinnen. Es ist die Stimme der Natur, der Atavismus, der sie zurückruft auf die Wege ihrer Vorfahren, die in dem Sumpfland Nigerias unter Leuchterbäumen wohnten.

In der Nähe der Städte liegen die Negeransiedlungen etwas abseits von den netten, freundlichen amerikanischen Bangalos, die aus den Lichtungen hervorlugen. Man sieht bei den Schwarzen immer frohe Gesichter, man hört die Töne ihrer Banjos und gewahrt allüberall zahlreiche Kindercharen, die sich lustig herumtummeln. Manche der Negeransiedlungen ziehen sich bis zum Kanal hinab, und niemand wehrt es den Schwarzen. Die Amerikaner vertragen sich ganz gut mit den Eingeborenen aus Barbados, die sehr friedlich sind, solange man sie in Ruhe läßt. Wenn erst die Wasser in den Kanal strömen, müssen alle diese Siedlungen und Hütten weichen.

Früher waren in der Gegend, wo jetzt über eine Strecke von 414 Quadratkilometern der eingedämmte Chargreszfluß den Gatunsee bildet, spanische Ansiedler verstreut, die ihr

Leben im Dschungel fristeten. Sie verstanden die englische Sprache nicht und waren mißtrauisch gegen die amerikanischen Eindringlinge, um so mehr, als sie nur wenig von den Verhandlungen der Vereinigten Staaten mit der panamanischen Regierung wußten. Die Amerikaner baten sie, etwas höher in die Berge zu ziehen, aber viele der Ansiedler wollten davon nichts wissen. Da Uncle Sam sah, daß gütliches Zureden nichts half, ließ er sie gewähren. Als dann der Gatundamm fertiggestellt war, der Chargres gestaut und seine Wasser allmählich die Täler überfluteten, packten die Eingeborenen von selbst ihre Sachen und flüchteten.

Die Eingeborenendörfer waren klein und lagen isoliert; einige von ihnen sind jetzt ganz von den Wogen verschlungen worden. Sie trugen merkwürdige Namen, die ihnen einst von Einwanderern aus der Alten Welt gegeben waren, wie z. B. „Carmen Messias“, „Aborea Lagarto“, „Santana“, „Bohio Soldado“, „Corozal“, „La Boca“, „Paraiso“ usw. — Ich verlebte einige nette Tage in Culebra, das ebenfalls zum Teil in den Fluten verschwand. Hier wohnen auch Kolonel Goethals und viele seiner Mitarbeiter. Da der Platz hochgelegen und fern von Fieberherden ist, soll hier die militärische Besatzung zur Verteidigung des Kanals stationiert werden.

Beim Durchstich konnte man deutlich die vulkanische Natur des Bodens erkennen. Wie jeder Schuljunge weiß, läuft von Alaska bis nach Patagonien eine Felsenkette, die man das „Rückgrat“ des amerikanischen Kontinents nennt. Sie flacht sich am Isthmus ab. Dort gibt es keine schneebedeckten Anden und Cordilleren, und man wird kaum einen Hügel von über 500 Meter Höhe finden. Viele sind nur 150 Meter hoch, und der Kanal berührt keine

Stelle, wo die Erhebungen mehr als 100 Meter übersteigen.

Gerade weil an dieser schmalsten Stelle des Kontinents die Berge zurücktreten, fand der Mensch für sein gigantisches Werk gleichsam eine Unterstützung seitens der Natur. Manche Gelehrte behaupten, daß Nord- und Südamerika früher durch einen natürlichen Kanal getrennt waren, wie übrigens auch die Eingeborenen den Spaniern bei ihrer ersten Landung erzählten. Jedenfalls besteht der Isthmus nicht aus eigentlichem Fels, sondern ist vulkanischen Ursprungs. Die Wasserscheide bei Obispo trennt die Gewässer des Atlantischen und Stillen Ozeans.

In den Schaufenstern Panamas sah ich Krawattennadeln, Manschettenknöpfe und Anhängsel mit Steinkristallen aus dem Culebrabruch. Die Erdkruste ist in dieser Gegend mit harten Gesteinsschichten durchsetzt, was die Ausgrabungsarbeiten naturgemäß ganz erheblich erschwerte. Unter dem Kanalbett zieht sich der eigentliche Grundfelsen hin und steigt erst an der Küste des Stillen Ozeans allmählich zum Lichte empor. Panama selbst steht auf einer felsigen Landzunge. Ein großer Teil des Kanalbettes mußte sich seinen Weg durch roten Ton, grünen Mergel und granithartes Felsgestein bahnen, das aber vom Wasser rasch angegriffen wird und so stark verwittert, daß man es selbst zwischen den Fingern leicht zerdrücken kann. Auch finden sich hier gewaltige Quarzlager, die aber ebenfalls vom Wasser bald angegriffen werden und dann zerbröckeln. Diese eigenartigen geologischen Formationen machten den Ingenieuren anfangs viel zu schaffen. Die ganze Kanalanlage wird von allen Besuchern unterschiedslos bewundert, aber doch haben sich einige Stimmen erhoben, die wegen des vulkanischen Bodens ernste Bedenken äußerten, und

in der That ist die Möglichkeit eines Erdbebens kaum ausgeschlossen, denn der Isthmus liegt im vulkanischen Aktionskreis. Man hat auch schon schwache Bewegungen wahrgenommen, doch nie ein ernstes Beben konstatiert. So erzählt man sich, daß in einer alten Kirchenruine Panamas ein Gewölbe stand, das nicht den geringsten Erdstoß überdauert hätte und schließt hieraus, daß eine wirkliche Erdbebengefahr in Panama nicht zu befürchten sei.

Das Land ist von vielen Flüssen durchströmt, von denen auch einige streckenweis schiffbar sind, aber diese Wasserwege werden kaum benutzt. Die Ufer sind dicht bewaldet, und hier und da trifft man auf Dörfer. Die Republik Panama liegt hart am Äquator. Das Klima ist ziemlich gleichmäßig, doch hat die Luft infolge der Nähe der beiden Weltmeere einen großen Feuchtigkeitsgehalt. Das Thermometer steigt niemals über 45 Grad Celsius, aber die Feuchtigkeit ist so beträchtlich, daß die Temperatur viel höher erscheint und die Menschen insofgedessen rasch ermüden.

Eigentümlich berührten mich die vielen Leuchttürme, die im Dschungel auf den Anhöhen stehen und den zukünftigen Gatunsee umrahmen. Die Fahrtrinne über den See verläuft in Zickzacklinie; bei Tage weisen Bojen, bei Nacht Leuchttürme den Schiffen ihren Weg. Außer dem intermittierenden Licht der mächtigen Scheinwerfer wird eine doppelte Reihe automatischer Acetylenleuchtböjen längs der Fahrtrinne das Dunkel der Nacht erhellen. Da, wo sich der Kanal verengt, wie beim Culebradurchbruch, werden mit einbrechender Dunkelheit Signalfener entzündet. Man zog Acetylen dem Öl vor, da es ein blendend weißes Licht liefert, dessen Intensität fünfmal größer ist, als die des Öles. James Battison, ein Spezia-

list für Scheinwerfer, empfiehlt ein neues Verfahren für diese Apparate und behauptet, daß man imstande ist, mit einem Kubikfuß Azethlen 55000 helle Lichtblitze zu erzeugen. Mit älteren Systemen brachte man es bei gleicher Azethlenmenge nur auf 1400 solcher Lichtblitze. Ein weiterer Vorzug der neuen Konstruktion besteht in der einfachen und höchst zuverlässigen Regulierbarkeit. Es gelingt, Lichtperioden von den kleinsten Intervallen bis herab auf $\frac{1}{10}$ Sekunde und noch weniger hervorzubringen. Es können leicht einfache, doppelte oder dreifache Strahlen ausgesendet werden, wie sich überhaupt jede nur erdenkliche Modifikation erzielen läßt, die auch in anderen mit modernen Linsensystemen ausgestatteten Leuchttürmen möglich ist.

Für die neuen Leuchttürme am Kanal scheute man keine Kosten und Mühen, um der Schiffahrt die besten und vollkommensten Apparate zur Verfügung zu stellen. Dabei war man bestrebt, die Grundforderung der Technik, die höchste Leistung mit den geringsten Mitteln zu erreichen, auch hier zu verwirklichen und die Scheinwerfer so zu konstruieren, daß sie bei geringstem Gasverbrauch eine möglichst große Anzahl von Blitzen liefern. Die dunkeln Intervalle mußten, um nach Möglichkeit Gas zu sparen, tunlichst lange ausgedehnt werden. Ganz besonders wichtig ist es aber für die Schiffahrt, daß das einmal fixierte Verhältnis zwischen Licht und Dunkelheit nicht die leiseste Veränderung erfährt.

Fast alle Autoritäten auf diesem Gebiete sind übereinstimmend der Meinung, daß ein möglichst jähes Aufleuchten wirksamer und eindrucksvoller ist, als ein solches von längerer Dauer, und in der Praxis hat sich auch diese Ansicht durchgesetzt, denn weitaus die größte Zahl aller

Leuchttürme sind nach diesem Prinzip konstruiert. Nach vielen Versuchen und eingehenden Studien entschloß man sich, die Leuchttürme am Panamakanal so einzurichten, daß das Ausleuchten der Lichtblitze die Dauer von zwei Sekunden nicht überschreitet. Die Intervalle sind meist so bemessen, daß die Scheinwerfer in jeder Sekunde dreimal in Aktion treten. Die Anordnung der Apparate gestattet jedoch jede beliebige Veränderung in Häufigkeit und Dauer der Feuerscheine.

Wenngleich Kolonel Goethals vermieden hat, jemals in Uniform zu erscheinen, so glaube ich doch, die bedeutenden Fortschritte, die das Unternehmen in den letzten Jahren gemacht hat, dem Umstande zuschreiben zu sollen, daß die gesamte Oberleitung in den Händen von Militärs liegt, die besonders befähigt sind, die erforderliche Disziplin aufrecht zu erhalten. Nur dieser Disziplin ist es zu danken, daß Reibungen und Unstimmigkeiten, welche die Arbeit nutzlos verzögert hätten, im Keime erstickt wurden.

Der Name Goethals hat am Isthmus eine Zauber-
macht, und doch kennen nur wenige den Herrscher im
Kanalgebiet von Angesicht zu Angesicht. Ich traf ihn ein-
mal in einem der langen, offenen Eisenbahnwaggons beim
Zeitungslesen, eine Zigarette im Munde, und bezweifle, daß
einer der fünfzig im Waggon anwesenden Reisenden wußte,
wer er sei. Er war damals gerade im Begriff, an eine
Unglücksstätte zu eilen, wo ein aus seinem Bette geleiteter
Fluß die Dämme durchbrochen hatte. Der oberste Beamte
erschien sofort, um an Ort und Stelle seine Anordnungen
zu treffen.

Das Administrationsgebäude, ein einfacher, nüchterner
Zweckbau, steht auf dem höchsten Punkte von Culebra. Dort
machte ich an der Hand großer Landkarten, Reliefs und

Schleusenmodelle meine Studien und lernte viel Nützliches, ehe ich aufbrach, die Dinge selbst in Augenschein zu nehmen. Das mächtige Gebäude enthält eine große Anzahl von Bureauräumen, und viele Säle dienen allein der Registratur. Nehmen wir an, man will etwas über Jonathan Slocum wissen, so nimmt ein Beamter die Akten J. S. aus dem Fach, und in zwei Minuten erfahren wir, wie alt er ist, woher er stammt, man kennt die Farbe seiner Augen, man weiß, wo und wie oft er geimpft wurde, wie groß er ist, welche besonderen Merkmale er aufweist, welche Arbeit er verrichtet, an welcher Maschine er steht und wieviel er verdient. Wenn man bei dem immensen Arbeiterheer in so kurzer Zeit auf so viele Fragen eine durchaus prompte und zuverlässige Antwort erhält, so muß die Einrichtung der Registratur geradezu mustergültig genannt werden.

Nichts ist leichter, als beim Generaldirektor vorge lassen zu werden, wenn er in seinem Bureau ist. Er empfängt viele Besuche, doch spricht er wenig, und man merkt bald, daß Kolonel Goethals mehr zu tun hat, als bloß über den Kanalbau zu schwätzen. Ein Empfehlungsschreiben des ehemaligen britischen Gesandten Mr. Whitelaw Reid verschaffte mir sogleich Zutritt zu ihm. Da er fast den ganzen Tag von sechs Uhr morgens an draußen ist und gern selbst überall nach dem Rechten sieht, ist er nicht immer sogleich zu erreichen. Gegen Mittag kommt er zurück, nimmt ein Bad, macht Toilette und begibt sich zum Lunch; der Rest des Nachmittags gehört dann dem Dienst am Schreibtisch. Am Abend, wenn schon alle Arbeit ruht, sitzt er noch stundenlang über schwierigen Problemen. Um 10 Uhr jedoch ist sein Tagewerk beschlossen, und um diese Zeit pflegt er regelmäßig zur Ruhe zu gehen.

Kolonel Goethals ergeht sich nicht gern in Ruhmredigkeit über seine eigene Person und seine Taten. Wenn er überzeugt ist, daß es sich bei einem Besuch nicht nur um ein gewöhnliches Interview handelt, mit dem die Zeitungsspalten gefüllt werden sollen, ist er äußerst entgegenkommend und beantwortet gern alle Fragen. Jede Beschwerde findet bei ihm Gehör. Ich hatte das Glück, einer sonntäglichen Morgenaudienz beizuwohnen und konnte sein Geschick bewundern, mit dem er alle Differenzen unter den Leuten schlichtete. Ruhig und überlegen, autokratisch, aber gerecht, genießt er die Hochachtung aller vielen tausend ihm unterstellten Arbeiter. Die nachstehenden Verse, die oft im geselligen Kreise unter den Angestellten gesungen werden, zeigen am besten, was man von ihm hält:

Tell the Colonel

If you have any cause to kick, or feel disposed to howl,
 If things ain't running just to suit, and there's a chance to growl,
 If you have any axe to grind or graft to shuffle through,
 Just put it up to Colonel G. like all the others do.

See Colonel Goethals, tell Colonel Goethals,
 It's the only right and proper thing to do.

Just write a letter, or, even better,
 Arrange a little Sunday interview.

Casay is an engineer and treated awful bad,
 Eight minutes' overtime they worked the poor defenceless lad,
 So Casey sees the Colonel, with tears in his eyes, and says:
 "I cannot stand for this no more without lay-over days."
 "Dear Sir, the commissary here," writes Mrs. Percy Jones,
 "Is charging me for porterhouse which ain't no more than bones,
 And, I assure you, Colonel, that the pork chops what they sell
 Is rotten. I enclose herewith a sample, just to smell."
 Mrs. Hobbs and Mrs. Dobbs are neighbours in a flat,
 And Mrs. Hobbs calls Mrs. Dobbs a dirty this and that.



Der Gulebra-Durchbruch aus der Vogelschau, nördlich von Contractors' Hill.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY

1911-1912



Erdbeben von 230000 cbm nahe bei Empire im Culebra-Durchbruch.

Then Mrs. Dobbs reciprocates, and maybe both are right,
 But in the end the Colonel has to arbitrate the fight.
 Don't hesitate to state your case, the boss will hear you through,
 It's true he's sometimes busy, and has other things to do,
 But come on Sunday morning, and line up with the rest,
 You'll maybe feel some better with the grievance off your chest.

See Colonel Goethals, tell Colonel Goethals,
 It's the only right and proper thing to do.
 Just write a letter, or, even better,
 Arrange a little Sunday interview.

Wenn man bedenkt, wie viele tausend Arbeiter hier beieinander sind, kann man die Enthaltſamkeit, die allenthalben bei ihnen anzutreffen iſt, nicht rühmend genug hervorheben. Gewiß ſah ich am Iſthmuſ hin und wieder Betrunkene, doch nie während der Arbeit. Die Temperenzler können an der Haltung dieſer Leute ihre helle Freude haben. Der amerikaniſche Arbeiter iſt in der Regel kein Trinker, aber in ſeiner freien Zeit ſißt er doch ganz gern einmal in der Kneipe. Anfangs konnte jeder mit kleinen Mitteln einen Auſſchank eröffnen, denn die Konzession war leicht zu erlangen, und die Steuer nicht hoch. Die Folge davon war, daß derartige Lokale wie Pilze aus der Erde wuchſen. Daſ Angebot war größer als die Nachfrage, und viele mußten ihre Bretterbude ſchließen. Seit die Vereinigten Staaten Herren der Zone ſind, haben ſich dieſe Verhältniſſe von Grund aus geändert. Nur in beſtimmten Gegenden werden noch Lizenzen ausgegeben, und wenngleich die Konzessionsgebühren nicht beſonders hoch ſind, ſo ſind ſie doch eben hoch genug, um die Zahl der Lokale zu beſchränken. Außerdem iſt eſ für die Arbeiter oft beſchwerlich, die Kneipen zu erreichen, und mit Rückſicht auf den weiten Weg verzichteten ſie vielfach ganz auf deren Beſuch. Zwar murrten die Arbeiter anfangs über

diese Verhältnisse, aber nach und nach gewöhnten sie sich daran, und, wie die Erfahrung gelehrt hat, ging es auch so. Ubrigens ist der Alkoholgenuß gerade in den Tropen nicht ungefährlich, und die Leute empfanden selbst, daß man auch ohne ihn auskommen kann. Es genügt ihnen vollkommen, hin und wieder zu Hause ein Gläschen zu trinken oder an besonderen Festtagen einmal einer Flasche den Hals zu brechen. Jedenfalls wird man schwerlich anderswo eine enthaltzamere Arbeiterschaft finden, als in der Kanalzone.

Merkwürdigerweise trifft man unter den weißen Arbeitern verhältnismäßig wenige aus den nördlichen Staaten Amerikas. Als ich gelegentlich Leuten mit freundlichen Wesen und geschmeidigen Manieren, wie man sie in den südlichen Breiten der Vereinigten Staaten zu treffen pflegt, begegnete, glaubte ich zunächst in die Gebiete Alabamas und Georgias verschlagen zu sein. Aber bald fand ich, daß gerade die Arbeiter aus dem Süden Amerikas die Majorität bilden. Auf meine verwunderten Fragen, womit diese eigenartige Erscheinung zusammenhinge, konnte mir niemand Auskunft erteilen. So mußte ich mir selbst die Erklärung suchen. Die Nachrichten über das gefährliche Klima am Isthmus waren überall hingedrungen. Als die New Yorker Tageszeitungen spaltenlange Artikel veröffentlicht hatten, daß man am Isthmus eine Gänsehaut bekomme und nur einen Fuß in dieses übelberüchtigte Land zu setzen brauche, um bereits vor Sonnenuntergang von dieser bösen Welt erlöst zu sein, ließen sich sehr viele abschrecken. Später gestalteten sich die gesundheitlichen Verhältnisse am Isthmus dank der sanitären Maßnahmen der Regierung günstiger. Damals änderten die Zeitungen urplötzlich ihre Taktik und ver-

breiteten die „neue Entdeckung“, Panama sei die gesündeste Gegend der Welt. Aber die Nordländer blieben nach wie vor mißtrauisch. Die Leute aus dem Süden jedoch kannten das Tropenklima besser, denn New Orleans liegt näher bei Colon als New York. Sie sahen die Gefahren aus nächster Nähe und ließen sich deshalb weniger abschrecken. Weitere Ermittlungen ergaben, daß die Arbeiterschaft vornehmlich aus den nördlichen Staaten stammt, während die höheren Beamten meist aus dem Süden kommen.

Wie schon in einem früheren Kapitel erwähnt, wird ein Arzt nicht höher bezahlt, als ein Ingenieur, und doch müßte eigentlich ein studierter Mann höher besoldet werden, als ein Techniker, da er sich während vieler Jahre einem teuern Studium widmet und auch in seiner Assistenzzeit kaum etwas verdient. Doch in der Panamazone steht der Gelehrte nicht in sehr hohem Kurs, so paradox das auch klingen mag. Seine Bildung schützt ihn davor, den übertriebenen Gerüchten Glauben zu schenken, die über das gefährliche Klima Panamas im Umlauf sind. Er weiß ganz genau, daß er nicht gleich nach seiner Ankunft dem Fieber zum Opfer fällt. Andererseits bietet ihm aber der Aufenthalt in Panama eine ganze Menge Vorteile. Hier kann er Erfahrungen sammeln, die er in der Heimat nie erwirbt. Demgemäß ist auch der Andrang von jungen Gelehrten verhältnismäßig groß; sie bleiben ein oder zwei Jahre und können in dieser Zeit ihren Horizont bedeutend erweitern. Das ist einer der Hauptgründe, der sie veranlaßt, sich mit einer geringeren Remuneration zufriedenzugeben. Der gewöhnliche Arbeiter hingegen macht solche Überlegungen nicht. Er hört gern auf die Märchen und Grusel-

geschichten, die über den Isthmus verbreitet werden. Die hohen Löhne lassen schließlich alle Bedenken schwinden und üben ihre magische Gewalt aus. Niemals würde sich ein Arbeiter entschließen, gegen geringen Lohn am Kanalbau mitzuhelfen, und so befindet sich die Regierung ihm gegenüber in einer Zwangslage und muß ihn im Verhältnis höher bezahlen als den studierten Beamten, dessen lächerlich geringes Salär für einen Engländer überhaupt nicht in Betracht käme. Trotz der glänzenden Löhne werden die Arbeiter des Lebens am Isthmus bald müde und kehren alljährlich scharenweise in die Heimat zurück.

Man hat nichts unterlassen, um den eingewanderten Amerikanern das Leben so angenehm wie möglich zu machen. Musikkapellen, Sportfeste, Konzerte und Vergnügungen aller Art dienen dazu, um einen viel größeren Feind als die Moskito's, nämlich das Heimweh, zu bekämpfen. Man könnte viele Seiten schreiben über die Bemühungen der Behörden, diesem Uebel abzuhelfen, denn wenn irgend jemand davon befallen ist, steckt er seinen Nachbar an, und es gibt kein anderes Heilmittel als die Rückkehr in die Heimat. Bei Frauen ist das Heimweh natürlich viel verbreiteter als bei Männern. Man ermutigte von vornherein die verheirateten Arbeiter, ihre Frauen und Kinder mit sich zu nehmen, weil man glaubte, sie würden sich weniger rasch entschließen, ihre Zelte abzubrechen und guten Verdienst, freie Wohnung, kostenlose ärztliche Behandlung und billigen Unterhalt im Stich zu lassen. Der findige Amerikaner unternahm es sogar ein Heiratsbureau zu gründen, um den nomadisierenden Junggesellen „an die Frau zu bringen“ und es ihm so zu ermöglichen, seine einsame Bude mit einem eigenen Heim zu vertauschen. Er erhält dann ein möbliertes dreizimmeriges

Häuschen, freie Heizung, Eis und elektrisches Licht. Aber alle diese Lockungen brachten keinen rechten Erfolg.

So bot das Problem, die jungen Leute die tausend Vergnügungen und Ablenkungen der Großstädte vergessen zu machen, ebenso große Schwierigkeiten, wie der Kampf gegen die Erdstürze beim Culebradurchbruch. Deshalb entschloß sich die Verwaltung, in der Nähe jeder kleinen Arbeiteransiedlung Klubhäuser zu begründen und bediente sich dabei der Hilfe der „Young Men Christian Association“, der man die Leitung übertrug. Diese machte sofort ihren Einfluß geltend, um den Genuß geistiger Getränke zu bekämpfen. Frederic J. Haslin sagt mit Bezug auf diese Klubhäuser:

„Die Bemühungen der ‚Young Men Christian Association‘ hatten den erfreulichen Erfolg, daß der Konsum von Whisky und Bier in den Siedlungen mit Klubhäusern um 60 Prozent zurückging. Ehe diese Etablissements vorhanden waren, blieben die Leute einzig und allein auf die Bar angewiesen, da sie doch schließlich irgendeine Zerstreuung suchen mußten. In den Klubs haben sie jetzt ihre Regelbahnen, Billardzimmer, Turnhallen, Bibliotheken, photographischen Dunkelkammern, Erfrischungsräume, Gesellschaftszimmer usw.

Die Leitung des Klubs sorgt für allerlei Unterhaltungen. So veranstaltet man Regelwettspiele, Billardtourniere, photographische Wettbewerbe und Sportfeste aller Art. Im letzten Jahre allein fanden 5000 Regelwettspiele und fast 20000 Billardtourniere mit 74 verschiedenen Preiswettspielen statt. Schach, Brettspiele und Photoklub, Gesangs- und Vergnügungsvereine, Bibelkränzchen, sowie literarische Zirkel boten jedem nach Wahl und Geschmack lehrreiche Beschäftigung und Unterhaltung.

In den Lese- und Schreibzimmern findet man einen größeren Komfort als in den Volksbibliotheken der Vereinigten Staaten, und in bequemen Lehnstühlen kann der Arbeiter seine Lieblingszeitschriften lesen, technische Journale studieren oder die Tageszeitungen der bedeutendsten Städte der Vereinigten Staaten einsehen. Jedes Klubhaus bietet für 2 Mark 10 Pf einen ganz ausgezeichneten Imbiß. Wohin ich auch kam, sah ich Turnspiele, Ringkämpfe, Schießbuden, Baseball und Wassersport, ich fand Bibliotheken und Tanzsäle; abends wurde sogar zuweilen ein Feuerwerk abgebrannt.

Daneben blühen die Damenklubs mit ihren wohlthätigen Bestrebungen, mit ihren Sing- und Nähkränzchen, sowie last not least der Antizigarettenliga und dem Zweigverein vom Roten Kreuz.

Sechs Tage lang stehen die Männer in hartem Fron. Am Sonntagvormittag finden regelmäßige Gottesdienste statt, der Nachmittag gehört den sportlichen Veranstaltungen, und der Abend ist der Geselligkeit gewidmet.

Einer der Verwaltungsdirektoren sagte mir eines Tages: „Sehen Sie, wenn etwa tausend Leute am Sonntagnachmittag auf dem Baseballplatz sind, haben sie nicht Zeit herumzulungern, mißvergnügt zu sein und vielleicht darüber nachzudenken, wieviel schöner es doch in den Staaten wäre.“ Diese Gründe allein würden genügen, die großen Aufwendungen der Regierung für Zerstreung und Unterhaltung der Arbeiterschaft zu rechtfertigen.

9. Kapitel.

Panama von heute.

Auf meiner Reise nach dem Isthmus las ich in Büchern, Zeitschriften und Journalen viele Aufsätze über Panama. Sie alle stammten aus der Feder begeisterter Amerikaner, und ich brannte vor Begierde, diese vielgepriesene Stadt mit eigenen Augen zu schauen, jenes romantische Fleckchen Erde, wohin die spanische Kultur verpflanzt ist. Mit hohen Erwartungen hatten mich jene Berichte erfüllt, die alle den Zauber der Stadt priesen. Sie plauderten von den liebenswürdigen Menschen und entzückenden Frauen, von der an Sevilla und Granada erinnernden Architektur, von einer mit balsamischen Wohlgerüchen und lieblichem Blumenduft geschwängerten Luft, kurz, von der Stadt, in der das Leben gleich einem köstlichen, sonnen- durchfluteten, friedlich ruhigen Sommernachmittag dahin- fließt.

Aber es wäre den amerikanischen Schriftstellern zu empfehlen, ihre Vergleiche sorgfältiger zu wählen und sich vorher wenigstens zu orientieren, ehe sie ihre schwung- vollen Tiraden vom Stapel lassen. Solche Schreiberei ist wohl geeignet, den Ignoranten zu täuschen, bei dem Kenner aber ruft sie Entrüstung hervor. Gewiß ist Panama einer der interessantesten Plätze der Welt — ich darf mir ein Urtheil darüber erlauben, denn meine Reisen führten mich in 59 verschiedene Länder — aber

es ist nicht der romantische Charm, der das Interesse weckt. Panama ist eine schmutzige, unansehnliche Stadt mit spanischem Einschlag. Die bevorstehende Vollendung des Kanals trieb die Bodenpreise gewaltig in die Höhe, und Grundstücksspekulationen sind dort an der Tagesordnung. In Panama hofft man, daß die Stadt dereinst das „Konstantinopel des Stillen Ozeans“ werde, daß es durch all die Reichtümer, die seine Tore passieren, emporblühe und sich in der Zeiten Lauf zu einer Weltstadt entwickele.

Ehe Kolonel Gorgas die Panamaner veranlaßte, ihre Straßen zu pflastern und für eine gute Kanalisation zu sorgen, waren die sanitären Verhältnisse in der Stadt unhaltbar. Noch finden sich zwischen hohen Mauern halbdunkle und schmierige Straßen, ab und zu eine eigenartige Kirche, die älter aussieht, als sie in Wirklichkeit ist und dann und wann freie Plätze mit üppiger Vegetation. Überall begegnet man einer Menge von Bummlern und Sagedieben. Der wacklige, haufällige Bau mit den schiefen Türmen, wo Soldaten zur Bewachung der Gefangenen patrouillieren, ist einer der Plätze, an dem man ein Stündchen in beschaulicher Ruhe zubringen kann und vor dem ermüdenden Tagesgespräch, das sich nur um den Kanalbau dreht, sicher ist. Seit vielen Monaten hört man nichts anderes in diesen Mauern; man erfährt zum hundertsten Male, wie viele Kubikfuß Erde beim Culebradurchbruch ausgeschachtet wurden, wie die Wasser des abgeleiteten Chargres gegen den Gatundamm steigen, und wie eines Tages die große englische Handelsflotte von der Bildfläche verschwinden wird, wenn erst Amerika mit einer viel gewaltigeren Flotte hier Fuß gefaßt hat.



Farbige Arbeiter beim Eisenholen.

Der Panamaner ist leichtlebig, nur in politischen Dingen ist er fanatisch. Politik bedeutet für ihn Revolution, die für den Sieger und seinen Anhang stets sehr einträglich ist. Des Panamaners Nervosität in politischen Dingen ist hauptsächlich auf den ewigen Mangel im Staatsschatz zurückzuführen. Während ich in Panama weilte, brach ein Streik der Polizisten aus, weil sie nicht regelmäßig ihren Sold erhalten hatten. Außer Revolutionen wird nichts in Panama „fabriziert“, nicht einmal die berühmten Panamahüte, denn diese stammen aus Ecuador. Drei oder vier der reichsten Bewohner halten sich Automobile, obgleich das Ländchen für ausgedehnte Autotouren wenig geeignet ist. Man kann höchstens elf Kilometer nach dem alten Panama hinausfahren, wo noch einige wenige Ruinen der im Dschungel begrabenen ersten europäischen Stadt an der westamerikanischen Küste stehen. So sind die Automobilbesitzer darauf angewiesen, ein paar hundert Meter auf der abgenützten Straße hin und her zu jagen, und ihre Mitbürger ständig in Lebensgefahr zu bringen.

Die Panamaner haben den geradezu naiven Glauben, daß sich alles um sie dreht, ja sie sind sogar der Meinung, der Kanalbau sei „ihr“ Verdienst. Einige von ihnen hatten den Mut, mir zu offenbaren, daß Panama dereinst das Bildungszentrum der gesamten zivilisierten Welt sein werde. Keine Stadt liege so im Herzen Amerikas wie Panama, und deshalb sei sie nach Eröffnung des Kanals geradezu prädestiniert, eine der berühmtesten Universitätsstädte zu werden, in der zahllose Jünger der Wissenschaft aus der Alten und Neuen Welt zusammenströmen würden.

Solchen phantastischen Träumereien gibt sich der Pa-

namaner hin, wenn er an lauen Abenden unter den Orangenbäumen sitzt und Erfrischungen zu sich nimmt. Er ist verweicht und verwöhnt, liebt Delikatessen und scharfgewürzte Speisen, eine keineswegs geeignete Kost für das tropische Klima. So mag es erklärlich sein, daß er gegen Malaria und Fieberkrankheiten wenig widerstandsfähig ist. Die panamanischen Frauen sind in ihrer Jugend anmutig, doch in den frühen Zwanzigern büßen sie bereits stark an Reizen ein.

Manche Familien tragen heute noch Namen, welche die Abstammung von jenen Spaniern andeuten, die zuerst ihren Fuß auf dieses Land setzten. Heute tritt das leicht bewegliche, tatenfrohe amerikanische Element in den Vordergrund. Der Amerikaner unterläßt nichts, um den Panamaner seine Mißachtung zu bezeugen.

Es machte mir sehr viel Vergnügen, zu beobachten, daß selbst in diesem demokratischen Land ein starker Rastengeist herrscht. Die Kanalzone steht bekanntlich unter militärischer Verwaltung. In den Vereinigten Staaten hat der Offizier zwar nicht im entferntesten die soziale Stellung wie bei uns in Europa, aber hier liegen die Dinge anders. Die Verhältnisse erinnern in vieler Hinsicht an Britisch-Indien. Überall hat das Militär den Vorrang, worüber sich die Bürger nicht selten beklagen. Besonders die Damen der Gesellschaft sind häufig aufgebracht, daß man den Offiziersfrauen so viele Vorrechte einräumt. Sie weisen dann echt weiblich darauf hin, daß die Offiziere doch nicht halb soviel Geld verdienen wie ihre Ehegatten. Auch das erinnert an Indien und ist nur ein Beweis dafür, daß kleinlicher Hader und Neid die ganze Welt beherrscht.

Mit anbrechender Dunkelheit beleben sich die roman-

tischen Straßen Panamas. In den Kaffeehäusern herrscht fröhliches Treiben.

Am Fuße des Anconhügels, im Hintergrunde der Stadt, erhebt sich das gleichnamige Hospital. Mehrere moskitosichere Gebäude gewähren Unterkunft für 1600 Patienten. Des Abends dringt aus Hunderten von Fenstern heller Lichtschein und bezeichnet im Dunkel der Nacht die Stätten, wo die Kranken auf ihrem Schmerzenslager stöhnen. Ich machte die Bekanntschaft mehrerer Doktoren aus dem Krankenhause und fand, daß es alles tüchtige, unermüdllich tätige und erstklassige Ärzte waren. Es gibt im Spital getrennte Stationen für Weiße und Farbige, vorzügliche Operationsäle und Isolierbaracken.

Später, wenn erst der Kanal in vollem Betrieb ist, wird man vielleicht nicht mehr an die vorbildliche Tätigkeit des Kolonel Gorgas denken, dessen Bemühungen es allein zu danken ist, daß die Zone fieber- und malariafrei wurde, so daß die Arbeiten in dem Sumpflande überhaupt erst begonnen werden konnten. Und doch sollte man seiner Verdienste nicht vergessen!

Wie viele Tote und Verwundete hat nicht Amerika in diesem gigantischen Ringen mit den übermächtigen Naturgewalten beklagen müssen!

Eines Morgens kehrte ich von Colon nach Panama in einem sogenannten "hospital train" zurück. Am Ende des Zuges liefen zwei Krankewaggonen mit Pendelbetten. Ein diensttuender Arzt und mehrere Pflegerinnen überwachten ständig die Patienten. Fast auf jeder der zahlreichen Stationen am Wege ist ein Teil des Bahnsteiges für Kranke reserviert, die, abgemagert und ausgezehrt, auf den Zug warten, der sie nach Panama bringen soll. Die bei der Arbeit Verunglückten liegen auf Tragbahren. In

Panama warten bereits Ambulanzen, welche von kräftigen Maultieren gezogen und von sehnigen Negern bedient werden.

Nirgendß glaube ich, vornehmere Vertreter der weißen Rasse getroffen zu haben, als in Panama. Die meisten Nationen haben dort ihre Gesandten und Konsuln, und an Festtagen flattern von den Dächern lustig die Flaggen aller Völker und Staaten der Erde. Überall bekannt und beliebt ist der Gesandte Sir Claude Mallet, der die Interessen des Britischen Reiches hier vertritt. In seinem Hause finden durchreisende Landsleute stets freundliche Aufnahme.

In Panama wohnt auch der liebenswürdige Kolonel Gorgas, eine ehrfurchtgebietende Gestalt, mit blauen Augen und weißem Haar. Trotz seines Alters ist er eine markige und stattliche Erscheinung. Sein gebräuntes Antlitz gibt ihm das Aussehen eines Südländers. Er ist in seinem Wesen noch ganz ein Mann der alten Zeit, der sich durch ungewöhnliche Höflichkeit und zuvorkommende Liebenswürdigkeit auszeichnet. Seine Art erinnert an die Tage, da Amerika noch jung war und seine Gentlemen die altmodische Courtoisie wie ein Juwel hüteten. Auch Mr. Bucklin Bishop lebt hier. Ehemals war er New Yorker Journalist und bekleidet jetzt den Posten eines Sekretärs der Kanalkommission. Er ist mit dem Expräsidenten Roosevelt, der ihn hierher versetzte, gut befreundet. Bishop steht in dem Rufe, über den Kanalbau glänzend orientiert zu sein, ihm bin ich für seine Informationen zu großem Dank verpflichtet. Allzeit fröhlich schaut sein Auge in die Welt. Mit scharfem Verstande beurteilt er die Dinge und prüft sie auf ihren wahren Wert. Bei allen Fähigkeiten ist er bescheiden, jede Prahlerei liegt ihm fern. Dann möchte

ich noch des Kolonel Mason gedenken, eines Mitarbeiters von Kolonel Gorgas, sowie der Doktoren Deek und Herrick, Chefärzte des Unconhospitals, die mich während meiner Krankheit behandelten.

Tüchtigere, vertrauenswürdigere und entschlossenerere Leute, die ohne viel Aufhebens ihre schweren Pflichten erfüllen, hätte die Regierung kaum in die Kanalzone entsenden können. Ohne Seufzen tragen sie die oft harte Bürde ihres Amtes, und einige von ihnen haben ihre Heimat seit fünf Jahren nicht gesehen. Die Verheirateten brachten ihre Familien hierher, und ihre Häuslichkeit ist inmitten der Öde des Landes eine Pflegestätte edler Geselligkeit und Kultur. Ihre Bangalos liegen am Abhang des Unconhügels; hier hat man kaum den Eindruck, als wäre man viele tausend Kilometer von der Heimat entfernt, so freundlich muten die blumengeschmückten Veranden an, wo man nach den Mahlzeiten ein Plauderstündchen verbringt. Dann sitzen oft Engländer und Amerikaner fröhlich beisammen und necken einander mit den Schwächen ihrer Nation, unterhalten sich über den Kanalbau oder aber, was bei weitem am häufigsten geschieht, über Orchideen. Für diese hat man eine wahre Leidenschaft, ja es gibt sogar einen Orchideenklub, der regelmäßig Ausflüge in den Dschungel unternimmt, um neue Spezies dieser Pflanzen aufzusuchen und heimzubringen. Ob sich nun das Gespräch um Bücher, um Goldfunde in den Bergen, um den Kanal oder anderes dreht, immer wieder kommt man bei den Orchideen an.

Des Sonntags findet gewöhnlich ein Ball im Sivolihotel statt, wo ganz Jung-Amerika zu finden ist. Die Damen in großer Toilette, die Herren im Gesellschaftsanzug. Alles tanzt leidenschaftlich, trotz der großen Hitze,

bis die Köpfe puterrot sind und die Kragen weich und unansehnlich werden; nach Nr. 9 der Tanzfolge erster Kragenwechsel, nach Nr. 17 zweiter usw. So sucht man unter allerlei Vergnügungen das Heimweh zu vergessen.

Eine schwere, dumpfe und feuchte Atmosphäre, ein Gemisch aus dem aufsteigenden Sumpfbrodem und den stinkenden Petroleumdünsten, breitet sich über Panama aus. Alles fühlt sich feucht und klebrig an. Erst glaubte ich, man habe mir feuchte Bettwäsche gegeben, aber es ist eben alles feucht. Nach 24 Stunden wuchs Schwamm auf meinen Stiefeln, und nach einer Woche hielt ich alle meine Kleider für verdorben, denn sie waren mit grünem Schimmel bedeckt. Jeden Morgen hat man das unangenehme Gefühl, als schlüpfte man in ungelüftete, muffige Kleider. Wenn man in Panama Briefkuverts kauft, so sind diese nicht gummiert, denn sie würden vor der Benutzung zusammenkleben. Deshalb muß man stets flüssigen Leim im Hause haben. Streichhölzer versagen den Dienst, und so brennt in den Zigarrenläden ständig eine elektrische Flamme, um die Zigarren vor dem Gebrauch zu trocknen. In Panama gibt es wenig Bücher, da sie infolge der Feuchtigkeit aus den Einbänden fallen. Nahezu in jedem Hause findet man einen sogenannten Trockenraum mit elektrischem Heizapparat. Dort werden die Kleider aufbewahrt, um sie vor dem Stockigwerden zu schützen.

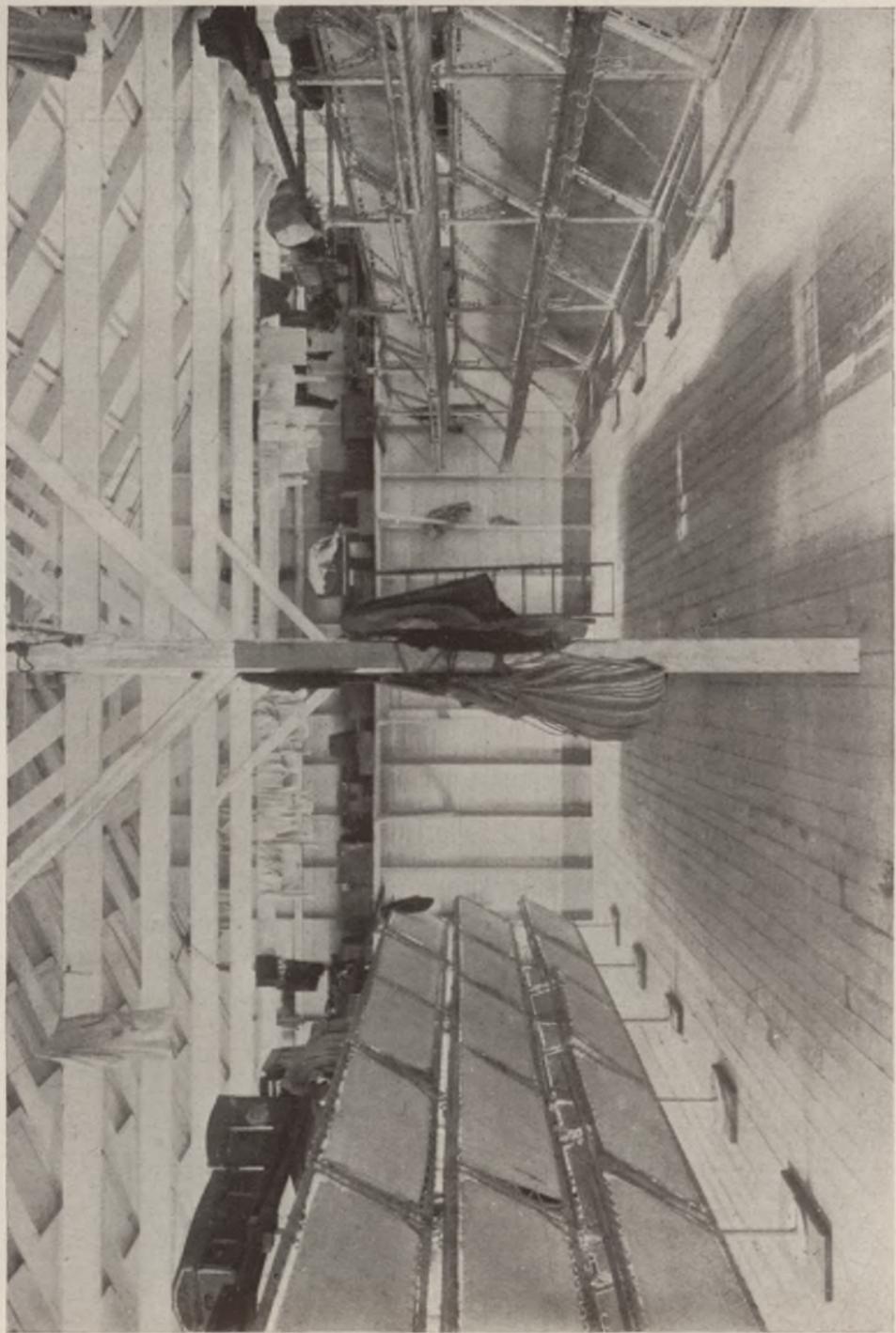
Fast alle Fremden, die Panama besuchen, steigen im Sivolihotel ab, das eigentlich dem Brauche nach den Namen „Washington“ führen müßte. Das Hotel verdankt seinen Namen dem Hügel, auf dem es errichtet wurde, zu einer Zeit, da die Spanier noch nicht wußten, daß sie unter dem Sternenbanner wohnten. Jetzt wird

das Hotel ständig erweitert und ausgebaut, aber wenn es wirklich einmal fertig ist, wird es ein gar stattliches Haus sein. Nicht selten passiert es, daß sich die Türen infolge der Feuchtigkeit werfen und mit dem Schlüssel nicht zu öffnen sind. Dann hallt das ganze Haus wider von Hammerschlägen, da nichts anderes übrig bleibt, als die Türen einzuschlagen. Das Hotel ist Eigentum der Vereinigten Staaten. Ehe man in den Speisesaal tritt, muß man vorher sein „meal-ticket“ kaufen, das ein Schwarzer mit wichtiger Miene beim Eintritt kupert, gerade als wäre man im Theater. Das „Meenoo“ weist viele fremde Speisen mit eigentümlichen französischen Namen auf. Früher konnte man eine Flasche Wein erhalten, doch da die Regierung keine Getränke verkaufen will, fällt das jetzt weg. Man darf sich aber selbst etwas Trinkbares mitbringen. Höchstens erhält man Ginger Ale, die Flasche für 1 Mark 5 Pf. Am Kiosk liegt eine Lokalzeitung von vier kleinen Seiten zum Preise von 20 Pf aus, deren Nachrichten nicht immer sehr zuverlässig sind. Die englische Berichterstattung ist besonders mangelhaft. Newyorker Zeitungen bekommt man erst 14 Tage später; sie kosten 40 Pf pro Nummer. Für ein Heft des Punch, das einen Monat alt war, nahm man mir glatt 1 Mark ab.

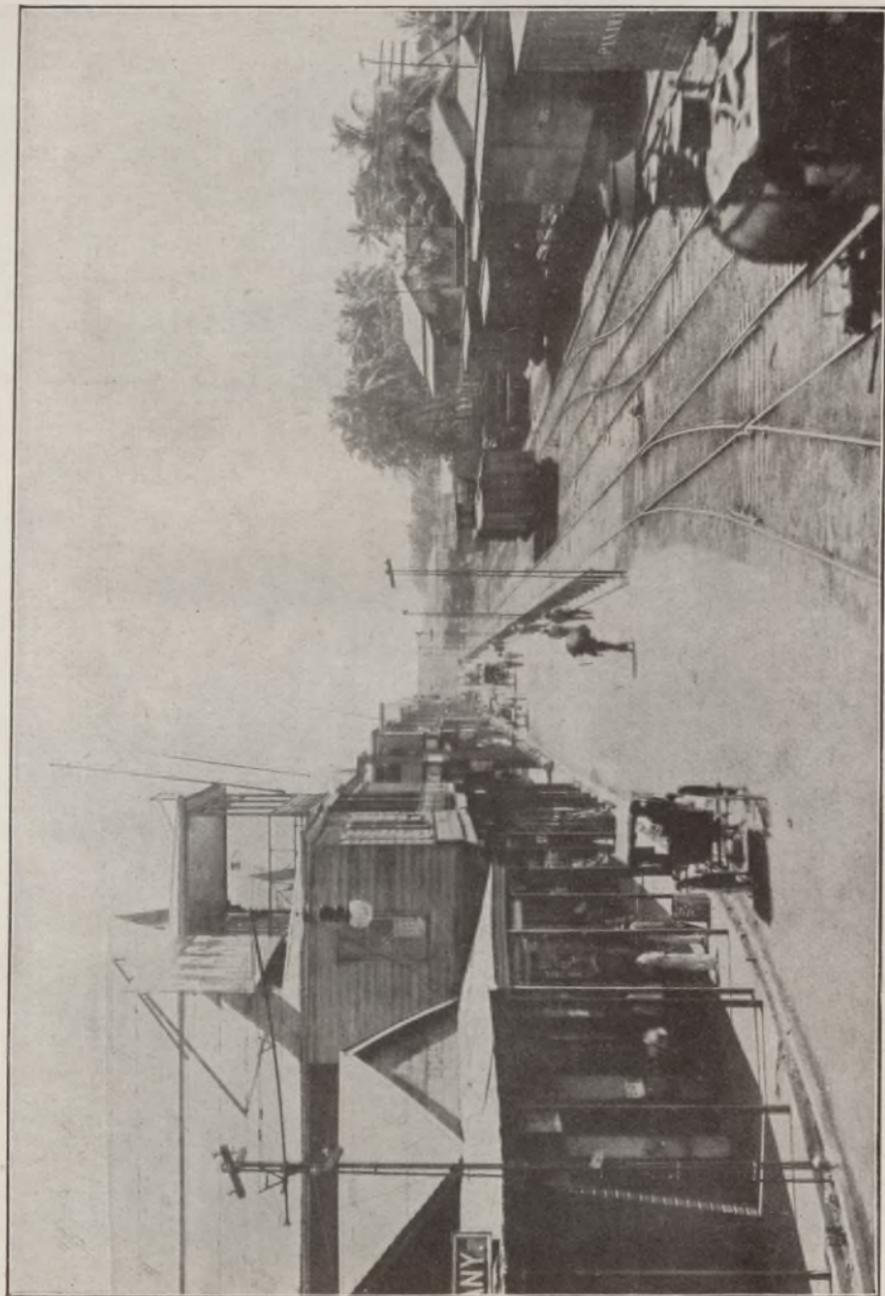
Die Panamaner sind nette Leute, sehr zuvorkommend und höflich. Ihre Damen mit dem olivenfarbigen Teint nehmen sich in ihren Promenaden- und Abendtoiletten sehr schick aus, doch ist es nicht ratsam, in den Familien ohne vorherige Anmeldung Besuche zu machen. Es könnte leicht passieren, daß man dann die eleganten Damen ungekämmt und in sehr nachlässiger Kleidung zu Gesicht bekäme, und alle Illusionen wären zum Teufel. Es gibt auch einige Gemäldegalerien, wo man „movies“ bewun-

bern kann, wie die Amerikaner die von Ausstellung zu Ausstellung wandernden Bilder nennen. Selbst ein Theater ist am Platze, und zuweilen hört man auch eine Oper. Wenn gleich nicht gut gespielt wird, behauptet der Einheimische kühn, daß die „Covent Garden Opera“, mit dem Kunsttempel in Panama verglichen, ein recht kümmerliches Institut sei. Zwischen den amerikanischen und spanischen Damen ist eine große gesellschaftliche Kluft, und man sieht aufeinander mit Geringschätzung herab. Die Panamanerinnen sind nicht sehr intelligent, während man unter den Amerikanerinnen viele gebildete Damen trifft. Abri gens findet man am Isthmus weit mehr Frauenklubs als irgendwo anders in der Welt. Meist sind es religiöse Vereine, die der Erbauung und Herzensbildung dienen. „The American Federation of Women's Clubs“ ist bis nach Panama vorgedrungen und hat überall Zweigvereine gegründet, darunter Gesangvereine und Regellubs. Alle diese Vereine tragen ihr gut Teil dazu bei, die Frauen vom Heimweh zu heilen, denn wenn auch anfangs die fremdartige Flora und Fauna einige Ablenkung schafft, so reicht dies doch auf die Dauer nicht hin, die immer wiederkehrenden Gedanken und Erinnerungen an die traute Heimat dauernd zu bannen.

Während des ganzen Tages dröhnt die Luft von donnerähnlichem Krachen, denn auch der Unconhügel wird seines Gesteins beraubt, um Material für den Kanalbau zu liefern. Unaufhörlich fahren Züge nach dem zwei bis drei Kilometer entfernten Balboa, dem zukünftigen Hafen von Panama. Hier werden Werften und Dämme gebaut, Plätze für Lagerhäuser abgesteckt und dort, wo heute Sumpf ist, werden sich bald geräumige Speicher erheben. Die farbigen Arbeiter fahren täglich in Extrazügen von



Arbeiter-Schlafräume.



Bahnhofstraße in Colon.

Panama an ihre Arbeitsstätte und kehren abends auf demselben Wege zurück.

Ein Teil dieser Arbeiterarmee ist in kasernenähnlichen Gebäuden untergebracht. Will man das Leben und Treiben dieser Leute beobachten, so sucht man sie am besten des Sonntags auf, wenn die Arbeit ruht. Da hocken sie halbnackt beieinander, verzehren in Mengen Wassermelonen, lauschen den Grammophonen oder grölen zu ihren Mundharmonikas. Eines Sonntagsnachmittags führte mich mein Weg in eine Kirche, und ich war Zeuge, wie ein Geistlicher mit rotem Backenbart drei Negerpaare in aller Hast fürs Leben kopulierte. Mit Ausnahme des Pastors war ich der einzige Weiße in dem Gotteshause. Der Bräutigam, schwarz wie Pech, trug wunderbar gebügelte, aber zu weite Beinkleider, Lackschuhe und viel zu geräumige Handschuhe; er schien sich nicht sehr behaglich zu fühlen. Die Braut, ebenso pechschwarz, trug Weiß mit Orangenblüten, eine schwarze Begleiterin breitete ihre Schleppe aus. Schlanke Kinder, auch in Weiß gekleidet, standen umher, und die ganze schwarze Hochzeitsgemeinde war bunt aufgeputzt. Das grinsende Brautpaar fuhr in einem mit Schimmeln bespannten Wagen, auf dessen Bock ein schwarzer Kutscher mit weißem Hute saß.

Unten in Panama sieht man eine Menge Polizisten umherstolzieren. Sie machen einen Heidenlärm, und wenn jemand sie aufzieht, pfeifen sie ein halbes Duzend Kameraden zur Hilfe herbei. In den von Fliegen beschmutzten Geschäften versucht man die alten Ladenhüter aus den Vereinigten Staaten als erstklassige Ware an den Mann zu bringen. Man kann sich nur wundern, wie solcher Plunder Käufer findet. Überall gibt es Kneipen. Wenn man die Straßen entlang schaut, erblickt man allent-

halben faulenzende Panamaner auf den Balkons. Wirft man einen Blick auf die Höfe, so sieht man den typischen spanischen „Patio“, einen offenen Platz im Innern der Häuser, doch sind diese „Pacios“ hier ganz schmucklos; höchstens im Palast des Präsidenten plätschert eine Fontäne, von Blumen umsäumt.

Fast jeder Ladeninhaber und viele Leute in den Straßen verkaufen Lotteriebilletts zu einer Staatslotterie, die ihr Lokal im bischöflichen Palast an der Cathedral Plaza hat. Jeder gute Panamaner kauft wenigstens wöchentlich ein Lotterielos. Ein Teil der Einnahmen fließt in die Tasche der Kirche. Die Ziehung findet allsonntäglich statt. Der Hauptgewinn beträgt 24000 Mark. Sonntags abend spielt auf der Plaza eine Musikkapelle, und die jungen Panamaner schlendern, wie Pfingstochsen auf-gepußt, umher und bewundern einander.

Zu den Sehenswürdigkeiten gehört auch das Gefängnis. Als ich dort war, wurde ich von den aufdringlichen Sträflingen um Geldgeschenke bestürmt. Es ist eine eigenartige Erscheinung, daß in Panama die Haftdauer der Gefangenen sehr stark vom Geldbeutel ihrer guten Freunde abhängig ist.

Auch die Friedhöfe bieten manches Interessante. Es gibt deren vier, einen amerikanischen, jüdischen, französischen und panamanischen. Auf dem ehemaligen französischen Friedhof werden jetzt Chinesen bestattet. Die verschiedenen Rassen, die sich im Leben streng absondern, schätzen auch im Tode kein Beisammensein. Bloß die Franzosen, die hier nichts mehr zu sagen haben, müssen es sich gefallen lassen, mit den Chinesen zusammen beerdigt zu werden. Die Chinesen benutzen die Grabstätte nur vorübergehend, und wenn genügend viele Leichen

beieinander sind, geht eine große Schiffsladung nach der blumenreichen Heimat ab. Der Chineser will in heimatlicher Erde ruhen. Nicht alle Panamaner werden in unserem Sinne begraben. Manche lassen ihren Sarg in den Nischen der Friedhofsmauer beisehen. Solche Nischen werden von den Hinterbliebenen gemietet, und alle achtzehn Monate wird dafür eine bestimmte Gebühr erhoben. Wenn diese nicht regelmäßig bezahlt wird, so macht die Friedhofsverwaltung nicht viel Federlesens. Die steinerne Grabplatte wird einfach entfernt, und man wirft die sterblichen Überreste mit vielen andern auf einen Haufen in der Friedhofsdecke. Die leeren Säрге werden nicht zerstört, sondern weiter verkauft und oft vier- bis fünfmal benutzt. Die amerikanische Regierung hat es durchgesetzt, daß die Nischen jedesmal vor dem Weitervermieten desinfiziert werden. Diese Kirchhöfe haben nichts mit den idyllischen Ruheplätzen unserer Toten gemein. Sie sind lediglich für den Eigentümer ein einträgliches Geschäft, und von Zeit zu Zeit gräbt man die Leichname aus, um neuen Platz zu schaffen.

Historisch wertvolle Kirchenbauten darf man natürlich hier nicht erwarten, doch ist es überraschend, welche außerordentlich antiken Eindruck viele Gotteshäuser machen, die allerhöchstens zwei Jahrhunderte alt sind. Das beweist z. B. die Kathedrale, die vor 150 Jahren entstand, heute aber so altertümlich anmutet, als stamme sie aus Kolumbus' Zeiten. Ihre Architektur ist ein seltsames Gemisch von spanisch-maurischem Stil. Im Innern sind die Kirchen den spanischen sehr ähnlich, die mit buntem Glitter und allerlei Prunk aufgepußt sind. Aber es gibt auch noch einige ältere Gotteshäuser als die Kathedrale, so z. B. die Kirche des heiligen Philipp, die im Jahre

1688 erbaut wurde. Der maurische Turm gibt ihr ein charakteristisches Gepräge. Das düstere, verfallene, alte Bauwerk steht wie ein Fremdling mitten unter den modernen amerikanischen Wohnhäusern. Die Panamaner sind nicht sehr pietätvoll, denn während meiner Anwesenheit fiel eine der vielen katholischen Kirchen einer Vauspekulation zum Opfer; sie wurde einfach niedergerissen und das Grundstück parzelliert. Die schweren eisernen Portale der Kirchen sind mit riesigen bronzenen Türklopfen versehen. Zuweilen trifft man auch auf Ruinen alter Klöster. Eines Morgens suchte ich Schutz vor der Hitze und trat in die Kirche Santa Anna ein, ein gänzlich verwahrlostes Gotteshaus. Im Innern umfingen mich die Schauer der Vergänglichkeit, es herrschte feuchte, muffige Luft. In den Gräften ruhen unter Steinfliesen die Gebeine des Gründers und seiner Angehörigen. Prachtige Familienwappen schmücken das Grabgewölbe. Das alte Adelsgeschlecht ist längst ausgestorben. In früheren Tagen muß die Kirche Santa Anna ein sehr schönes Bauwerk gewesen sein. Der einzige Reichtum, der noch geblieben, sind die silbernen Altargefäße, die aber auch schon sehr gelitten haben.

Das heutige Panama datiert aus dem Jahre 1673. In einem späteren Kapitel wird noch von der Zerstörung des alten Panama durch den welschen Piraten Morgan die Rede sein. Eines Tages ging ich hinaus, um die Reste des alten Panama in Augenschein zu nehmen. Mein Weg führte mich vorüber an den Hütten der Eingeborenen, die aus dem Zuckerrohr hervorlugen, an einem Schienenweg entlang, der sich durch dichten Dschungel schlängelt.

Gleich der Ruine eines uralten, düsteren, schottischen Schlosses erheben sich hier steinerne Überreste von Bau-

werken aus frühspanischer Zeit. Weiter hinaus führt eine schlecht gepflasterte Straße, deren Steine ganz mit Moos bewachsen sind. Von fern hört man das ewige melancholische Lied der Wogen des Ozeans. Inmitten turmhoher Palmen und üppiger Vegetation ragen trotzig die Trümmer eines uralten Gebäudes empor. Auf einem beschwerlichen Pfad dringt man ins Innere der Ruine vor, in deren Mauerwerk einige Bäume Wurzel geschlagen haben. Die bloßliegenden Querbalken sind mit unzähligen Namen aus aller Welt bedeckt, denn die meisten Besucher können wohl nicht dem Drange widerstehen, sich an dieser Stätte zu verewigen. In dem hohen Buschwerk finden sich hier und da Überreste menschlicher Wohnungen. Fast alles, was an das alte Panama erinnert, hat die Natur mit dichtem Grün bedeckt, so daß es dem Auge beinahe ganz verborgen ist.

An einem heißen, wolkigen Tage der Regenzeit war ich dort. Schwere Schleier hingen vom Himmel hernieder, und dann und wann hörte man den Ruf eines wilden Vogels aus den nahen Wäldern. Die Meereswogen schlugen unaufhörlich und dumpf an die schwarze schlammige Küste, genau so, wie damals, als die erste europäische Stadt am Stillen Ozean gegründet ward.

Nur schwer vermochte ich mir ein Bild des alten Panama aus den Tagen des Cortez und Pizarro, des Drake und Morgan vor die Seele zu zaubern.

Ein sanfter Schleier der Romantik legt sich am Abend über das neue Panama, wenn die letzten Strahlen der Sonne verglühn und die Nacht auf dunkeln Fittichen naht. Dann werden all die schreienden Farben gedämpft, die tagsüber das Auge blenden und beleidigen. Noch sind die kleinen Läden geöffnet, aus den Fenstern dringt Lampenschein,

und der Klang der Gitarre ertönt zu einem spanischen Liebeslied. In den Kneipen geht es lustig zu, das fröhliche Lachen der Gäste mischt sich mit dem Klappern der Dominosteine.

Lieulich fließt das Leben in dieser Seestadt dahin, doch man muß das Temperament des Spaniers haben, um sein Dasein zwischen krummen Straßen und blumigen Plätzen verträumen zu können.

10. Kapitel.

Im Kampf gegen Seuchen und Krankheiten.

Schon oft habe ich von dem Klima am Isthmus gesprochen, von dem fragwürdigen Ruf, den es genießt, schon oft habe ich der schleichenden Seuchen Erwähnung getan, doch jetzt, nachdem die Behörden strenge sanitäre Maßregeln ergriffen haben, kann man das Klima nicht mehr ungesund nennen. Über den Kampf, den der Mensch gegen die Fieberherde führte, über die Schwierigkeiten, die in zäher Arbeit überwunden werden mußten, ehe diese heimtückischen Gegenden besiedelt werden konnten, läßt sich allein eine umfangreiche Denkschrift verfassen.

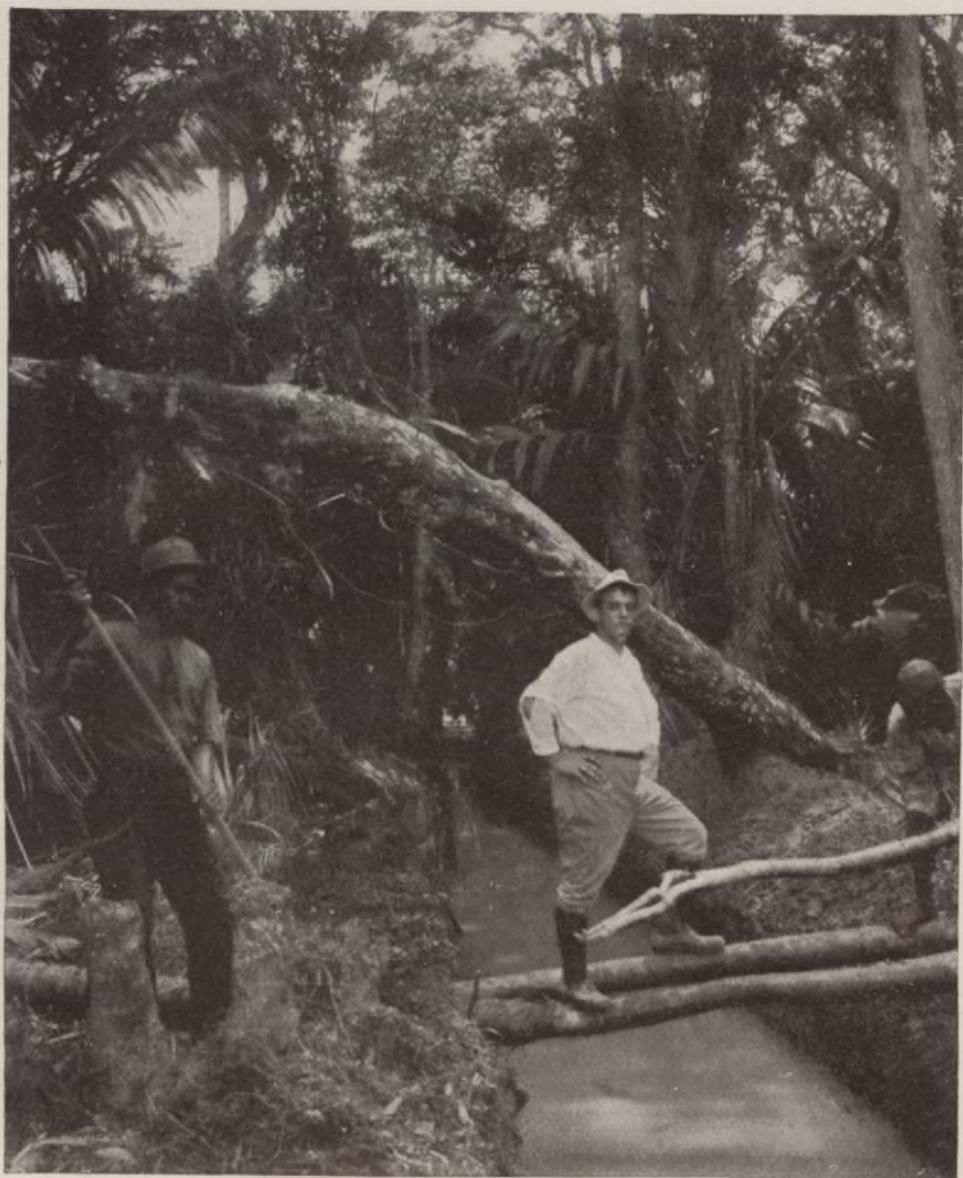
Als die Amerikaner zuerst in die Kanalzone kamen, versuchte man dem Fieber mit Chinin zu Leibe zu gehen. Es wurden etwa monatlich 450 Pfund davon verbraucht, und die Apotheken brachten damals in 30 Tagen insgesamt $1\frac{1}{2}$ Millionen Kapseln à 0,13 Gramm zum Verkauf. Heute jedoch braucht man kaum noch ein Zehntel der früheren Mengen, und dennoch ist der allgemeine Gesundheitszustand besser denn je.

Im ersten Jahre hatten die Amerikaner 2 Prozent, im Jahre 1912 hingegen nur noch 1 Prozent Todesfälle zu verzeichnen. Die sanitären Maßnahmen verschlangen ungeheure Summen. Die Vereinigten Staaten mußten jährlich 5 Millionen Mark aufbringen und ständig 1500 Mann zur Ausrottung der Fieberherde im Panamagebiet beschäftigen.

Während so die einen den Kanal bauen, pflegen andere über die Gesundheit der Arbeiter zu wachen. Die Franzosen hatten das große Unconhospital errichtet und es nach modernen medizintechnischen Gesichtspunkten mit allen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattet, um den Kranken nach Möglichkeit Heilung bringen zu können. Doch die Amerikaner gingen viel weiter. Sie trafen Vorkehrungen, die Seuchen im Keime zu ersticken. Das gefährdete gelbe Fieber, das früher Tausende von gesunden und kräftigen Arbeitern unbarmherzig dahinraffte, kennt man am Isthmus fast nur noch dem Namen nach. Wie entsetzlich waren jene Zeiten, da Colon fast täglich einen langen Leichenzug in seinen Mauern sah und man beinahe mehr Tote als Lebendige in der Stadt zählte. Wie die Garben unter der Sense des Schnitters wurden die Menschen in der Blüte des Lebens von der schleichenden Seuche dahingerafft.

Man liest jetzt vielfach, daß die Engländer in Agypten und Indien im Kampfe gegen Fiederherde das Beispiel der Amerikaner befolgen; das ist jedoch nicht ganz richtig. Der Pfadfinder und Pionier auf diesem schwierigen Gebiete war jedenfalls der Engländer, nur haben die Amerikaner ihren Lehrmeister in der Ausführung des Systems übertroffen. Der verstorbene Sir Ronald Ross*) hat vor 15 Jahren in Indien eingehende Forschungen angestellt. Er behauptete, daß gewisse Tropenkrankheiten, insbesondere die Malaria, weder dem Klima noch dem Wasser, sondern dem Biß der Moskitoz zuzuschreiben seien.

*) Als Erreger der Malaria hat Laveran 1881 die im Innern der roten Blutkörperchen lebenden amöboiden Malariaplasmodien nachgewiesen. Neben dem obengenannten Sir Ronald Ross hat sich übrigens auch der deutsche Forscher Robert Koch große Verdienste um die Bekämpfung der Malaria erworben. Der Übersf.



Im Dschungel.

Dann nahmen sich italienische Gelehrte der Sache an und stellten den Satz auf: Wer die Tropenkrankheiten bekämpfen will, muß die Moskitoß vernichten. In Kuba machten amerikanische Ärzte die Entdeckung, daß das gelbe Fieber gewöhnlich nicht durch direkte Ansteckung weiterverbreitet wird, sondern durch gewisse Insekten. Dadurch, daß sie einen Fieberkranken stechen, nehmen sie den Krankheitskeim in ihr Blut auf und übertragen ihn durch Biß auf gesunde Menschen. Wenngleich die amerikanischen Ärzte freimütig eingestehen, daß die Priorität der Entdeckung dem Engländer Sir Ronald Ross zuerkannt werden muß, so haben sie doch das Verdienst, in der praktischen Bekämpfung der tropischen Seuche geradezu Vorbildliches geleistet zu haben.

Im Laufe der Zeit sind im Kanalgebiet eine ganze Anzahl Krankenhäuser entstanden, aber das Anconhospital steht obenan. Kolonel Gorgas und seine Leute sind unermüdblich auf der Jagd nach den todbringenden Insekten. Sie wissen, daß der Moskito ohne Wasser nicht leben kann, sie wissen aber auch, daß ihm Petroleum verderblich ist. Meilenweit ziehen sich schmale Gräben durch das Land. Sie alle werden mit Kerosene durchtränkt. So geht man erfolgreich dem Moskito zu Leibe. Das sumpfige Dschungelland zu beiden Seiten des Kanals begünstigt außerordentlich das Gedeihen der Moskitoschwärme. Sobald in irgendeinem Distrikt ihr Summen hörbar wird, folgt man mit Eifer der Spur, um sie zu vernichten.

Kolonel Gorgas belächelt die Gerüchte, die von einer „vollständigen“ Säuberung des Isthmus erzählen. Er weiß nur zu gut, daß es sich lediglich um die Kanalzone handelt, die nahezu von Moskitoß befreit ist. Aber tiefer im Dschungel herrschen noch die alten Zustände.

Während meines dreiwöchentlichen Aufenthaltes in

Panama hörte ich in meinen Zimmern nur zweimal das Summen der Moskito's.

Der Krieg gegen die verderblichen Insekten darf nie ruhen. Ehe die Amerikaner in der obengeschilderten Weise vorgingen, rafften die von den Moskito's verschuldeten Seuchen alljährlich mehr Menschen dahin als der Spanisch-Amerikanische Krieg. Hundert verschiedene Moskitoarten leben im Dschungel, viele von ihnen sind harmlos. Aber ob harmlos oder gefährlich, wo man sie trifft, werden sie alle getötet. Man hat nicht Zeit, sich vorher zu vergewissern, ob man es wirklich mit der Spezies Anopheles, die den Malariaerreger überträgt, mit Stegomyia, der Verbreiterin des gelben Fiebers oder anderen zu tun hat. Die Unschuldigen müssen auch hier mit den Schuldigen leiden.

Einige 9000 Hektoliter Petroleum werden jährlich zur Vernichtung der Moskito's verbraucht. Mit einer Kupferkanne auf dem Rücken, einem Schweizer Milchträger nicht unähnlich, durchstreifen die Neger, den Schlauch in der Hand, die unwegsamen Gegenden, um die Brutstätten der Moskito's abzusuchen. Jeder hat seinen bestimmten Bezirk. Besonders feuchte Stellen müssen auf das sorgfältigste besprengt werden. Wenn dann die Moskito-larven auskriechen, treffen sie auf die ölige Schicht und gehen bald zugrunde.

Dann und wann kommen auch Typhusfälle in der Zone vor, für die man jedoch die Moskito's nicht verantwortlich machen kann. Diesmal ist die Hausfliege der Übeltäter, und durch Geldprämien sucht man die Leute für ihre Vernichtung zu gewinnen. Die Ärzte behaupten, daß die Fliege, wenn sie sich auf Schmutz und Unrat setzt, mit ihren Füßen die Krankheitserreger aufnimmt und weiterträgt. Kommt sie dann etwa mit einem Stück Zucker in

Berührung, so verschleppt sie dorthin die Keime, und der Mensch, der den Zucker genießt, ist sehr leicht der Gefahr ausgesetzt, an Typhus zu erkranken. Von Zeit zu Zeit wird jezt jedes Haus am Isthmus von Gesundheitsbeamten revidiert, meist zum Entsetzen der Panamaner, denn noch vielfach fürchtet man sich vor den inspizierenden Ärzten, weil man in dem törichten Wahne lebt, daß die nach dem Unconhospital gebrachten Kranken getötet werden sollen. Eine regelmäßige Abfuhr der Rehricht- und Müllhaufen wird jezt streng durchgeführt, und täglich werden in besonderen Öfen viele hundert Tonnen Unrat verbrannt. Derartige Verbrennungsöfen sind heute in der Nähe jeder Siedlung zu finden.

Anfangs trug auch die mangelhafte Wasserversorgung viel zur Verbreitung von Krankheiten bei. Die Amerikaner tranken Wasser, wo sie es immer fanden, ohne sich darum zu kümmern, ob es auch rein und frei von Krankheitskeimen sei. Diesem Uebelstande hat man nun abgeholfen. In zwei großen Reservoirs wird gutes, einwandfreies Trinkwasser gesammelt und von hier aus der ganze Bezirk versorgt. Durch mächtige Pumpwerke treibt man das Wasser auf den Berg, von wo aus ein vielverzweigtes Röhrensystem meilenweit nach allen Richtungen läuft, so daß den Bewohnern der Zone stets filtrierteß Trinkwasser zur Verfügung steht.

Auch Lungenentzündung grassiert stark am Isthmus, und gegenwärtig entfallen die meisten Todesfälle auf diese Krankheit. Oft werden jedoch nur die Schwarzen von ihr heimgesucht, weil sie unvorsichtig sind und sich in der Regenzeit nach schwerer Arbeit in durchnässten Kleidern zur Ruhe legen. Schwere Erkältungskrankheiten können dann natürlich nicht ausbleiben.

Nur der Umstand, daß am Isthmus zwei große Weltmeere eng aneinanderstoßen, konnte die Menschen immer wieder veranlassen, ihren Fuß auf dieses gefährliche Land zu setzen, das seit den frühesten Zeiten verufen ist. Expedition um Expedition ging hier verloren, nicht von den Waffen der Eingeborenen und den Kugeln der Gegner vernichtet, sondern einzig und allein von den verheerenden Seuchen und Krankheiten dahingerafft.

Wie überall in der Welt, so hat auch hier die Phantasie die tollsten Märchen erfunden, und noch heute treibt sie ihre üppigsten Blüten. Es sei z. B. nur an den vor etwa 60 Jahren begonnenen Bahnbau zwischen Colon und Panama erinnert, der mit ungeheuren Schwierigkeiten verbunden war und gewiß vielen Arbeitern das Leben gekostet hat. Aber die Einheimischen halten es in ihren Erzählungen, besonders Fremden gegenüber, selten mit der Wahrheit. Mit kühner Stirn erzählen sie in dramatischer Pose, daß jede Eisenbahnschwelle, die hier gelegt wurde, ein Menschenleben forderte. Das ist natürlich der Gipfel der Ausschneiderei, und doch finden solche Gerüchte noch immer Gläubige unter den Weißen am Isthmus.

Das Mißlingen des französischen Unternehmens in Panama ist nicht so sehr dem Unglück, als vielmehr einer gewissen Schlamperei zuzuschreiben. Vor allen Dingen begingen die Franzosen den großen Fehler, daß sie das Uebel nicht an der Wurzel faßten, und nur dadurch erklären sich die ungeheuren Menschenopfer. Sie brachten zwar die Kranken ins Hospital und nahmen sich ihrer an, aber sie schützten die Gesunden nicht vor dem traurigen Schicksal ihrer Gefährten. Wir alle kennen die spanischen Begriffe von Reinlichkeit, die geradezu naive Sorglosigkeit, mit der das Volk selbst die elementarsten Forde-

rungen der öffentlichen Gesundheitspflege ignoriert. Und doch taten die Franzosen nichts, um diesen unhaltbaren Zuständen ein Ende zu machen. Sie kümmerten sich weder um die Beschaffung guten Trinkwassers, noch sorgten sie für geeignete Kanalisation und Abflußrohre und trafen keine Anstalten, mit dem Schmutz in den Dörfern aufzuräumen. In den Tagen des französischen Regimes ließ auch die sachgemäße Krankenpflege in den Hospitälern manches zu wünschen übrig; nicht daß die barmherzigen Schwestern etwa ihre Pflicht verletzt hätten — sie wurde sicherlich von ihnen nach bestem Wissen und Gewissen erfüllt — aber es fehlte ihnen jegliche Erfahrung, weil sie direkt aus dem Kloster kamen. Ihr inbrünstiges Gebet allein vermochte die Kranken nicht von ihren Leiden zu retten, und so starben viele Hunderte, deren Leben bei richtiger Behandlung zu erhalten gewesen wäre. Die Amerikaner haben auch hierin Wandel geschaffen. Ihre Krankenpflegerinnen beten nicht viel, aber sie sehen darauf, daß ihre Patienten frische Luft, geeignete Diät und kunstgerechte Verbände erhalten. Sie sind zu jeder Zeit zur Stelle, wenn die Kranken ihrer bedürfen, und wachen ganze Nächte hindurch an ihren Betten. Die französischen Klosterschwestern dagegen pflegten sich nach der Abendmesse zurückzuziehen und begnügten sich damit, für die Genesung ihrer Schützlinge zu beten. Jeder Morgen sah dann viele Tote, die von den Klosterbrüdern aus dem Hospital getragen und bestattet wurden.

Die Amerikaner gingen von Anfang an zielbewußt ans Werk: Sie stürzten sich nicht mit übertriebener Hast auf die Ausgrabungsarbeiten, sondern entwarfen zunächst einen Feldzugsplan, der sie sicherlich vor vielem Mißgeschick geschützt hat. Das amerikanische Volk zeigte anfäng-

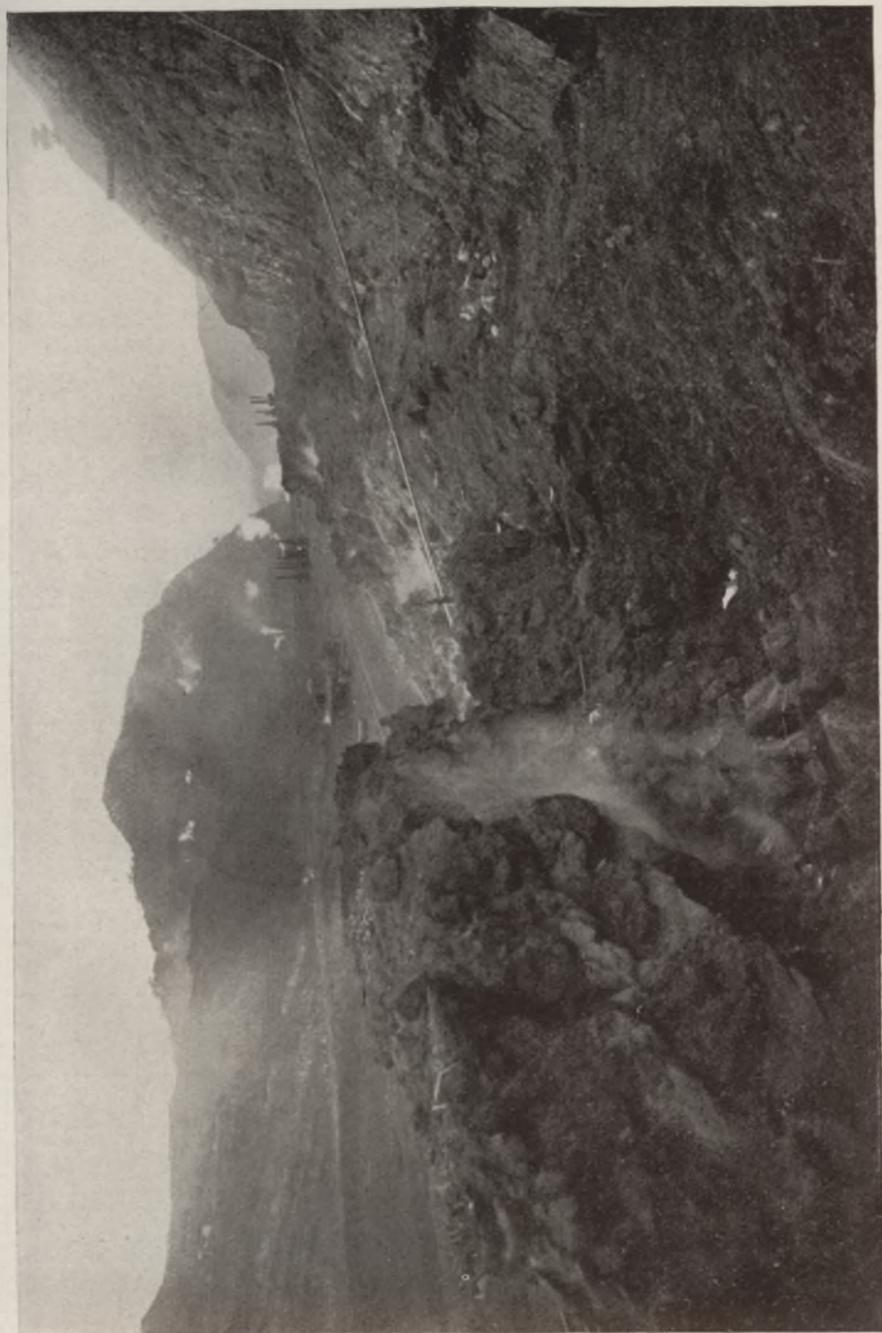
lich nicht das richtige Verständniß für die weitschauenden Dispositionen der Kanalleitung, man wollte vielmehr gleich etwas sehen und war enttäuscht über den langsamen Fortgang der Arbeiten. Von Washington kamen sogar offizielle Klagen, und die Zeitungen zeternten darüber, daß die Felsen und Hügel an der Kanalroute noch immer auf ihren Plätzen stünden. Die unzufriedenen Stimmen aus allen Theilen des Landes konnten nur dadurch zum Schweigen gebracht werden, daß einige Dampfschaukeln mit ihrer Wühlarbeit begannen, und dieses Scheinmanöver erfüllte denn auch seinen Zweck. In Wirklichkeit aber ließen sich die leitenden Männer nicht von ihrem klug-erdachten System abbringen, sie sannten nach wie vor darauf, das mörderische Klima am Isthmus zu bekämpfen und günstigere Lebensbedingungen zu schaffen.

Als Kolonel Gorgas die Leitung des Sanitätsdepartements übernahm, fand er nicht gerade erbauliche Zustände vor. Die öffentliche Kritik hat diesem Manne das Leben nicht immer leicht gemacht, und er wäre wohl bald mißvergnügt aus seinem Amt geschieden, wenn er nicht die felsenfeste Überzeugung gehabt hätte, auf dem richtigen Wege zu sein. Die Beschaffung guten Trinkwassers lag ihm besonders am Herzen, und so ließ er vor allen Dingen Pläne für Wasserleitungsanlagen ausarbeiten und erbaute Dämme für Reservoirs und Sammelbecken. Nicht minder wichtig schien ihm die Anlage einer Kanalisation. Aber auch hierfür zeigte die Regierung nicht das nötige Verständniß, es vergingen acht Monate, ehe die erforderlichen Röhren zur Stelle waren. Nach weiteren vier Monaten gab es auf dem Isthmus Wasserleitung und Kanalisation. Dann wandte Gorgas sein Interesse der Stadt Panama zu und sorgte einmal gründlich für Säube-

rung dieses Augiasstalles. Die schlammigen Hauptstraßen wurden gepflastert, die Nebenstraßen und Gassen aufgeschüttet. Nicht nur in England und anderen Staaten, sondern auch in dem vielgepriesenen Amerika herrscht der heilige Bureaukratiuß. Alles ging den Instanzenweg. Die Pläne wurden in Washington eingereicht, begutachtet, kritisiert, bekritlet, und nur langsam entschloß man sich, die Forderungen des Sanitätsdepartements zu bewilligen. Die Leute am grünen Tisch hatten oft nicht die geringste Ahnung von den Bedürfnissen, doch ihr Veto vermochte die Arbeiten am Isthmus zu verschleppen. Die Ausschreibung für Material und Maschinen erfolgte auf dem Submissionswege, wodurch neue Verzögerungen herbeigeführt wurden. So dauerte es z. B. monatelang, ehe die Lieferung der Moskitoneze für die amtlichen Gebäude erfolgte, denn drinnen im Lande hielt man die wichtigen Maßnahmen gegen die Moskitogefahr für einen kostspieligen und entbehrlichen Luxus. Aber Kolonel Gorgas beharrte auf seiner Forderung und verlangte wenigstens Schutzneze für die Veranden der Hospitäler. Doch selbst hierzu wollte man sich anfangs nicht entschließen. Als Kolonel Gorgas und seine Mitarbeiter einsahen, daß jede Arbeit nutzlos wäre, solange die beiden spanischen Städte Panama und Colon in ihrem trostlosen Zustande blieben, entschlossen sie sich zunächst für energische Durchführung der sanitären Maßnahmen an diesen beiden Plätzen. Aber das war leichter gesagt als getan, und wiederum hemmte die Regierung monatelang jeden Fortschritt. Erst als das gelbe Fieber unter den Weißen zu wüten begann, gab man schließlich nach. Obgleich die Wasserleitungsanlagen endlich bewilligt wurden, mußte man wieder auf das nötige Material warten und kabelte deshalb nach Washing-

ton: „Eile tut not.“ Die lakonische Antwort der Regierung lautete: „Rabeltelegramme kosten Geld!“ Die Behörden wollten es ohne Zweifel nicht den Franzosen an leichtsinnigen Ausgaben gleichtun und verfielen ins Extrem, sie waren übersparfam und zaudernd.

Die Maßreglungen von oben blieben jedoch unbeachtet, denn die Sanitätsbeamten beharrten auf ihrem Standpunkt; erinnerten sie sich doch, daß zur Zeit der Franzosen die Sterblichkeitsziffer die erschreckende Höhe von sechs Prozent erreicht hatte. Als die Franzosen den Schauplatz verließen, ereigneten sich nur noch seltener Fälle von gelbem Fieber. Nachdem jedoch die Amerikaner die Arbeiten wieder aufgenommen hatten, mußten sie zu ihrem Schrecken erkennen, daß die Sterblichkeitskurve von neuem beträchtlich anstieg. Überall herrschte ärgste Bestürzung. Demoralisation, Panik, Schauer und Mutlosigkeit ergriffen das Volk. Andere wiederum wurden von einer Art Todesverachtung gepackt. In dem Bewußtsein, daß sie doch dem Untergang geweiht wären, spotteten sie der von den Sanitätsbehörden getroffenen Maßnahmen, ja sie ließen sich sogar hinreißen, die Moskitoneze, welche die Gebäude schützen sollten, zu zerstören. Die Regierung verließ sich auf die eigens für diesen Zweck eingesetzte Kommission; letztere zögerte aber in fortgesetztem Antagonismus und beklagte sich über die Sanitätsoffiziere. Sie sah in ihnen aufdringliche Wichtigtuer, die ihren Wirkungskreis beträchtlich überschätzten; doch die Zukunft sollte das Gegenteil beweisen. In letzter Linie fällt alle Schuld auf Washington zurück; die Regierung war offenbar nicht in der Lage, die Situation zu überschauen, und hinter ihr stand die öffentliche Meinung, die den Führern der großen Sache am gefährlichsten wurde. Das Volk



Vulkanische Gegend im Gulebragebiet.

ahnte nichts von all den Schwierigkeiten und Gefahren und forderte nur das eine: Vollendet den Kanal so schnell wie möglich. Der Amerikaner ist ein praktischer Geschäftsmann, und die Frage drängte sich ihm auf die Lippen: Wozu sollen wir Geld und Zeit verlieren, um einen fremden Ort gesundheitlich auf die Höhe zu bringen? Sie spornten nur immer zur Eile an und riefen: „Gebt uns den Kanal!“ Aber die Sanitätsbehörden entgegneten: „Ehe wir beginnen können, müssen wir erst günstige Lebensbedingungen schaffen.“ Auf solche Einwände erwiderte die Kommission: „Seht doch die Ungeduld des Volkes; sie wollen ihr Geld nicht für Moskitoneze, für Chinin, für chirurgische Instrumente ausgeben, sondern einzig und allein für den Kanalbau.“

So wurden denn die Arbeiten begonnen, ehe die Gegend zur Aufnahme des Arbeiterheeres bereit war. Es war ein Fluch, daß die amerikanische Nation darauf bestand, für ihr Geld sofort etwas zu sehen. Tausende von Arbeitern wurden nun engagiert, das Volk hörte etwas von diesem gewaltigen Zuzug, wenn es auch nichts sah. Während eines Monats allein ereigneten sich 38 Fälle von gelbem Fieber, und die Anzeichen deuteten auf eine weitere Zunahme. Leute, die nicht zur Renommisterei neigten, erzählten mir, daß in jenen Tagen aller Herzen von Furcht ergriffen waren. Das gelbe Fieber wütete fürchterlich. Es war um so entsetzlicher, als die Aussichten auf Wiederherstellung der Erkrankten gering schienen. Wie ein Schreckgespenst nahte der Tod. Damals war Mister Charles E. Magoon Gouverneur der Zone und Minister von Panama. Er bestand unweigerlich darauf, daß die Häuser mit Netzwerk gegen das Eindringen der Moskitos geschützt würden und bedrohte jede Zuwiderhandlung mit

schweren Strafen. Er ordnete an, daß alle Häuser in Panama auszuräuchern seien, um die Stegomyia, die Verbreiterin des gelben Fiebers, auszurotten. Diese Desinfektion nahm einen vollen Monat in Anspruch. Jeder Krankheitsfall mußte sofort den Behörden angezeigt werden. Es waren nicht genug Inspektoren zur Bekämpfung der Epidemie vorhanden, weshalb acht panamanische Ärzte zur Hilfeleistung herangezogen wurden. Jeder von ihnen mußte täglich seinen Bezirk inspizieren. Sie taten ihr möglichstes, ihren Landsleuten klarzumachen, daß die Maßregeln der Amerikaner ihnen nur zum Besten gereichten.

Doch es blieb noch viel zu tun. So gründete man innerhalb der ganzen Zone Sanitätsschulen, die jeder Angestellte zu besuchen hatte. Mit allen Kräften ging man gegen die Moskitoß vor, besonders in Panama, dessen Einwohner weniger leicht erkrankten als die neuangekommenen Amerikaner.

Nachdem die Stadt Wasserleitung hatte, konnte man alle Zisternen und Fässer, die Brutstätten der Insekten, zerstören. Jede Ranne, jeder Topf, der nutzlos auf der Straße herumlag, kurz, jedes Gefäß, in dem sich etwa Wasser ansammeln konnte, wurde beseitigt. Alle Pfützen wurden mit Kerosene besprengt. Das geschah auf der ganzen Route bis Colon und in Colon selbst.

Die 38 Fieberfälle vom Mai 1905 stiegen im Juni auf 62. Das veranlaßte Mr. Magoon, Kolonel Gorgas und seine Leute zum Aussharren zu ermutigen, wenngleich es anfangs schien, als sollten ihre Mühen keinen Lohn finden. Man entschloß sich bereits, das Gesundheitsamt nach Saboga, einer Insel im Panamagolf, zu verlegen, weil dort das Klima günstiger war, doch schon im Monat Juli

zeigten sich die ersten erfreulichen Erfolge der schweren Arbeit: die Fieberfälle sanken auf 42, im August sogar auf 27, und im September waren nur noch sechs Erkrankungen zu verzeichnen. Mit hoher Befriedigung konnte man die Tatsache feststellen, daß sich seit September 1905, mit Ausnahme von ein oder zwei eingeschleppten Fällen, keine einzige Erkrankung an gelbem Fieber ereignet hatte. Jetzt sterben jährlich in Panama etwa nur 25 Menschen pro Tausend. Die Amerikaner sind mit Recht stolz auf die Arbeit des Kolonel Gorgas, wengleich sie sein Werk anfangs mehr hinderten als unterstützten und verweisen darauf, daß z. B. Bombay 55, Madras 35 und Kalkutta jährlich 30 Tote pro Tausend zählen. Doch scheint dieser Vergleich nicht stichhaltig, denn man vergißt ganz, daß, von den Panamanern abgesehen, alle in der Kanalzone beschäftigten Arbeiter, weiße und schwarze, Männer und Frauen, ausgewählte Leute sind, die im Lenze des Lebens stehen. Ferner ist noch zu berücksichtigen, daß jeder Neuankunft eine sorgfältigen ärztlichen Untersuchung unterworfen wird. Derartige Ausnahmestände berechnen nicht zu einem Vergleich mit der Sterblichkeitsziffer in den Städten des Orients.

Sobiel steht fest, daß die Amerikaner das verseuchte Panama in einen Ort verwandelt haben, der das Leben der Gesunden bei einiger Vorsicht nicht mehr gefährdet. Mag auch hier wie überall in den Tropen das Klima dem Weißen nicht sonderlich zuträglich sein, mag es entnervend und schwächend wirken, als ein mörderischer Fieberherd darf Panama fürder nicht bezeichnet werden.

11. Kapitel.

Die Erfüllung eines Traumes.

Der Bau des Kanals ist die Verwirklichung eines Traumes, der die Menschheit seit mehr als vier Jahrhunderten beschäftigt hat und zu stets neuen Phantasien anregte.

Kolumbus, der bekanntlich einen neuen Seeweg von Europa nach Asien suchte, glaubte sein Ziel erreicht zu haben und starb, ohne zu wissen, daß er eine viel größere That vollbracht, daß er eine neue Welt entdeckt hatte. Seine vierte und letzte Reise führte ihn an den Isthmus. Dort verfolgte er den Lauf des Krokodilflusses, den wir heute Chagres nennen, jenes Flusses, dessen Wasser es uns ermöglichen werden, das große Ziel zu erreichen, dem schon Kolumbus nachgestrebt hatte.

Da ihm die Eingeborenen von einer Enge zwischen zwei großen Wassern — dem Isthmus — erzählt hatten, tastete er nach einer Durchfahrt, nahm jedoch an, daß diese ihn nach China führen werde. Am 2. November 1502 landete er in Puerto Bello, einer späteren spanischen Festung. Gleich einer ewigen Totenklage branden die Wogen des Meeres an die Küste des Hafens. Hier fand der berühmte Francis Drake in den Fluten des Ozeans die letzte Ruhe. Die Felsen von Puerto Bello liefern seit 10 Jahren das Material für die mächtigen Wogenbrecher

auf der atlantischen Seite des Kanals, der jetzt seiner Vollendung entgegengeht.

Puerto Bello liegt östlich von Colon, und Kolumbus nahm diesen Kurs in der Hoffnung, das große Geheimnis der Straße zu enträtseln. Fast zwei Jahre vorher war bereits Rodrigo de Bastidas als erster Europäer am Isthmus gelandet. Er hatte von ausgedehnten Wasserflächen gehört, die sich in der Nähe befinden sollten. Auch hatten ihm die Eingeborenen berichtet, daß dort Boote durchgefahren seien. Die alten Rassen hielten fest an der Tradition, daß es hier eine Durchfahrt gäbe, und in einigen Teilen des südlichen Mexikos sind die Eingeborenen noch heute davon überzeugt, daß ein geheimnisvoller Wasserweg existiert.

Sicherlich hätten die ersten Forscher jene Durchfahrt damals entdeckt, wenn eine solche vorhanden gewesen wäre.

Drei Jahre nach Kolumbus war La Cosa hier, und Amerigo Vespucci, nach dem die Neue Welt benannt wurde, fuhr längs der Küste des Golfes von Darien und drang wirklich 320 Kilometer in den Lauf des Utrato-Flusses ein. Es wurde beiden zwar die Belohnung zuteil, Gold zu finden, doch sie kehrten enttäuscht zurück. Unter dem berühmten Franzisko Pizarro wuchs Puerto Bello mächtig empor, heute aber ist es ein trauriger, gottverlassener Ort.

Vasco Nunez de Balboa, der mit Bastidas nach Spanisch-Westindien gezogen war, trat dann auf den Plan. Er war ein Farmer, nicht gerade sehr erfolgreich in seinem Berufe, ein ziemlicher Taugenichts, der einst heimlich in einer Sonne entfliehen mußte. Er gründete an der Mündung des Darienflusses die Stadt Santa Maria del

Antigua. Balboa war ehrgeizig und entschlossen, dabei streit- und herrschsüchtig. Als man sich ihm in den Weg stellte, bemächtigte er sich seiner Gegner und setzte sie gefangen. Später heiratete er eine eingeborene Prinzessin und verbündete sich mit den Häuptlingen, wodurch er sehr mächtig wurde.

König Ferdinand erhielt in Spanien Kunde von dem Übermut Balboas, und nun begann für ihn, den man als einen gefährlichen Umstürzler brandmarkte, eine böse Zeit. Weil Balboa erkannte, daß das neuentdeckte Land eine unererschöpfliche Schatzkammer für Spanien werden könnte, beschloß er, eine glänzende That zu vollbringen, wodurch er sich beim König in Gunst zu setzen hoffte. Er und seine Getreuen hatten von den großen Wassern im Westen gehört, die zu einem Goldlande führen sollten. Mit einer kleinen Streitmacht durchquerte er den Dschungel, der damals genau so rauh, gebirgig und unwegsam war wie heute. Am 25. September 1513 stand er mit seinen Leuten auf der Höhe von Darien. Sie waren die ersten Europäer, die den Stillen Ozean erblickten.

Vier Tage später hatte Balboa die Meeresküste erreicht und ging unter Segel. Es war St. Michaelstag, und so nannte er die Bucht St. Michaelsbai. Welche Gedanken mögen damals auf ihn eingestürmt sein! Vielleicht war es genau solch ein böser Tag, wie jener, an dem ich an der historischen Küste entlang wanderte. Grau und drohend hingen schwere Wolkenmassen vom Himmel hernieder und wilde Winde durchbrausten das Land. Wütend schlugen die Wogen gegen das Ufer, welches von einem dichten Wald umsäumt ist. Vor Balboas Augen lagen die Perleninseln in undurchdringliche Nebelschleier gehüllt. Als er nach Puerto Bello zurückkehrte, war er mit

Gold und Perlen förmlich beladen, die er nach Spanien sandte. Zum Lohne verzieh ihm der König alle seine Missetaten und ernannte ihn zum Gouverneur der neu-entdeckten Länder.

Aber der König starb, und ein anderer Gouverneur wurde ernannt, Pedrarias Devila. Er haßte Balboa aus tiefster Seele. Dieser hatte trotz aller Bemühungen die Durchfahrt zwischen den beiden Ozeanen nicht zu finden vermocht und zog jetzt aus, um die neuen Meere zu befahren. Im Jahre 1516 ließ er vier Briggschoner und Material für zwei weitere Schiffe über den Isthmus schaffen. Seine Phantasie beschäftigte sich unausgesetzt mit den immensen Goldlagern, die in Peru zu finden sein sollten. Es zog ihn übermächtig dorthin.

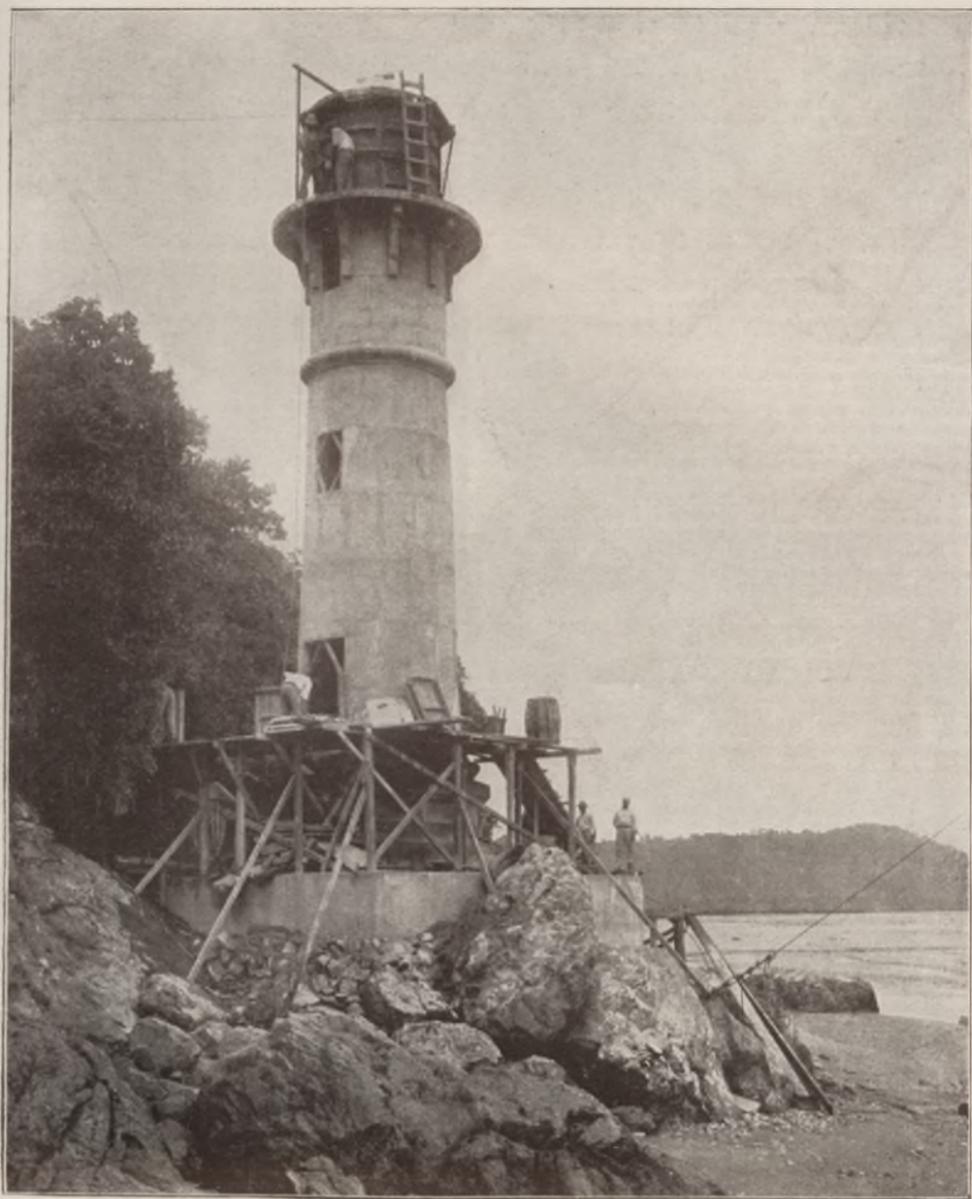
Pedrarias Devila beschuldigte ihn jedoch, daß er sich vom spanischen König unabhängig machen wolle und ließ ihn von Pizarro gefangennehmen und hinrichten. Dies war das Ende Balboas, des ersten Europäers, dessen Augen den Stillen Ozean erschaut hatten. Sein Name wird für alle Zeiten mit der Geschichte des Isthmus verbunden bleiben.

Dann gründete man das alte Panama, das 150 Jahre später von dem welschen Flibustier Henry Morgan geplündert wurde. Von den Perleninseln brachte man nußgroße Perlen heim, doch den verborgenen Fluß, der beide Ozeane verbinden sollte, hatten alle vergeblich gesucht. Dennoch glaubte man fest an seine Existenz, und eine Expedition um die andere durchforschte das Küstengebiet, fuhr flußaufwärts, erstieg Berge, bat und quälte die Eingeborenen, das vermeintliche Geheimniß zu verraten. Der Häuptling Nicarao (Nikaragua) machte ihnen Hoffnungen, die sich jedoch später als trügerisch erwiesen.

Aber wieder und wieder suchte man nach der Durchfahrt, und die Namen aller derer, die auszogen, sind im ewigen Strome der Zeit für immer versunken und vergessen.

Schließlich machte sich Frankreich auf die Suche. Jacques Cartier drang auf die Berichte der Eingeborenen hin bis nach Labrador vor. Dies war der Anfang der französischen Kolonisation im westlichen Erdteil. Andere zogen südlich bis zur Magelhaensstraße. Hier wurde auch eine Durchfahrt gefunden, aber es war nicht die ersehnte. Irgendwo im Herzen Amerikas, irgendwo in der Nähe der Regionen des Isthmus muß es bestimmt einen Wasserweg geben: das war der felsenfeste Glaube, der alle Gemüter beseelte, und die Seefahrer, vom Entdeckungsfieber ergriffen, jagten diesem Phantom nach und schlugen ihr Leben in die Schanze. Hernando Cortez, der Eroberer Perus, schickte fünf Schiffe aus und ließ systematisch die Ufer Panamas absuchen. Die Expeditionen rivalisierten untereinander, jede von ihnen wollte die Palme des Sieges erringen. In ihrem Furor schreckten sie selbst nicht vor Betrug, Kampf und Mord zurück. 25 Jahre lang setzte man mit hartnäckiger Energie, trotz aller Mißerfolge, die Nachforschungen fort, im festen Vertrauen, daß ein Weg existiere. Aber sie alle wurden bitter enttäuscht, und die Verzweiflung lähmte schließlich doch ihre Kräfte und brach ihnen das Herz.

Cortez selbst, des nutzlosen Suchens müde, war der erste, der an die Möglichkeit eines künstlichen Kanals dachte. Unzählige Pläne für den Bau einer solchen Wasserstraße am Isthmus sind im Laufe der letzten vier Jahrhunderte aufgetaucht. Ein ehemaliger Anhänger Balboas, Alvaro de Saavedra Ceron, Cortez' Vetter, schlug im



Leuchtturm am Eingang des Panama-Kanals.

Jahre 1529 vier Routen vor, die von Panama, Nikaragua, Tehuantepec und Darien. Die Debatten unserer Zeit, welche der beiden Routen, Panama oder Nikaragua, vorzuziehen sei, sind nur Wiederholungen der heftigen Streitigkeiten, die bereits die Gemüther erhitzten, als Ceron seine Pläne entworfen hatte.

Karl V. von Spanien drängte seine Vertreter in Hispaniola zur Beschleunigung des Werkes. Der spanische Geschichtschreiber Gomora berichtet im Jahre 1551: „Zwar erheben sich hier Gebirge, doch wozu gibt es Arbeiter? Faßt einen Entschluß, und ihr werdet das Werk zwingen, denn wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Das Land, zu dem der neue Weg führen soll, wird uns seine Quellen erschließen und die erforderlichen Mittel liefern. Einem Könige von Spanien, den der indische Handel lockt, muß leicht gelingen, was im Bereiche der Möglichkeit liegt.“ Obgleich Philipp II. Ingenieure aussandte, um mit dem Kanalbau zu beginnen, brachte dieser Versuch doch keinerlei Erfolg.

Zu jener Zeit begann der Wettstreit zwischen England und Spanien um die Vorherrschaft zur See. Ein Schreckgespenst ängstigte die Spanier, denn sie fürchteten, daß ein von ihnen erbauter Kanal den Engländern in die Hände fallen könnte. So beschloßen sie, der Vorsehung, welche die beiden Weltmeere getrennt hatte, nicht entgegenzuwirken. Ja, man ging sogar noch weiter: Jeden sollte die Todesstrafe treffen, der fürder einen Versuch machen würde, einen Kanal zu bauen.

Dann brachen die Kämpfe zur See aus, und viele spanische Schiffe wurden von Drake geplündert. Spaniens Macht war bedroht, es konnte nicht an den Kanalbau denken, und während eines Jahrhunderts ruhten die Pläne

gänzlich. Und doch nahm man später die Idee wieder auf. England besaß Jamaika, und Spanien dachte daran, seinen Besitz durch einen Kanal zwischen dem Stillen und Atlantischen Ozean zu vergrößern. Man entschied sich für die Nikaraguaroute, aber auch diesmal blieb alles nur bei der guten Absicht. Im Bereiche der Westindischen Inseln kam es ununterbrochen zu Seegefechten und Kämpfen zwischen den rivalisierenden Nationen. Freibeuter und Seeräuber beunruhigten die Meere. Spanische Städte wurden zerstört und der Handel brachgelegt. Es war die Zeit der Seepiraten unter Henry Morgans Führung. Noch heute erzählt man mit Schaudern die ungeheuerlichsten Geschichten über sein tolles Treiben am Isthmus, von seinen Angriffen auf spanische Maultierkarawanen, die mit dem Golde Perus ihren Weg durch das hügelige Dschungelland zwischen Panama und Puerto Bello nahmen. Morgan dachte noch nicht an einen Kanal, doch Lionel Wafer, einer seiner Getreuen, berichtete in die Heimat, daß der Isthmus von Tälern durchzogen sei, durch die man ohne Schwierigkeiten einen künstlichen Fluß legen könne.

Der Name des Schotten William Paterson, des Gründers der Bank von England, hat in der Welt einen guten Klang. Aber Paterson war mehr als Bankier, er war ein weitschauender Mann, der für die damalige Zeit ganz bedeutende Kenntnisse hatte. Er wußte von den Reichtümern Afrikas und Indiens und trug sich mit großen Plänen. Seine Unternehmungen waren großzügig, ja oft äußerst gewagt.

Heute verliert man kein Wort über die Gründung neuer Handelsgesellschaften, doch im 16. Jahrhundert war dies ein gefährliches Experiment. Trotzdem gründete

Baterson "The Company of Scotland trading to Africa and the Indies". Aller Augen wandten sich dem Isthmus zu. Kolonisten segelten von Leith ab, landeten in der Bucht von Kaledonien und gründeten New Edinburgh und New St. Andrews. Diese Kolonie, von Anfang an schlecht fundiert, wurde von Unglücksfällen heimgesucht und nahm ein unrühmliches Ende.

Da die Spanier nicht länger das Eindringen fremder Kolonisten aufhalten konnten, wurden die Engländer ermuntert, sich am Isthmus festzusetzen. Aber alle ihre Bemühungen scheiterten an der Ungunst des Klimas. An diese traurigen Tage erinnern heute nur noch die Namen Caledonia Bay und Puerto Escoces.

Trotz spanischer und englischer Mißerfolge zog der Isthmus Seefahrer, Kaufleute und Abenteurer mit unerminderter Kraft und magischer Gewalt an. Sie alle hofften, doch endlich auf einem künstlichen Wasserwege das Wunderland im Westen Amerikas zu erreichen.

Nach den mannigfachen Fehlschlägen machte Frankreich einen neuen Versuch. Die Franzosen prüften, nachdem Spaniens und Großbritanniens Versuche gescheitert waren, alle Möglichkeiten und hielten schließlich die Nikaraguaroute für geeignet. Doch ihre Pläne sollten nicht zur Ausführung kommen. Nelson verjagte sie aus dem Lande, ergriff im Jahre 1780 von dem Seengebiet in Nikaragua Besitz und bereitete so die Absichten Frankreichs.

Alle Welt hielt einen Kanalbau am Isthmus für ein leichtes Unternehmen, und doch legte niemand ernstlich Hand ans Werk. Wollte man auf einer Landkarte am Isthmus sämtliche Kanalprojekte einzeichnen, die je in Erwägung gezogen wurden, so würde ein wahres Liniengewirr entstehen. Alexander von Humboldt, der Anfang

des 19. Jahrhunderts große Expeditionen nach dem Isthmus unternahm, hat allein neun verschiedene Wege vorgeschlagen.

Damals gehörte der Isthmus zur spanischen Kolonie Kolumbien. Im Jahre 1814 wandte Spanien plötzlich wieder sein ganzes Interesse der Kanalsfrage zu und beschloß, unter allen Umständen die Arbeiten in Angriff zu nehmen. Aber gerade in diese Zeit fielen die Unabhängigkeitserklärungen einiger spanischer Kolonien. Sie gründeten die Colombian Federation. Diese umfaßte die heutige Republik Venezuela; Quito, die heutige Republik Ecuador und New Granada, die heutige Republik Kolumbien. Im Verein mit diesen abtrünnigen Staaten, die dem Mutterlande so viele Unruhen bereitet hatten, wandte sich Spanien, das noch immer von einem Kanal träumte, an die Vereinigten Staaten, die eben erst ihre Unabhängigkeit durchgesetzt hatten, und bat um Unterstützung bei dem geplanten Kanalbau. Man trat allmählich in Unterhandlungen ein. Im Jahre 1825 wurde ein Kongreß der Staaten Zentralamerikas einberufen, der sich für einen Kanal via Nikaragua entschied. Ein gewisser Benister erhielt die Baukonzession, die er an eine amerikanische Gesellschaft verkaufte. Diese hatte schon das nötige Betriebskapital zusammengebracht, geriet aber plötzlich in finanzielle Schwierigkeiten und fallierte.

Man hatte allgemein die Überzeugung, daß bei einem Kanalbau viel Geld zu verdienen sei. Fremde Abenteurer kamen in Scharen. Eine Konzession um die andere wurde erteilt, Gesellschaften schossen wie Pilze aus der Erde und lösten sich ebenso rasch wieder auf. Häufige Versuche wurden unternommen, und dennoch kam man nicht weiter. Lange ehe die Goldfelder in Kalifornien entdeckt wurden,

waren die Vereinigten Staaten von der Wichtigkeit eines Kanals überzeugt, wengleich ihnen noch die Begeisterung für das Werk fehlte. Man redete zwar, aber man handelte nicht.

So wandten sich die Republiken Zentralamerikas nach Europa und baten um Finanzierung des Projekts. Nur vorsichtig und zurückhaltend gaben englische Ingenieure ihre Ratschläge. Die Franzosen waren wagemutiger. In ihrem Besitze war eine der früheren Konzessionen, und Louis Napoleon Bonaparte erhielt 1846, während er sich in Gefangenschaft befand, von der Regierung Nikaraguas eine endgültige Konzession für den „Canale Napoléon de Nicaragua“. Louis Napoleon war für den Plan begeistert. „Lassen Sie mich nach Nikaragua,“ sagte er, „und nie wieder werde ich Frankreich beunruhigen.“ Doch man hielt ihn bekanntlich zurück.

Allmählich begann die ganze Welt an die Möglichkeit der Durchschneidung des Isthmus zu glauben, und jede Nation fürchtete, daß ihr Ansehen leiden könne, wenn eine andere in den Besitz des Kanals käme. Die eifrigen Unterhandlungen zwischen den Vereinigten Staaten und Frankreich veranlaßten England, seine Position in Zentralamerika zu festigen. Die Engländer hatten in Honduras und Nikaragua Kolonien, die durch Verträge zwischen Spanien und Großbritannien ausdrücklich anerkannt wurden. Die Moskitoindianer in Nikaragua beugten sich der englischen Oberhoheit, und ein Engländer, namens Oldman, soll sogar ihr König gewesen sein. Damals waren in jenen ungesunden Gegenden die Grenzen noch nicht endgültig festgelegt. Die Diplomaten waren nicht immer wachsam; niemand dachte an irgendwelche Unruhen. Zweifellos hatten die Engländer Ansprüche in

Zentralamerika, denn sie besaßen Honduras, und das Moskitoland war von der britischen Insel Jamaika abhängig.

So kam man nach und nach zu der Ansicht, daß ohne Englands Zustimmung ein Kanal durch Nikaragua nicht gebaut werden könne. Die Vereinigten Staaten waren jahrelang unentschlossen, da sie durch die mexikanische Frage stark in Anspruch genommen und obendrein durch die kalifornischen Goldfunde in Atem gehalten wurden. Jetzt aber erwachten sie aus ihrer Gleichgültigkeit und fürchteten, daß sie zu kurz kommen würden, wenn sie nicht energische Schritte unternähmen. Sie schlossen mit New Granada (Kolumbien) einen Vertrag, der ihnen das ausschließliche Recht des Transitverkehrs am Isthmus garantierte, unter der Bedingung, daß die Verkehrswege als neutrales Gebiet betrachtet würden und die Souveränität des irthmischen Landes bestehen bleibe. Es begann der alte Wettstreit um die Nikaragua- und Panamaroute. Man beabsichtigte, die Passagiere theils zu Lande im Wagen, theils zu Schiff über die Nikaraguaseen so rasch wie möglich vom Atlantischen Ozean an die pazifische Küste zu befördern. Diese Landverbindung wurde jedoch durch die im Jahre 1855 mit großen Opfern und unter Verlust vieler Menschenleben gebaute 80 Kilometer lange Eisenbahnlinie zwischen Colon und Panama lahmgelegt.

Die Vereinigten Staaten waren noch immer um Englands Stellung zu der brennenden Frage besorgt. Sie traten in neue Verhandlungen mit Nikaragua ein und versprachen ihnen die Anerkennung ihrer Unabhängigkeit gegen das ausschließliche Recht auf einen Durchgangsweg am Isthmus, — gleichgültig ob Eisenbahn oder Kanal. Damit ignorierten sie alle britischen Ansprüche und ge-

rieten in argen Konflikt mit England. Schließlich mußten sie einsehen, daß sie übereilt gehandelt hatten. Sie zogen sich eine Zeitlang zurück, versuchten jedoch im stillen, England am Kanalbau zu hindern.

Damals hatte die Nikaraguaroute die größten Aussichten. Ein amerikanischer Abgesandter verhandelte von neuem mit Nikaragua wegen eines „Kanals mit gleichen Rechten für alle Nationen und keinerlei besonderen Einschränkungen“. Wenn Amerika den Kanal nicht in eigene Regie übernehmen könne, wollte es auch keiner anderen Nation den Vorrang lassen. „Gleiches Recht für alle“ war die Devise!!

Da Amerika jetzt vertragsmäßige Rechte in Panama hatte, in die sich England nicht einmischen konnte, bestand letzteres auf seinen Forderungen in Nikaragua, welche älter waren als die Amerikas. Dieses, nie verlegen, bot Britannien dadurch Schach, daß es Nikaragua veranlaßte, ihm seine Küsten abzutreten. England antwortete darauf mit Kriegsschiffen und besetzte die Tigerinsel. Als man die Engländer aufforderte, die Insel zu räumen, weigerten sie sich. Eine Zeitlang war der politische Horizont stark bewölkt, doch wurde die Angelegenheit von den Vereinigten Staaten friedlich beigelegt. Sie erkannten formell die britische Suprematie an der Moskitoküste an, und England willigte seinerseits ein, gegen den Bau eines neutralen Kanals keine Einwendungen zu erheben.

Nun wurde der Clayton-Bulwer-Vertrag offiziell abgeschlossen, der trotz seiner Deutlichkeit später zu Unstimmigkeiten führte. Man hatte folgendes vereinbart:

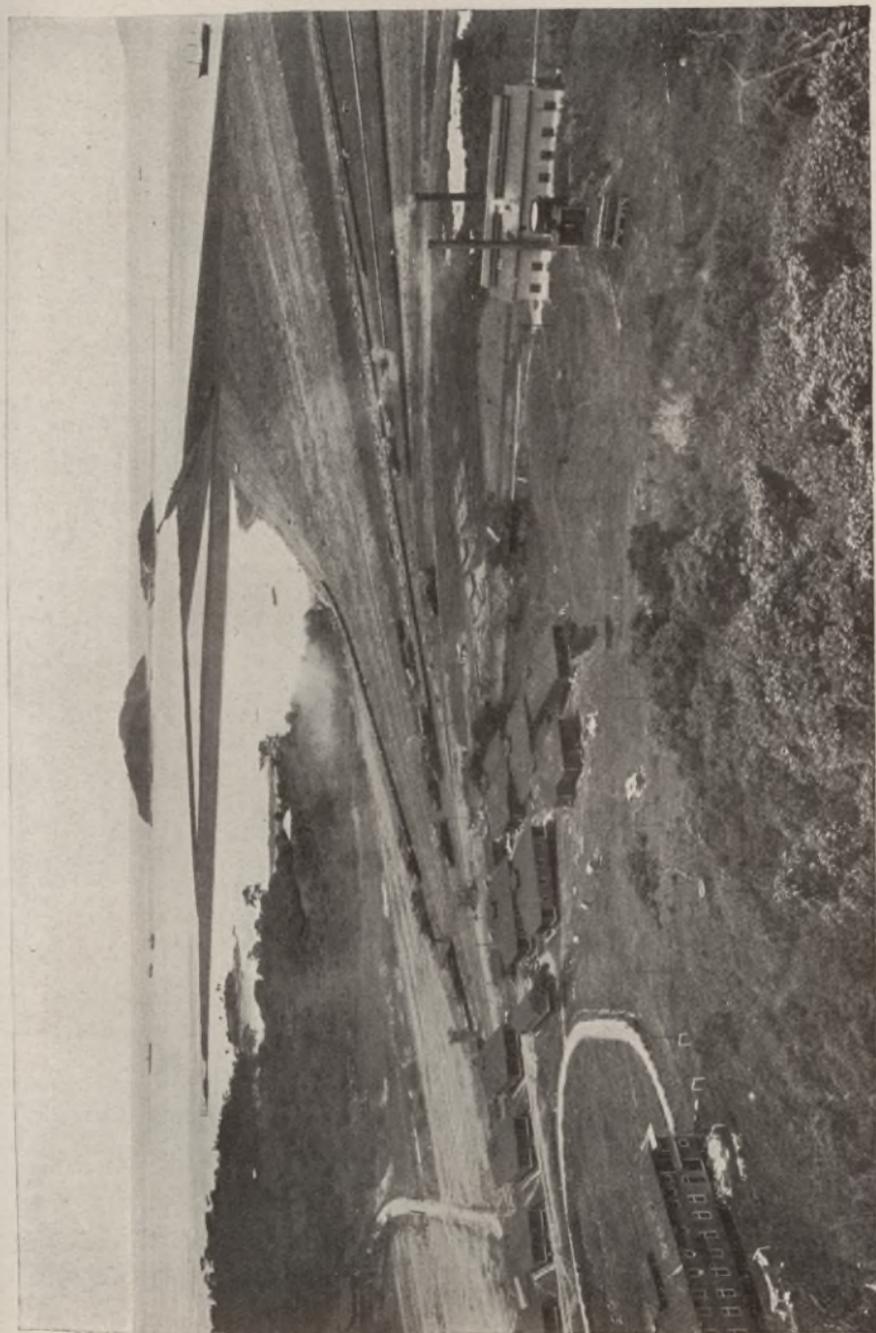
1. Keines der beiden Länder sollte den Nikaragua Kanal ausschließlich beherrschen oder dort Befestigungen anlegen.

2. Keines der beiden Länder sollte in Zentralamerika Festungswerke bauen, Kolonien gründen, eine Herrschaft oder ein Protektorat ausüben.
3. Beide Länder sollten die Sicherheit und Neutralität des Kanals schützen und die anderen Nationen veranlassen, ein gleiches zu tun.

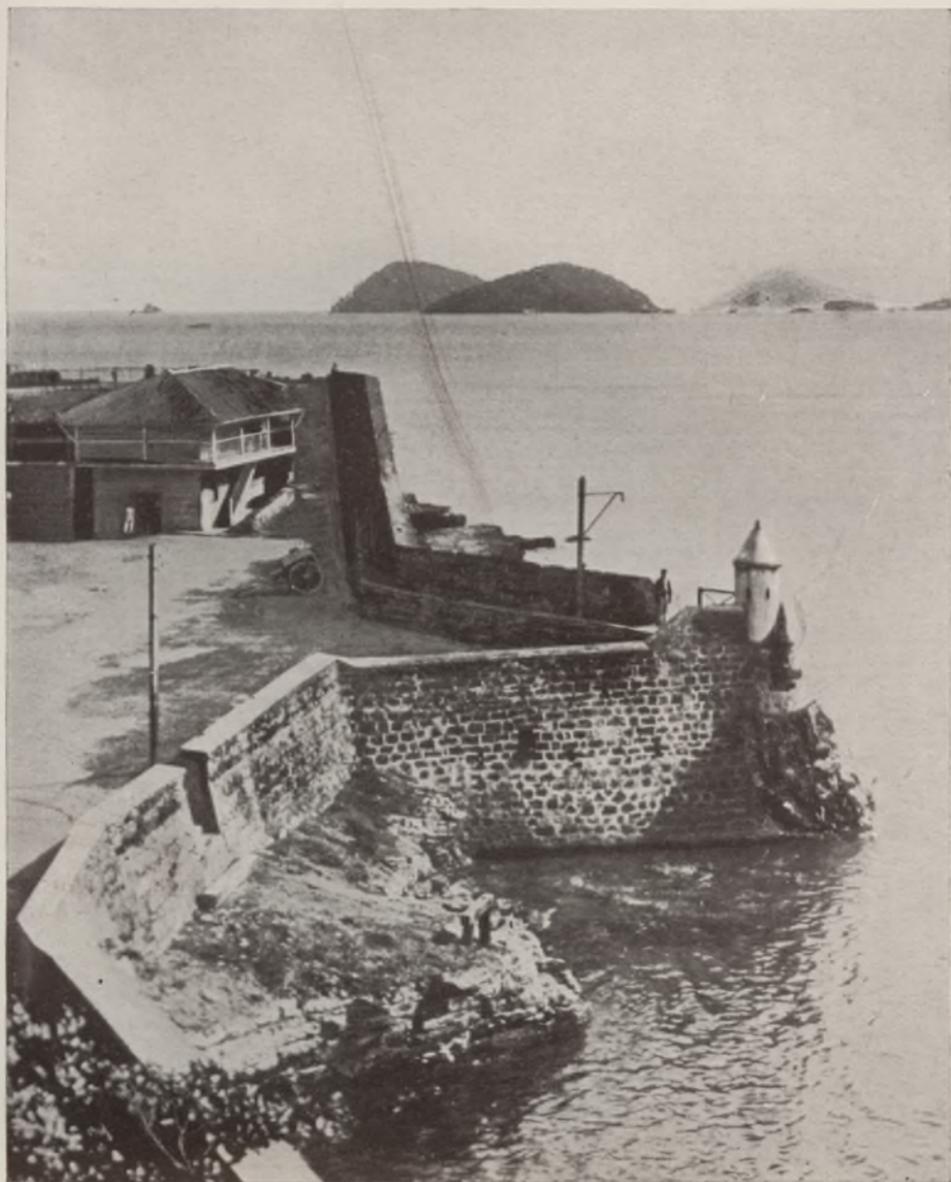
Damit war ein endgültiger Status geschaffen.

Aber Amerika war dennoch nicht zufriedengestellt und zeigte sich mißvergnügt. Da man seine Unzufriedenheit unbeachtet ließ, versuchte es zu intrigieren. Es bemühte sich, England aus der Moskitoküste zu verdrängen, jedoch ohne Erfolg. Darauf drohten die Vereinigten Staaten, den Vertrag aufzuheben, und neue Verhandlungen fanden zwischen beiden Nationen statt. England, das ernsten Streitigkeiten aus dem Wege gehen wollte, verzichtete auf sein Protektorat über die Moskitoküste und gab das Land selbst an Nikaragua zurück. Es erkannte die Unabhängigkeit der Republik an, behielt sich jedoch vor, sofort zu intervenieren, wenn irgendeine Änderung dieser Verhältnisse herbeigeführt werde. Das erregte wiederum den Zorn der Vereinigten Staaten. Sie waren der Meinung, daß England nur scheinbar nachgegeben habe.

Alles dies machte die europäische Diplomatie nervös. Felix Belly, der Vertreter der französischen Interessen in Nikaragua, hielt es für das beste, das Land unter den Schutz der europäischen Mächte zu stellen und französische Schiffe auf den Seen Nikaraguas zu stationieren, da Frankreich keine territorialen Wünsche hege. Auch darüber war Amerika entrüstet. Mr. Cañ, der Staatssekretär der Vereinigten Staaten, schrieb an Mr. Mason, den amerikanischen Gesandten in Paris:



Die Einmündung des Panama-Kanals in den Stillen Ozean.



Alte spanische Festung bei Panama,
im Hintergrunde die dem Kanaleingang vorgelagerten Inseln.

„Wir wünschen, daß die Routen am Isthmus dem Handel und Verkehr der ganzen Welt frei und offen stehen, und wünschen weiter, daß die Staaten dieser Distrikte gut regiert werden, damit sie sich, aller Einflüsse fremder Mächte bar, zur Blüte entfalten können.“

Das war recht und billig; sobald aber Amerika an die Einhaltung der von ihm selbst aufgestellten Forderung durch irgendeine fremde Macht erinnert wurde, fand in Washington jedesmal ein Wutausbruch statt.

Endlich stimmten alle Nationen darin ein, die Unabhängigkeit Zentralamerikas anzuerkennen und sich nicht ferner einzumischen. Kurz darauf, im Jahre 1861, erhielt die "Central America Transit Company", die von New York aus finanziert wurde, ein Monopol für den San Juanfluß und den Nikaraguasee. Sie konnte sich jedoch nicht halten und verkaufte schließlich ihre Konzession an eine italienische Gesellschaft. Diese nutzte ihre Rechte nicht aus und übertrug die Konzession nach 20 Jahren der "American Maritime Canal Company".

Inzwischen hatten die Vereinigten Staaten ein Auge auf den Isthmus von Tehuantepec geworfen, jene Landenge im Winkel Mexikos. Im Jahre 1840 gelang es Amerika nach vielen Verhandlungen, das ausschließliche Recht zu einem Kanalbau in dieser Gegend zu erhalten. Wie schon früher, so ließ es auch diesmal wieder die günstige Gelegenheit ungenützt, und alles blieb beim alten.

In den letzten Jahrzehnten bauten die Engländer verschiedene Eisenbahnen in Mexiko. Von besonderem Interesse ist eine Linie, die von Sir Weetman Pearson,

dem jetzigen Lord Cowdray, ausgeführt wurde. Sie ermöglicht eine direkte Verbindung des Atlantischen und Stillen Ozeans und vermittelt den Anschluß zur Schifffahrt. Zweifellos wird dieser Schienenweg eine Konkurrenzroute des Panamakanals werden. Außerdem ließen auch die verschiedensten Gesellschaften ganz Zentralamerika nach geeignetem Terrain für künstliche Wasserstraßen durchforschen. Die Briten faßten eine Kaledonienbai- oder Utratoflusroute ins Auge, und bald erzählte man sich, daß es gelungen wäre, mit Benutzung des Utrato Boote von Ozean zu Ozean zu befördern. Amerika verhielt sich noch immer passiv. Zwar protestierte es, wenn eine ausländische Gesellschaft eine neue Konzession erhalten hatte, und beteuerte wieder und wieder, endlich selbst etwas in dieser Angelegenheit unternehmen zu wollen. Schließlich verstand es sich dazu, im Panamagebiet Erhebungen anzustellen, aber diese ergaben kein günstiges Resultat. Es hieß, daß nicht nur Schleusen, sondern auch über 11 Kilometer lange Tunnelbauten nötig wären. Als jedoch im Jahre 1869 die Vollendung des Suezkanals überall in der Welt eine gewaltige Begeisterung auslöste, schien der französische Erfolg auch Amerikas Ehrgeiz zu wecken. Es schloß mit Kolumbien, zu dem damals Panama gehörte, einen Vertrag wegen „eines unter amerikanischer Kontrolle stehenden Kanals“. Aber auch diesmal wurde nichts daraus.

Immer wieder wandte sich die allgemeine Aufmerksamkeit der Nikaraguaroute zu. Bekanntlich war in dem Clayton-Bulwer-Vertrag ein Kanalbau vorgesehen. Da man aber nicht an die Ausführung schritt, so glaubten die Amerikaner, einen Vorwand gefunden zu haben, den Vertrag aufzuheben. Sie gingen schließlich noch weiter und

stellten die Forderung, daß keine europäische Nation das Werk ausführen dürfe. Aber im Jahre 1869 kamen die Vereinigten Staaten, wie schon früher erwähnt, zu der Ansicht, daß sie nicht länger die Projekte anderer Nationen verhindern könnten, ohne selbst etwas zu tun. Nun ging man energisch an die Arbeit, stellte ausgedehnte Vermessungen an und rang sich zu der Überzeugung durch, daß die Nikaraguaroute die beste sei. Aber der einmal geschlossene Clayton-Bulwer-Vertrag schien ein unüberwindliches Hindernis und machte alle guten Vorsätze zuschanden.

Die Republik Kolumbien bot alles auf, damit der Kanal durch den Isthmus von Panama gelegt würde, denn sie hoffte auf großen Gewinn. Unternehmer und Gesellschaften wurden von ihr bestürmt und umworben und zum Bau des Kanals aufgefordert. Da es den Vereinigten Staaten mit ihren Projekten nicht ernst schien, wandte man sich an Frankreich. Durch Vermittlung des Leutnants Armand Reclus entstand die "Société Civile Internationale du Canal Interocéanique", die sich für einen Kanal in Meereshöhe mit einem 6,4 bis 8 Kilometer langen Tunnel entschied. Ein internationaler Ingenieurkongreß trat unter Vorsitz des Grafen Ferdinand de Lesseps in Paris zusammen und diskutierte das Kanalprojekt für Zentralamerika. Die Vereinigten Staaten und England stimmten für die Nikaraguaroute, aber dennoch entschied man sich für Panama. Die Société Civile verkaufte ihre Rechte an Leutnant Wyse, einen entschlossenen Amerikaner, der sich bereits für jenen Weg aussprach, den der Kanal heute nimmt. Wyse überließ seine Konzession der durch Lesseps vertretenen "Universal Interocéanic Canal Company". Die Vereinigten Staaten gerieten darüber in Harnisch, denn es hatte nun wirklich den Anschein, als wenn die Franzosen ans Werk

gingen. Man berief sich in Amerika auf die heiligen Rechte der Monroe Doctrine und beeilte sich, selbst eine Gesellschaft zu gründen. Unter Umgehung des Clayton-Bulwer-Vertrags wurden Delegierte nach Nikaragua entsandt, die dann auch unter der Bedingung, daß mit den Kanalarbeiten innerhalb zweier Jahre, vom 22. Mai 1880 ab gerechnet, begonnen werden müsse, eine Konzession erhielten. Der Bau kam nie zustande. Lesseps ging, von den begeisterten Wünschen seiner Landsleute begleitet, nach Panama. Der berühmte Ingenieur verkündete, alle Pläne seien fertig. Der Kanal würde mit einem Kostenaufwand von 500 Millionen Mark gebaut, und Europa solle die Garantie für die Neutralität der Zone übernehmen. Die Regierung der Vereinigten Staaten war in heller Wut, und Präsident Hayes sandte dem Senat schleunigst eine Botschaft, daß der Kanal einzig und allein der Aufsicht Amerikas unterstehen dürfe. Alle europäischen Mächte seien auszuschalten. Konzessionen und Verträge mit Ausländern müßten für ungültig erklärt werden, wenn die Souveränität der Vereinigten Staaten gefährdet sei. Es stünde den Franzosen frei, den Panamakanal mit französischem Gelde zu erbauen, doch Amerika werde sich alle Rechte vorbehalten. Obgleich die Amerikaner es laut in die Welt schrien, daß man alle Verträge, die ihrem Ehrgeiz im Wege stünden, einfach vernichten werde, so mutet es doch komisch an, daß sie selbst die Entrüsteten spielten, als Lesseps die Regierung von Kolumbien zu überreden suchte, ihren alten Vertrag mit den Vereinigten Staaten aus dem Jahre 1846, der diesen ein Anrecht auf einen Handels- und Verkehrsweg gab, zu ignorieren. Amerika bedrohte Kolumbien, und die Vereinigten Staaten beschuldigten Lesseps der Bestechung, um die öffentliche Meinung

gegen ihn aufzustacheln. Lessepß indessen kehrte überglücklich nach Paris zurück, um dort das nötige Kapital aufzubringen und betrachtete Amerikas Einwand lediglich als einen Akt der Eifersucht auf Frankreich. Weitaus die meisten Amerikaner forderten, die Franzosen von Panama fernzuhalten, während andere sich für einen Nikaraguaanal kräftig einsetzten. Auch riet man, eine Eisenbahn-Schiffsrouten über Tehuantepec zu legen, die selbst die größten Dampfer vom Atlantischen zum Stillen Ozean befördern könnte. Mexiko sei gesünder als Panama und dem Zentrum des Welthandels näher, so daß man also Zeit sparen würde. Amerika wollte Lessepß um jeden Preis aus dem Sattel heben, kam aber auch diesmal über leere Redensarten nicht hinaus.

Wenn es gelänge, den Clayton-Bulwer-Vertrag umzustößeln, glaubte man zum Ziele zu gelangen. England verhielt sich still. Die Vereinigten Staaten versuchten auf diplomatischem Wege einen Druck auszuüben. Mr. Blaine, Staatssekretär unter Präsident Garfield, sandte eine Note an alle europäischen Mächte, worin er ihnen mitteilte, daß eine europäische Garantie der Neutralität für einen amerikanischen Kanal gegenstandslos sei, da die Vereinigten Staaten bereits positive und bindende Garantien für die Neutralität der Route gegeben hätten. Außerdem, fügte er hinzu, sei eine europäische Garantie für Amerika beleidigend. Er ließ keinen Zweifel darüber, daß eine Kriegsgefahr bestehe, wenn Europa in Amerikas Rechte eingreife.

Das war eine deutliche Drohung, aber Mr. Blaine hatte nicht mit Großbritannien gerechnet, daß sich darauf beschränkte, der Welt seine Rechte in Nicaragua in Erinnerung zu bringen. England hatte bekanntlich Nikara-

qua freie Hand gelassen, unter der Bedingung, daß anderen Ländern keine Sonderrechte eingeräumt würden und daß den Moskitoindianern eine Entschädigung gezahlt werde. Das war aber nicht geschehen, denn Nikaragua rechnete auf Amerika's Hilfe, die jedoch ausblieb.

Die Entscheidung über den Streit zwischen England und Nikaragua wurde damals dem Kaiser von Oesterreich als Schiedsrichter unterbreitet, der sich gegen Nikaragua erklärte. England erneuerte im Verein mit Nikaragua seine Ansprüche auf den vielumstrittenen Nikaraguakanal, über den ihm die Kontrolle innerhalb seines Küstengebiets am Karibischen Meer zustände. Amerika gab seine Zustimmung, denn es erkannte, daß Mr. Blaine eine große Verwicklung der Dinge herbeigeführt hatte, wengleich man im eigenen Lande seine guten Absichten nicht in Zweifel zog. Kaum war der Clayton-Bulwer-Vertrag vor aller Welt wiederhergestellt, als Mr. Blaine von neuem versuchte, ihn umzustößen. Das war nicht geeignet, eine Annäherung an England zu erreichen. Er setzte in einem Schreiben an die britische Regierung auseinander, daß es unfair sei, wenn britische Kriegsschiffe die Kontrolle über einen Kanal ausüben wollten, den Amerika zu bauen beabsichtige. Er wünschte, daß Amerika von dem Vertrage befreit werde, Großbritannien hingegen auch weiterhin an ihn gebunden sei. Außerdem forderte er, daß der Isthmus von Nikaragua und Panama unter das alleinige Protektorat der Vereinigten Staaten gestellt werde, wogegen er die absolute Neutralität des Kanals versprach. Auf ein abermaliges Schreiben erhielt Mr. Blaine von dem englischen Minister für auswärtige Angelegenheiten in London, Lord Granville, die Antwort, daß derartige Argumente mit dem Völkerrecht nicht zu vereinbaren seien.

Die Debatte wurde noch lange fortgesetzt, doch das Resultat war für Amerika das denkbar ungünstigste.

Mit großer Begeisterung war das Lessepssche Projekt inzwischen gefördert worden. Statt der beanspruchten Summe von 240 Millionen Mark waren von größtenteils französischen Kapitalisten über 500 Millionen Mark aufgebracht worden, und fast schien es, als sollte der Traum von Jahrhunderten endlich der Verwirklichung entgegengeführt werden.

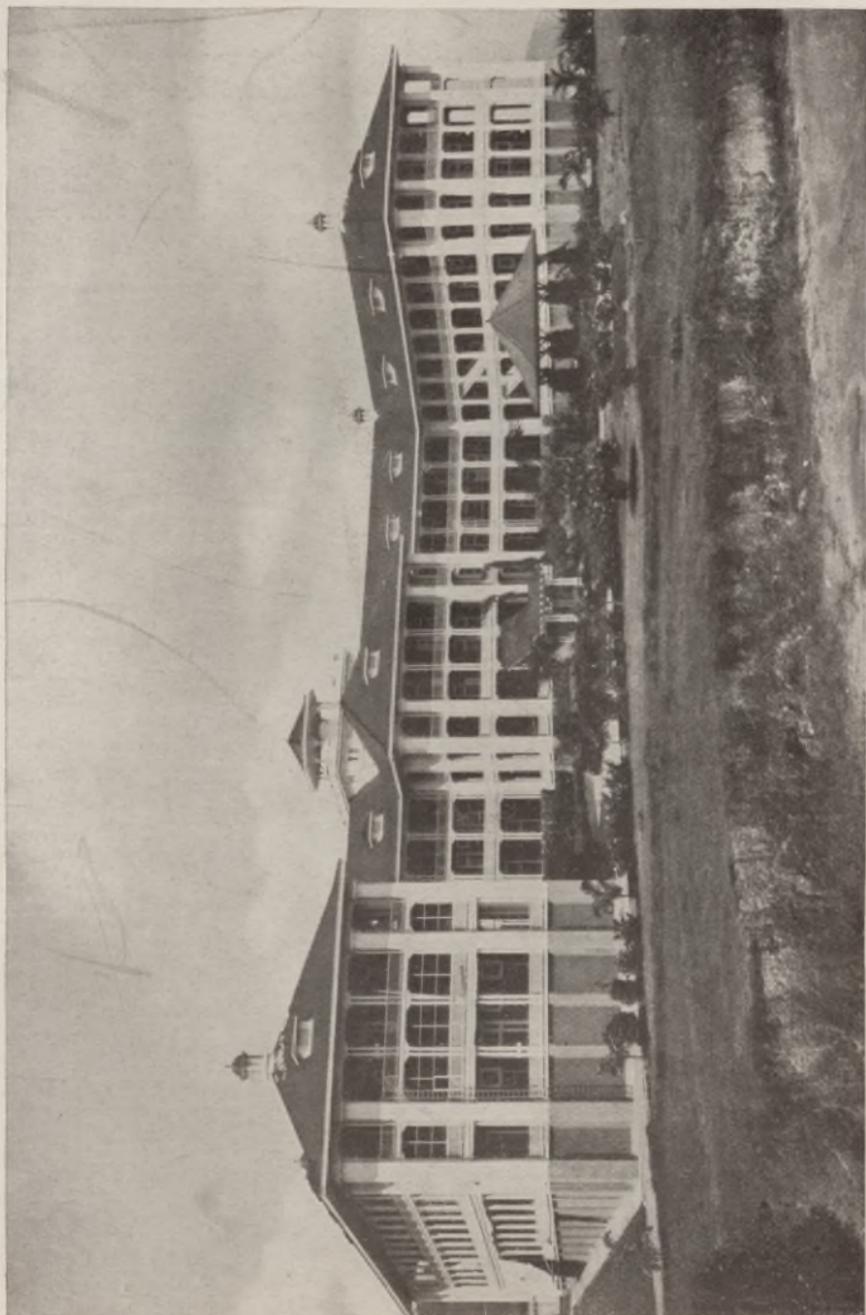
12. Kapitel.

Französisches Désastre, amerikanische Ziellosigkeit.

Gewiß gibt es manch erfreulichen Anblick am Isthmus, aber daneben fehlt es auch nicht an tragischen Eindrücken. Wenn man Augenzeuge gewesen ist, wie hier die jahrelange, an Opfern reiche Arbeit der Franzosen vernichtet wurde, wenn man ihre Lokomotiven, ihre Bagger, vom Rost zerfressen und von Schlingpflanzen überwuchert, im sumpfigen Boden begraben sieht, dann steigen viele traurige Erinnerungen auf, die sich zu einem melancholischen Bilde von der Vergänglichkeit aller irdischen Größe und Kraft verdichten.

Am 1. Februar 1881 wurde das gewaltige Unternehmen mit Trompeten und Fanfaren begrüßt, selbst Sarah Bernhardt hatte es sich nicht nehmen lassen, nach dem Isthmus zu eilen, um an diesem großen Tage bei einer Galavorstellung mitzuwirken.

Die Kanalroute wurde vermessen und abgesteckt. Man bewilligte geradezu glänzende Honorare. Zahlreiche Arbeiterwohnungen wurden errichtet, Werkstätten aller Art gebaut und das große Hospital in Ancon gegründet. In Scharen stürmten die Arbeiter herbei, und das gigantische Werk begann. Ein beträchtlicher Teil der von den Franzosen vorgenommenen Ausgrabungen kam später den Amerikanern zugute. Schon damals machte man vorbildliche Studien über die Möglichkeit, die Wasser des Chagres



Sivoli-Hotel in Panama.



dem projektierten Kanal nutzbar zu machen. Selbst die neueren wissenschaftlichen Untersuchungen amerikanischer Fachleute vermochten die französischen Arbeiten nicht zu übertreffen. Die besten, teuersten Maschinen wurden wahllos angeschafft und nach dem Isthmus gebracht. Kapital war in Hülle und Fülle vorhanden.

Die Arbeiterarmee setzte sich aus allen möglichen Elementen zusammen. Auch eine Menge Abenteurer hatten den Weg hierher gefunden, und in ihrem Gefolge war viel weiblicher Auswurf. Spiel und Ausschweifungen nahmen überhand. Obgleich die Gegend im höchsten Maße ungesund war, blieben die sanitären Vorkehrungen unzulänglich, und die von den Ärzten getroffenen Vorbeugungsmaßregeln wurden nicht beachtet. Verheerende Fieber waren unausbleiblich, und der Tod wütete entsetzlich. Täglich hatten die Menschen ihr Ende vor Augen, und so wurden sie leichtsinnig und skrupellos. Im Sumpfe der Verkommenheit gediehen Laster und Verbrechen. Aber die Reklametrompeten wurden lustig weitergeblasen, und Frankreich schwelgte in einem wilden Saumel der Begeisterung. Lefseps wurde "Le Grand Français" genannt und unter dem Jubel seiner Landsleute in die Akademie gewählt. Da man meinte, daß Frankreich den Kanalbau nur vorgeschoben habe, um sich in den Besitz des Isthmus zu bringen, entstand eine große Erregung, und amerikanische Kriegsschiffe erschienen vor Panama. Die Franzosen beklagten sich heftig über diese Einmischung. Trotz der vielen Opfer an Menschenleben setzten die durch Kontrakt verpflichteten Konstruktionsgesellschaften ihre Arbeiten fort. Da der Erfolg nicht den Erwartungen entsprach, sah man sich gezwungen, die früheren Pläne abzuändern. Statt eines Tiefwasserkanals entschloß man

sich für einen Schleusenkanal. Die Konstruktionsgesellschaften schieden aus, und das ganze Unternehmen wurde nun dem bekannten, durch den Eiffelturm berühmt gewordenen Ingenieur Eiffel übertragen.

Man brauchte wieder Geld und forderte das französische Volk abermals zur Subskription auf; doch die frühere Begeisterung war dahin. Spätere Enthüllungen zeigten, daß man sich bemüht hatte, die leitenden Männer zu bestechen, damit sie die Regierung zur Hergabe weiterer Mittel veranlaßten. Auch das schlug fehl. So kam man denn, um das Interesse des Publikums wieder zu beleben, auf die Idee, eine Nationallotterie zu veranstalten, die aber keinen rechten Anklang fand. Als im Jahre 1888 die Geldquellen fast gänzlich versiegten, löste sich die Lesseps-Kompagnie auf und ging in Liquidation. Obgleich man versprochen hatte, den Kanal mit einem Kapital von 500 Millionen Mark zu bauen, hatte man bereits 1600 Millionen ausgegeben und war kaum zur Hälfte fertig.

Jetzt nahte der günstige Augenblick für die Vereinigten Staaten, die schon lange mit neidischem und mißgünstigem Auge dem Unternehmen zugesehen hatten, ihre Stimme zu erheben. Sie protestierten formell dagegen, daß irgend eine europäische Großmacht bei dem Kanalbau mitspräche. Mit allen Mitteln wollte man die amerikanischen Rechte schützen. Damals wurde die "Maritime Canal Company of Nicaragua" gegründet, die von New York aus kräftig finanziert wurde.

Die ganze Welt war über den französischen Zusammenbruch entsetzt. In Paris herrschte Korruption. Selbst angesehenen Politiker wurden der Bestechung überführt. Einige flohen, andere begingen Selbstmord, und sogar Lesseps

wurde für schuldig erklärt und als gebrochener, verlassener Mann ins Gefängnis geworfen. Mit Entrüstung sprachen amerikanische Politiker von ihren französischen Kollegen, die der Bestechung angeklagt waren.

So war der Zusammenbruch Frankreichs in Panama das tragische Finale dieses gewaltigen Unternehmens, von dem die ganze Welt Großes erwartet hatte. Tausende von Franzosen, meist kleinere Leute, die ihre Ersparnisse in Kanalaktien angelegt hatten, wurden ruiniert. Die wilden Leidenschaften, die eine Zeitlang alle ergriffen hatten, waren wie ein Strohfeuer verbrannt. In fast verbrecherischem Leichtsinne hatte man mit dem Gelde gewirtschaftet, und die französischen Finanziers scheuten selbst vor den verzweifeltsten und schändlichsten Tricks nicht zurück, um dem ahnungslosen Publikum neue Gelder abzuschmeicheln, indem sie ihm den Stand der Dinge in den glänzendsten Farben schilderten. Ihre Manipulationen waren zunächst erfolgreich. Die große Idee hatte die Franzosen völlig gefangengenommen und ihren Enthusiasmus bis an die Grenze des Wahnsinns getrieben. Man warf das Geld mit vollen Händen zum Fenster hinaus und bezahlte märchenhafte Honorare. Millionen wurden für nutzlose Dinge ausgegeben. Die Kolumbier, durch deren Gebiet die Route führen sollte, erhielten für elendes Sumpfland unerhörte Preise. Wenn sich die Franzosen, die zwar mit den Eingeborenen in gutem Einvernehmen zu leben wünschten, schließlich doch gegen die habgierigen Forderungen der Kolumbier auflehnten, so waren sie gezwungen, ihre Klagen den dortigen Gerichtshöfen vorzutragen, deren Entscheidungen stets die räuberischen Gelüste ihrer Landsleute begünstigten. Ein Vorwurf ist den Franzosen unbedingt daraus zu machen, daß sie es unterlassen hatten, die

Arbeiter durch geeignete Vorbeugungsmaßregeln gegen Malaria und gelbes Fieber zu schützen, obgleich ihnen bekannt sein mußte, daß Panama einer der ärgsten Fieberherde der Welt ist. Alles, was die Franzosen taten, beschränkte sich darauf, die Erkrankten in Hospitälern unterzubringen. Es waren zweifellos gute vorzüglich ausgestattete Krankenhäuser, die aber doch schlecht geleitet wurden.

Heute, da so lange Zeit nach diesem fast beispiellosen Zusammenbruch verflossen ist, kann man leidenschaftslos ein Urteil fällen. Gewiß lassen sich die unzähligen Fehler, die man begangen hatte, nicht aus der Welt schaffen, aber es muß anderseits mit den leicht entzündbaren Gemütern der französischen Nation und mit dem Enthusiasmus gerechnet werden, der oft den klaren Blick trübte und scheinbar Nebensächliches ganz unbeachtet ließ. So wurden z. B. die ausgegrabenen Trümmermassen nicht fortgeschafft, sondern blieben an den Ufern des Kanals liegen, sie konnten dem gewaltigen Überdruck nicht standhalten und gerieten allmählich ins Rutschen. Daraus allein erwachsen später neue, bedeutende Unkosten.

Es bleibt unter allen Umständen ein Verdienst der Franzosen, daß sie zuerst Hand ans Werk gelegt hatten, während andere Nationen über leere Worte nie hinausgekommen sind. Sie haben gewissermaßen unschätzbare Pionierdienste geleistet, und auf ihren Vorarbeiten konnten ihre Nachfolger weiterbauen. Selbst ihre Mißerfolge wurden den Amerikanern nützlich, die aus den französischen Fehlern wertvolle Lehren zogen. Man wußte später, wo die Gefahren lagen und konnte ihnen besser aus dem Wege gehen. Viele der Lokomotiven und Maschinen waren so vorzüglich, daß die Amerikaner sie ohne weiteres benutzen und wieder in Dienst stellen konnten. Die Franzosen hatten

bereits viele Millionen Tonnen Erdreich ausgeschachtet, was den Amerikanern sehr zustatten kam. Um der Gerechtigkeit willen darf dies alles nicht verschwiegen werden, wenn man des französischen Fehlschlages gedenkt.

Frankreich gab noch nicht alles verloren. Man hoffte durch eine Neuorganisation den Schaden wieder gutzumachen und gründete eine Kanalgesellschaft mit einem Aktienkapital von 60 Millionen Mark, der es gelang, eine Prolongierung der Konzession bis 1904 zu erwirken. Mit diesem Jahre mußte der Kanal spätestens vollendet sein, da sonst die Konzession erlosch. Bald war wieder alles Geld dahin, aber trotzdem entschloß man sich zur Fortsetzung der Arbeiten.

Unterdessen waren die Amerikaner nicht untätig geblieben. Frankreichs Mißgeschick kam ihnen gelegen. Warum sollten sie nicht mit dem Bau des Nikaragua Kanals beginnen? Zwar stand noch immer der Clayton-Bulwer Vertrag hindernd im Wege, aber man könnte ihn ja ignorieren und mit Nikaragua ein neues Übereinkommen treffen. Sollte man sich darüber aufregen, ob England einverstanden wäre? Dazwischen aber kam der Präsidentenwechsel. Mr. Arthur schied aus dem „Weißen Hause“, und sein Nachfolger Cleveland hatte nichts Eiligeres zu tun, als den Vertrag mit Nikaragua zu brechen, nicht weil er an sich gegen den Kanalbau war, sondern weil „jeder Weg über die Landenge, welche die beiden größten Weltmeere trennt, außerhalb der Interessensphäre irgendeiner Einzelmacht liegen müsse“. So fiel ganz unerwartet das von seinen Vorgängern geplante stolze Projekt eines unter Amerikas ausschließlicher Kontrolle stehenden Kanals wie ein Kartenhaus zusammen. Nie hatte die Welt eine so überraschende Wendung der Dinge erlebt.

Nach und nach jedoch lenkte man wieder in das alte Fahrwasser ein, und allmählich befestigte sich die Überzeugung, daß, wenn schon einmal der Kanal gebaut werden sollte, nur Amerika dazu berufen sei. Die "Maritime Canal Company" wurde offiziell von der Regierung anerkannt, und eine Tochtergesellschaft mit einem Kapital von 50 Millionen Mark gegründet. Als aber die Amerikaner schließlich dazu aufgefordert wurden, das Geld für den Bau zu zeichnen, ehe ihnen fremde Staaten zuvorkämen, begannen sie zu zögern. Ja, die Anteilscheine mußten sogar mit 50 Prozent Verlust emittiert werden, so daß nur 25 Millionen Mark zusammenkamen.

Im Juni 1890 wurde das Werk in Greytown begonnen. Man legte Werften an, errichtete Lagerhäuser und machte umfangreiche Anschaffungen von Maschinen und Baumaterial. Aber man hatte zu tief in den Beutel gegriffen, und schon nach drei Jahren war alles Geld verbraucht. Es gelang nicht, neue Mittel aufzutreiben, und die "United States Construction Company" sah sich gezwungen, zu liquidieren. So endete auch der erste ernsthafte Versuch Amerikas in der Kanalangelegenheit mit einem Fiasko.

Der Entschluß, den Kanal zu bauen, hatte bei den Amerikanern zu tiefe Wurzeln geschlagen, als daß er durch den Mißerfolg hätte erschüttert werden können. Die Angelegenheit kam nicht zur Ruhe, und jahrelange Debatten fanden im Senat und Kongreß statt, aber die Verhandlungen zerfielen sich stets, wenn die Deckung diskutiert wurde. Nur kleinere Summen bewilligte man für Kommissionen, die den Isthmus bereisen sollten, um der Regierung Bericht zu erstatten. Noch immer wurde die Nikaraguaroute allgemein bevorzugt. Doch die Re-

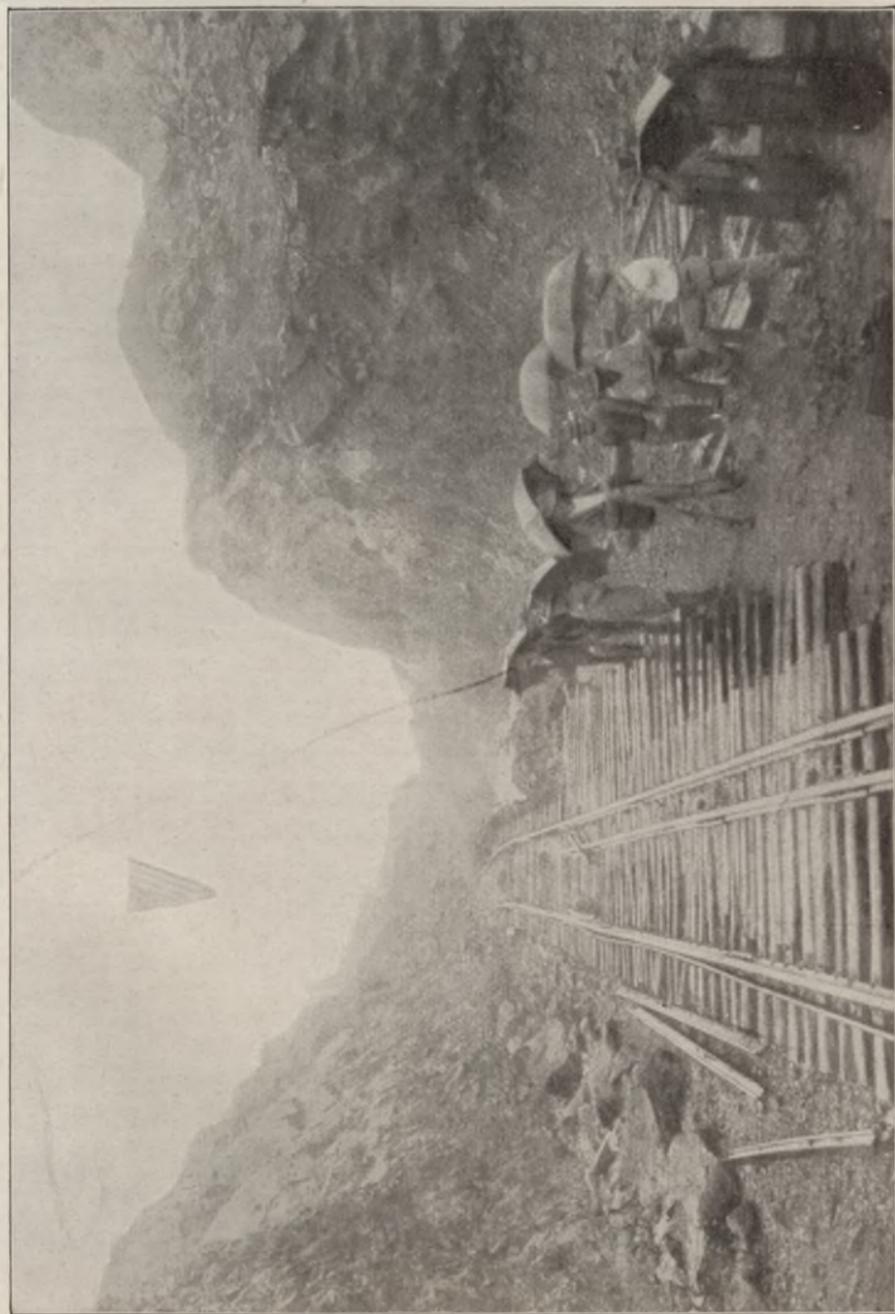
gierung Nikaraguas war des Wartens müde und wollte sich nicht länger hinhalten lassen. So übertrug sie einer englischen Gesellschaft das ausschließliche Recht der Schifffahrt auf dem Nikaraguasee und dem San Juanfluß. Dieser englische Erfolg gab Amerika einen neuen Ansporn zum Handeln.

Einflußreiche Kapitalisten waren bereit, neue Kapitalien herzugeben, unter der Bedingung, daß die Regierung sie schützen würde, falls England auf Grund des Clayton-Bulwer-Vertrages Einsprüche erheben sollte. Der im Jahre 1898 ausgebrochene spanisch-amerikanische Krieg veranlaßte jedoch eine abermalige Verzögerung. Nach Beendigung desselben forderte die amerikanische Nation kategorisch den Kanal, denn das Schlachtschiff „Oregon“ hatte, um vom Stillen zum Atlantischen Ozean, dem Kriegsschauplatz, zu gelangen, 21574 Kilometer zurücklegen müssen, während der Weg durch einen Kanal ganz bedeutend abgekürzt worden wäre. Bald traten drei Gesellschaften zugleich auf den Plan. Heftige Konkurrenzkämpfe fanden in Washington statt, und jede suchte für sich das alleinige Baurecht von der Regierung zu erlangen. Diese ließ sich nicht aus ihrer Ruhe bringen, und das einzige, wozu sie sich entschloß, war, einer Kommission 5 Millionen Mark zu bewilligen, um endgültig an Ort und Stelle die Entscheidung zu treffen, welche von beiden Routen, Nikaragua oder Panama, zu bevorzugen sei. Gut' Ding will Weile haben, und so verfloß darüber wiederum viel Zeit. Die drei Gesellschaften gerieten bereits in Zahlungsschwierigkeiten. Nikaragua war des ewigen Spieles längst müde und machte den Amerikanern keinerlei Zugeständnisse mehr.

Ganz Amerika verlangte laut nach einem Kanal,

aber es geschah nichts. Wie ein Alpdruck lastete der Clayton-Bulwer-Vertrag auf Amerika. Die einen rieten mit England über Aufhebung des Vertrages zu verhandeln, andere wiederum meinten, man solle gar keine Rücksicht auf Großbritannien nehmen und sich nicht um den Vertrag kümmern. Indessen, die diplomatischen Beziehungen beider Länder waren ungetrübt, ja England war sogar bereit, den Amerikanern in der Kanalfrage den Vortritt zu lassen. Ein überstürzter Gesetzesentwurf trug der Regierung in Washington auf, den Bau des Nikaragua-Kanals unter Umgehung des Vertrages in Angriff zu nehmen. Das war nicht geeignet, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und England zu fördern. Der Senat jedoch leistete Widerstand, und die Vorlage wurde abgelehnt. Die diplomatischen Verhandlungen zwischen Mr. John Hay und dem britischen Gesandten Lord Pauncefote wurden inzwischen fortgesetzt. Man traf die Vereinbarung, daß die Vereinigten Staaten den Kanal bauen und beaufsichtigen sollten, jedoch mit der Einschränkung, daß er neutral und allen Staaten geöffnet sei, niemals blockiert werde und unbefestigt bleibe. Eine Lösung des Problems wurde aber auch durch diesen Vorschlag nicht erreicht.

Wieder einmal herrschte in Amerika höchste Erregung. Sollte man es dulden, daß etwa eine Nation, die mit den Vereinigten Staaten in einen Krieg verwickelt werde, den Kanal, der mit amerikanischem Geld erbaut sei, nach Belieben benutzen dürfe? Das durfte nie geschehen. Man beantragte, eine Klausel in den Vertrag einzufügen, die in Kriegszeiten den Amerikanern das alleinige Recht der Durchfahrt garantierte, während sie dem feindlichen Geschwader diesen Weg verschloß.



Kanalarbeiter in Erwartung eines Inspektionszuges.



England verweigerte seine Zustimmung, und der Vertrag kam nicht zustande. Der britische Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, Marquis of Lansdowne erklärte, daß England zu neuen Verhandlungen bereit sei. Diese fanden auch statt und gipfelten in dem sogenannten Hay-Pauncefotevertrag, der am 1. November 1900 unterzeichnet und ratifiziert wurde. Damit war endlich der Clayton-Bulwer-Vertrag erledigt.

Nunmehr hatten die Vereinigten Staaten die uneingeschränkte Macht, den Kanal ohne Einmischung einer fremden Nation zu bauen, zu organisieren und zu kontrollieren. Aus den Vertragsbestimmungen über die Neutralität des Kanales sind folgende zwei Paragraphen von Bedeutung:

1. Die Durchfahrt durch den Kanal wird allen Handels- und Kriegsschiffen gewährt, welche die Bedingungen des Vertrages erfüllen. Es besteht hinsichtlich des Durchgangsverkehrs keinerlei Unterschied zwischen irgendeiner Nation, deren Bürgern und Untertanen. Die Verbindlichkeiten und Abgaben sollen billig und gerecht und für alle Nationalitäten unterschiedslos dieselben sein.
2. Der Kanal darf niemals blockiert werden, auch sollen keinerlei Feindseligkeiten innerhalb seines Gebietes zum Austrag kommen. Den Vereinigten Staaten steht es jedoch frei, den erforderlichen militär-polizeilichen Schutz gegen Gesetzlosigkeit und Unbotmäßigkeit zu übernehmen.

Hier scheint kein Mißverständnis möglich, und doch kam die Zeit, da die Vereinigten Staaten, zur Überraschung der ganzen Welt, ja selbst gegen die Überzeugung vieler Amerikaner, diese Bestimmungen vorsätz-

lich umstießen. Amerika baut heute Befestigungen am Kanal — allerdings wurde damals der Vertrag mehr im Hinblick auf die Nikaraguaroute geschaffen — und Tausende von Soldaten sollen am Isthmus stationiert werden. Die Bestimmung, daß der Kanal allen Nationen unter gleichen Bedingungen unterschiedslos zugänglich sein soll, sucht Amerika so auszulegen, daß alle Nationen gemeint seien, die Vereinigten Staaten ausgenommen. Die letzte republikanische Partei mit Präsident Taft an der Spitze brachte eine Gesetzesvorlage durch, wonach den amerikanischen Schiffen, die den Kanal passieren, eine Vorzugsstellung gegenüber fremdstaatlichen Fahrzeugen eingeräumt werde. England erhob Widerspruch, doch Amerika antwortete: „Wir haben den Kanal mit unserem Geld erbaut, und so sind wir berechtigt zu tun, was uns beliebt.“

Lange Zeit war Amerika eins der ersten Länder gewesen, die dafür eintraten, daß internationale Unstimmigkeiten nicht durch einen Krieg zum Austrag gebracht, sondern der Haager Friedenskonferenz zur Entscheidung unterbreitet werden sollten. Großbritannien bedauerte, daß Amerika den Vertrag anders als England auslegte, aber um des lieben Friedens willen war es geneigt, sich dem Urteilspruch des Haager Schiedsgerichtes zu unterwerfen. Doch nun, da es sich um die eigenen Interessen handelte, wollte Amerika von einem Schiedsgericht auf einmal nichts mehr wissen und widersetzte sich dem Vorschlag Englands. Präsident Taft erklärte öffentlich, daß jedweder Streit nicht durch eine unparteiische Körperschaft, sondern durch den höchsten Gerichtshof der Vereinigten Staaten geschlichtet werden solle. Dieses Verhalten Amerikas hatte, so ungern ich dies erwähne, zur Folge, daß „amerikanische Ehrbegriffe“ in Europa sprich-

wörtlich geworden sind. Viele der hervorragendsten Bürger und führenden Zeitungen Amerikas traten öffentlich dafür ein, daß die Vereinigten Staaten ihre eingegangenen Verpflichtungen erfüllen müßten, daß der strittige Passus wörtlich aufzufassen sei und daß amerikanischen Schiffen im Kanal keinerlei Vergünstigungen zuteil werden dürften. Glücklicherweise gab Präsident Taft im Januar 1913 der öffentlichen Meinung nach und gestand zu, daß die Auslegung des Vertrages einem Schiedsgericht überlassen werden solle. Jetzt, da diese Zeilen dem Druck übergeben werden, herrschen in Amerika und England noch verschiedene Ansichten über die Bedeutung eines „Schiedsgerichtes“, obwohl Amerika früher der üblichen Auffassung: „Schlichtung durch einen neutralen Gerichtshof“ beipflichtete.

Doch nun zurück zu unserer Erzählung. Als der Hay-Pauncefote-Vertrag zu allgemeiner Zufriedenheit abgeschlossen war und noch niemand daran dachte, daß er zu so ernsten Differenzen führen sollte, ging Amerika an die eingehende Prüfung der Berichte, welche die Kanalkommission eingesandt hatte. Diese empfahl die Nikaraguaroute, obgleich sie mehr Kosten verursachen würde, als die Panamaroute, die auf 415 Millionen Mark, jene hingegen auf 800 Millionen Mark veranschlagt worden war.

Im wesentlichen gab die Kommission folgendes Gutachten ab:

„Die französische ‚Neue Panamakanalgesellschaft‘ sei nicht gewillt, ihre Rechte den Vereinigten Staaten gegen eine entsprechende Entschädigung abzutreten. Sollte sie ihren Entschluß noch ändern und sich hierzu bereit erklären, so würden allem Anschein

nach die gesamten Kosten nicht geringer sein, als die für einen Nikaraguakanal. Der fertige Panamakanal würde kürzer sein, als der Nikaraguakanal, hätte auch weniger Schleusen und Kurven. Wenn man die Vorteile beider Kanäle gegeneinander abwägen wolle, so müsse man die Fahrzeiten für mittlere Schiffe vergleichen. Für Panama könne man 12, für Nicaragua 33 Stunden rechnen; anderseits sei für die Panamaroute die Entfernung von St. Franzisko nach New York um 607 Kilometer, nach New Orleans um 932 Kilometer und nach Liverpool um 621 Kilometer größer als die Verbindung via Nicaragua. Außerdem habe die Regierung von Kolumbien, der Panama untersteht, die ausschließliche Konzession bereits für viele Jahre vergeben. Sie sei deshalb nicht in der Lage, den Vereinigten Staaten die erforderlichen Rechte einzuräumen, es sei denn, daß ein Übereinkommen mit der ‚Neuen Panamakanalgesellschaft‘ getroffen würde. Dies halte die Kommission jedoch für untunlich. Die Regierungen von Nicaragua und Costarica hingegen hätten vollkommene Verfügungsfreiheit und könnten insolgedessen mit den Vereinigten Staaten ein Abkommen treffen.“

Es besteht nun die Vermutung, daß obiges Gutachten nur dazu dienen sollte, der Neuen Französischen Panamagesellschaft einen Schrecken einzujagen, denn hätte man tatsächlich den Nikaraguakanal gebaut, so wären in Panama all die vielen Mühen, die unendlichen Opfer an Menschen und Geld umsonst gewesen. Es lag durchaus im Interesse der Neuen Panamagesellschaft, wenn sie ihre Privilegien verkaufte und das Ganze unter gün-

stigen Bedingungen an die Vereinigten Staaten abtreten könnte. Die Regierung von Kolumbien kümmerte sich nicht darum, wer den Kanal ausführen würde, wie es ihr ebenso gleichgültig war, ob er überhaupt zustande käme. Allmählich traten die Vertreter der Kanalgesellschaft und der Vereinigten Staaten einander näher, und wiederum begannen Unterhandlungen. Die Franzosen nannten keinen bestimmten Preis, sondern gaben nur ihre bisherigen Ausgaben mit 400 Millionen Mark an. Amerika schätzte diese jedoch höchstens auf 160 Millionen Mark. Da eine Einigung unmöglich war, entschied sich Amerika schließlich doch für den Nikaragua Kanal.

Da entstand unter den französischen Aktionären in Paris helle Verzweiflung. Lärmende Versammlungen fanden statt, Direktoren traten aus, und alles schien verloren. Jetzt blieb nichts anderes übrig, als Amerikas Angebot zu akzeptieren und sich mit 160 Millionen Mark zufrieden zu geben. Die Kommission prüfte nochmals ihr Gutachten und riet den Vereinigten Staaten, den von den Franzosen begonnenen Kanal fortzuführen. Wieder einmal schien der Weg geebnet.

Raum waren jedoch die Schwierigkeiten zwischen der amerikanischen Regierung und der französischen Gesellschaft beseitigt, als ein neues Hindernis sich drohend in den Weg stellte. Das amerikanische Volk billigte nicht durchweg den Entschluß der Regierung, und es entstanden zwei Lager, die teils Nikaragua, teils Panama propagierten. Sogar noch andere Routen wurden vorgeschlagen, besonders der alte Weg über Darien. Da plötzlich ein völliger Umschlag der öffentlichen Meinung! Wozu überhaupt einen Kanal? Später stellte es sich heraus, daß diese Stimmung hauptsächlich von den Vertretern der

großen transkontinentalen Eisenbahnlinsen genährt wurde, Ganz Amerika war in höchster Verwirrung und Aufregung, und die Meinungen plakten hart aufeinander. Nur mit geringer Stimmenmehrheit wurde die Vorlage im Kongreß angenommen. Der Senat überließ die Entscheidung dem Präsidenten, beeinflusste ihn aber doch, Panama zu wählen. Der 28. Juni 1902 brachte endlich die Entscheidung. Präsident Roosevelt unterzeichnete das Gesetz, und damit war endgültig die Panamaroute gewählt. Doch stellte sich der Durchführung noch manches Hindernis entgegen, denn Kolumbien machte Schwierigkeiten.

13. Kapitel.

Panamas wechselvolle Geschichte.

Jetzt hatten die Vereinigten Staaten zwei Aufgaben zu lösen: Einmal mußten sie die Anerkennung als gesetzmäßige Rechtsnachfolgerin der französischen Gesellschaft erwirken, und dann war es nötig, sich von der Republik Kolumbien eine Zone in Panama als amerikanisches Territorium zu sichern.

Ersteres war bald getan, letzteres führte jedoch zu heftigen Kontroversen und nutzlosen Verhandlungen. Jeder suchte den andern zu übervorteilen, und das ränkevolle Spiel machte auf den Unbetheiligten fast einen komischen Eindruck, um so mehr, als es sich doch um ernste Fragen handelte.

In diese Zeit fiel die Gründung der Republik Panama. Vielfach glaubte man, daß die Revolution, die Panama von Kolumbien trennte, das Werk der Vereinigten Staaten gewesen sei. Offiziell wollten die Amerikaner jedoch von dieser Version nichts wissen, und man beeilte sich, die Gerüchte zu dementieren. So ist es das Beste, die seltsame Geschichte der Entstehung der Republik Panama zu erzählen, und es dem Leser zu überlassen, seine eigenen Schlüsse daraus zu ziehen.

Die Bewohner Kolumbiens sind schwerfällige Spanier, die wenig Theilnahme für die Geschichte ihres Landes zeigen und zu politischen Intrigen neigen. Ihr einziges Inter-

esse am Kanal bestand darin, eine große Summe Geldes von dem Erbauer, ganz gleich, wer es wäre, zu erhalten. Als man die Nikaraguaroute ernstlich in Betracht zog, taten sie alles, um die Interessenten zu überzeugen, daß einzig die Panamaroute brauchbar sei. Sobald sich das Interesse der Panamaroute zuwandte, war Kolumbien geschäftig, nach fremden Bewerbern Umschau zu halten, um auf Amerika einen Druck auszuüben und günstigere Bedingungen für sich herauszuschlagen. Als die Vereinigten Staaten sich für die Panamaroute entschlossen hatten, konnte sich die kolumbische Regierung nicht entscheiden, einen Teil ihres Gebietes einfach an Amerika abzutreten, es sei denn, daß die Entschädigung ganz besonders hoch ausfiele. Nach langem Hin und Her wurde dann von beiden Ländern eine Übereinkunft getroffen.

Kolumbien sanktionierte die Abtretung aller französischen Rechte an die Vereinigten Staaten. Der Kanal sollte von Amerika gebaut werden und in seinen Besitz übergehen. Man vereinbarte, eine fast fünf Kilometer breite Kanalzone, die der kolumbischen Regierung unterstand, in amerikanische Verwaltung zu geben. Beide Länder sollten zu gleichen Teilen Polizei- und Sanitätsdienst stellen. Die Häfen sollten frei und die Abgaben für alle Nationen gleich sein. Auch sollte die Zone für alle Zeiten neutral bleiben. Kolumbien hatte den Schutz des Kanals übernommen, wobei es auf amerikanische Hilfe rechnen durfte. Die Vereinigten Staaten verpflichteten sich, Kolumbien die Summe von 24 Millionen Mark und nach 14 Jahren eine jährliche Abgabe von 1 Million Mark zu bezahlen.

Die Entschädigung schien angemessen, aber bald er-



Sprengarbeiten im Eulebra-Durchbruch bei Contractors' Hill.

hoben sich in den Vereinigten Staaten Stimmen des Unwillens. Man glaubte zu viel bewilligt zu haben, während Kolumbien sich auf den Standpunkt stellte, es sei bei dem Handel zu kurz gekommen. Kolumbien drohte gewohnheitsgemäß mit Revolution und Skandal und verweigerte die Ratifizierung, so sehr es auch das Geld gebrauchen konnte, da die Republik fast dauernd am Rande des Bankrotts stand.

Das Vorgehen der kolumbischen Regierung war mehr als gewagt, und doch lag eine gewisse Methode darin, denn man wußte nur zu genau, daß der Kanal ohne ihre Zustimmung nicht gebaut werden konnte. Amerika war im Begriff, der französischen Gesellschaft 160 Millionen Mark zu zahlen. Sollte der Bau nicht zustande kommen, dann verfiel die Konzession im Jahre 1904, und Kolumbien trat in seine alten Besitzrechte. Das wäre für Kolumbien ein glänzendes Geschäft gewesen. Auf alle Fälle mußte Amerika die vereinbarte Summe zahlen. Kolumbien brauchte sich um nichts zu kümmern, und die aussichtsreiche Spekulation würde dem Lande nach einigen Jahren einen Goldstrom zuführen. Die Interessen der Franzosen und der Ehrgeiz der Amerikaner konnten ihm gleichgültig sein.

So war man noch immer nicht in der Lage, mit dem Kanalbau zu beginnen, und Amerika zeigte wenig Lust, sich von einer so kümmerlichen Republik übertölpeln zu lassen. In Kolumbien war wieder einmal Revolution, und am Isthmus stand es ganz besonders schlecht. Amerika sandte ein Kriegsschiff zum Schutze seiner Interessen nach Colon und etwas später ein zweites nach Panama. Die Besatzung wurde gelandet. Ein alter Vertrag berechtigt die Amerikaner, Verkehrsstörungen am Isthmus zu ver-

hindern. Auf Grund dieser Rechte erklärten sie, falls die Anwesenheit kolumbischer Truppen auf der Eisenbahn zu Feindseligkeiten führen sollte, würden sie unverzüglich dagegen einschreiten. Amerikanische Seeleute besetzten die Linie und verjagten die kolumbischen Truppen und Aufrührer aus den Zügen, in der Absicht, „wenn es zu einem Kampfe käme, den Schauplatz der Feindseligkeiten außerhalb des Eisenbahngebietes zwischen Colon und Panama zu verlegen, damit der Handels- und Passagierverkehr keine Unterbrechung erleide“. Uebermals schritt man zu neuen Verhandlungen. Alles stand im Zeichen der Verschleppung. Ein neuer Vertrag wurde vorgelegt, aber Kolumbien zögerte so lange mit der Unterschrift, bis Amerika die Geduld verlor und damit drohte, sein früheres Projekt der Nikaraguaroute wieder aufzunehmen. Dadurch sah sich Kolumbien gezwungen, den verworrenen Vertrag zu unterzeichnen. Diesem Vertrage gemäß sollten die Vereinigten Staaten den Kanal bauen und die Kontrolle über eine 48 Kilometer breite Zone ausüben. Die Souveränität hingegen blieb Kolumbien, das 40 Millionen Mark in bar und nach neun Jahren 500 000 Mark als Jahresrente zu erhalten hatte. Der Senat der Vereinigten Staaten ratifizierte den Vertrag, aber wieder begann die kolumbische Regierung zu schwanken und verweigerte im letzten Augenblick ihrerseits die Anerkennung. Sie sagte sich: „Warum sollen wir nicht warten und die 160 Millionen einstecken, die Kolumbien gehören, wenn die Franzosen den Kanal nicht bis 1904 vollenden.“ Das lag jedoch ganz außer dem Bereich der Möglichkeit, selbst wenn Tag und Nacht fieberhaft gearbeitet worden wäre. Allerdings fürchtete man ernstlich Amerikas energischen, durch Machtmittel unterstützten

Einspruch. Da die französische Gesellschaft in großer Not war, machte Kolumbien Andeutungen, daß es gegen Zahlung von 40 Millionen Mark eventuell bereit wäre, sich mit Amerika zu einigen. Doch die Vereinigten Staaten nahmen eine drohende Haltung an und gaben kund, daß sie jetzt mit allem Nachdruck vorgehen würden. Kaltlächelnd revidierte die kolumbische Regierung noch einmal ihre Forderungen. Man rechnete mit 40 Millionen Mark von der Kanalkompagnie und 60 Millionen Mark von den Vereinigten Staaten, doch letztere waren weit davon entfernt, darauf einzugehen. Bei dem Gedanken, daß ihre Konzession möglicherweise in einem Monat verfallend und dann alles verloren sei, gerieten die Franzosen in helle Verzweiflung. Noch war es Zeit, die Konzession bis 1910 zu verlängern. Kolumbien blieb unerbittlich. Es machte, was es wollte, und kümmerte sich wenig um Amerikas Drohungen. Die Verhandlungen wurden abgebrochen. Nach alledem teilte Amerika offiziell mit, daß es jetzt an den Ausbau der Nikaraguaroute gehe. Da geschah etwas ganz Unerwartetes.

Die kolumbische Provinz Panama war unzufrieden, denn seine Bewohner wußten, daß die zu erwartenden hohen Summen der fernliegenden kolumbischen Hauptstadt Bogota zufallen würden, während sie selbst das Nachsehen hätten. Panama war früher unabhängig und im Laufe der Zeit dazu überredet worden, seine Geschicke mit Kolumbien zu teilen. Jetzt aber zog es in ernste Erwägung, ob nicht doch die Selbstregierung vorteilhafter sei. Es fürchtete, daß dem Lande eine gewaltige Geldsumme entgehen würde, wenn der Kanal in Nicaragua nun doch zustande käme. Man wünschte den Panamakanal um jeden Preis und erstrebte nun auf dem Wege der

Verchwörung die Unabhängigkeit. Offiziell war den Vereinigten Staaten nichts von dieser geplanten Verchwörung bekannt. Der Revolutionsführer, Dr. Amador, begab sich unter dem Vorwande, seinen kranken Sohn besuchen zu wollen, nach New York und hatte eine Konferenz mit dem damaligen Staatssekretär Hay. Freilich konnte man mit einer Regierung, die noch nicht einmal existierte, in keinerlei diplomatische Verhandlungen eintreten. Wäre Panama erst unabhängig, dann ließe sich darüber reden.

Man bereitete alles zur Revolution vor, und jedermann wußte, um was es sich handelte. Der 4. November 1903 war für den Putsch angesetzt. Zwei Tage vorher warf das amerikanische Kanonenboot „Nashville“ vor Colon Anker. Das war natürlich ein reiner Zufall! Am 3. November landete der Dampfer Carthagena ungefähr 450 kolumbische Soldaten, um eine etwaige Erhebung im Reime zu ersticken.

Als der Telegraph diese Nachricht nach Panama brachte, entschlossen sich Dr. Amador und seine Parteifreunde unverzüglich zu handeln. Man überlegte nur, ob man die kolumbischen Offiziere und Soldaten enthusiastisch empfangen und ihnen ein Festmahl geben solle, um sie bei dieser Gelegenheit durch Schlafmittel, die man dem Wein beimengen könnte, zu betäuben und hernach gefangen zu nehmen. Das wäre doch vielleicht nicht ratsam. General Tovar kam mit seinem Stab, insgesamt 15 Offizieren an und wurde von General Huertas, den man für den Putsch gewonnen hatte, empfangen. Man wollte zuerst die Befestigungen besichtigen, aber der Tag war heiß und die Uniform lästig. Vielleicht wartete man besser bis zu den kühlen Abendstunden, und so nahm man zunächst in bester Stimmung den Lunch,

währenddessen General Huertas verschiedene Male den Saal verließ, um mit Dr. Amador zu verhandeln. Alles war wohl vorbereitet. Als sich dann General Tovar mit seinen Leuten anschickte, die Fortifikationen zu besichtigen, wurden sie dort von 100 blinkenden Bajonetten empfangen. „Meine Herren, Sie sind verhaftet“, sagte General Huertas zu den Kolumbiern. Die Kolumbier protestierten heftig, aber sie sahen ein, daß gegen die Übermacht nichts auszurichten war, lieferten ihre Waffen aus und ließen sich abführen.

Im Hafen von Panama lagen drei kolumbische Kanonenboote, von denen man glaubte, daß sie sich der Revolution anschließen würden. Man signalisierte ihnen die Verhaftung der Offiziere. Zwei der Kriegsschiffe unternahmen nichts. Das dritte feuerte drei Schüsse ab, wobei ein chinesischer Kuli sein Leben einbüßte, der einzige Verlust an Menschenleben während dieser Revolution. Am nächsten Morgen hißten die kolumbischen Schiffe die Flagge von Panama, und unter Hurrarufen wurde die Republik Panama proklamiert.

Die in Colon stationierten kolumbischen Truppen hörten von dem Vorfall und sollten eiligst zur Niederwerfung des Aufstandes mit der Bahn über den Isthmus befördert werden. Aber der Transport hätte 8000 Mark gekostet, und da kein Geld in den Kassen war, weigerte sich die Eisenbahngesellschaft, die Beförderung zu übernehmen. Die Kolumbier waren in höchster Erregung, doch war glücklicherweise die „Nashville“ zur Stelle, so daß amerikanische Blaujacken zur Aufrechterhaltung des Friedens gelandet werden konnten.

Wenn die kolumbischen Truppen die Eisenbahn benutzt hätten, wären sie auf panamanisches Militär ge-

stoßen. Ein Kampf wäre unvermeidlich gewesen, und der Verkehr würde unterbrochen worden sein. Da Amerika versprochen hatte, den Verkehr offen zu halten, so durften die Truppen beider Länder die Bahn nicht benutzen. Das bedeutete für die Kolumbier einen schweren Schlag, aber es war ein reiner Zufall, und niemand darf daraus schließen, daß die Vereinigten Staaten die Feinde der Panamaner hätten benachteiligen wollen.

Da plötzlich wurde der britische Kreuzer „Amphion“ vor Panama gesichtet. Die Vereinigten Staaten hatten Matrosen in Colon gelandet, und so glaubte der britische Konsul für Großbritannien das Recht herleiten zu können, auf der andern Seite des Isthmus ebenfalls Soldaten auszuschießen. Dagegen erhoben die Vereinigten Staaten Einspruch und machten wieder ganz zufällig die Entdeckung, daß gerade sieben ihrer Kriegsschiffe in den dortigen Wässern kreuzten. Drei erschienen vor Panama und vier vor Colon. Einzig zur Aufrechterhaltung des Friedens fuhr die „Nashville“ die Küste entlang und verhinderte kolumbische Truppen am Landen. Die in Colon stationierten kolumbischen Soldaten wurden an Bord eines britischen Passagierdampfers nach Carthagena, dem Hafen der Hauptstadt Bogota, gebracht. Auch General Tovar und sein Stab verließen das Land.

Innerhalb einer Woche nach Proklamierung der Republik Panama, am 7. November — alle Dokumente waren augenscheinlich schon vorher ausgefertigt — erkannten die Vereinigten Staaten offiziell die Unabhängigkeit Panamas an und erklärten der winzigen Republik zuliebe, daß weder kolumbische noch irgendwelche anderen Truppen am Isthmus landen dürften. Noch am selben Tage beschloß die neue Republik, die Verhandlungen mit den Vereinigten

Staaten wegen des Kanals zu eröffnen, und 14 Tage später war der Vertrag unterzeichnet.

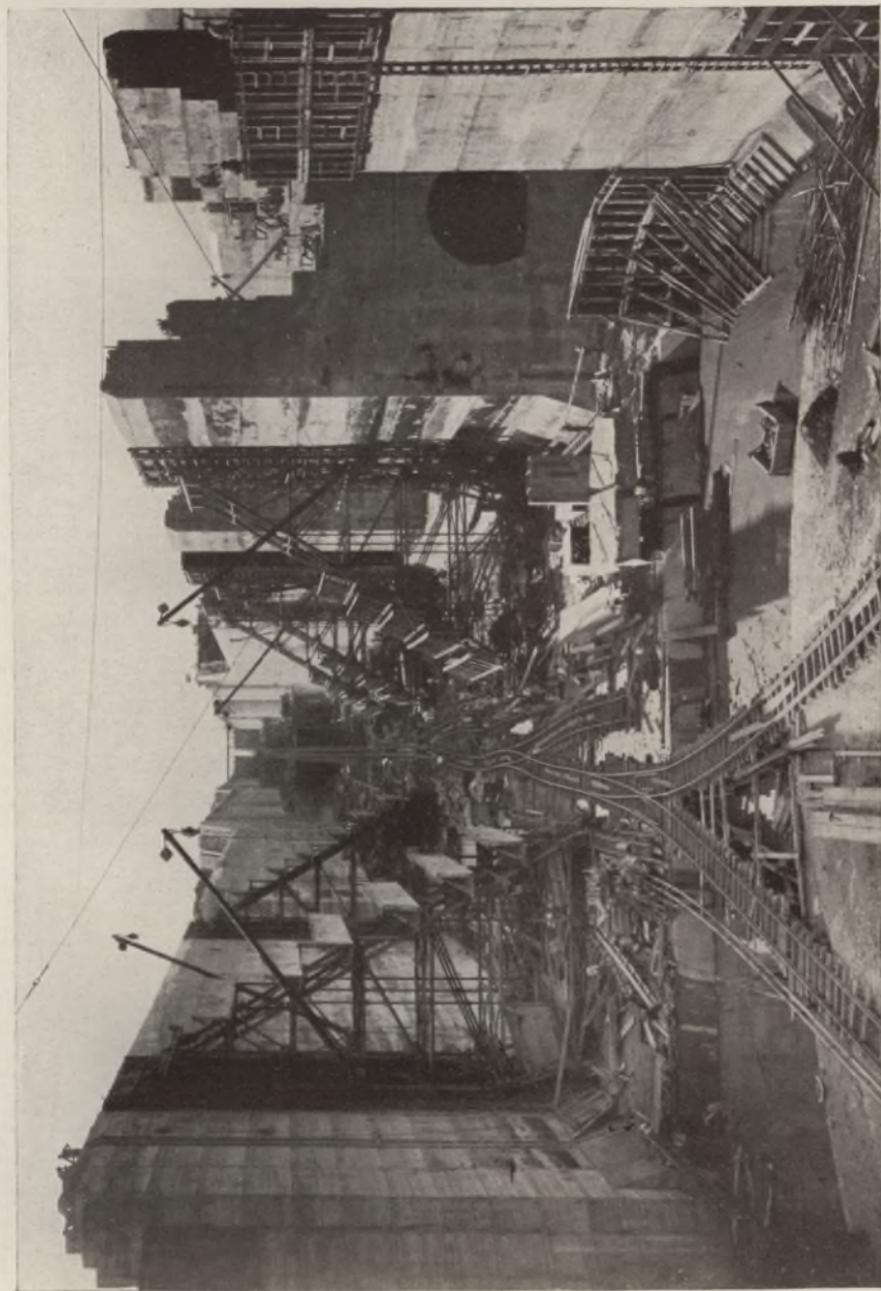
Kolumbien glaubte an eine Überrumpelung und protestierte gegen die Einmischung der Vereinigten Staaten. Präsident Roosevelt besiegelte die Friedensliebe der Vereinigten Staaten mit der Antwort, sie seien nicht nur wegen ihres Vertrages, sondern auch aus Gründen der Zivilisation gezwungen, danach zu trachten, daß der friedliche Verkehr am Isthmus von Panama nicht länger durch fortgesetzte und verheerende Bürgerkriege gestört werde.

Sofort machten sich kolumbische Regierungsbeamte auf den Weg nach Colon, doch man ließ sie nicht landen. Sie wandten sich jetzt an die Vereinigten Staaten, aber Präsident Roosevelt schenkte ihrer Bitte, Amerika möge sich nicht in einen Streit zwischen dem Mutterlande und dem widerspenstigen Kinde einmischen, kein Gehör. Amerika beabsichtigte vielmehr, die Republik Panama zu schützen.

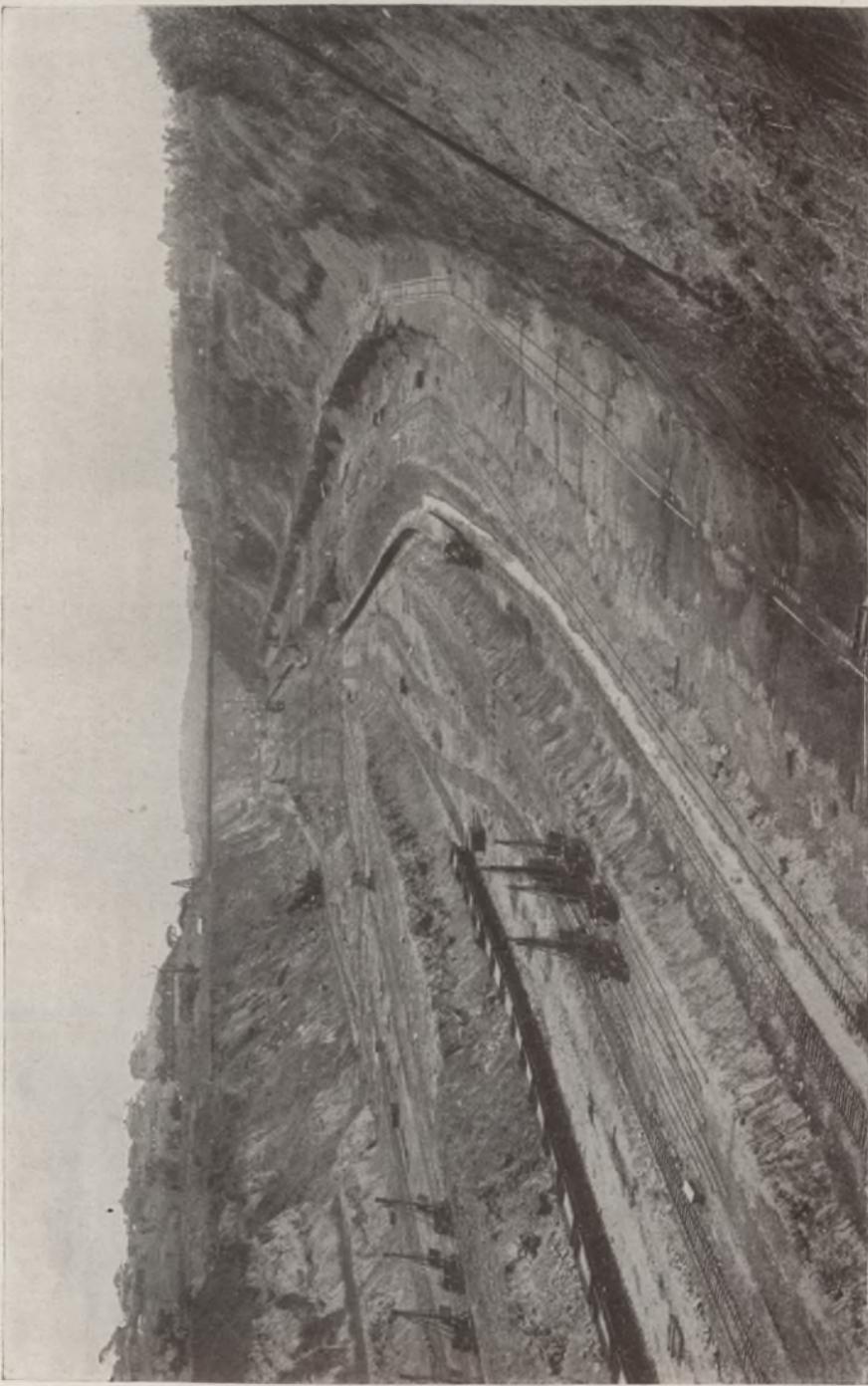
So war Kolumbien für Panama zu einer „fremden“ Macht geworden. Amerika holte einen alten Vertrag aus dem Jahre 1846 hervor, nach dem es die Garantie übernommen hatte, den Isthmus vor dem Einfall durch eine fremde Macht zu bewahren. Flugs rief man die Welt zum Zeugen an, daß die Vereinigten Staaten nur aus hohen und edlen Motiven handelten, wenn sie Kolumbien ausschlossen. Aber jener Vertrag von 1846 war mit Kolumbien geschlossen worden und garantierte dem Isthmus eine absolute Neutralität. „O,“ war die Antwort Amerikas, „damals hatten wir den ganzen Landstrich und nicht die Sonderinteressen irgendeines Staates im Auge. Da jetzt die panamanische Republik konstituiert ist, verhandeln wir mit ihr und nicht mit Kolumbien. Was nun die

„vollkommene Neutralität“ anbetrifft, so meinten wir „vollkommene Neutralität“ hinsichtlich des Angriffes einer fremden Macht, und Kolumbien ist jetzt eine solche.

Ein Teil der öffentlichen Meinung äußerte die Ansicht, daß die Vereinigten Staaten, wenn sie wirklich Krieg und Blutvergießen verhindern wollten, zunächst die Revolution im Keime ersticken müßten. Das taten sie aber nicht. Als der Aufstand ausbrach, verhielt man sich vorerst abwartend. Sobald aber der Putsch gelungen war, erkannte Amerika die neue Republik an. Es ist nicht abzuleugnen, daß Panama vor dem Staatsstreich zu Kolumbien gehörte und daß die Vereinigten Staaten bei Ausbruch der Revolution Kolumbien an der Niederwerfung des Aufstandes hinderten. Als die Vereinigten Staaten wegen ihres Vorgehens angegriffen wurden, antworteten sie, daß sie ganz selbstlos gehandelt hätten; ihre Absicht wäre nur die gewesen, den Bau eines Kanals, der allen Nationen unterschiedslos zugute kommen solle, zu ermöglichen. Leider ist dieses hohe Ziel doch nicht ganz erreicht worden.



Die Gattunfelsen im Bau.



Hängebrücke im Culebra-Durchbruch, südlich von Empire.

14. Kapitel.

Das Schicksal der Babyrepublik.

Mit einem Präsidenten, einem Parlament und vielen Ministern feierte Panama als eine unabhängige Nation seinen Eintritt in das Konzert der Mächte. Die Regierung war demokratisch, die Verfassung streng durchgeführt und in mancher Beziehung eigenartig und neu: ein Bürger, der sich betrank, ging des Wahlrechtes verlustig. Wer seine Schulden nicht bezahlte, durfte nicht in Schuldhaft genommen werden. Es war nicht zulässig, daß ein Verwandter des Präsidenten sein Amtsnachfolger wurde.

Dann bildeten sich zwei politische Parteien, die liberale und konservative. Der erste Gedanke der Regierung galt der Nationalflagge: Sie zeigte vier Felder; ein blaues, die Farbe der Konservativen; ein rotes, die Farbe der Liberalen und zwei weiße als Symbole des Friedens, die mit je einem roten und blauen Stern geschmückt waren. Man gab Papiergeld aus. Das minderwertige kolumbische Silbergeld wurde eingeschmolzen, und dafür prägte man gute Gold- und Silbermünzen. Der „Balboadollar“ war von derselben Größe wie der amerikanische, hatte aber nur halb soviel Wert. Das Volk war selig. Die Vereinigten Staaten bezahlten der Republik 40 Millionen Mark für Abtretung der Kanalzone, und damit die Panamaner diese Summe nicht leichtsinnig vergeudeten, wurden sogleich 25 Millionen Mark

in amerikanischen Wertpapieren angelegt. Panama sandte seinen Minister nach Washington, und die Vereinigten Staaten unterhielten einen Repräsentanten in Panama.

So begann die Republik. Schon nach neun Monaten war sie für eine Revolution reif, und man dachte daran, sie unter Militärverwaltung zu stellen. General Huertas war von seiner Größe überzeugt und hielt sich für den bedeutendsten Mann der Welt. Er wollte als Diktator über ein großes Panama herrschen; sein Ehrgeiz kannte keine Grenzen. Am ersten Geburtstag der Republik erließ der oberste Kriegsherr eine überschwengliche Proklamation, die den Gipfel von Ruhmredigkeit und Prahlerei überstieg und zum Ergötzen des Lesers hier wieder gegeben sei. Die „denkwürdige“ Ansprache lautete:

Mitbürger!

Heute ist der erste Jahrestag unserer ruhmreichen Befreiung. Das Vaterland steht in strahlendem Glanze gleichberechtigt neben allen freien und zivilisierten Nationen. Das schwere Joch, das uns wie eine Last bedrückte, wurde in einem Augenblick durch die erhabene Größe des irthmischen Volkes abgewälzt. Es gab nur ein Ziel: die Freiheit des Vaterlandes!

Das irthmische Staatsschiff geriet in harte Bedrängnis und erbat die Hilfe eines erfahrenen Steuerannes, um nicht von den wütenden Wogen zermalmt und vernichtet zu werden. Wo aber war dieser zu finden?

Bolivar ist tot, Washington weilt nicht mehr unter den Lebenden. Das Andenken dieser genialen Männer wohnt unauslöschlich in den Herzen ihrer

Mitbürger. Das Staatsschiff schien in höchster Gefahr, und mehr und mehr schwand unsere letzte Hoffnung auf Rettung. Aber Gott war mit uns. Alle, die mit ihm sind, werden stets seiner unendlichen Gnade theilhaftig.

Das ist der Schlüssel aller wirklichen Erfolge.

Die Geschichte erzählt von den Ruhmestaten aller Völker, doch es genügt nicht, weise und mächtig zu sein, jederzeit muß man auf den Schutz des Höchsten vertrauen.

Der Allmächtige hat seine strahlenden Schwingen über den Isthmus gebreitet, ihm Leben und Größe verliehen, und Lobpreisungen sind zur Ehre unseres Landes in aller Munde.

Das alles geschah ohne blutige Opfer und Grausamkeiten. Der erhabene Ratschluß der Vorsehung ist unerforschlich. Seine Unfehlbarkeit und seine Größe sind die untrüglichen Zeichen der göttlichen Allmacht, die uns nach unseren Verdiensten belohnt und nach unseren Sünden bestraft. So erklären sich die herrlichen Werke, die unsere höchste Bewunderung erheischen.

Ich war es, ein schwacher Mensch, einem Sandkorn in der Wüste gleich, der im entscheidenden Moment unserer Befreiung die Kraft besaß, dieses für das irthmische Volk so wichtige große Problem zu lösen.

In völliger Unkenntnis der hohen Mission, die mir zuteil geworden, erfüllte ich bisher mit selbstloser Treue meine Pflichten; das war von frühester Jugend an der einzige Ehrgeiz meines ganzen Lebens. Das Höchste war mir mein Beruf, dem ich mich uner-

müdtich und rastlos hingegeben habe. Für alles andere, was um mich vorging, hatte ich weder Zeit noch Sinn.

So gelangte ich Schritt für Schritt im Vertrauen auf die Güte des Allmächtigen auf rauhen Pfaden zu dem ruhmreichen Waffenhandwerk, bis dann schließlich nach unendlichen Entbehrungen und Zurücksetzungen meine Laufbahn mit dem Range eines Generals gekrönt wurde.

Welche Verdienste hatte ich vor Gott, daß ich dies alles vollbringen konnte und das Instrument des Höchsten ward, um ein ganzes Volk zu erlösen? Das wird mir ewig verborgen sein. Es genügt mir das Bewußtsein, den göttlichen Eingebungen gehorsam, meine Mission erfüllt zu haben. Aber ob mein Verdienst oder meine Berühmtheit hinreicht, um den bedeutenden Erfolg zu erklären, den ich und die Armee mit dem Willen des irthmischen Volkes errungen habe, das ist an und für sich gleichgültig. Ich war mir der hohen Verantwortlichkeit, die auf meinen Schultern ruhte, in ihrem ganzen Umfange bewußt, und ich erkannte, wie das, was uns die Gnade des Höchsten geschenkt, zu erhalten sei. Darauf waren alle meine Kräfte gerichtet, und so hoffe ich, daß auch meine Mitarbeiter von demselben Geist beseelt und vom höchsten Patriotismus durchdrungen sind. Dann wird unser geliebtes Vaterland niemals Gefahr laufen, durch falschen Ehrgeiz an den Rand des Verderbens gebracht zu werden. Der Eintracht und Freundschaft zwischen Volk und Armee ist die Gründung unserer Republik zu verdanken, und schon heute scheinen

alle, selbst die geringsten Mißverständnisse und Differenzen geschwunden zu sein. So ermahne ich an dem feierlichen ersten Geburtstag unserer Republik die Bürger, dieser große Tag möge in aller Herzen harmonisch ausklingen, damit wir uns einmütig und uneingeschränkt der Feier dieses ruhmreichen Ereignisses freuen können.

Wir wollen eingedenk bleiben der schweren gemeinsamen Arbeit, die alle unsere Bemühungen mit Erfolg gekrönt hat. Wir sind berufen, auch weiterhin zusammenzustehn, damit nicht eines Tages das große Werk durch der Parteien Haß und Gunst vernichtet werde.

Immerdar mögen die Herzen in Vaterlandsliebe entbrennen, und so wollen wir alle in den begeisterten Ruf einstimmen:

Es lebe die Republik Panama!

Es lebe der 3. November 1903!

Es lebe die irthmische Verbrüderung!

Es lebe die Armee und das tapfere irthmische Volk!

Der Chef der Armee

Esteban Huertas.

Die zahlreichen Erlasse des Präsidenten wiesen ähnliche Stillblüten und Tiraden auf. Fast schien es, als wenn er mit seiner Prahlerei das Gleichgewicht der kleinen Republik ins Wanken brächte. Die Vereinigten Staaten legten sich sogar ins Mittel und erklärten, daß sie um des Weltfriedens willen intervenieren müßten, wenn die Bahypublik sich nicht gesittet betrage. Man würde Huertas zwingen abzudanken und seine 250 Mann starke

„Armee“ aufzulösen. Dies geschah auch, da Huertas seine „komische Rolle als Possenreißer“ weiterspielte. Man bot ihm ein Ruhegehalt an. Das hielt Huertas nicht mit seiner Herrscherwürde vereinbar und — dennoch griff er zu.

Aber noch immer gibt es eine panamanische Armee, eine Armee, wie sie die Welt bisher noch nicht gesehen hat: sie ist drei Mann stark und wird von 20 Offizieren kommandiert.

Dies alles geschah während der langen Präsidentschaft Roosevelts, der seinen lieben Kriegsminister Taft nach Panama entsandte, um den Panamanern anderen Gerüchten entgegen zu versichern, daß Amerikas Absichten die friedlichsten von der Welt seien. Taft erklärte denn auch, daß man Panama volle Gerechtigkeit widerfahren lasse. Amerika wolle nichts anderes, als einen Kanal auf dem Isthmus bauen, dagegen würde es keinerlei Herrschaft ausüben, sofern es nicht etwa den Bau, Betrieb und Schutz des Kanals betreffe. Die Verhandlungen begannen. Glänzende Bankette und rauschende Feste wurden gefeiert, begeisterte Reden geschwungen, und das Volk schrie im Hoffnungsrausch hurra! Die Vereinigten Staaten erklärten sich gern bereit, alle Wünsche Panamas hinsichtlich Zolltarif und Postdienst zu erfüllen.

Doch wie stand es nunmehr mit dem Kanal, denn nur seinetwegen waren ja die Vereinigten Staaten an den Isthmus gekommen? Präsident Roosevelt ernannte eine Kanal-Kommission und schickte sie nach Panama. An der Spitze standen General Daves als Gouverneur und Mr. John Wallace als Chefingenieur. Letzterer empfahl einen Kanal in Meereshöhe und keinen Schleusenkanal. Zunächst fehlte es am nötigsten Baumaterial. Unter den Arbeitern brachen Krankheiten aus. Sofort eilte Oberst

Gorgas an den Isthmus, um den Sanitätsdienst in die Hand zu nehmen. Es herrschte große Uneinigkeit wegen der Frage, ob man einen Schleusenkanal oder einen Niveaufanal bauen solle. Beide Projekte hatten ihre Verfechter. Aber die Kosten der Anlage war man noch völlig im unklaren.

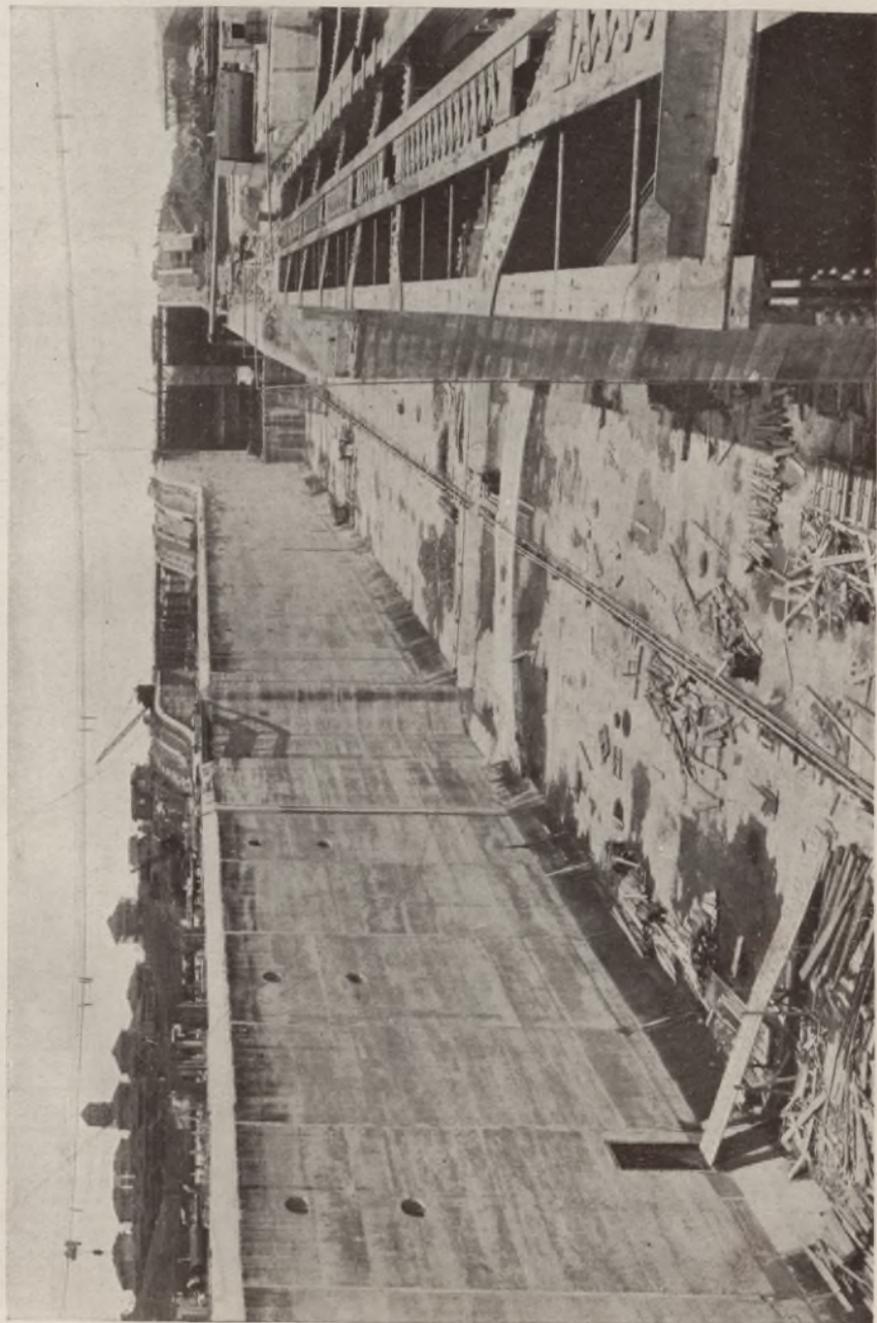
Die einen empfahlen einen Niveaufanal, eine einfache Wasserstraße, da sie glaubten, daß komplizierte Schleusenbauten leicht durch Erdbeben gefährdet werden können. Andere wiederum meinten, daß man auch bei einem Kanal in Meereshöhe nicht ganz ohne Schleusen auskomme; man müsse wenigstens eine Flutschleuse haben, da die Flut an der Westküste den Wasserspiegel um drei Meter hebe, während das Karibische Meer zur Flutzeit nur 25 Zentimeter steigt. Diesem Einwand hielt man entgegen, daß das Gefälle bei einer Kanallänge von 75,67 Kilometer nur 2,75 Meter betrage, demnach also auf einen Kilometer der künstlichen Wasserstraße nicht einmal vier Zentimeter Niveaudifferenz kämen. Die Strömung sei insolgedessen sehr gering, so daß die Schifffahrt keineswegs beeinträchtigt werde.

Ich selbst war anfänglich für einen Kanal in Meereshöhe, doch eine sorgfältige Untersuchung hat mich überzeugt, daß das ein Fehlgriff gewesen wäre. Man hätte an verschiedenen Stellen die Ausgrabungen um 30,4 Meter tiefer als jetzt vornehmen müssen. Die traurigen Erfahrungen mit den Erdbeben beim Culebradurchstich lassen vermuten, daß bei noch tieferem Graben die Einstürze noch viel verhängnisvoller geworden wären. Das in den Schacht hinabrollende Erdreich könnte gar nicht rasch genug entfernt werden, und man hätte vor einer Sisyphusarbeit gestanden. Noch immer ist die Meinung

weit verbreitet, daß der Schleusenkanal ein Konstruktionsirrtum sei, da dem Laien ein ungehindertes Zusammenfließen beider Ozeane viel natürlicher und einfacher erscheint. Theoretisch ist das richtig, praktisch aber undurchführbar. Bei den gegebenen geologischen Erdformationen war ein Schleusenkanal, der die Ausschachtungsarbeiten auf das geringste Maß beschränkt, das einzig richtige.

Wenngleich Amerika heute ganz Hervorragendes in Panama leistet, so war der Anfang doch recht bescheiden und die Konfusion kaum geringer als unter französischem Regime. Durch die lässigen Vorbereitungen in Washington wurden die Arbeiten sehr verzögert, und es dauerte Monate, ehe die einfachsten Gerätschaften und Maschinen an Ort und Stelle waren. Die Furcht, daß die Ausgaben die veranschlagte Summe weit übersteigen könnten, verschuldete eine Sparsamkeitspolitik, welche die leitenden Männer in der Kanalzone fast zur Verzweiflung trieb. Man mußte Häuser bauen, Wasserleitungen legen, und bei alledem blieben die Reklamationen in Washington meist unbeantwortet.

Man wollte eine neue Kontrollkommission einsetzen, doch Kongreß und Senat konnten sich nicht dazu entschließen. Da löste Präsident Roosevelt auf eigene Verantwortung die alte Kommission auf und ernannte eine andere, die nach neuen Gesichtspunkten arbeiten sollte. Ursprünglich hatte man beschlossen, das gesamte Material, Werkzeuge, Maschinen, Transportmittel usw. in Amerika zu kaufen. Nach Lage der Verhältnisse war man jedoch gezwungen, diesen Standpunkt aufzugeben. Die neue Devise lautete: niedriger Preis und schnelle Lieferung. Dabei war es ganz gleichgültig, wer als Lieferant in Betracht kam. Die amerikanischen Fabrikanten gerieten



Mittlere Gatum-Schleuse.

in Harnisch und protestierten gegen die Heranziehung ausländischer Firmen, die genau dieselben Chancen haben sollten wie die einheimischen. Was nützte eigentlich ein Zolltarif, wenn man ihn umging? Zu ihrem lebhaften Erstaunen erfuhren sie, daß Panama gar nicht zu den Vereinigten Staaten gehöre, sondern fremdes Gebiet sei. Durch unverlethliche Verträge habe man zugestimmt, daß der Kanal als eine internationale und allgemeine Verkehrsstraße für alle Völker gelten solle. Die Regierung wollte diesen Standpunkt auch dadurch bekräftigen, daß sie farbige Arbeitskräfte britischer Abstammung aus Barbados und Jamaika zum Bau heranzog. Beiläufig sei erwähnt, daß diese besser und billiger waren als die aus den südlichen Staaten Amerikas. Übrigens hätte es die Farmer im Süden erbittert, wenn man ihre besten farbigen Arbeitskräfte durch hohe Löhne wegzulocken versucht hätte. Die amerikanischen Fabrikanten gaben sich mit dieser Begründung nicht zufrieden. Sie hätten absolut nichts dagegen, daß fremde Arbeiter zum Bau des Kanales herangezogen würden, ihr Einwand gelte vielmehr dem importierten Maschinenmaterial. Tatsächlich wurden aber nur wenige Maschinen im Ausland gekauft. Der internationale Wettbewerb sollte verhindern, daß die heimischen Fabrikanten einen Ring bildeten, um ungewöhnlich hohe Preise zu erzwingen. Nach den üblichen politischen Treibereien wurde nach einigen Jahren vom Kongreß in Washington beschlossen, alles erforderliche Material in Amerika anzukaufen, soweit nach Ansicht des Präsidenten die Preise angemessen seien. Die Vereinigten Staaten erwarben auch noch die Panama-eisenbahn und sicherten sich so die Kontrolle über Schienen- und Wasserweg am Isthmus.

Gerade in dem Augenblick, als alle Schwierigkeiten, Reibereien und Anzutraglichkeiten beseitigt zu sein schienen und eine ruhige Entwicklung der Dinge erwartet werden konnte, entstand neue Aufregung. Der Chefingenieur Wallace, der mit einem Jahresgehalt von 100 000 Mark engagiert war, verließ seinen Posten, um in New York Präsident einer großen Handelsgesellschaft zu werden, die ihm ein Jahreseinkommen von 240 000 Mark garantierte. Mr. Taft gab seinem Unwillen Ausdruck, daß der Chefingenieur ein nationales Werk aus „Gründen der Gewinnsucht“ im Stiche lasse, worauf Wallace erregt erwiderte, daß die Geldfrage nichts mit seinem Entschlusse zu tun habe. Er hätte aus inneren Gründen seinen Posten verlassen, und das New Yorker Angebot sei ihm ganz zufällig im kritischen Moment gekommen. Es entstand ein öffentlicher Skandal. Wallace's Mitarbeiter äußerten sich dahin, daß er nicht anders gekonnt hätte, als sein Amt niederzulegen, da seine Fähigkeiten als Chefingenieur von gewissen Seiten angezweifelt worden wären. Wallace glaubte die mißgünstigen Kritiken auf unedle Motive seiner Gegner zurückführen zu müssen. Aber ein echter Amerikaner kümmert sich wenig um das Gerede der Leute. Später gab Wallace selbst zu, daß es ihm unmöglich gewesen sei, länger in seiner Stellung zu verbleiben, da er mit einigen Kollegen der Kommission Zerwürfnisse gehabt habe. Er beschuldigte sogar einen derselben, die Revolution in Panama geschürt zu haben, obwohl die Regierung jede direkte und indirekte Beteiligung an diesem Putsch leugnete. Da sich Wallace für den Generaldirektor hielt, geriet er mit Mr. Shonts wegen Autoritätsfragen in Differenzen. Wallace meinte, es sei besser, den persönlichen Ehrgeiz, sein Lebenswerk

durch den Kanalbau gekrönt zu sehen, zu opfern, da er unter diesen Umständen nicht an einen gedeihlichen Fortgang der Arbeiten glauben könne. Er wollte keine Demütigung ertragen, anderseits auch nicht durch Konflikte mit der Regierung Unzuträglichkeiten veranlassen, und so zog er es vor, aus dem Amte zu scheiden. Auch habe Mr. Cromwell, der seinerzeit den Verkauf des Kanals an die Regierung zustande brachte und im Panamaaufstand eine führende Rolle gespielt haben soll, zu viel Einfluß auf Präsident Roosevelt und Sekretär Taft ausgeübt.

An Wallaces Stelle trat Mr. John F. Stevens. Ihm wurde ein Ingenieurstab beigegeben, der die Kommission beraten sollte. Diese empfahl wiederum einen Kanal in Meereshöhe, obwohl Stevens das Projekt eines Schleusenkanals verfocht. Schließlich trat jedoch die Kommission mit Ausnahme einer einzigen Stimme Stevens Ansicht bei. Die Regierung prüfte eingehend das ihr unterbreitete Material und entschloß sich dann für einen Schleusenkanal.

Der Bauentwurf der Kommission wurde wiederholt revidiert und verworfen, man hörte viele Autoritäten und Sachverständige. Da war es nur zu natürlich, daß die Meinungen hart aufeinanderplakten und jeder energisch seine Ansicht und Überzeugung mit allen Mitteln zu vertreten und durchzusetzen suchte. In Washington wurde über Fragen verhandelt, die nur an Ort und Stelle, nicht aber am grünen Tisch gelöst werden konnten, und schließlich lag die letzte Entscheidung in Händen von Leuten, die kaum eine Ahnung von den Dingen hatten. Was auch immer beschlossen werden mochte, auf alle Fälle gab es Mißvergnügte, Gefränkte und persönlich

Beleidigte, die an Intrigen und Cliquenwesen glaubten. Da machte Präsident Roosevelt all dem Wirrwarr mit einem Schlage ein Ende. Er entsandte Oberst Goethals als absoluten, unumschränkten Höchstkommandierenden, und bis heute steht die Kanalzone unter seiner Leitung. Mr. Stevens wurde seines Amtes entbunden. Was Kolonel Goethals anordnet, hat Gesetzeskraft; es gibt keinerlei Appellationsgericht. So unamerikanisch ein autokratisches Regiment auch sein mag, hier war keine andere Wahl.

Nach all den langwierigen, zeitraubenden und erregenden Zwischenfällen, nach all den stürmischen Debatten und Kontroversen konnte endlich das Werk selbst in Angriff genommen werden. Durch die innerhalb der letzten fünf Jahre geleistete Arbeit hat sich Amerika eines seiner größten Monumente errichtet. Wenn in den Vereinigten Staaten ein bedeutendes Unternehmen ins Leben gerufen werden soll, so geht es selten ohne großes Geschrei und langes Hin und Her ab. Es ist eine alte Erfahrung, daß in solchen Zeiten alle Leute von Korruption und Bestechung reden. Ähnliches glaubte ich auch auf meinen Reisen in Panama und Amerika zu hören. Aber diesmal wurde ich angenehm enttäuscht. Seitdem der Kanalbau nach all den langwierigen Vorbereitungen wirklich begonnen wurde und der komplizierte Apparat in ruhigen Bahnen läuft, wird in Panama tüchtige und ehrliche Arbeit geleistet. Die Leitung liegt in den Händen makelloser Ehrenmänner, die mit größter Gewissenhaftigkeit und opferfreudiger Hingabe ihre schweren Pflichten erfüllen. Es ist ein Akt der Gerechtigkeit, dies ganz besonders hervorzuheben, um so mehr, als auf dem Kontinent, hauptsächlich in England, die Meinung verbreitet ist, daß die Korruption in Amerika nicht auszurotten sei. Ich möchte

gerade an dieser Stelle meiner aufrichtigen Anerkennung Ausdruck geben, da ich auch früher mit meiner Meinung nicht zurückgehalten habe, daß die amerikanische Politik an dem panamanischen Aufstand wohl nicht ganz unbetheilt gewesen sei. Jetzt, wo das gigantische Werk fast vollendet ist, lohnt es sich kaum noch, über die Mittel und Wege zu rechten, die von den Vereinigten Staaten angewandt wurden, um zum Ziele zu gelangen. Die Welt hätte gern auf das unerquickliche Schauspiel und das müßige Geschwätz, das sich an die Unabhängigkeitserklärung der Republik Panama knüpfte, verzichtet. Man läßt die Panamaner in ihrem Unabhängigkeitsrausch, in Wirklichkeit sind sie jedoch ganz in den Händen Amerikas und haben keine eigenen Rechte. Panama steht zu den Vereinigten Staaten ungefähr in demselben Verhältnis wie Agypten zu England. Die Abhängigkeit der kleinen Republik von Amerika war eine unvermeidliche Folge der Revolution, des Vertrages und der geschäftlichen Beziehungen.

Hin und wieder hört man Klagen der Panamaner über eine lästige Bevormundung von seiten Amerikas. Natürlich geht Amerika nicht auf die phantastischen Pläne der neuen Republik ein, und es ist nicht zu leugnen, daß der amerikanische Einfluß auf Panama nur günstige Folgen für das Land gehabt hat. Aber die Panamaner sind niemals zufriedenzustellen. Fast allgemein glauben sie, daß Amerika Annektionsgelüste habe. Das ist sicherlich nicht zu befürchten, wenigstens vorläufig nicht, es sei denn, daß Amerika durch eine neue Revolution am Isthmus zu diesem Schritt gezwungen werde. Panama rühmt sich gerne seiner Unabhängigkeit, die ihm niemand streitig macht. Solange es diese nicht mißbraucht, wird

sich die Regierung der Vereinigten Staaten peinlich an die vertragsmäßigen Vereinbarungen halten. Der im Kanalgebiet lebende Amerikaner hat von dem Panamaner keine sehr hohe Meinung, doch das beruht auf Gegenseitigkeit. Dieser hält den Amerikaner für einen rücksichtslosen, selbstjüchtigen Geschäftsmann, jener den Panamaner für einen trägen und faulen Gesellen. So findet man keine allzu große Herzlichkeit zwischen beiden Nationen.

Die Vorherrschaft der Vereinigten Staaten in Panama hat in den südlichen Republiken viel böses Blut gemacht. Die Vereinigten Staaten verschanzen sich gern hinter ihrer Monroedoktrin, die den Europäern jede Einmischung in amerikanische Angelegenheiten verbietet. Für Süd- und Zentralamerika kommt die Monroedoktrin jedoch nicht in Betracht, und so kann man die Aufregung jener Völker verstehen. Sie werden sich aber hüten, es jemals auf eine Kraftprobe ankommen zu lassen.

Obgleich sich die verschiedenen Republiken Zentral- und Südamerikas mit gegenseitigem Haß verfolgen, in ihrer Abneigung gegen die Vereinigten Staaten zeigen sie eine überraschende Einigkeit. Es besteht in Südamerika das sogenannte A., B. und C.-Bündnis, ein Abereinkommen zwischen Argentinien, Brasilien und Chile, das gegen die Vormachtstellung der Vereinigten Staaten auf dem amerikanischen Kontinent gerichtet ist. Jedes einzelne Land für sich allein wäre zu schwach, um sich gegebenenfalls wirksam gegen die Vereinigten Staaten verteidigen zu können. Wenn erst der Panamakanal vollendet ist, wird Uncle Sam eine viel größere Dispositionsmöglichkeit haben und seine Schiffe mit Leichtigkeit von einem Meere zum andern dirigieren können. Daher ist

es verständlich, daß sich die Staaten Südamerikas gegen alle Eventualitäten zu schützen suchen.

Die Vormachtstellung Amerikas in Panama steht außer Zweifel, die Republik existiert eigentlich nur dem Namen nach. Doch die gleichgültigen, leichtsinnigen und gewinn-
süchtigen Panamaner haben diesen Zustand selbst ver-
schuldet und können sich insolgedessen über ihre Lage nicht beklagen. Aber im Innern nähren sie einen tiefen und bitteren Haß gegen die amerikaniſche Herrſchaft.

15. Kapitel.

Für Gott und den Mammon.

Die Geschichte kaum eines andern Landes der Erde ist von so düsterer Romantik umwoben wie die Panamas.

Wären die Ureinwohner Panamas vor 500 Jahren in dem Dunkel ihres heimatlichen Dschungels verborgen geblieben, wäre nicht der berühmte Christoph Columbus auf seiner Entdeckungsfahrt nach den Westindischen Inseln verschlagen worden und hätte er nicht durch seine wunderbaren Erzählungen über Panamas Schatzkammern unerfättliche Goldgier bei seinen Landsleuten geweckt, so würde die Welt wohl nie von Balboa, Pizarro, Cortez oder Pedrarias gehört haben; die Namen Drake und Morgan würde man vergeblich in den Annalen der englischen Seegeschichte suchen.

Zweifellos waren Columbus' Berichte über die Wunder des neuentdeckten Landes maßlos übertrieben, nicht gerade zum Vorteil der Ureinwohner. Wie hätte er auch die Phantasie seiner Landsleute erregen können, wenn er nur von der idyllischen Unschuld der Eingeborenen geplaudert hätte! Er brachte Gold und Zierat aus dem fernen Erdteil nach Spanien heim und pries den märchenhaften Reichtum Amerikas. So wurde die Habgier der Spanier geweckt, und alle kannten nur den einen Wunsch, schnell und mühelos reich zu werden. Kaum in Santa Maria angelangt, suchten die Glücksjäger Streitigkeiten mit den Eingeborenen, und unerhörte Grausamkeiten,



Alte französische Lokomotive in der Nähe von Empire.



Zwei alte Baggermaschinen, stumme Zeugen aus französischer Zeit.

Schandtaten, Eroberungen und Verbrechen, wie sie fast einzig in der Weltgeschichte dastehen, hesteten sich an die blutbefleckten Spuren der spanischen Abenteurer.

Unter den Fittichen der heimischen Machthaber zog man aus, um die glänzenden Schätze dieses Dorado zu heben. Die goldenen Schiffsladungen aus der Neuen Welt entfesselten die Leidenschaften der Kastilier. Alle Klassen der Bevölkerung beseelte nur ein Gedanke und eins waren sie in ihrem Streben. Die heilige Kirche nährte das Feuer und spendete göttlichen Segen. Es war keine Zeit zu verlieren, Panama mußte der spanischen Herrschaft unterworfen werden. Mit unwiderstehlicher Gewalt wurden die Europäer von dem fernen Lande, von der Neuen Welt angezogen, in der sie reiche Beute zu finden hofften. Zu lockend war der Preis!

Ein feuriger Nachkomme aus aragonischem Geschlecht, Alonzo de Ojeda, und der königliche Bildschnitzer von Madrid, Don Diego de Nicuesa, wurden ausgesandt, um die Eingeborenen der Krone zu unterwerfen und ihnen europäische Kultur zu bringen. Mochten die beiden Sendlinge miteinander über Vorrang und Macht streiten, in der Frage der Besitzergreifung waren sie einig. Die katholische Kirche, die drüben ein neues Feld ihres Wirkens sah, segnete die Abenteurer, die hinausziehen für Gott und den Mammon. So empfingen auch diese beiden Söhne Spaniens den himmlischen Segen, denn sie galten als Wohltäter des Vaterlandes, und die Priester verkündeten laut ihren Ruhm. Die heilige Kirche erließ einen Aufruf. Wenn man von allen Phrasen und Beiwerk absieht, dann predigte sie nichts weniger, als daß Panama von nun an unter dem Schutze St. Peters stehe und deutete in der vorsichtigen, verklausulierten

Sprache jener Zeit an, daß Sühnen und Strafen äußerst geeignet und wirksam seien, um die Heiden in den Schoß der Mutter Kirche zu führen. Die Eingeborenen waren keineswegs so erfreut von den Gaben der Kirche, wie man es erwartet hatte. Daher behandelte man sie schlecht, und sie ihrerseits rächten sich.

Das Drama nähert sich allmählich dem Höhepunkt seiner Entwicklung. Man wahrte zwar nach außen hin den Anschein einer gewissen gesetzmäßigen Regierung, aber alle Künste der Doppelzüngigkeit im Verein mit Feuer und Schwert mußten dazu dienen, die Herrschaft der spanischen Krone auszubreiten. Brutale und zügellose Leidenschaften in ihrer ganzen schrecklichen Wildheit und Grausamkeit bezimierten das panamanische Volk. Rücksichtslos wurde die Unterwerfung durchgeführt. Die Häuptlinge machte man zu Sklaven oder schnitt ihnen die Ohren ab, während die neuen Herren — König, Kirche und Volk — ungeheure Vorräte an Geschmeide, Ketten, Spangen, Gold und Schmuckgegenständen aufhäuften, um die spanischen Schatzkammern zu füllen und in tragem Müßiggang die Früchte der Erpressung zu genießen.

Solch reiche Siegesbeute wirkte verlockend, und immer schwerer lastete das spanische Joch auf ganz Panama und dem Isthmus. Als Balbao zur Eroberung auszog, nahm er blutgierige Schurken mit sich, die ihm halfen, die Eingeborenen aufzuspüren, zu überfallen und zu unterwerfen. Einer jener Mordgesellen tat sich hierbei ganz besonders hervor, und noch heute wird schauernd sein Name genannt. Er hieß Leonzico, „kleiner Löwe“. Für seine Schergendienste wurde er dadurch entschädigt, daß man ihm Rang und Einkünfte eines Hauptmanns verlieh.

Als Balbao von seinem Rivalen Pedrarias getötet

war, herrschte Anarchie. Das Goldfieber nahm zu, Plünderung und Torturen waren an der Tagesordnung. Wenn sich die Panamaner widersetzen, goß man ihnen glühendes Gold in die Kehle. Christentum, Lüsternheit und Sklaverei gingen Hand in Hand miteinander. Der König von Spanien, der mit kostbaren Geschenken überhäuft wurde, war zu weit entfernt, um, selbst wenn er es gewollt hätte, die wirkliche Lage der Dinge zu übersehen. Im Jahre 1521 wurde der Bischofssitz von Santa Maria nach Panama verlegt.

Die Eroberung Perus, die auch Panamas Interessen berührte, das fieberhafte Suchen nach dem Märchenlande im Namen der „heiligen Dreieinigkeit und der gebenedeieten Mutter Maria“, die kirchliche Einsegnung Cortez' und seiner Genossen, dem die Befugnis erteilt wurde, „die Länder und Provinzen des Kaiserreiches Peru zu entdecken und zu unterwerfen“, die öffentliche Erteilung des heiligen Abendmahles in Panama, das alles mußte die Gemüter erregen und die allgemeine Fieberglut bis zur Siedehitze steigern.

Man scheute sich nicht, alle Mittel, selbst die verwerflichsten, anzuwenden, um das Ziel zu erreichen. Cortez und seine Bande schreckten vor nichts zurück. Panama, so sagten sie, sei im Vergleich zu Peru ein armes Land. Das wirkte bei den Massen. Die Pessimisten mußten schweigen. Cortez fuhr nach Spanien, um von Kaiser Karl V. in Audienz empfangen zu werden. Dieser erteilte ihm absolute Machtbefugnis.

Nach einem feierlichen Gottesdienst in der Kathedrale Panamas verließ die kleine Flotte mit 180 Mann und 27 Pferden Zentralamerika, um nach Peru vorzudringen. Mit ihnen fuhr der neue „Bischof von Peru“,

der sich selbst „Beschützer der Indianer Perus“ nannte. Andere Abenteurer folgten ihm. Das Land wurde unterworfen, geplündert und all seiner Schätze beraubt.

Panama war das Zentrum aller spanischen Unternehmungen und profitierte dabei am allermeisten. Es erfreute sich einer gewissen Wohlhabenheit, die schließlich in zügellosen Luxus ausartete. Tausende von Panamanern bedauerten, nicht an der Expedition nach Peru teilgenommen zu haben. Dort führten Neid und Eifersucht der Anführer zu Streitigkeiten, die vom König und der Kirche geschlichtet wurden. Gott und Gold triumphierten, und Peru war ein neues Juwel der spanischen Krone.

In diesem Saumel schien jede Spur von Menschlichkeit erstorben, und jede mahnende Stimme wäre hier wirkungslos verhallt. Es gehörte fürwahr damals ein fester und standhafter Glaube, viel Gottvertrauen, Abergzeugungstreue und persönlicher Mut dazu, um unter solch bedenklichen Umständen den Eingeborenen von der göttlichen Gnade zu predigen. Don Fray Bartholomé de Las Casas übernahm diese schwierige Aufgabe, wenngleich er von heftigen Gegnern umgeben war. Schon früher hatte er einige Expeditionen zu den Eingeborenen begleitet und dabei trübe Erfahrungen gemacht. So protestierte er energisch und legte öffentlich Verwahrung ein. Hinter ihm stand eine ganze Meute von Widersachern, und von allen Seiten wurde er fürchterlich bedroht. Er kehrte nach Spanien zurück und wußte den Kardinal für sich zu gewinnen, mit dem Resultat, daß ein Gesetz zum Schutze der Indianer geschaffen ward. Zwar befriedigte es Las Casas nicht ganz, aber die Sklaverei wurde wenigstens abgeschafft.

Allmählich kam die Wahrheit an den Tag, und die Gemüther wurden von den Schilderungen der Gemetzeln, Grausamkeiten und Greuelthaten heftig erschüttert. Die Kirche fühlte sich getroffen, und alle bisherigen Prinzipien fielen in sich zusammen. Diejenigen, die das Licht zu scheuen hatten, richteten ihre ganze Wut gegen Las Casas. Von allen Seiten feindete man ihn an.

Entsetzliche Szenen und Greuelthaten hatten sich abgespielt: Frauen und Kinder waren mit Ketten gebunden, skalpiert und dann enthauptet worden. Man hatte eine teuflische List erdnen: Ein hoher Beamter ritt zuweilen auf einem Esel aus. Das Tier machte den Spaniern viel Vergnügen, den Eingeborenen hingegen flößte es Furcht ein. Immer wenn Meister Langohr wieherte — und das tat er oft und laut — fielen sie schreckensbleich in die Knie. Man hatte ihnen erzählt, daß der Esel mit jedem Schrei nach Gold verlange, was sie in ihrer kindlichen Einfalt glaubten. So opferten sie willig nicht nur den eigenen Goldschmuck, sondern stiegen selbst in die Gräber hinab, um die Toten ihrer Kleinodien zu berauben und das wiehernde Grautier zufriedenzustellen.

Doch bald änderten sich die Dinge. Europa hatte von den Untaten der Spanier gehört, und besonders England betrachtete die wachsende Macht Spaniens in Westindien mit scheelem Auge. Sehnsuchtsvoll waren die Blicke der Engländer auf die unermesslichen Reichtümer dieses Landes gerichtet. Bei dem Versuche, ihre Handelsbeziehungen dorthin auszudehnen, machten ihnen die Spanier die größten Schwierigkeiten, denn sie hatten ein Monopol, das sie mit allen Mitteln zu verteidigen wußten.

England lehnte sich heftig gegen Spaniens grausame

Eroberungspolitik auf. Dabei war sein Interesse zum Theil von religiösen Motiven diktiert. Francis Drake sollte den Stein ins Rollen bringen. Mit Erlaubnis des Gouverneurs steuerte er um 1560 sein Handelsschiff nach Veracruz in Mexiko und versuchte geschäftliche Verbindungen anzuknüpfen. Er ließ sich vom Gouverneur überreden, dort Anker zu werfen, wurde jedoch alsbald mit seiner Besatzung gefangen gesetzt. Das Schiff konfiszierte man mit der ganzen Ladung. Nach seiner Befreiung forderte er von Spanien Schadenersatz, wurde aber abschlägig beschieden. Spanien hat alle Ursache, diese Weigerung bitter zu bereuen. Haßerfüllt gegen ein Land, das Räuberei und Ungerechtigkeit großzog, tat Drake alles, was in seiner Macht stand, um die ihm zugefügte Unbill zu rächen. Zunächst wandte er sich an die Indianer, um genaue Erkundigungen einzuziehen. Dann wußte er die Königin Elisabeth für sein Unternehmen zu gewinnen. Er erhielt nicht nur die obrigkeitliche Erlaubnis, gegen Spanien vorzugehen, sondern wurde auch vom Hof und den einflußreichsten Persönlichkeiten ermutigt. Man ernannte ihn zum „Privateer“. Der Unterschied zwischen einem „Privateer“ und einem „Pirate“ ist eigentlich nur ein gesellschaftlicher; ersterer hat das Recht, bei Hofe zu erscheinen.

Bei seiner Abfahrt von Plymouth jauchzte ihm das Volk zu und beglückwünschte ihn zu seinem Vorhaben. Er hatte 73 Mann an Bord, außerdem Munition und Geschütze. Am Isthmus angelangt, griff er Nombre de Dios an, das nach kurzem nächtlichen Gefecht in seine Hände fiel. Der Sieg war leicht errungen. Beim Eindringen in das königliche Schatzhaus wurden die Augen der Engländer von mächtigen Silberbarren geblendet.

Während sie im Begriff waren, die Schätze an sich zu reißen, begann Drake aus einer Wunde zu bluten, die er im Gefecht davongetragen hatte. Halb ohnmächtig mußten ihn seine Begleiter eiligst an Bord bringen und so die überreiche Beute im Stich lassen. Dann zog man gegen Cartagena, das aber zu stark befestigt war, um durch einen Handstreich genommen zu werden. So begnügte sich Drake damit, die feindliche Schifffahrt zu schädigen.

Am Isthmus rief Drake's Erscheinen große Bestürzung hervor. Spanien hatte von nun an mit einem neuen Gegner zu rechnen. Indianer und Neger, von Haß gegen ihre Feinde erfüllt, schlossen mit den Engländern ein Bündnis. Mit ihrer Hilfe versuchten sie, sich eines Goldzuges, der von Panama kam, zu bemächtigen. Als alles wohl vorbereitet war, wurde der Anschlag durch einen betrunkenen Eingeborenen verraten. Inzwischen erschien Drake wieder vor Cartagena. Seine Raubzüge längs der Küste waren von großem Erfolg begleitet. Die Sicherheit der Schifffahrt war schwer bedroht, und viele Segler wurden gefapert.

Etwas später griff der kühne Seefahrer, unterstützt von einigen französischen Piraten, einen Goldtransport in der Nähe von Nombre de Dios an und fuhr mit kostbarer Ladung von dannen. Auf seiner Reise von Plymouth ramnte er etwa 100 spanische Rauffahrteischiffe. Dann kehrte er wieder nach dem Isthmus zurück und war unterwegs der Schrecken aller Seeleute. Am Isthmus selbst plünderte er mehrere Städte und zog mit vielen Schätzen nach England heim.

Als der Krieg zwischen England und Spanien ausbrach, wurde Drake Admiral der englischen Marine und suchte San Domingo und Cartagena schwer heim. Einige

befestigte Plätze vermochte er nicht zu nehmen, auch vor Panama hatte er Mißerfolg. Seine Leute verloren sich im Dschungel. Als er im Begriff war, Puerto Bello zu belagern, ereilte ihn im Januar 1596 ein plötzlicher Tod. Die Gefährten waren durch den Verlust ihres Führers so entmutigt, daß sie nach England zurückeilten. Ein spanischer Priester beschreibt Drake's Tod mit folgenden Worten: „Seine Zunge erfror. Der Mund war scharlachfarbig, und aus ihm entfloß die verlorene Seele und fuhr direkt zur Hölle.“

Auch späterhin wurde das Karibische Meer durch keizerliche Seepiraten beunruhigt. Kapitän William Parker war Drake's Nachfolger. Auch er zog von Plymouth aus, kaperte am Isthmus ein Perlenboot und befreite ein portugiesisches Sklavenschiff. Durch die Besetzung Puerto Bellos fiel ihm große Beute zu.

Alle diese Ereignisse brachten die Spanier gewaltig außer Fassung, denn sie sahen, daß selbst der Stille Ozean vor den Engländern nicht mehr sicher war. Ozenham, einer von Drake's Offizieren, kreuzte mit erprobter Mannschaft am Isthmus, beunruhigte den Stillen Ozean und nahm ein kleines Segelschiff. Es wurde armiert und mit einer Besatzung versehen. Dann machte er Jagd auf eines der Transportschiffe, die mit Goldbarren aus den Minen Perus reich beladen waren. Der Fang glückte. Im ganzen aber waren seine tollkühnen Fahrten von geringem Erfolg gekrönt. Einige Mitglieder der Bande wurden in Panama hingerichtet, während andere in Gefangenschaft gerieten.

Unter dem Schutze eines spanischen Kriegsschiffes konnte sich die einträgliche Perlenfischerei ruhiger entwickeln, ohne die Piraten ernstlich fürchten zu müssen.



Die neue Kanalroute kreuzt das alte französische Kanalbett auf der atlantischen Seite.



Wenn auch hin und wieder die Seeräuber einen kleinen Erfolg hatten, so kamen sie im allgemeinen doch schlecht weg und kehrten nur selten mit Beute heim.

Alle Nationalitäten, Engländer, Franzosen und Portugiesen, begeisterten sich für das abenteuerliche Piratenleben, denn es brachte gute Beute und war sehr lukrativ. Ein Pirat, unter dem angenommenen Namen Brasilliano, verfolgte die Spanier mit geradezu teuflischem Haß. Wenn es ihm irgend gelang, einen von ihnen zu erwischen, so röstete er ihn bei lebendigem Leibe. Die meisten Piraten schienen schließlich ihr Geschäft weniger des Gewinnes als vielmehr des abenteuerlichen und ausschweifenden Lebens wegen zu betreiben. Brasillianos Bande z. B., die geradezu verwegen im Kampfe war und enorme Beute machte, vergeudete all ihre Schätze bei wüstem Trinkgelage und tollem Spiel in wenigen Tagen. Man erzählt von ihnen, daß sie in einer Nacht etwa 10000 Mark verjubelten und am nächsten Morgen aller Mittel entblößt waren. Die Freude am Besitz schien ihnen gänzlich unbekannt. Diese zügellosen Gesellen besaßen eigentlich nur eine Tugend: sie traten hilfsbereit füreinander ein und standen sich in der größten Not bei. Ihre Gesetze und Gewohnheiten waren höchst eigenartig. Konnten sie z. B. eine eingegangene Schuld nicht bezahlen, so verdingten sie sich ihrem Gläubiger, bis die Schuld getilgt war.

Mit der Zeit nahm das Piratentum ganz erschreckend zu und wuchs sich zu einer schweren Gefahr aus. Die Handelsflotte wurde dezimiert, und die Schiffe, die sich überhaupt noch aufs Meer hinauswagten, mußten ständig ihren Kurs ändern. Der Verkehr nach Panama nahm nicht mehr über Puerto Bello seinen Weg, sondern über Cap Horn. Doch wo immer der Handel blühte, erschienen

die Piraten. Als die Seeräuber auf dem Wasser nicht mehr ihre Rechnung fanden, belagerten sie einfach die Küstenstädte und raubten sie aus. Viele Orte wurden eingeäschert und die Vornehmen der Bürgerschaft gefangen genommen, um hohes Lösegeld zu erpressen. So sah sich Spanien gezwungen, fortgesetzt seine Dispositionen zu ändern. Was man aber auch unternahm, überall tauchten nach kurzer Zeit Seeräuber und Freibeuter wieder auf. Letztere waren noch gefürchteter als die eigentlichen Piraten und rekrutierten sich aus den verkommensten Individuen. Mit einem tiefwurzelnden Haß verfolgten sie alles, was Spanisch war. Wo sie ihr Unwesen trieben, legten sie den Handel lahm und terrorisierten die Küstenstädte. Einige spanische Gouverneure schworen, diese Brut auszurotten. Doch das Volk wollte davon nichts wissen, denn es fürchtete die blutige Rache der Freibeuter. Der Franzose Francis Ollonais, der sein Leben als Sklave begonnen hatte, behandelte seine spanischen Gefangenen mit unmenschlicher Grausamkeit. Die meisten enthauptete er. Den Gouverneur von Habanna teilte er mit, daß seine Landsleute keine Gnade zu erwarten hätten; er hoffe, daß auch der Gouverneur ihm eines Tages in die Hände fiele. Ein Spanier, der nicht das Versteck seiner Schätze angeben wollte, wurde mit einem Hirschfänger in Stücke zerschnitten, andere spannte man auf die Folter. In Puerto Caval zerhackte Ollonais das Herz eines Gefangenen vor den Augen seiner Leute und drohte ihnen, daß sie alle dasselbe Schicksal teilen würden, wenn sie seinen Befehlen nicht gehorchten. Er und seine Bande töteten in Maracaibo 500 Spanier, machten 600 Gefangene einschließlich Sklaven, Frauen und Kindern. Viele von ihnen wurden zu Tode gequält, andere ließ man ver-

hungern. L'Ollonais befahl, die Leichen seiner Opfer in Boote zu schaffen, die gräßliche Ladung auf offene See zu fahren und ins Meer zu senken. Der gefürchtete Freibeuter nahm ein schreckliches Ende. In Darien wurde er von einigen Indianern ergriffen, in Stücke zerrissen, und ins Feuer geworfen. Einige seiner Spießgesellen ereilte dasselbe Loos; andere gerieten in harte Bedrängnis. Um ihren Hunger zu stillen, mußten sie sich von Affenfleisch nähren, dann wieder waren sie gezwungen, sich aus Schuhen und den Scheiden ihrer Dolchmesser ein Mahl zu bereiten.

Panama blieb von den Stürmen, die über den Isthmus dahinbrausten, verschont. Sein Reichthum wuchs mehr und mehr, es wurde der beneidenswerteste Ort des Ostens, und alle seine Schätze ergossen sich nach Spanien. Der letzte Anschlag, den eine Horde verkommener Engländer auf die Reichtümer Panamas unternahm, mißlang. Sie erlagen zum Theil im Sumpflande dem mörderischen Fieber. Zwar waren sie bis nahe an die Stadt herangekommen, doch ihre Kräfte reichten nicht mehr aus, den Handstreich zu führen. „Wer schickt euch?“ schrieb der Gouverneur, als er von ihrer Ankunft hörte. Kapitän Sawkins antwortete: „Noch ist meine Mannschaft nicht vollzählig, aber wenn wir alle beisammen sind, werden wir Euch in Panama einen Besuch abstatten. Unsere Kanonen werden Euch Aufschluß geben, und im Feuer der Geschütze mögt Ihr die Antwort lesen.“ Kapitän Sawkins wurde bei einer Feldschanze tödlich verwundet. Seine Bande zerstreute sich, wandte sich nach Süden, beunruhigte die Magelhaensstraße und kehrte zuweilen bis zu den Karibischen Inseln zurück. Dort trafen sie sich mit einigen andern Seeräubern, denen sie ihre Boote

überließen. Aber den Erfolg ihrer Fahrten enttäuscht, fuhren mehrere nach England zurück. Auf Betreiben des spanischen Gesandten wurden Kapitän Sharp und seine Spießgesellen der Verschwörung angeklagt. Doch es gelang ihnen erstaunlicherweise, den Gerichtshof von ihrem „ehrbaren Wandel“ zu überzeugen, und so entkamen sie der rächenden Nemesis.

Lange Zeit hatte Panama seinen Feinden Troß geboten, aber der Tag sollte kommen, da ein König der Freibeuter, verschlagener und listiger als alle seine Vorgänger, die alte, blühende Stadt an den Gestaden des Stillen Ozeans von Grund aus zerstören sollte.

16. Kapitel.

Die Plünderung Panamas.

Wie ein Kapitel aus Tausend und eine Nacht muten den Leser die geschichtlichen Berichte aus den frühesten Tagen Panamas an. Einstmals durchzogen Maultierkarawanen die Lande und trugen unermessliche Schätze, Gold, Silber und Edelsteine in ferne Gegenden. In den Häfen lagen zahllose Segler. Ihre Wimpel flatterten lustig im Winde und kündeten, daß hier das Herz des Welthandels schlug. Schwer beladen fuhren die Schiffe hinaus aufs offene Meer und brachten die Reichtümer zu fremden Völkern, die mit Bewunderung und Sehnsucht von dem Wunderlande träumten, das solche Güter barg. Aber auch das Leben in den Städten war von einem fröhlichen, frischen Hauch durchweht. Hier wurden große Märkte abgehalten, auf denen die reichen Handelsherren ihre Waren zur Schau stellten, und im dichten Gewühl umdrängten die Käufer die aufgestapelten Herrlichkeiten. All diese reizvollen Bilder mit ihren vielfältigen, bunten und wechselnden Szenen sind nun längst versunken. Wie in einem Dornröschenschlaf liegt heute die Stätte, wo vor grauen Zeiten der Pulsschlag des Weltgetriebes so deutlich vernommen wurde.

Die Nebenerscheinungen, die der Wohlstand im Gefolge hat, blieben auch damals nicht aus, denn wo der Reichtum seine Paläste baut, finden Luxus und Zügel-

losigkeit üppige Pflegstätten, und so war es auch vor Jahrhunderten in Panama.

Daneben aber wandelte im schlichten Kleide die Frömmigkeit, und aus den schmucklosen Klosterkapellen klang das Kyrie eleison und das inbrünstige Paternoster der Priester und Mönche. Die alte Stadt war von dem Scheine der Gerechtigkeit und Unparteilichkeit umgeben und trug den Charakter einer eigenartigen Würde. In reichem Schmucke prangten die Kirchen und verliehen den Festen eine höhere Weihe. Wenn auch die Wohnungen der Reichen nicht besonders in die Augen fielen, so gaben sie doch Zeugnis von einer verfeinerten Eleganz, die den Wohlstand der Besitzer erkennen ließ. In den lauschigen Gärten gedieh eine üppige Flora, deren Düfte die Luft mit schweren balsamischen Wohlgerüchen erfüllten. Hier suchten die Bewohner, wenn die Glut des Tages vorbei, Erquickung und Labung, und in den sternklaren Nächten wehten kühle Brisen aus den südlichen Gewässern herüber.

Doch in dieser wundervollen Gegend, die vielleicht mit dem Paradiese an Schönheit wetteifern konnte, lauerten Tod und Verderben. Verheerende Fieber zogen aus dem verpesteten Sumpfland heraus, und Tausende erlagen zur Sommerszeit dem mörderischen Klima. In den muffigen, unruhigen Straßen gediehen Laster und heimliche Verbrechen.

Neidvollen Auges blickte der welsche Pirat Morgan auf dieses Schatzkästlein und überrumpelte es ahnungslos, ohne daß Panama zunächst irgendwelche Anstalten zu seiner Verteidigung treffen konnte. Die verweichlichte Besatzung, die sich vornehmlich aus Bürgerkreisen rekrutierte, leistete nur geringen Widerstand. Infolge der Korruption, die selbst unter den Gouverneuren herrschte, fielen

auch die Schlösser und Fortifikationen mühelos in die Hände der Feinde. In Madrid kümmerte man sich wenig um das Schicksal Panamas. Dort galt die Aufmerksamkeit nur den schwer beladenen Flottillen, die mit den Reichtümern des Isthmus den Tajo heraufsegelten.

Es war ein gewagtes Unternehmen, das Morgan plante, und ungeheure Gefahren warteten seiner zu Wasser und zu Lande. Aber dieser unerschrockene Führer der Freibeuter war der richtige Mann, ihnen ins Auge zu schauen und sie zu meistern. Er besaß die kühle Berechnung eines Feldherrn und den verzweifelten Mut eines Seepiraten und führte den Streich auf Panama mit einer so erstaunlich kleinen Schar, daß wohl niemand an einen Erfolg hätte glauben mögen.

Morgan ließ dem raschen Entschluß die Tat folgen. Er brachte im ganzen neun Schiffe zusammen und erkor sich 460 militärisch ausgebildete Leute, denen er unermesslich reiche Beute versprach. Heimlich machte er sich nach der Küste von Costa Rica auf, in der Absicht, zunächst Puerto Bello zu überwältigen und zu plündern; fürwahr ein tolles Wagnis, denn Puerto Bello war unter allen Küstenstädten Westindiens am stärksten befestigt. Selbst die Mitglieder der Bande zweifelten an dem Erfolg. Doch es gelang ihrem Führer, sie zu ermutigen, und so folgten sie ihm blindlings in jede Gefahr.

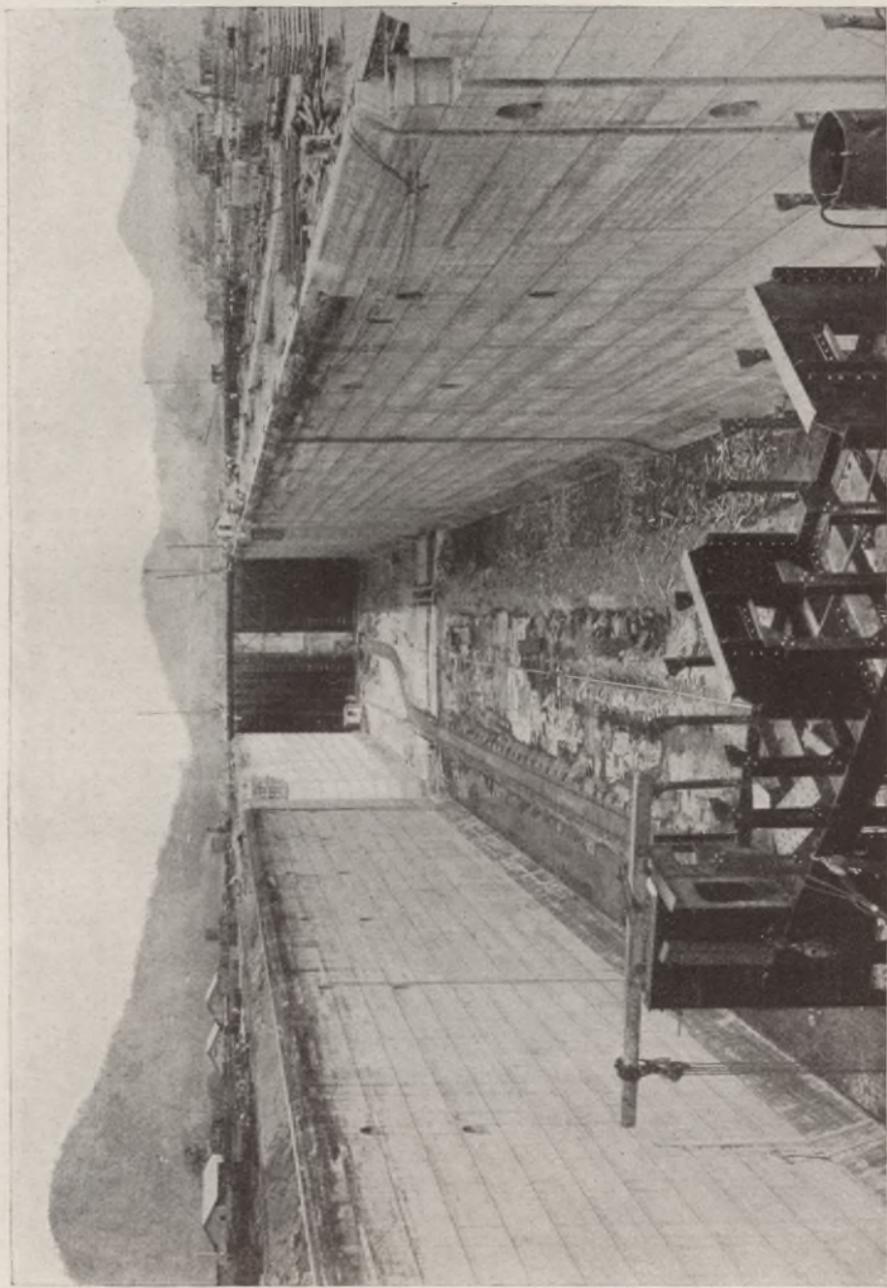
48 Kilometer westlich von Puerto Bello landete die unheimliche Freibeuterschar. Bei Nacht und Nebel fuhren sie in Booten und Ranoes den Fluß hinauf bis zu dem äußersten Posten der Stadt. Ein Engländer, der längere Zeit dort gefangen gehalten war, führte sie. Die Schildwache wurde bestochen und zur Preisgabe der militärischen Geheimnisse bewegt. Als man die Festung Puerto Bello

erreicht hatte, wurde sie umzingelt, damit niemand entweichen könne.

Das Fort war von 300 Soldaten besetzt. Morgan drohte, sie alle niederzumekeln, falls sie sich nicht freiwillig ergäben. Die Besatzung weigerte sich, und es entstand ein blutiges Gefecht, das mit ihrer Niederlage endete. Seinen Worten getreu, sperrte Morgan sie alle ein — Offiziere und Mannschaften — und sprengte den Kerker mit einem Faß Pulver in die Luft. Dann wandte er sich ins Innere der Stadt. Ein Teil seiner Spießgesellen raubte die Kirchen aus und machte reiche Beute an Schmuck, Juwelen und kostbaren Schätzen, die von den Bürgern in den Gotteshäusern versteckt waren. Eine andere Abtheilung unternahm einen furchtbaren Sturm auf eins der Kastele. Man leistete todesmutigen Widerstand, und eine Zeitlang schien Morgan selbst an dem erfolgreichen Ausgang des Kampfes zu verzweifeln. Schließlich ließ er mit Brandkugeln schießen. Die Spanier erwiderten die Salven mit Steinwürfen, Pulvertöpfen und anderen Geschossen. Als Morgan einigen Priestern und Nonnen befahl, Leitern herbeizuschleppen, und den Gouverneur zur Übergabe aufforderte, wendete sich bald das Kriegsglück zu seinen Gunsten. Bei allen Heiligen baten die Priester und Nonnen, die Stadt zu übergeben, um das nackte Leben zu retten. Aber der Gouverneur weigerte sich standhaft, ließ feuern und tötete einige von den Belagerern. Als bald gab Morgan seinen Leuten den Befehl, die Leitern mit Feuerkugeln und Pulvertöpfen zu ersteigen, in das Schloß einzudringen und den Gouverneur niederzumachen, der den Heldentod als Soldat dem Strick des Henkers vorzog. Nachdem Morgan die Gefangenen in Gewahrsam gebracht hatte, ergab sich die Bande, ihrer Gewohn-



Antere Gatun-Schleufe.



Pedro Miguel-Schleuse.

heit gemäß, wüster Schwelgerei und war bald so sinnlos betrunken, daß die Gefangenen sich leicht ihrer hätten bemächtigen können. Aber die Soldaten besaßen nicht einmal den Mut, es mit den Trunkenbolden aufzunehmen. Die Stadt wurde erbarmungslos ausgeraubt. Ein Teil der Gefangenen starb unter grausamen Torturen, andere bedrohte man mit fürchterlicher Todesstrafe, wenn sie nicht all ihr Hab und Gut auslieferten. Die Plünderer stießen wilde Flüche aus und schworen, Puerto Bello niederzubrennen, wenn nicht ein hohes Lösegeld gezahlt würde. Der Gouverneur von Panama entsandte einige Hilfstruppen, die jedoch aus dem Hinterhalt überfallen wurden und in eiliger Flucht nach der Stadt zurückkehrten. Da schickte er, noch weit vom Schuß, einen Drohbrieff an Morgan, er solle nicht auf Gnade rechnen. Lächelnd erwiderte Morgan seinerseits mit einer neuen Drohung, worauf der Gouverneur urplötzlich den Mut verlor und Puerto Bello mit seinen bedrängten Bürgern in Stiche ließ. Morgan erhielt von der unglücklichen Stadt ein Lösegeld von 500000 Mark.

Sein Erfolg soll den Gouverneur von Panama mit Bewunderung und Staunen erfüllt haben. Er war verblüfft und aufs höchste überrascht, daß eine so stark besetzte Stadt wie Puerto Bello in Morgans Hände fallen konnte. „Zeigt mir einige von Euren Waffen, die Ihr gebraucht habt“, schrieb er in einem Brieff an den Piraten. Eine Pistole und mehrere Kanonenkugeln wurden ihm als Antwort überbracht. Außerdem ließ ihm Morgan mittheilen, er möge das alles behalten, bis er ihn selbst in Panama besuche, was sehr bald geschehen werde. Da sandte ihm der Gouverneur einen goldenen Ring zum Geschenk. Auch versicherte er ihm, daß er auf einen warmen

Empfang rechnen könne, falls er wirklich versuchen sollte, seine Hand auf Panama zu legen. Doch warne er ihn vor dem Irrtum, daß in Panama ähnliche Schätze wie in Puerto Bello zu holen seien.

Morgan wandte sich mit seiner Beute nach Ruba, wo er in einem stillen Winkel seine Schätze überzählte. Es waren 1200000 Mark, außer Seidenstoffen und vielen andern Kostbarkeiten.

Die furchtbare Tat rief in den spanischen Kolonien Entsetzen und Schrecken hervor, in den Kreisen der Piraten aber helle Begeisterung, und Morgan wurde von ihnen als großer Held gepriesen. Der Name des Welschen war in aller Munde, und das lichtscheue Gesindel scharte sich tatendurstig um den gefeierten Abenteurer. Er versprach, ihr Führer zu sein. Aber wohin sollte man sich zuerst wenden? Nach Cartagena, Veracruz oder Panama? Panama wurde von dem düstern Loos getroffen.

Bald ging man ans Werk. Der Seeräuberkönig brachte die größte Freibeuterflotte zusammen, die jemals die Meere heimgesucht und beunruhigt hat. Es waren fast 40 Schiffe aller Art. Mehr als 2000 der kühnsten, blutdürstigsten und verwegensten Seeräuber strömten herbei und folgten Morgans Admiralsflagge.

Sie alle waren von dem tödlichsten Haß gegen die spanische Herrschaft erfüllt. Am 24. Oktober 1670 begann Morgan mit seinen Operationen, und rasch folgte Schlag auf Schlag. Unbefestigte Plätze in der Nähe von Cartagena wurden ausgeplündert und mußten den notwendigen Proviant liefern. Unter fürchterlichen Qualen zwang man die Eingeborenen, die Verstecke zu verraten, die ihre Reichtümer bargen. Räubereien und Grausamkeiten waren an der Tagesordnung.

Bei Cap Tiburon versammelte Morgan alle seine Mannen und hielt eine zündende Ansprache, die den Haß gegen Spanien schüren sollte. Alles jubelte ihm zu, und man traf folgendes eigenartige Abereinkommen: Er selbst forderte den hundertsten Teil aller Beute, die übrigen sollten nach Leistung und Tapferkeit abgefunden werden. Wer seine Beine verlor, erhielt eine Entschädigung von 7500 Mark oder 15 Sklaven. Der Verlust eines Beines oder einer Hand brachte 3000 Mark oder 6 Sklaven. Für ein Auge zahlte er 500 Mark oder einen Sklaven. Ein besonderer Akt der Tapferkeit wurde mit 250 Mark belohnt.

Nun brach man nach Panama auf. Die Fahrt dorthin war mit großen Schwierigkeiten verbunden, da die Stadt sehr weit vom Atlantischen Ozean entfernt lag und keiner der Seeräuber die genaue und beste Route kannte. Doch man hoffte, auf der Karibischen Insel Old Providence Hilfe zu finden. Die Flotte segelte ab, wurde aber schwer enttäuscht, denn die Spanier hatten den Weg verrammelt.

Zum ersten Male war Morgans Vordringen gehemmt. Eine spanische Batterie empfing ihn mit Kanonendonner. Dabei war das Wetter so unglaublich schlecht, daß man kaum daran denken konnte, die Feindseligkeiten zu eröffnen. Wenn die Leute nicht gegen harte Entbehrungen und alle Unbilden der Witterung gestählt gewesen wären, hätte die Expedition wohl kaum dem Untergang entgehen können. Morgan sah ein, daß ein entscheidender Streich geführt werden mußte. Doch es gelang ihm schließlich, durch furchtbare Drohungen den Gouverneur derart einzuschüchtern, daß dieser sich bereit finden ließ, die Stadt zu übergeben. Um aber seine Soldatenehre,

wenigstens der Öffentlichkeit gegenüber zu retten, vereinbarte er mit Morgan einen Scheinangriff.

Die Befestigungen, in andern Händen sicherlich uneinnehmbar, wurden zerstört. Munition und Pulver erbeutete man in großen Mengen. Im Gefängnis fanden sich einige spanische Freibeuter, die den Weg nach Panama kannten. Sie wurden in die Korps eingereiht, und wieder brach die Expedition auf.

Morgan hielt seinen Plan so geheim wie möglich und erreichte die spanische Festung an den Ufern des Chagres. Sie schien jeder Belagerung zu spotten, und die einzige Möglichkeit bestand in einem verzweifelten Frontangriff. Man schleuderte Feuerkugeln und das Schloß wurde ein Raub der Flammen. Die Piraten kletterten über die Wälle und wurden mit den Verteidigern handgemein, wobei einige ins Wasser fielen. Morgan ging endlich aus dem hartnäckigen Kampfe als Sieger hervor.

In Panama verbreitete die Nachricht Entsetzen. Der kühne Freibeuter war der Schrecken der Spanier, denn sie wußten, was sie von ihm zu erwarten hatten. Der Gouverneur hatte Morgans Drohung nach dem Fall Puerto Bellos nicht vergessen und geriet in Angst und Verzweiflung, denn der Piratenkönig war nur noch wenige Kilometer von den Mauern der Stadt entfernt.

Ein Deferteur der Briganten hatte Morgans Plan verraten, und so mußten zum Schutze Panamas eiligst 3000 Mann aufgeboten werden, eine starke Besatzung für jene Tage. An versteckten Plätzen des Dschungels wurden Soldaten in den Hinterhalt gelegt. Die Stadt war für längere Zeit mit Proviant und Munition versehen, und man hatte alle Vorbereitungen für einen würdigen Empfang der Banditen getroffen. Doch noch schien es fraglich,

ob Morgan mit seinem Heere durch den wilden Dschungel gegen die Stadt vordringen konnte, denn dieser war das Grab aller menschlichen Hoffnungen. Was die Sümpfe nicht verschlangen, fiel den Stürmen, giftigen Insekten und der Vegetation zum Opfer. Die grundlosen Wege hätten selbst einem Morgan Einhalt gebieten müssen, und doch gab es für ihn keinerlei Hindernisse. Er ließ seine Schiffe auf dem Chagres zurück und zog am 8. Januar 1671 mit 1200 Mann, 5 Booten und über 30 Ranoes gegen Panama. Da die Spanier alle bewohnten Ansiedlungen verlassen hatten, machte sich bald Mangel an Nahrungsmitteln geltend. Bei Cruz de Juan Galligo war der Fluß durch Baumstämme blockiert, die den Vormarsch hemmten. Deshalb mußte man sich für den Landweg entschließen.

Sobald die Horden den Dschungel betraten, überzeugten sie sich, daß an ein Vorwärtskommen nicht zu denken war. Dazu lauerten die Feinde im Hinterhalt. Die Vegetation war so dicht, daß sich viele im Gestrüpp verirrtten. So wandte man sich abermals zum Fluß und fuhr bis Cedro Bueno. Der quälende Hunger konnte nur durch Rauchen und Tabakkauen verscheucht werden.

Als die Schar nach Torna Cavallos kam, fand sie den Ort verlassen. Die Leute waren so entkräftet, daß sie in wilder Eile einige von den Spaniern zurückgelassene Ledertaschen verschlangen. Ihre Leiden wuchsen ins Unermeßliche, und Morgan mußte alle Kraft und Überredungskunst aufwenden, um sie zum weiteren Vordringen zu bewegen. Bei Barbacoas fand man dann etwas Mehl und Weizen und zog gestärkt und ermutigt weiter. In den nun folgenden Tagen waren keinerlei Nahrungsmittel mehr aufzutreiben; man begnügte sich mit Blättern und

wildem Gras. Die Freibeuterschar war in einem bejammernswerten Zustand. Schließlich entdeckte man ein Maisfeld und fiel darüber her, um den Hunger zu stillen. Wenige Stunden später stießen die Piraten auf Indianer, die ihnen herausfordernd entgegentraten, dann aber doch das Hasenpanier ergriffen.

Oft tauchten ernste Zweifel auf, ob man sich weiterhin solchen Strapazen aussetzen sollte. Als der Zug schließlich in Cruces, 13 Kilometer von Panama entfernt, ankam, war auch dieser Ort gänzlich leer und die Entkräfteten stürzten sich auf die herrenlosen Katzen und Hunde, um sie zu schlachten. Später fanden sie in den verlassenen königlichen Ställen Brot und Wein, doch die edlen Getränke vertrugen sich scheinbar schlecht mit dem genossenen Hunde- und Katzenbraten, da viele von den Leuten erkrankten.

Als sie jetzt Panama immer näher kamen, war größte Vorsicht geboten, denn möglicherweise lauerten Spanier und Indianer im Hinterhalt. Jeden Augenblick konnte man in dem schwierigen Gelände von Feinden überfallen und aufgerieben werden. Wie sehr ihre Vorsicht am Platze war, zeigte sich bald, denn die Indianer überschütteten sie urplötzlich mit einem Hagel von Pfeilen, und etwas später entwickelte sich ein regelrechter Kampf.

Trotz der tropischen Regengüsse und der sengenden Strahlen der Sonne zogen Morgans Banden weiter, die Indianer durch den dichten Dschungel vor sich hertreibend. Endlich erblickten sie zu ihrem unbeschreiblichen Jubel von einem Hügel aus das Meer im Westen.

Sie hatten das fast Unmögliche vollbracht und den Isthmus durchquert.

Man vergegenwärtige sich die in Panama herrschenden Zustände. Die Wut gegen die Freibeuter schäumte in

wildesten Leidenschaftlichkeit auf. Der unglückliche Gouverneur war in höchster Bestürzung, und die unentschlossenen und geängstigten Einwohner vermochten sich angesichts der bedrohlichen Lage zu keiner That aufzuraffen. Eiligst versteckten die Reichen ihre Schätze in Schiffen, Speichern, Kellern und Zisternen. Priester und Nonnen, in deren Augen ein Pirat gräßlicher als der leibhaftige Gottseibeiuns war, schwebten ständig in Furcht und Zittern.

Der Gouverneur sammelte seine Streitkräfte, alles echte Spanier, 2500 Mann Infanterie und 400 Mann Reiterei. Bei der Parade machten sie einen stattlichen Eindruck, und nach einem zündenden Appell an ihre Vaterlandsliebe schwenkten sie begeistert ihre Federhüte und riefen: „Viva el Rey“. Nach diesem Schauspiel ging die Bevölkerung heim und schien ihr Sicherheitsgefühl wieder erlangt zu haben. 60 Indianer und eine Anzahl Neger bildeten eine Rotte für sich, außerdem verfügte man über eine Reserve von ungeschulten Streitkräften, die noch nie einen Feind gesehen hatten. Sie alle zeichneten sich mehr durch ihre Zahl als durch militärische Tüchtigkeit aus.

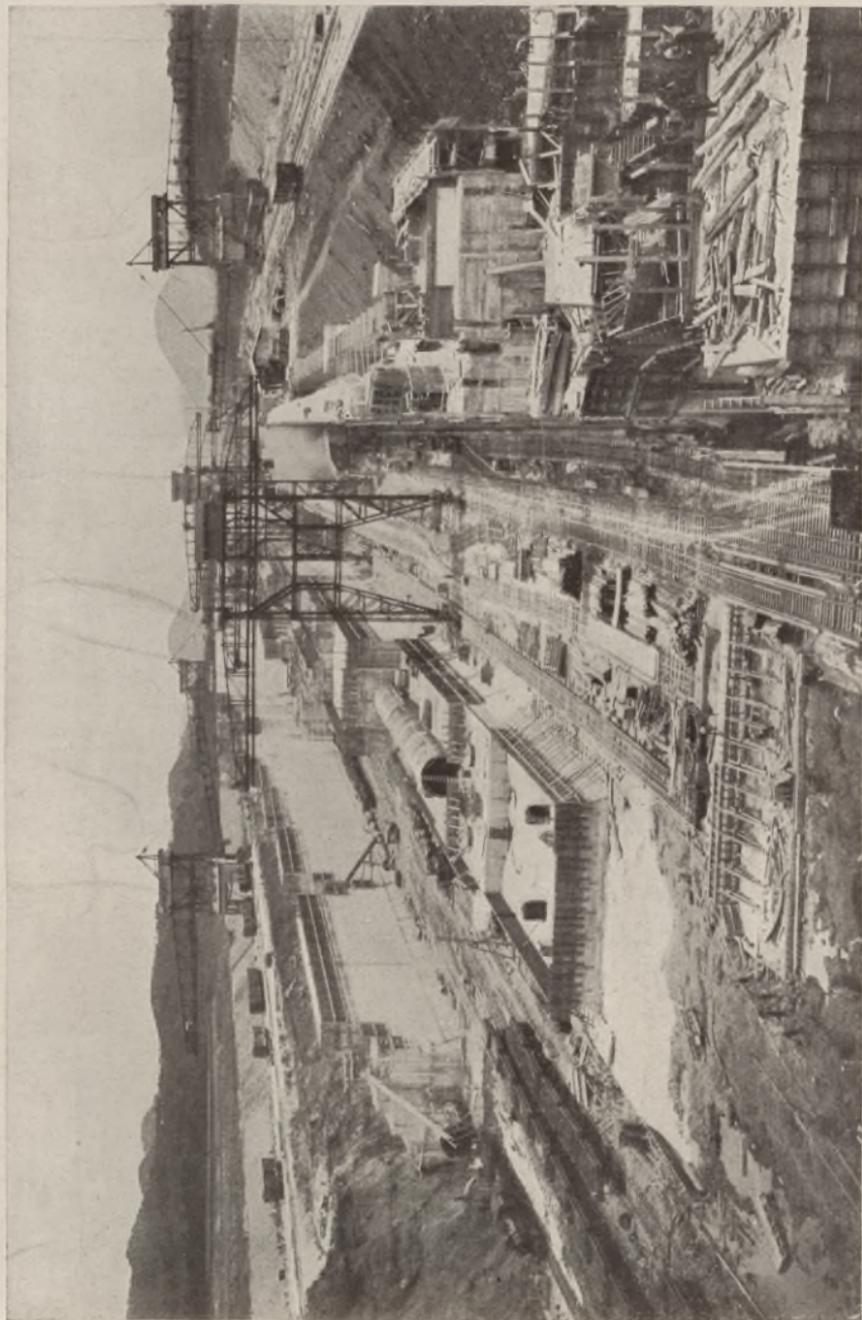
Morgan und seine Leute waren auf eine große Viehherde gestoßen und veranstalteten ein Riesenschlachtfest. Wie seit langem nicht, konnten sie sich wieder einmal gütlich tun. Nach dem üppigen Mahl tanzten sie flotte Fandangos. Als der Tag sich neigte, befestigten sie ihr Lager, und von allen Seiten erklangen Trompeten- und Trommelsignale. Dann ging man zur Ruhe und träumte bis in den hellen Morgen hinein von Panama und seinen unermesslichen Schätzen.

Die Nacht verrann, und der verhängnißschwere Entscheidungstag brach an. Die panamanischen Streitkräfte waren zeitig mobil. In ihrer Felddausrüstung machte die

Kriegsschar einen recht guten Eindruck. Wenn der Kriegsgott immer mit denen ist, die am zahlreichsten in die Schlacht ziehen, dann waren die Panamaner sicherlich unbefiegbar. Doch Morgan kannte eine solche Philosophie nicht. Er eröffnete das Gefecht mit Schnellfeuer, und es gelang ihm, die Verbindungslinien der feindlichen Kavallerie und Infanterie zu durchbrechen und abzuschneiden. Dadurch war der Ausgang der Schlacht bereits entschieden, ehe die Spanier recht zur Besinnung kamen.

Die Panamaner versuchten den alten Trick, einen wütenden Stier auf die Piraten zu hegen. Aber die Kanonade behagte dem Bullen wenig, und auch die schlechte Schlachtmusik war seinen Ohren sicherlich nicht angenehm, denn er jagte davon und fand schließlich ein unrühmliches Ende. Der Kampf war auf dem Höhepunkte angelangt. Weitaus der größte Teil der panamanischen Streitkräfte blieb auf dem Schlachtfeld, und der Rest wurde von einer Panik ergriffen. Um die Tore der Stadt kämpfte man verzweifelt. Hier fanden die Freibeuter heftigen Widerstand und hatten unter dem Feuer der spanischen Batterien gewaltig zu leiden. Doch auf die Dauer vermochten die Panamaner der verwegenen Tapferkeit ihrer Feinde nicht standzuhalten. Die Banditen richteten ein graufames Blutbad an und ließen selbst 600 Tote und zahlreiche Verwundete auf der Walfstatt zurück. Schließlich marschierten sie im Triumphzuge in Panama ein.

Somit hatte Morgan in zehn Tagen Panama erobert, und die ganze Welt war wie vom Schlage gerührt, als sie vom Fall der Stadt erfuhr. Es wird niemals offenbar werden, wen die Schuld trifft, daß Panama der Vernichtung anheimfiel. Das wilde Leben



Die Miraflores-Schleufe im Bau.

jener Tage, die häufigen Revolutionen, von denen das Land zerrüttet wurde, haben das klare Bild der Ereignisse verwischt. Alles, was überliefert wird, läßt sich dahin zusammenfassen, daß Morgan keinen Augenblick verlor, um seine Pläne zur Ausführung zu bringen. Er kannte die Schwächen seiner Leute, ihre Neigung zur Völlerei und Trunksucht und rechnete nach den unfäglichen Entbehrungen mit einer verhängnisvollen Reaktion. Auch fürchtete er die spanische Treulosigkeit und lebte ständig in Angst vor vergifteten Speisen und Getränken. Wenn sich seine ernstesten Befürchtungen erfüllten, dann waren alle Strapazen und Mühen umsonst. Er gab strenge Befehle, um der Trunkenheit zu steuern, die er für die größte Gefahr hielt, welche ihn augenblicklich umlauernte, und hatte ein wachsameres Auge auf seine Leute. Über die Stadt verhängte er den Belagerungszustand und übte eine despotische Herrschaft aus.

Niemand durfte Panama verlassen. Alle im Hafen verankerten Schiffe wurden mit Beschlagnahme belegt. Piratenpatrouillen durchstreiften das Land nach Flüchtlingen. Alle Schlupfwinkel wurden aufgestöbert, Wälder, Berge und Dschungel mit größter Sorgfalt abgesucht. Männer, Frauen, Kinder und Sklaven fielen den Briganten in die Hände. Sie wurden in die Stadt geschleppt, wo man sie aushorchte, quälte, marterte, bis die armen Kreaturen endlich die Verstecke ihrer Schätze verrieten. Es herrschte vollkommene Anarchie.

Morgans Befürchtungen sollten sich nur allzubald erfüllen. Seine Spießgesellen erlagen den vielfachen Versuchungen, betranken sich und frönten dem Laster. Alle Gegenbefehle wurden ignoriert. Als der Raub verflohen war, und die Ernüchterung eintrat, brachen sich die Raub-

gelüste wieder Bahn. Alt und jung, arm und reich wurde verfolgt und gefoltert, niemand geschont. In diesem abscheulichen Treiben fanden sie höchste Lust. Die größte Befriedigung bereitete es ihnen, Priester und Nonnen auß fürchterlichste zu peinigen. Den Frauen wurde rücksichtslos Gewalt angetan, und Morgan war nicht besser als die übrigen. Besonders wurde die Frau eines Großkaufmanns von den groben Aufdringlichkeiten und Verführungskünsten des Piratenhäuptlings unausgesetzt verfolgt und mußte ihre ganze Kraft und List aufwenden, um diesen Nachstellungen zu entgehen.

Auch die blühendste Phantasie reicht nicht aus, sich eine Vorstellung zu machen, wie es damals im Innern Panamas aussah, das besonders des Nachts von den Feuerbrünsten blutig rot erleuchtet war. Viele Gebäude, Hütten und Paläste, Warenhäuser und Speicher gingen in Flammen auf und dienten den Plünderern gleichsam als Freudenfanale. Tagelang wütete der Brand, und vergeblich versuchte man der grausamen Zerstörung Einhalt zu tun. Um das Feuer auf seinen Herd zu beschränken, sprengte man die anliegenden Häuser in die Luft oder riß sie nieder. Aber alle Mühen waren umsonst, und viel kostbares Gut wurde unter den rauchenden Trümmern begraben. Hunderte von Sklaven, die sich in den Kellern verborgen hielten, kamen ums Leben. Prachtige Altargeräte und Ornamente gingen für immer verloren, und in den Ruinen fanden die Piraten ungeheure Mengen an Gold, Silber und Edelsteinen, die ihre ohnehin schon reiche Beute vermehrten.

Es war höchste Zeit, daß Morgan abzog. Er hätte gern all das Gold- und Silbergerät, die heiligen Gefäße und Gemälde aus den Kirchen an sich gerissen, aber

ein großer Theil dieser Schätze war auf Schiffen heimlich fortgeschafft worden, während seine Kreaturen nach den wüsten Gelagen ihren Rausch ausschließen. Er jagte den Flüchtlingen nach, aber sie waren längst auf und davon und hatten einen großen Vorsprung. So begnügte er sich damit, die Inseln Taboga und Taboguilla zu verheeren, sich selbst den Riesenanteil der Beute zu sichern und zu verhindern, daß seine Leute auf eigene Faust eine Expedition ins Werk setzten. Unter Mitnahme vieler Männer, Frauen, Kinder und Sklaven, die er nur gegen Lösegeld freigab, verließ er nach dreiwöchigem Aufenthalt die Stadt, in der er so fürchterlich gehaust hatte. Wer sich nicht loskaufen konnte, sollte nach Jamaika in die Sklaverei geschleppt werden. Geld bedeutete Gnade. Einige bezahlten, die andern mußten mit ihm zur Chagresfestung ziehen. Man hat nie erfahren, was aus diesen geworden ist. Morgan überwarf sich mit seinen Leuten bei der Teilung der Beute und verließ sie bei Nacht und Nebel.

Als die erschütternde Kunde von der Plünderung und Vernichtung Panamas nach Europa drang, herrschte große Erregung, und man beschloß, der Seeräuberei und dem Freibeutertum energisch zuleibe zu gehen. Dennoch wurde Morgan, als er in seine Heimat zurückkehrte, wie ein siegreicher Held empfangen, weil er dem spanischen Erbfeinde ungeheuren Schaden zugefügt hatte. Ja, die englische Regierung schlug ihn sogar zum Ritter und beauftragte ihn, die Meere von allen fragwürdigen Elementen zu säubern, die niemand besser kannte, als Morgan selbst.

Als stumme Zeugen jener furchtbaren Zeit lugen noch heute einige Trümmer des alten Panama aus der

üppigen Vegetation hervor; die barmherzige Natur hat diese Stätten einstiger Verwüstung dem Auge des Wanderers durch wucherndes Schlinggewächs fast verborgen. Etwa 11 Kilometer von der ehemaligen Stadt entfernt, erhebt sich das neue Panama. Es ist im Stile einer modernen Stadt erbaut, und man hat versucht, es in praktischer und ästhetischer Hinsicht mit der Zeit in die Höhe zu bringen. Auch wurden große Summen geopfert, um solchen Herren wie Morgan das Wiederkommen zu verleiden. Korruption und Intrigen, utopistische Spekulationen sowie plötzliche Revolutionen ließen Panama nicht zur Ruhe kommen und machten es zum Zentrum aller möglichen Projekte, die teils der Allgemeinheit, teils Sonderinteressen einzelner Klassen dienen sollten.

Nicht uninteressant ist der Fall William Paterson. Paterson kam aus Schottland, wo er Geistlicher gewesen, und war mit Ideen, Plänen und allerlei Hirngespinnsten vollgepfropft. Eine seiner Absichten ging dahin, den Geschäftsverkehr mit fremden Ländern zu beleben. Dabei wollte er sich der reichen Hilfsquellen des Isthmus bedienen und ihn zum Mittelpunkt eines großen östlichen Handels machen. Er plante mächtige Hafenanlagen und wollte alles für große kommerzielle Unternehmungen Notwendige vorbereiten.

Doch Paterson eilte seiner Zeit voraus, und ganz Europa blieb hinter ihm zurück. Allgemein wendete man sich gegen seine Pläne. Aber daheim in London war er an der im Jahre 1691 erfolgten Gründung der „Bank von England“ beteiligt und lieferte damit ein glänzendes Zeugnis für seine finanziellen Fähigkeiten. Inzwischen tauchte immer wieder sein überseeischer Plan auf. Das schottische Parlament begünstigte sein Unternehmen

und brachte ein Gesetz durch, das der Belebung des Außenhandels dienen sollte. Später erhielt die "Compagny of Scotland" ein 30 Jahre gültiges Handelsmonopol für Afrika und Indien. Der Gesellschaft wurde für 21 Jahre vollkommene Steuerfreiheit gewährt, während sie verpflichtet war, als Gegenleistung alljährlich ein Orghost Tabak an die schottische Krone zu liefern. Es wurden Kapitalien für die neugegründete Gesellschaft gezeichnet, worüber die East India Company beunruhigt war. Das englische Parlament erklärte sich gegen Patersons Company, und alle in England eingezahlten Gelder mußten zurückerstattet werden. Doch Schottland kam Paterson zu Hilfe, und bald stand ihm das nötige Kapital zur Verfügung. Da kam ein neues Hindernis. Der Bankier geriet in Konkurs, und von Paterson, der mit ihm in enger Verbindung stand, wandte man sich gänzlich ab. Es wurden andere Direktoren eingesetzt, die den Plan auf ihre Art ausführten. Das ganze Geschäftsgebaren war höchst merkwürdig. Man baute Schiffe, stellte Ärzte an, kaufte Vorräte, Gewehre, Bibeln und Katechismen. Man sah sich nach Kolonisten um, denen als Köder 20 Hektar Land und ein 50 Quadratfuß großes Grundstück in der Hauptstadt der Kolonie sowie nach Ablauf von 3 Jahren ein von der Gesellschaft erbautes Haus versprochen wurde.

Späterhin entstanden heftige Religionsstreitigkeiten um die Vorherrschaft der englischen und schottischen Kirche. Nach vielen Unzuträglichkeiten triumphierte schließlich die schottische Kirche über ihre Gegnerin. In geschäftlichen Kreisen herrschte große Bestürzung. Paterson, von seiner Frau, deren Dienerin und seinem Sekretär begleitet, fuhr freiwillig mit den Kolonisten an den Isthmus. Bald

dämmerte der furchtbare Verdacht auf, daß alles auf Betrug hinauslief. Statt daß, wie versprochen, für 6 Monate Proviant vorhanden war, reichte er kaum für zwei aus; statt daß man Panama, dem Ziel der Auswanderung, zusteuerte, sollten die Kolonisten auf einer Insel der Acla Bay gelandet werden. Als einer der mißvergnügten Direktoren sein Amt niederlegte, trat Paterson sofort an seine Stelle.

Die Kolonisten erreichten die Insel der Acla Bay und wurden von den Indianern willkommen geheißen. Man gründete die Kolonie New Edinburgh. Wegen der Entscheidung über ihre Leitung entstand ein Aufruhr, der jedoch niedergeworfen wurde. Man kam überein, daß jedes Ratsmitglied auf eine Woche gewählt würde.

Dann brachen furchtbare Zeiten an. Der Tod hielt Ernte unter den Kolonisten, und neue Religionsstreitigkeiten entstanden. Die gottesfürchtigen Glieder der schottischen Kirche schoben die neue Heimsuchung auf den Unglauben der Soldaten. Inzwischen wurden die Eingeborenen unwillig, da sie erwartet hatten, daß ihnen die Neueingewanderten Hilfe gegen ihre Feinde, die Spanier, bringen würden. Diese waren keineswegs mit der Kolonie einverstanden, verhielten sich aber zunächst ruhig. Später wurde indessen die Besatzung eines Kolonistenschiffes, das in der Nähe von Cartagena strandete, von den Spaniern gefangen genommen. Jetzt wurde der Krieg erklärt, doch er blieb ergebnislos. Die englische Regierung wies die Kolonisten ab, und Spanien verkündete in einem phrasenreichen Erlass, daß man sie ferner nicht mehr im Lande dulden werde.

Als Europa alle Hilfe abschlug, kehrte ein Teil der Kolonisten nach Schottland zurück. Von 900 Mann wurden einige 250 in die Heimat transportiert. Auf der Reise

hatte man fürchterlich zu leiden, und mehr als 100 starben. Als sie in Schottland ankamen, hörten sie, daß die Gesellschaft noch mehr Siedler angeworben hatte. Sie schilderten ihren Landsleuten die Schrecken der Kolonie, die sie eben verlassen hatten, in den düstersten Farben. Dennoch wurden weitere Schiffe ausgerüstet, die trotz der ernststen Warnungen unter Segel gingen. Viele der Reisenden gingen einem sicheren Tode entgegen. Man mußte sich überzeugen, daß die Berichte der Heimkehrten nicht übertrieben waren. Eine furchtbare Panik brach aus, doch es war zu spät.

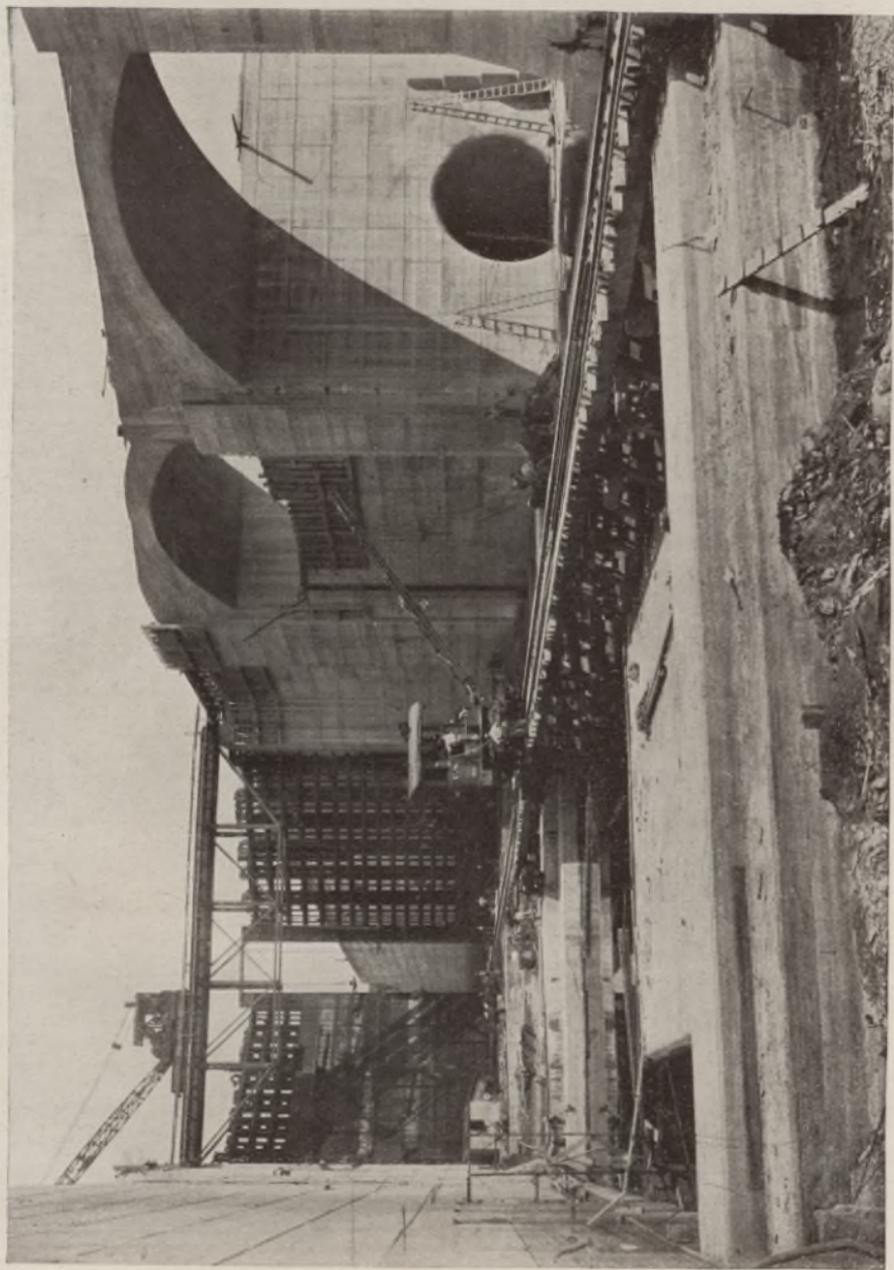
Als der Nachschub New Edinburgh erreichte, fanden sie das Nest leer und gründeten eine neue Kolonie. Streitigkeiten brachen aus, Betrügereien wurden verübt, und die Trunkenheit nahm überhand. Die Priester eiferten gegen die Gottlosigkeit. Zu allem Unglück kam auch noch das böse Fieber. Eines Morgens erschien ein spanisches Geschwader im Hafen, landete Truppen und umzingelte die Kolonie von allen Seiten. Die Lage war außerordentlich kritisch. Aber es sollte noch schlimmer kommen, denn schließlich war man gezwungen, sich zu ergeben. Von den 1300 Kolonisten, die aus Schottland hierhergezogen waren, blieben nur 360 am Leben, um die traurige Kunde zu überliefern. Die meisten von ihnen wendeten sich nach den englischen Niederlassungen in Amerika. Patersons Unternehmen war der Ruin der Gesellschaft. Eine Viertelmillion war dahin, und Paterson sah sich gezwungen, gleich seinem Landsmann Scott den Rest seines Lebens der Tilgung seiner Schulden zu widmen.

17. Kapitel.

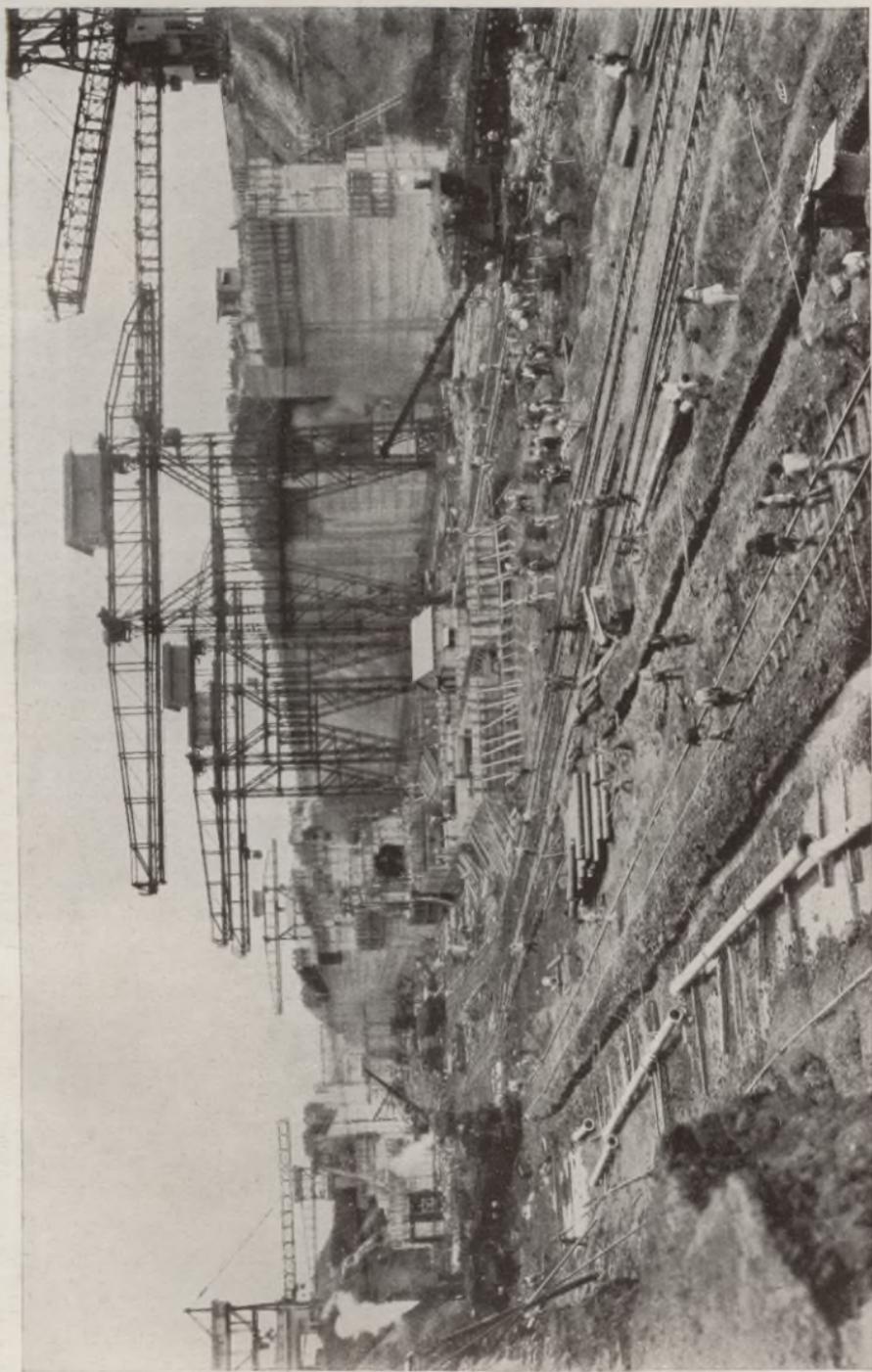
Die Westindischen Inseln und der Kanal.

Die Westindischen Inseln, von denen die wichtigsten in britischem Besitz sind, liegen gleich einer Schranke vor dem zentralamerikanischen Festland und trennen das Karibische Meer vom Atlantischen Ozean. Sie sind für England in territorialer und kommerzieller Hinsicht von großer Bedeutung. Die Regierung von Jamaika hat in der Nähe von Kingston Harbour größere Landstrecken angekauft, um nach Eröffnung des Kanals allen Anforderungen der an der Küste vorüberfahrenden Schiffe Rechnung tragen zu können. Es werden Dockanlagen für etwa notwendige Schiffsreparaturen eingerichtet. Auch soll für eine Kohlenstation Sorge getragen werden. In Kanada hat sich ein Syndikat gebildet, das mit Jamaika wegen Einrichtung derartiger Schiffsstationen in Unterhandlung steht. Auch sollen die Häfen Port of Spain, Trinidad und St. George (Grenada) ausgebaut werden, und in Barbados und St. Lucia sind Ölunkerstationen geplant.

Mit großem Interesse verfolgen die Vereinigten Staaten die Entwicklung der britischen Besitzungen in Westindien. Dieses Interesse mag nicht gerade dem Neid entspringen, sondern der ehrlichen Überzeugung, daß Amerika diese Inseln besser und leichter verwalten könnte, als das weitentfernte England. Dennoch trifft man Amerikaner,



Unteres Haupttor der Pedro Miguel-Schleufe.



Untere Miraflores-Schleuse im Bau.

die in Verwaltungsdingen nicht unerfahren sind, und mit Bewunderung von der englischen Herrschaft in Westindien sprechen. Die britischen Erfolge sind tatsächlich über alle Zweifel erhaben. Jamaika, Trinidad, Barbados und die kleineren Inseln bringen reichen Ertrag an Zucker, Tabak, Baumwolle, Gummi und Bananen. Die letzten offiziellen Handelsberichte geben die Einfuhr mit 177569820, die Ausfuhr hingegen mit 166629480 Mark an. Der Sonnengehalt der alljährlich die britische Inselgruppe passierenden Schiffe beläuft sich auf 18110527 Sonnen, wovon allein 11626666 Sonnen auf englische Schiffe entfallen.

Diese Tatsache ist gewiß für das britische Volk sehr erfreulich, aber man darf nicht vergessen, daß viele der sogenannten englischen Schiffe in Wirklichkeit gar nicht englische Schiffe sind; die britische Flagge weht von ihrem Mastkorb herab, weil sie aus englischen Werften stammen. Tatsächlich stellen die Amerikaner ein großes Kontingent zu den obengenannten Zahlen. In den Vereinigten Staaten existiert nämlich ein Gesetz — das übrigens demnächst abgeändert werden soll — wonach nur diejenigen Schiffe das Sternenbanner führen dürfen, die wirklich in Amerika erbaut sind. Da England im Schiffsbau eine führende Stellung einnimmt, lassen viele amerikanische Handelsgesellschaften ihre Fahrzeuge in England bauen, die deshalb technisch als britische Schiffe zu bezeichnen sind. Das beste Beispiel hierfür ist die große Flotte der "United Fruit Company", die fast den ganzen Obsthandel Zentralamerikas an sich gerissen hat, und besonders in Bananen ein ganz enormes Geschäft macht. So führte die Gesellschaft im Jahre 1912 allein nach den Vereinigten Staaten nicht weniger als 26,5 Mil-

lionen Bananenstauden ein, von denen 6,5 Millionen aus Westindien stammten. Die "United Fruit Company" sucht nach und nach alle in Zentralamerika bestehenden Bananenpflanzungen aufzukaufen und sichert sich das für Bananenplantagen geeignete Land. Sie besitzt ca. 332000 Hektar und hat dazu 13128 Hektar gepachtet, so daß sie also insgesamt über 345128 Hektar verfügt, von denen etwa 36037 Hektar englischer Grund und Boden sind. Die Flotte der Gesellschaft ist ganz hervorragend. Sie unterhält auch einen Passagier- und Touristendienst. Obgleich ihre Schiffe die englische Flagge führen, so ist sie doch durchaus amerikaniſch und untersteht der Kontrolle der Vereinigten Staaten. Wenn man allein die Fahrzeuge der "United Fruit Company" berücksichtigt, die nur dem Namen nach als britische Schiffe in Betracht kommen, so verringert sich die früher angegebene Ziffer von 11626666 Schiffstonnen schon ganz erheblich, um wieviel mehr jedoch, wenn man noch alle andern amerikaniſchen Schiffe englischer Herkunft berücksichtigt.

Welche Perspektiven der neue Wasserweg in kolonialer und kommerzieller Hinsicht auch eröffnet, die britischen Interessen werden auf alle Fälle davon berührt. Die westindischen Besitzungen Englands bilden, wie gesagt, eine Schranke vor dem Panamakanal. Außerdem hat Großbritannien direkte und indirekte Interessen auf dem amerikaniſchen Kontinent, so daß alle mit Eröffnung des Kanals zu erwartenden Verschiebungen in Handel und Verkehr Englands vitalste Sphäre berühren müssen. Bisher sind diese Interessen von der Handelswelt nicht voll gewürdigt worden. In Zukunft werden sie im Mittelpunkt des lebhaften Handelsverkehrs stehen, der durch den Panamakanal bedingt wird, und es dürfte ein Wettstreit zwischen

England und Amerika um den westindischen Markt entbrennen.

Schon jetzt sind die ersten Anzeichen zu spüren, und in Bank- und Handelskreisen beginnt sich die Stimmung für westindische Unternehmungen zu beleben. Wo früher der Handel matt und flau war, setzt jetzt ein schnellerer Pulschlag ein, und Konkurrenz und Wettbewerb bereiten einen Aufschwung vor. Mit alledem soll nicht einer neuen Ära das Wort geredet werden, denn weder britische Besitzungen noch die einer anderen Macht innerhalb der Kanalzone können einen solchen kolonialen Fortschritt erleben, wie z. B. seinerzeit Kanada, Südafrika, Australien und Neuseeland. Wohl aber werden gegen früher günstigere Entwicklungsbedingungen geschaffen, der Aktionsradius wird sich erheblich erweitern, und neue Wege und Möglichkeiten werden sich dem Handel und Verkehr erschließen.

So müssen z. B. Jamaika, Trinidad und Britisch-Guyana vor allem danach trachten, daß ihre natürlichen Quellen nicht durch Mangel an Absatzmöglichkeiten unausgenutzt bleiben. Hafenanlagen, Eisenbahnen, Werften und gute Straßen sowie alle Voraussetzungen des modernen Handels sind unerläßliche Bedingungen eines Aufschwungs für die zukünftige Stellung jener Bezirke auf dem Weltmarkt. Bis jetzt sind in den westindischen Kolonien die Produktionsmöglichkeiten nur zu einem geringen Prozentsatz dem Welthandel erschlossen worden. Durch jahrelang währende Schwierigkeiten innerhalb der Verwaltung und verwickelte Rassenprobleme wurden die Inselgruppen in ihrer Entwicklung aufgehalten und daran gehindert, der Welt zu zeigen, wie hohe Werte sie in sich bergen. Dort, wo man bestrebt war, die Gaben, welche die

Natur mit vollen Händen spendet, zu ernten und zu verwerten, fehlten die technischen Hilfsmittel der Neuzeit. In Jamaika, der größten englischen Besitzung Westindiens, ist die Negerfrage noch immer nicht gelöst. Seit vor 70 Jahren die Sklaverei abgeschafft wurde, hatte das Land ständig durch Unruhen zu leiden, bis die farbige Bevölkerung allmählich für die moderne Kultur erzogen und gewonnen wurde. Die Tatsache, daß die Neger heute alle Privilegien der bürgerlichen Selbstständigkeit genießen, ist ein sichtbarer Beweis für die ungeheuren Fortschritte, welche die Zivilisationsbestrebungen gezeitigt haben.

Aber längst ist noch nicht alles getan. Die Existenz Jamaikas als Handelsland ist nicht zuletzt von ruhigen innerpolitischen Zuständen und der Zufriedenheit der Bevölkerung abhängig. Es hat sich gezeigt, daß die Neger nur unter dem Einfluß und mit dem Beistand der weißen Bevölkerung auf eine höhere Kulturstufe gebracht werden können. Jedenfalls hängen die britischen Interessen in Westindien für die nächsten Jahre von der richtigen Behandlung und Erziehung der Farbigen, von einer sachgemäßen und sorgfältigen Verwaltung ab.

Englands Ausfuhr nach den westindischen Inseln ist beträchtlich, und zweifellos wird es darauf bedacht sein, sich seinen Anteil an dem nach Eröffnung des Panamakanals zu erwartenden Aufschwung des Handels zu sichern. Während der letzten Jahre war Jamaika ein bedeutender Abnehmer in Zucker, Kaffee, Kakao, Tabak und Obst und unterhielt außerdem einen lebhaften Tauschhandel. Künftig wird England in Amerika einen ernstern Konkurrenten erblicken müssen, und in naher Zukunft muß es sich entscheiden, welches der beiden Länder aus dem

Wettstreit um die kommerzielle Vorherrschaft als Sieger hervorgeht.

Gegentwärtig scheinen die englischen Fabrikate in Westindien noch bevorzugt zu werden, und so hat Großbritannien gute Aussichten für die Zukunft, obgleich es seiner Lage und Verbindung nach viel ungünstiger gestellt ist als Amerika. Durch einen regeren Dampferverkehr und eine weitere Ausdehnung der Funkentelegraphie würden sich Englands Chancen noch erheblich verbessern, da es dann leicht in Fühlung mit der Inselkette von Jamaika bis Trinidad treten kann.

Das wichtigste Handelsprodukt in Westindien ist der Zucker, und bei weiterer Vermehrung der Plantagen könnte die Zuckerindustrie noch beträchtlich an Ausdehnung gewinnen. Durch Aufhebung der Sklaverei hat diese Industrie sehr gelitten. Die neuen Arbeitergesetze, eine Folge der Revolution, haben bisher nicht vermocht, eine Wendung zum Besseren herbeizuführen. Britisch-Guyana hat vor weniger als einem Jahrhundert bereits 230 Zuckerpflanzungen und 174 Kaffee- und Baumwollplantagen gehabt. Zwanzig Jahre später fiel die Zahl der Zuckerpflanzungen auf 180, während die Kaffee- und Baumwollplantagen ganz eingingen.

Die natürlichen Quellen der westindischen Inseln sind bis heute noch nicht zur vollen Entwicklung gediehen, und es wird von Autoritäten beglaubigt, daß noch unzählige Hektar urbar zu machendes Land gänzlich brach liegen. Auch bearbeiten die eingeborenen Pflanzler ihren Besitz auf sehr primitive Art, ohne moderne Gerätschaften und Maschinen, und können ihn infolgedessen nicht bis zur vollen Ertragsfähigkeit ausnutzen. Von verschiedenen Seiten wird die Vermutung ausgesprochen, daß die Ein-

geborenen ihr Land deshalb nicht intensiv bearbeiten, weil sie in der beständigen Angst leben, daß es ihnen genommen werden könnte, wenn sich die Ernten zu lukrativ gestalteten. Wie weit das zutrifft, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Soviel aber steht fest, daß der Neger vom Ackerbau nur sehr wenig versteht, und obgleich er von den weißen Farmern, die bedeutend geschickter und erfahrungsreicher sind, angeleitet und unterstützt wird, ist er doch geneigt, seine Scholle im Stiche zu lassen, sobald er etwas daraus gezogen hat. Ein auffälliger Charakterzug des Eingeborenen ist es, daß er nur selten das bei den weißen Herren Erlernte praktisch zu bewerten und anzuwenden versteht, sobald er seine Stellung verläßt, um auf eigene Rechnung eine Farm zu bewirtschaften.

Die Raffinerien in Trinidad, die natürlich besonders auf die benachbarten Zuckerplantagen angewiesen sind, hatten oft nicht genügend Arbeit und wurden auch von auswärtigen Farmern nicht hinreichend beschäftigt. Das mag einerseits darauf beruhen, daß die Ernten durch Überschwemmungen und Wetterschäden sehr beeinträchtigt wurden, andererseits aber auch darauf, daß die Zahl der Raffinerien weit über das augenblickliche Bedürfnis hinausgeht. Eine Sachverständigenkommission stellte fest, daß Antigua, St. Kitts und Barbados unter allen westindischen Inseln am geeignetsten für Zuckerbau seien und daß keine andere Industrie günstigere Resultate zeitigen würde. Auch untersuchte die Kommission die Beteiligung der eingeborenen Bevölkerung am Zuckerbau und fand, daß weit- aus die meisten Farbigen in Zuckerpflanzungen beschäftigt werden und nur ein kleiner Teil in anderen Zweigen der Industrie und Landwirtschaft. Der ganze wirt-

schaftliche Aufschwung der Inselgruppe hängt, wie bereits erwähnt, von einer kräftigen Regierung ab, die es versteht, die Kräfte, die in der fruchtbaren Bevölkerung schlummern, zu wecken und zur vollen Entfaltung zu bringen.

Die Gesinnung und Anhänglichkeit des Negers ist ganz von seinen materiellen Vorteilen abhängig. Wenn sich die fremden Unternehmer, die mit Panama und den angrenzenden Landesteilen gute Geschäfte machen wollen, den Charaktereigentümlichkeiten der Negerbevölkerung anzupassen wissen, so werden sich daraus Konsequenzen von großer Tragweite ergeben.

Jamaika, die Bahamainseln, die Inseln über und unter dem Winde, Barbados und Britisch-Guyana befinden sich noch mitten in der wirtschaftlichen Entwicklung und werden durch die neuen Schiffsverbindungen nach China, Japan und dem fernen Osten sicherlich nur gewinnen können. England exportiert nach diesen Inseln jährlich für über 60 Millionen Mark Waren und importiert dagegen für 40 Millionen Mark der verschiedensten Kolonialprodukte.

Auf Jamaika, das von allen westindischen Inseln die größte englische Einfuhr zu verzeichnen hat, herrscht ein ziemlich gesundes, dem Europäer zuträgliches Klima. Bei den günstigen landwirtschaftlichen Verhältnissen könnte die Insel leicht zum Obstgarten Englands werden. Es gibt nur wenige Länder, die, wie Jamaika, von der Natur so begünstigt sind, daß sie den Anbau der verschiedenartigsten landwirtschaftlichen Produkte gestatten. Auf Jamaika wechseln hohe Berge und liebliche Täler miteinander. Neben tropischer Vegetation gedeihen Früchte und Gemüse der gemäßigten Zone. Jamaika ist sicherlich ein Land für unternehmungslustige Farmer und Kaufleute,

die von dem großen Aufschwung, den der Kanal zweifellos bringen wird, nur profitieren können.

Die Hälfte der fruchtbaren Insel liegt zirka 300 Meter über dem Meerespiegel. In Mandeville, 600 Meter über dem Ozean, trifft man viele wohlhabende Europäer. Hier gedeihen vor allen Dingen Kaffee und Orangen. Die Kronländer, die über 40000 Hektar umfassen, liegen in verschiedenen Höhen und bieten für Kolonisten günstige Gelegenheit zu billigem Landerwerb. Wenn auch die Zuckerproduktion im Vergleich zu den übrigen Industriezweigen nur gering ist, so ist sie in ihrer Entwicklung doch nicht ohne Einfluß auf den gesamten wirtschaftlichen Aufschwung der Insel geblieben. Noch vor sechs Jahren waren erst 1,25 Prozent des gesamten Ackerlandes mit Zuckerrohr bebaut, und man war nahe daran, diesen Zweig der Landwirtschaft ganz aufzugeben. Als jedoch die moderne Entwicklung der Agrikultur neue Wege zeigte, nahm man unter günstigeren Ausichten den Zuckerbau wieder auf, und es steht zu erwarten, daß Jamaika ein bedeutender Markt für den Handel mit feinstem Rohrzucker wird. Der Anbau des Zuckerrohres ist schon deshalb besonders aussichtsvoll, weil er viel weniger von den Unbilden der Witterung abhängig ist, als der anderer Kulturpflanzen, da bekanntlich das Zuckerrohr gegen Stürme und anhaltende Trockenheit außerordentlich widerstandsfähig ist. Durch systematische Verwertung des Rohproduktes läßt sich noch viel erreichen. Vor allem müssen Zentralraffinerien errichtet werden, die durch gute Wege oder Eisenbahnen mit den Mühlen und Plantagen zu verbinden sind. Dies würde für alle Teile von großem Nutzen sein, für den Pflanze, für den Händler und nicht zuletzt für die Regierung.



Eine von Erdrutsch im Culebra-Durchbruch begrabene Dampfhaufel wird gehoben.

Eine neue Ara wird anbrechen, wenn Kingston erst häufiger von Schiffen aller Nationen angelaufen wird. Die englische Politik muß hier zielbewußter vorgehen, als es bisher der Fall gewesen ist, da sonst ausländische Unternehmer den Handel an sich reißen; sie muß mit dem Neger als mit dem eigentlichen Besitzer der Insel rechnen. Die farbige Bevölkerung ist heute für die Selbstständigkeit reif. England darf sich nicht darauf beschränken, einzig und allein eine Schutzherrschaft auszuüben, die früher angebracht war. Gerade wie Kanada, Australien, Neuseeland und Südamerika alle Rechte auf Freiheit und Selbstverwaltung vom Mutterlande forderten, so werden es Jamaika und die Nachbarinseln tun; sie wollen mehr als bloße Glieder der großen englischen Kolonien sein und dem Königreich gegenüber keine untergeordnete Stellung einnehmen. Mag man auch die Schwierigkeiten dieses Problems erkennen, es läßt sich sicher doch ein Ausweg finden. Gerade jetzt scheint der Augenblick gekommen, da die Eingeborenen nur noch der leitenden Hand bedürfen. Eine weise und umsichtige Verwaltung wird aus ihnen die besten Untertanen aller überseeischen Besitzungen Englands machen können. Die Eingeborenen fordern nicht kategorisch eine freie Selbstverwaltung, aber sie wollen nach ihren Fähigkeiten eingeschätzt sein und sich eine soziale und wirtschaftliche Position erringen.

Auch Britisch-Guyana muß in Zukunft mit wachsenden Augen verfolgt werden. Dort wachsen Reis, Bananen und Brotfrüchte in größeren Mengen als Zucker. Aber es fehlt eine einheitliche und sorgsame Bodenkultur. Große Landstriche, die durch hinreichende Bewässerung fruchtbar gemacht werden könnten, liegen ungenützt. Noch vor kurzem zahlte man für 40 Akr die lächerlich geringe Summe

von 60 Pfennigen. Um die Entwicklung zu heben, entschloß sich die Regierung, allen Interessenten Erleichterungen zu schaffen.

Das Innere des Landes ist von ungeheuren Waldungen durchzogen. Wie von Kennern behauptet wird, könnte hier eine ergiebige Nutzholzindustrie begründet werden, denn die gujanischen Wälder sind die wertvollsten von allen in den westindischen Kolonien vorhandenen; aber ihre Bedeutung hat man bisher niemals erkannt. Die erste Aufgabe, die der Kulturpioniere hier harret, wäre die, gute Straßen und Eisenbahnen zu bauen, was überhaupt der wichtigste Faktor bei allen kolonialen Unternehmungen ist. Das Land birgt reiche Mineralschätze, und man hat guten Grund zu glauben, daß sich die Eisenbahnen bezahlt machen, selbst wenn sie nur der Aufschließung des Bodenreichtums dienen sollten. Mit dem Eisenbahn- und Straßenbau würde auch die Kultur aufblühen. Es lohnt sich wohl Kaffee und Kakao dort zu pflanzen, und die Hochebenen bieten hinreichend Weideplätze für Viehzucht. Die Eingeborenen der Insel scheinen sich der günstigen Aussichten bewußt zu sein, denn sie haben sich für 2 Millionen Mark Grund und Boden gesichert. Mit Rücksicht auf das schon früher berührte Eingeborenenproblem ist es erwähnenswert, daß in Trinidad allein 18000 Neger im Besitz von Kakaopflanzungen sind.

St. Lucia, St. Kitts und St. Vincent werden künftig einen ganz besonderen Anteil an dem wirtschaftlichen Aufschwung Westindiens haben, da voraussichtlich der Welthandel viele Kaufleute hierherführen wird. Trotzdem auf St. Lucia Truppen stationiert sind und die Hauptstadt als Kohlenstation dient, ist kaum ein Viertel des Landes gewinnbringend bebaut. St. Kitts, von Kolumbus selbst

St. Christopher getauft, ist von allen westindischen Inseln am fruchtbarsten und besitzt außergewöhnliche Bodenreichtümer. Auf St. Vincent wurde früher Arrowroot (Pfeilwurz) in großem Maßstabe angebaut, mußte aber später, als die Nachfrage immer geringer wurde, dem Zuckerbau weichen. St. Kitts und Barbados sollen sich für Zuckerrohrplantagen ganz besonders gut eignen. Man sagt, daß auf St. Kitts ein sehr guter Tabak gedeiht, während auf Nevis, wo Nelson Mrs. Nesbit kennen lernte und heiratete, von den Experten des „Imperial Department of Agriculture“ Kakao als ein vielversprechendes Produkt zur Anpflanzung empfohlen wird. Auch Trinidad, Grenada und Dominika sind bedeutende Plätze für Kakao, von dem jetzt ganz enorme Mengen exportiert werden.

Viele Unternehmungen schallierten aus Mangel an Betriebskapital, auch fehlte es zuweilen an zielbewußter Organisation. Die Pflanzler, die sich in Westindien niederlassen, sollten bedenken, daß sie reiche Ernten erst nach längerer Zeit erwarten können, so daß schon ein gewisses Kapital dazu gehört, die kritischen Jahre zu überstehen. All die aufgewendeten Mühen machen sich nicht sofort bezahlt, und neben Kapital sind Fleiß und Ausdauer unerläßliche Bedingungen. Kaffeepflanzungen brauchen z. B. wenigstens 3 Jahre, ehe sie einen Gewinn abwerfen; neu angelegte Kaffeepflanzungen rentieren sich sogar erst nach 5 oder 6 Jahren. Daneben entschädigen aber reiche Obst- und Bananenernten die jungen Pflanzler für die lange Wartezeit und setzen sie instand, die langsamen, aber sicheren Kaffee- und Kakaoernten abzuwarten. Sobald erst der Schiffsverkehr ein lebhafterer geworden ist, wird auch der Bananenhandel beträchtlich zunehmen und guten Gewinn bringen.

Dominika mit seinem außerordentlich brauchbaren Boden beginnt jetzt gute Straßen zu bauen und beseitigt dadurch einen der größten Verkehrsmängel, unter dem auch die übrigen Inseln arg zu leiden haben. Früher war hier eine Zentrale des Kaffeehandels, aber man hat die Kaffeepflanzungen vernachlässigt und dadurch große Verluste verschuldet. Unzureichende Verwaltung trägt zum Teil die Verantwortung für die Mißstände, die auf der Insel einrissen. Jetzt hat sich jedoch manches gebessert, und die Aufmerksamkeit, die man heute dem Straßenbau widmet, wird zweifellos viel zur Hebung der Verhältnisse beitragen.

Wie seinerzeit der Suezkanal neue und ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten für den Welthandel erschloß, so wird auch die Eröffnung des Panamakanals ganz beträchtliche Umwälzungen in politischer und kommerzieller Hinsicht mit sich bringen. Wenn man auf der Landkarte die eigenartige Lage Westindiens und der andern englischen Besitzungen im Umkreis Panamas betrachtet, wird man leicht begreifen, daß die Interessen Englands durch die Veränderungen der bisherigen Verhältnisse in diplomatischer und politischer Hinsicht stark berührt werden. Die Vereinigten Staaten mit ihren Fabrikzentren liegen Westindien näher als England, und der Durchgangsverkehr nach der pazifischen Küste, Australien und Ozeanien wird an den Westindischen Inseln vorüberfluten. Daher müssen die Engländer auf ihrer Hut sein und mit der durch den Kanal geschaffenen neuen Situation rechnen. Jedenfalls dürfte Amerika keine Anstrengungen scheuen, den westindischen Handel an sich zu reißen und seine Position zu stärken.

18. Kapitel.

Der Isthmus, ein Stützpunkt des Welthandels.

Die Panamaner sind felsenfest davon überzeugt, daß ihrem Lande im Rate der Völker Sitz und Stimme beschieden ist. Sobald es sich erst zu voller Blüte entfaltet hat, wird es, wie sie meinen, als eins der reichsten in der Welt genannt werden.

Wenn man sich von der Zukunft des Landes ein Bild machen will, muß man vor allem berücksichtigen, daß sich die Vereinigten Staaten einen 16 Kilometer breiten und 64 Kilometer langen Landstrich vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean gesichert haben. Die amerikanische Politik wünscht innerhalb ihres Gebietes keinerlei Ansiedlung, sondern will ihm vielmehr den Dschungelcharakter erhalten. Nach der bisherigen Entwicklung des Landes zu urteilen, ist nicht anzunehmen, daß das spanische Element irgendwie zum Gedeihen des Landes beitragen wird.

Der Kanalbau hat die Blicke der ganzen Welt auf Panama gelenkt, und Kaufleute, Spekulanten und Kolonisten erörtern die Frage, was dort zu holen sei.

Da der Isthmus ein Land der Tropen ist und starke Niederschläge aufweist, gedeihen in jener Gegend eine Unmenge tropischer Früchte und Vegetabilien. Und dennoch muß man sich wundern, daß trotz der Ergiebigkeit des Bodens und des Reichtums der Flora die Landwirtschaft so im argen liegt und jede rationelle Ausnutzung bisher unterblieben ist. Da jetzt die Amerikaner

festen Fuß am Isthmus gefaßt haben, darf man annehmen, daß nunmehr die immer wiederkehrenden Revolutionen, die jeden Fortschritt lähmten, aufhören werden. Sobald erst eine starke und kräftige Regierung eine ge= deihliche Entwicklung gewährleistet, werden auch fremde Unternehmer ihr Interesse dem Lande zuwenden, und dann darf man hoffen, daß Viehzucht, Obstbau und Land= wirtschaft ausblühen und auch die Schätze des Erdinnern gehoben werden.

Zwar ist der größte Teil des Landes von unwirtlichem und unwegsamem Dschungel bedeckt, aber dennoch zeigen die Resultate in den von eingeborenen Farmern bebauten Gegenden, daß sich weite Strecken Landes bei geeigneter Behandlung erschließen und nutzbar bewirtschaften lassen. Obwohl Weizen nur wenig ausgesät wird, haben einzelne Versuche doch bewiesen, daß sich eine dreimalige Ernte im Jahre erzielen läßt. Die Viehzucht bewegt sich vor= läufig noch in bescheidenen Grenzen; immerhin haben die geringen Erfahrungen gezeigt, daß besonders die höher gelegenen Orte gute Weidegründe abgeben. Sie liefern das ganze Jahr hindurch Futter, und die ausge= dehnten Grasflächen der Hügelabhänge sichern eine reiche Heuernte. Auf einen Acre (40,48 a) kommen im Durch= schnitt jährlich 20 bis 30 Sonnen Heu.

Obwohl große Landstriche der Republik unfruchtbar und wenig ertragsfähig sind, so muß doch hervorgehoben werden, daß die Scholle ihren Mann nährt und die Bevölkerung von mindestens 3 Millionen Köpfen nicht auf fremde Einfuhr angewiesen ist. Die Küstenregion, deren Klima viel zu wünschen übrig läßt, kommt weniger für den Landbau in Betracht, wohl aber das Hochland an den Grenzen von Costa Rica nördlich der Kanalzone.

Hier ist die Atmosphäre weniger feucht, und die Hitze wird fast nie unerträglich.

Tabak und Rohrzuckerulturen bieten dem Farmer gute Aussichten, auch haben Sachverständige die Überzeugung ausgesprochen, daß das Land zu Orangenpflanzungen recht geeignet sei. Durch regen Schiffs- und Eisenbahnverkehr zwischen New York und Colon könnte sich Panama im Laufe der Zeiten sehr wohl zu einem großen Handelsplatz entwickeln, der die bevölkertsten Teile der Vereinigten Staaten während der Wintermonate mit Obst versorgt.

Das Land ist nicht gerade gebirgig; es ist von unregelmäßigen Hügelketten und waldreichen Tälern durchzogen, die wertvolles Bauholz liefern. Ungefähr zwei Drittel der Republik haben einen vorzüglichen Waldbestand, und überallhin wird in reichen Mengen Holz exportiert. Hunderte kleiner Flüsse durchziehen das Land, und allein 200 münden in den Stillen Ozean, während wenigstens 150 Wässerchen dem Atlantischen Ozean zufließen. Der Dschungel auf der atlantischen Seite ist an Kernholz außerordentlich reich, aber bisher hat man nicht vermocht, tiefer in das Dickicht einzudringen und die wertvollen Bäume zu fällen. Es würde außerordentlicher Kapitalien bedürfen, den Dschungel zu säubern und urbar zu machen, doch könnten sich die investierten Gelder zweifellos reichlich verzinsen und eine lohnende Holzindustrie ins Leben rufen. Während auf der atlantischen Seite Panamas große Waldbestände vorhanden sind, besitz die pazifische unermessliche Strecken, die für Obstkultur, Weizenbau und Viehzucht nutzbar gemacht werden könnten.

Obgleich die Bevölkerung nur dünn gesät ist, Straßen und Wege unzulänglich sind, die Ansiedlungen weit von-

einander entfernt liegen, und dem Volke die nötige Energie fehlt, um aus dem Lande etwas zu machen, so kann doch kein Zweifel bestehen, daß Panama ein fruchtbares, mit Reichtümern gesegnetes Land ist. Ein Teil der Provinz von Chiriqui ist herrliches, üppiges, fettes Ackerland. Man kann es nur bedauern, daß die Bevölkerung so indolent ist und gar keine Mühe und Sorgfalt auf die Bearbeitung des Bodens verwendet. An einigen Orten gedeiht das Zuckerrohr geradezu vorzüglich. Korn wächst selbst dort, wo seit 20 Jahren für die Saat nichts geschah, und ausgezeichnete Kartoffeln gedeihen auf einem Boden, der ebenfalls keine Pflege erfuhr, denn seit 12 Jahren begnügt man sich damit, die Kartoffeln einfach auszugraben, ohne den Boden zu bearbeiten. Auch die Tabakpflanzungen sind arg vernachlässigt, und trotz des üppig wuchernden Unkrautes wächst der Tabak ausgezeichnet. Fast will es scheinen, als ob gerade die Reichtümer des Landes, das selbst bei geringer Arbeit noch gute Ernten liefert, die angeborene Trägheit der Bevölkerung unterstützt hätten.

Der Boden ist außerordentlich produktiv, Bananenfelder wechseln mit Kofosnußplantagen, und in andern Gegenden wieder findet sich alles, was für einen ausichtsreichen Rasseebau erforderlich ist.

Man kann jetzt keinesfalls der vielverbreiteten Meinung zustimmen, daß Panama ein der weißen Bevölkerung zuträgliches Klima habe. Es wäre nichts nachteiliger, als diese Auffassung zu unterstützen. Der gegenwärtige Gesundheitszustand der weißen Arbeiter in der Kanalzone kommt als Kriterium gar nicht in Betracht, denn es sind alles ausgewählte, kräftige Leute, die hier beschäftigt werden, und für die in sanitärer Beziehung in einer Weise Sorge getragen wird, wie man es sonst in der Welt



Heranschaffen von Beton zum Bau der Pedro Miguel-Schleuse.



kaum wieder findet. Solche günstigen Verhältnisse dürfen aber bei den in den Farmen beschäftigten Hilfskräften nicht vorausgesetzt werden. Gewiß würde eine ganze Anzahl von Menschen das Klima ertragen, aber dennoch ist es im allgemeinen der weißen Bevölkerung unzutraglich, und in der zweiten und dritten Generation dürften sich als Folge des tropischen Klimas Entartungserscheinungen bemerkbar machen. Die Zeit ist nicht mehr fern, da Panama von den Vereinigten Staaten und Großbritannien Kapital aufnehmen wird, um die Schätze des Landes zu heben. Obwohl dann viele bessere Stellungen mit Angehörigen der angelsächsischen Rasse besetzt sein werden, dürften doch Italien und Spanien vornehmlich berufen sein, tropenfesten Arbeitskräfte zu stellen, da diese Rassen das südliche Klima besser ertragen können. Ich selbst hatte Gelegenheit mich zu überzeugen, daß Spanier und Italiener in Algier und Tunis vorzügliche Dienste geleistet haben. Die südlichen Völker Europas würden sich viel leichter an die Lebensbedingungen in Panama gewöhnen als die nördlichen Rassen. Außerdem könnten San Blas-Indianer herangezogen werden, die sich schon durch ihre Tüchtigkeit im Kaffeebau hervorgetan haben. Einige Engländer und Amerikaner unternahmen erfolgreiche Versuche mit Kaffeepflanzungen und erzielten Ernten, die ihnen ermöglichten, das Pfund Kaffee für 60 Pfennig loco zu verkaufen.

Außerdem ist die Kautschukindustrie in der Entwicklung begriffen, obgleich erst zirka 120 Hektar Land mit Gummibäumen bepflanzt sind. Fachleute versicherten mir, daß noch viele Hundert Hektar brach liegen, die für Gummibaumpflanzungen brauchbar wären. Es lassen sich auf einer Fläche von 40 Ar mit einem Kostenaufwand von ungefähr 120 Mark 100 Gummibäume anpflanzen. In

wenigen Jahren bringt jeder Baum im Durchschnitt sechs Pfund Kautschuk jährlich; der Verkaufspreis für ein Pfund Kautschuk beträgt vier Mark. In Darien befindet sich ein englisches Kautschuksyndikat, und nicht weit davon hat eine amerikanische Gesellschaft ein Gebiet von zirka 10000 Hektar erworben, um Gummibaumplantagen anzulegen. Wilde Gummibäume findet man fast überall, der beste Beweis, daß der Boden für die Kultur dieses Baumes vortrefflich geeignet ist.

Es zeigt sich, daß die Handelswelt ihre Blicke bereits auf Panama richtet, denn man erzählte mir u. a., daß eine amerikanische Gesellschaft sich einen Besitz von 28000 Hektar Waldgebiet gesichert habe, um Nutzholz zu gewinnen, und große Sägemühlen werden bereits gebaut.

Nach meiner Überzeugung unterliegt es keinem Zweifel, daß die weitere Entwicklung des Landes vor allem von dem Aufblühen der Landwirtschaft und Obstkultur abhängig ist. Trotz seiner Fruchtbarkeit und seines Bodenreichtums werden heute noch Orangen, Mangopflaumen und Ananas hauptsächlich aus Jamaika eingeführt.

Nun lohnt es sich schließlich, einen Blick auf den gegenwärtigen Stand des Handels in der Republik zu werfen. Dabei kommt jedoch die Zufuhr an Nahrungsmitteln für die Arbeiterschaft der Kanalzone nicht in Betracht, weil diese hauptsächlich von den Vereinigten Staaten aus versorgt wird. Aber weitaus die meisten Arbeiter decken ihre sonstigen Bedürfnisse außerhalb der Zone. Da auch immer mehr fremde Reisende und Geschäftsleute das Land überschwebmen, so ist Panama gezwungen, bedeutende Mengen von Waren einzuführen, um der Nachfrage zu

genügen. Der Export hingegen ist seit Bestehen der Republik unverändert geblieben. Von frischem Fleisch, Obst und Gemüse abgesehen, ist tatsächlich alles, was in Panama zum Verkauf gelangt, importierte Ware. Der Importhandel liegt in den Händen einiger weniger Firmen, die Einkaufsagenturen in Europa und den Vereinigten Staaten unterhalten.

Sowohl britische als auch amerikanische Fabrikanten machen ein gutes Geschäft am Isthmus. Den ersteren kommt ihre ausgedehnte heimische Schifffahrt zustatten, letztere hingegen sind in der Lage, ihre Reisenden ohne große Unkosten zu den panamanischen Kunden zu senden und so ihre Interessen wirksam zu fördern.

Die Panamaner sind keine unternehmenden Geschäftsleute und machen nicht gern größere Abschlüsse. Der britische Generalkonsul gab in einem kurzen Bericht den Geschäftsleuten seines Landes einige gute Winke. „Die Reisenden britischer Geschäftshäuser scheinen“, so äußerte er sich, „mit dem Erfolg ihrer Besuche bei den irthmischen Kaufleuten zufrieden zu sein. Aber die Aufträge, die sie von den einzelnen Kunden erhalten, sind doch nicht sehr bedeutend, weil einmal das feuchte Klima es verbietet, größere Warenlager zu halten, dann aber auch der Zinsfuß am Isthmus außergewöhnlich hoch ist. Wenn man von solchen Artikeln absieht, die nicht durch Nässe verderben, ist der Umsatz im allgemeinen gering, so daß sich das Bereisen der Landenge kaum lohnt. Sehr wünschenswert wäre es jedoch, wenn Reisende solcher Firmen, die eine größere Anzahl von gangbaren Artikeln führen, gleich einen gehörigen Vorrat von Waren mit sich nähmen. Es dürfte ihnen nicht schwer fallen, die Kundschaft zu überzeugen, daß sie vieles von dem, was sie

bisher durch ihre Agenten, in Amerika oder auf dem Kontinente kaufte, in besserer Qualität und preiswerter sofort durch sie beziehen könnte.“

Schon jetzt liefern die Engländer ansehnliche Posten von Spezialitäten, wie Marmelade, Suppenwürze, Kaffee u. v. a., doch glaubt der Konsul, daß durch verständige Reklame der Absatz noch ganz bedeutend gesteigert werden könne. In jedem Kaufladen sind große Bestände von billigen, bunten, geschmacklosen Glas- und Porzellanwaren, die unter der farbigen Bevölkerung reizenden Absatz finden. Mancherlei liefern die Vereinigten Staaten; bessere Steingut- und Toilettegegenstände kommen aus England, das meiste jedoch ist „Made in Germany“. Es scheint kaum Aussicht vorhanden, daß Großbritannien in diesen Artikeln größere Erfolge erzielen wird, denn die breite Masse des Volkes liebt den Trödelkram, und sein Geschmack dürfte sich kaum oder nur sehr langsam ändern. Die besseren Klassen der Bevölkerung kaufen jedoch meist echtes China-Porzellan, das hier vielfach vertrieben wird.

Colon verdankt, wie der Generalkonsul weiter ausführt, seinen Aufschwung der Schifffahrt, dem Durchgangshandel und der günstigen Lage, denn es ist ein Verkehrszentrum der Neuen Welt. Der Ortshandel liegt fast ganz in den Händen einer kleinen Anzahl Engrosfirmen, welche die importierten Waren ohne Zwischenhändler direkt an die Detailgeschäfte verkaufen. Über das Weichbild und die nähere Umgebung der Stadt hinaus erstreckt sich dieser Handel nicht. Da die dortige Bevölkerung meist aus armen und ungebildeten Leuten besteht, so beschränkt sich die Nachfrage fast nur auf billige Waren.

Leichte deutsche und amerikanische Biere zieht man den schweren englischen Sorten vor, obgleich auch ein

geringer Konsum von britischem Pale Ale zu verzeichnen ist. Starke Porterbier wird fast ausschließlich aus England bezogen. Chinesischer Schnaps und billige deutsche Liköre werden in mehreren Bars, die von den untersten Klassen der Eingeborenen und Westindier leben, massenhaft ausgeschenkt. England liefert noch verschiedene andere Getränke, wie z. B. Jngwerbier, Kola, Limonaden und Wacholderbranntweine. Früchte und Vegetabilien, Zigarren und Zigaretten kommen aus Jamaika, Yamswurzel, süße Kartoffeln und teilweise auch Zucker aus Barbados. Regelmäßig treffen große Schiffsloadungen Mehl aus New York ein, während Getreide und Korn, vor allen Dingen Hafer, aus Kanada importiert werden.

Zwischen Panama und David baut man jetzt eine Eisenbahn, die für die Entwicklung des Landes von großer Bedeutung sein wird, denn sie führt durch die an Bodenschätzen reichsten und für Viehzucht geeignetsten Gebiete der Republik. Colon hat eine eigene Zigarrenfabrik. Für gewöhnlich werden die Zigarren aus Jamaikatabak hergestellt, und nur die Deckblätter stammen aus Java. Man fabriziert auch eine billige Sorte aus heimatlichem Tabak, eine ziemlich minderwertige Zigarre, doch läßt sich, wie ich früher schon erwähnte, bei richtiger Bewirtschaftung ein vorzüglicher Tabak in Chiriqui erzielen.

Jedenfalls hat der Isthmus noch große Zukunftsmöglichkeiten, und unternehmungslustige Kapitalisten tun gut, ihren Blick nach diesem Lande zu richten.

19. Kapitel.

Die Zukunft des Stillen Ozeans.

Erst der Krieg mit Spanien hat die Aufmerksamkeit der Vereinigten Staaten auf die Länder am Stillen Ozean gelenkt. Vor jenem billigen Siege über eine im Zeichen des Niedergangs stehende Macht erschien der Stille Ozean weitaus den meisten als ein geheimnisvolles, von alten Sagen der Abenteurer und Weltreisenden umwobenes Meer, als der Schauplatz wilder Piratenkämpfe. Später stellte man sich ihn auch als eine unermesslich weite, tote Wasserfläche vor, nur hin und wieder belebt von einigen kleinen Fahrzeugen, die Kap Horn umschifften und die Westküste Amerikas erstrebten, oder aber vom Kap der Guten Hoffnung nach den asiatischen Häfen hinübersegelten.

Die Vereinigten Staaten haben früher nicht geglaubt, daß der Stille Ozean und die von ihm bespülten Küsten für geschäftliche Unternehmungen in Betracht kämen. Heute ist man aber längst anderer Ansicht. Wo einst Wildnis herrschte, haben jetzt Kultur und Industrie ihren Einzug gehalten. Gewaltige Dampfer durchqueren in regelmäßigen Zeiträumen den Ozean und stellen zwischen den Häfen unzählige Verbindungen dar. Romantik und Abenteuerium sind versunken; sie mußten allmählich dem modernen Handel Platz machen.

Nicht etwa der Krieg brachte alle diese Veränderungen mit sich, doch hat er zweifellos den Stillen Ozean mehr

in den Brennpunkt des allgemeinen Interesses gerückt. Jetzt erst überschaut man klar die Lage. So beweglich der Durchschnittsamerikaner auch sein mag, wenn es sich um tägliche Ereignisse handelt, so fehlt ihm doch meist der weitschauende Blick für die Zukunft; er läßt sich von dem großen Strome treiben und wird dabei mehr von Zufälligkeiten fortgerissen als von zielbewußten Plänen geleitet.

Aber die Weltgeschichte kennt keinen Stillstand, und während die Amerikaner von anderen Eroberungen träumten, wurde plötzlich der Stille Ozean das Streitobjekt um die Vorherrschaft. Von dem drückenden Joch Spaniens endlich befreit, gaben sich die Staaten Zentral- und Südamerikas aufreibenden inneren Streitigkeiten hin. Die westlichen Gebiete der Union mit all ihren Reichtümern wurden von Washington ziemlich stiefmütterlich behandelt. Amerikas Blicke schweiften hinüber zur Alten Welt, und hier verzettelte es seine Kräfte im Wettbewerb mit der europäischen Industrie. Dabei übersah es ganz, daß seiner in den westlichen Ländern bei geschickter und ausdauernder Arbeit ein viel aussichtsreicheres und lohnenderes Feld harrte. Erst jetzt hat man dem westlichen Erdteil einige Beachtung geschenkt, in der richtigen Erkenntnis, daß der Zug der Zivilisation und des Handels von jeher westlich gerichtet war. Was ehemals das Mitteländische Meer bedeutete, was der Atlantische Ozean heute ist, wird der Stille Ozean dereinst werden.

Und weshalb nicht? Wohnt doch die halbe Welt in Ländern, die von den Wassern des Stillen Ozeans bespült werden. Es ist heute noch nicht abzusehen, welche Entwicklungsmöglichkeiten hier zu erwarten sind, denn der Handel dieser ganzen Gebiete steckt erst in den Kinder-

schuhen. Die Zunahme der Bevölkerung geht mit Riesenschritten vorwärts; es seien hier nur einige Beispiele für die Westküste Amerikas erbracht. Die Bevölkerung Kaliforniens ist seit der letzten Volkszählung um 60 Prozent gestiegen, und diese Zunahme hat einen gewaltigen Einfluß auf den Import gehabt. Im Jahre 1911 ergab die Einfuhr gegen das Vorjahr einen Mehrbetrag von über 4 Millionen Mark, während die Ausfuhr Oregons, Washingtons, Idahos und Montanas um 50 Prozent zunahm. An der Westküste Süd- und Zentralamerikas ist in den letzten zehn Jahren ein Aufschwung des Exports um 100 Prozent zu verzeichnen, obgleich diese Gegenden abseits von den großen Welthandelsstraßen liegen. In der Tat ein beredtes Zeugnis für den gewaltigen Fortschritt! Aber damit ist noch nicht alles gesagt. Im Innern hat sich der Umschwung mit viel größerer Plötzlichkeit vollzogen. Längs der Küste von Chile bis Alaska, wo seit Jahrhunderten alles in Stille und Untätigkeit lag, blühen und gedeihen jetzt Industrie und Handel.

Um sich ein Bild von der gewaltigen Ausdehnung des Stillen Ozeans zu machen, muß man die Landkarte zur Hand nehmen. Auf der einen Seite liegt die amerikanische Küste mit Chile, Peru, den Zentralrepubliken, Mexiko, den westlichen Vereinigten Staaten, Britisch-Kolumbien und Alaska, auf der anderen erstreckt sich Austral-Asien, China, Japan und das asiatische Rußland. Zwischen beiden Küsten liegen unzählige Inseln, und an jenen Stellen ist das blaue Meer etwa dem gestirnten Himmel vergleichbar. Mit Ausnahme Japans sind sich die Länder der asiatischen Küste bis heute noch nicht ihrer Machtmöglichkeiten bewußt geworden. Man



Beim Ausladen von Erd- und Felsmassen.

denke nur an China mit seinen 400 Millionen Einwohnern. Im Verhältniß zu dieser ungeheuren Bevölkerungsziffer ist der Export Amerikas nach den dortigen Häfen außerordentlich gering zu nennen, denn er beträgt ausschließlich Hongkong, das in der Statistik fehlt, nur 110 Millionen Mark, also einen Bruchteil dessen, was nach Kanada geliefert wird. China ist jetzt erwacht, und was auch immer sich ereignen möge, niemals wird das Land wieder in seinen Dornröschenschlaf zurückfallen. Bis heute konnte der Welthandel noch nicht bis in das Innere Chinas vordringen, aber mit der Entwicklung der bereits bestehenden und in Aussicht genommenen Eisenbahnen und dem Verschwinden des typischen Fremdenhasses, der das natürliche Wachstum des Landes ganz erheblich beeinträchtigt hat, wird sich dies alles ändern. Es ist keine zu kühne Behauptung, daß China eins der ersten Handels- und Industriezentren der Welt werden wird.

Die Amerikaner haben nur langsam den hohen Wert der westlichen Küstenstriche erkannt. Als im Stillen Ozean noch kaum die Anfänge eines Verkehrs zu spüren waren, prophezeite bereits W. H. Seward, daß Europa nach und nach an Bedeutung einbüßen und der Stille Ozean sich zum Haupttummelplatz der Weltereignisse entwickeln werde. Diese Prophezeiung ist zwar bis jetzt noch nicht erfüllt, aber sie ist auf dem besten Wege der Verwirklichung.

Welche Rolle wird dann wohl Amerika auf dieser großen Weltenbühne spielen? Seine geographische Lage, sein unendlicher Reichtum an natürlichen Hilfsquellen weist ihm die erste Rolle zu; daß es jedoch mindestens einer der Hauptdarsteller auf dem künftigen Weltentheater werden wird, steht wohl außer allem Zweifel. Mit unum-

stößlicher Sicherheit läßt sich natürlich hier nichts voraus-
sagen, da alles von tausend Nebenumständen und plöz-
lichen Zwischenfällen abhängig ist. England verdankt seine
Vorteile nicht unbedingt einem großzügigem Weitblick,
doch war es stets in hohem Maße vom Glück begünstigt,
und die zähe Ausdauer in seinen Unternehmungen führte
in den meisten Fällen zum Erfolg. Gegenwärtig ist es
die erste Handelsmacht auf dem Stillen Ozean. Überall
hat es Häfen und Kohlenstationen eingerichtet, die für
jeden Dampfer leicht erreichbar sind und wichtige Stütz-
punkte für die Handels- und Kriegsflotte bilden. So-
lange Amerika sich damit begnügt, seine Erzeugnisse auf
englischen und fremden Schiffen zu transportieren, wird
es, trotz seiner unschätzbaren Vorteile in anderer Hin-
sicht, zurückbleiben.

Nach den bisherigen Erfahrungen wäre es voreilig,
eine größere Ausdehnung der unter dem Sternenbanner
segelnden Schiffahrt vorauszusagen, denn noch stellen sich
die Seegesetze der Vereinigten Staaten einer raschen Ent-
wicklung der Handelsflotte hindernd in den Weg. Ein
im Auslande erbauter Dampfer darf, obwohl er einem
amerikanischen Reeder gehört, die Heimatsflagge nicht
hissen. Wie bereits früher erwähnt, soll dieses Gesetz
demnächst geändert werden, und damit würde das
wünschenswerte Ziel, den amerikanischen Schiffseigner
besser zu stellen, scheinbar erreicht sein. Und doch
wäre die Abschaffung des Gesetzes erst dann den Schiffs-
eigentümern von wirklichem Nutzen, wenn der ameri-
kanische Seehandel eine solche Ausdehnung erlangte, daß
die Vermehrung der Handelsflotte auch tatsächlich gerecht-
fertigt ist. Der große Eisenbahntrast hat aber ein Inter-
esse daran, die Belebung der Küstenschiffahrt zu unter-

drücken, von der er eine Schädigung zu erwarten hätte, da der Schiffstransport sich sechsmal billiger stellt als der Eisenbahntransport. Die Eisenbahngesellschaften unterhalten auch einen eigenen Schiffsverkehr längs der Küste und würden in kritischen Augenblicken die Frachtsätze vorübergehend derartig herabdrücken, daß sie jedes Konkurrenzunternehmen im Reime ersticken.

Kalifornien trachtet schon seit mehr als zwei Jahrzehnten danach, das Zentrum des Schiffsbaues zu werden. Trotzdem hier alle Vorbedingungen erfüllt sind — Trockendocks u. v. a. ist vorhanden — hört man Jahr für Jahr dieselbe Klage. Der Schiffsbau liegt brach, und die fortgesetzten Mißerfolge, von denen die Anstrengungen begleitet sind, haben jetzt fast eine Entmutigung hervorgerufen. Mit der Zeit jedoch muß sich dieser Industriezweig unbedingt durchsetzen. Bei all den bestehenden Möglichkeiten, bei all dem Material und dem weiten Feld, das der Stille Ozean für die Zukunft bietet, könnte doch nur eine Nation von Toren müßig und untätig bleiben, und die Autoritäten werden sich mit dieser brennenden Frage ganz ernstlich zu beschäftigen haben.

Trotz der amerikanischen Politik kann der Aufschwung der westlichen Staaten nicht mehr hintangehalten werden. Selbst die Zentralrepubliken, wo die Revolutionen mit den Jahreszeiten wiederkehren, sind im Fortschritt begriffen. Mitten in den politischen Wirren haben Kapital und Arbeit dennoch vermocht, sich ihren Anteil an der Entwicklung des Großen Ozeans zu sichern. Die Industrie hat sich durchgesetzt, und wenn auch die Wellen des Handels eine Zeitlang gehemmt oder abgelenkt wurden, so werden sie sich doch eines Tages zu einem kräftigen

Strome vereinigen. Wo immer es Land gibt, dessen Boden fruchtbar ist, werden sich Arbeitskräfte finden, ihn zu bebauen; wo die Erde Schätze birgt, wird es nicht an Händen mangeln, sie zu heben, und längs der pazifischen Küste ist für fast jede Industrie Rohmaterial in Hülle und Fülle vorhanden.

Die Häfen des Orients mit ihren unzählbaren Millionen lassen das Morgenrot eines neuen Handels ahnen, und wo sind die Aussichten günstiger als in Westamerika?

Die Gesetzgeber der Vereinigten Staaten glauben noch immer, daß die Fäden des künftigen pazifischen Handels an der Ostküste zusammenlaufen werden. Sie verlassen sich dabei wie gewöhnlich auf den Zufall. Aber schon neigt sich das Jünglein der Wage von Osten nach Westen. Kühne Geschäftsleute, die ihr Kapital unterbringen möchten, und die große Menge der Angestellten, die eine Verbesserung ihrer Lage erstreben, suchen nach günstigen Entwicklungsmöglichkeiten und kümmern sich dabei wenig um Politik, solange diese ihren Interessen nicht gerade zuwiderläuft. Die westlichen Staaten, die bisher von der Regierung vernachlässigt wurden, bereiten sich auf eine beträchtliche Zunahme des Handels und auf ein Wachstum der Bevölkerung vor. Fremdes Kapital ergießt sich in Strömen nach Süd- und Zentralamerika, Eisenbahnen und Telegraphenlinien erschließen die Lande, und eine lebhafteste Stimmung für Dockbauten und Reparaturanlagen beherrscht den Markt. Über den westlichen Staaten und Spanisch-Amerika beginnt ein neues Morgenrot zu dämmern. Die unermesslichen Hilfsquellen des reichsegneten Landes können erst dann voll ausgenutzt werden, wenn die Entwicklung der vorgesehenen Eisenbahnnetz, der Kanal- und Dockbauten abgeschlossen ist.

Man kennt all die Schätze, die hier ihrer Hebung harren. Wie schon früher angedeutet, wird das Zentrum des Handels allmählich von Ost- nach Westamerika verschoben werden. In Virginien, Georgien und den beiden Carolinen, die uns durch Onkel Toms Hütte und manches Varietékied hinlänglich bekannt sind, lag ursprünglich der Schwerpunkt der Baumwollzucht und auch der Mississippi hatte seinen Anteil daran. Heute bereits stammen dreiviertel der jährlichen Baumwollernten aus Gebieten, die westlich von diesem Strome liegen, und die Baumwollkultur dringt immer mehr gegen den Stillen Ozean vor.

Weitaus am geeignetsten für Baumwollplantagen erscheint Südkalifornien, und man hat dort bereits mit dem Bau von Spinnereien begonnen. Die "Imperial County" machte im Jahre 1910 Versuche mit Baumwollpflanzungen und ist mit dem Resultat durchaus zufrieden. Zwar ist es nur ein kleiner Anfang, aber er läßt gutes für die Zukunft erhoffen. Der Boden ist ergiebig, und 1 Acre (40,48 a) wirft ungefähr 500 Pfund Baumwolle ab. Je weiter die Plantagen nach der Westküste gelegen sind, desto besser gedeiht die Pflanze. Der regenarme Herbst erleichtert die Ernte, auch soll die Insektenplage hier nicht so fühlbar sein. Im Jahre 1910 hatte die Imperial County einen Ertrag von 300 Ballen zu verzeichnen, 1911 stieg er bereits auf 6000 und im Jahre 1912 auf 9500 Ballen. Die "Imperial Valley Oil and Cotton Company", die weit- aus den größten Teil der Ernten verwertet, schätzt den Ertrag für 1913 auf etwa 20000 Ballen.

Wie sich das Zentrum des Baumwollanbaues westwärts verschiebt, so ist auch der ganze Baumwollmarkt von dieser Veränderung beeinflusst worden. Er hat seinen

Mittelpunkt von New-Orleans und Liverpool nach Kalifornien und China verlegt. Die Spinnereien in Lancashire haben begonnen, ihren Bedarf von auswärts zu beziehen, und die südatlantischen Staaten besitzen bereits im eigenen Lande genügend Spinnereien und benötigen ihre ganze Produktion selbst. Für Texas wird es vorteilhaft sein, seine Ernten nach Kalifornien zu senden, wo sie für den östlichen Markt verarbeitet werden können.

Vor dem spanisch-amerikanischen Kriege war der asiatische Handel mit den pazifischen Staaten der Union gering. Jetzt macht sich auch hier ein großer Aufschwung bemerkbar.

Die 1911 in San Francisco gelöschten Güter hatten insgesamt ein Deplazement von 400000 Tonnen, wovon auf die aus China, Hongkong und Japan importierten Waren nicht weniger als 116000 Tonnen entfielen. Eine andere überraschende Beobachtung verdient noch erwähnt zu werden. Im Jahre 1909 wurden von Portland nach Hongkong, China und Japan für nur 6273560 Mark Weizen und Weizenmehl verschifft, während hingegen im Jahre 1911 der Umsatz auf 14429480 Mark anstieg. Prophezeiungen gehen selten in Erfüllung, aber hier will es scheinen, als ob Mr. Chauncey Depew ein wirklicher Prophet wäre. Vor einigen Jahren behauptete er in Chicago, daß die offenen Märkte Japans und Chinas nicht nur all den Weizen, der an der Küste des Stillen Ozeans wächst, verschlingen würden, sondern überhaupt alles, was diese Küstenländer hervorzubringen vermögen. Er fügte damals hinzu, daß Oregon, Washington und Kalifornien in wenigen Jahren zu den reichsten und fruchtbarsten Staaten der Union gehören würden. Zwar hat sich diese Weissagung nicht ganz erfüllt, aber immerhin

ist es für einen Seher ein günstiges Zeichen, wenn seine Prophezeiungen wenigstens teilweise zutreffen. Gewiß haben die Überschwemmungen im Jahre 1911 fast sämtliche Ernten in China vernichtet, aber die wirkliche Erklärung für das außerordentliche Anwachsen des asiatischen Bedarfses an amerikanischem Mehl ist in der Tatsache zu suchen, daß China und Japan mehr und mehr von der Reiszahrung abkommen und an ihrer Statt große Mengen Mehl einführen.

Nur wenn man sich die geradezu überraschenden Fortschritte vergegenwärtigt, welche die westlichen Staaten der Union bereits aufzuweisen haben, kann man sich von den künftigen Erfolgen des Landes ein Bild machen.

Eine alte Geschichte berichtet von einer Königin Calafia und ihren Amazonen, für welche die Männer einzig nur deswegen zu existieren schienen, um den Geiern als Fraß vorgeworfen zu werden. Eines Tages bot die Königin einem Ritter des Königs Amadis Schwert und Herz an und erlaubte auch einer Schwester, sich mit dem Sohne des Königs von Irland zu vermählen. Dieses letztere Ereignis mag die Vorliebe irischer Auswanderer für Kalifornien erklären. Aber das alles gehört der Mythe und Legende an.

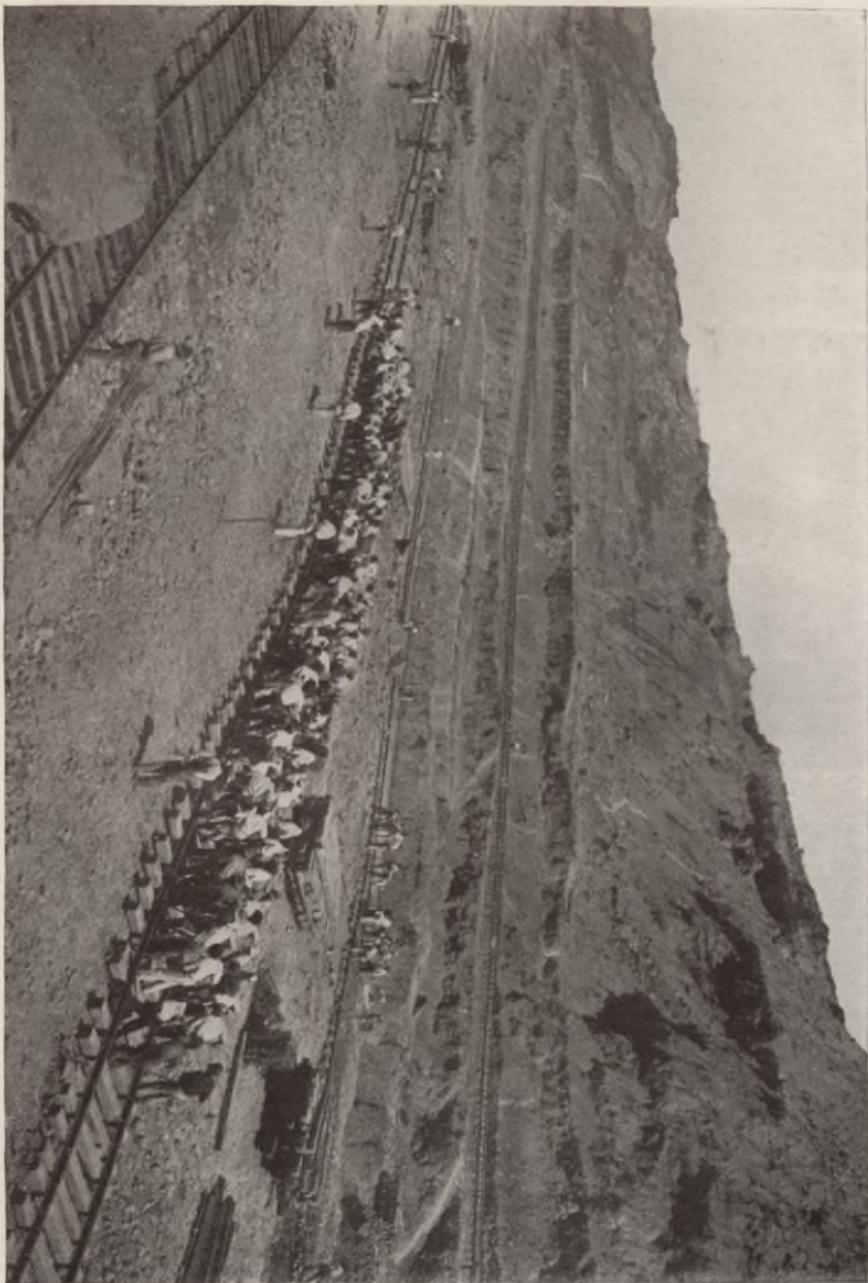
Vor kaum 70 Jahren war Kalifornien noch im Besitz halbnackter Wilder. Männer, die noch gar nicht einmal alt sind, können sich erinnern, daß die Eingeborenen in den westlichen und nordwestlichen Küstenländern an den Wasserfällen den Lachs für eigenen Bedarf fingen. Von den Schätzen der Erde, von Gold und Silber wußten sie nichts. Diese idyllischen Zeiten, da die Menschen in süßem Nichtstun froh dahinlebten, sind nun vorüber. Der Frazer-, der Columbia- und der Yukonfluß spenden heute

ihren Fischreichtum der ganzen Welt, und geben den Konservenfabriken vollauf zu tun.

In kurzer Zeit hat Kalifornien vier Stadien der Entwicklung durchgemacht. Ursprünglich Weideland, durchlebte es die aufregende Zeit der Goldwäscherei, dann wurde intensive Landwirtschaft getrieben und heute sind diese Gefilde einem blühenden Obstgarten vergleichbar. Obstbau und Fischfang kennzeichnen den Westen. Jährlich sendet Kalifornien 140000 Tonnen der verschiedensten Früchte nach den östlichen Staaten. In Oregon, Washington und Idaho dienen über 100000 Hektar der Obstkultur, und trotzdem harren noch weite Strecken der Bebauung. In Oregon allein sind noch ca. 6 Millionen Hektar für Heimstätten verfügbar. Seit man sich vornehmlich dem Gartenbau zugewandt hat, verschwinden die übermäßig großen Farmen mehr und mehr, und kleine oder mittelgroße Besitzungen werden von den Ansiedlern vorgezogen. Und das alles trotz der Engherzigkeit der Eisenbahntrusts, denen leider das Gesetz freie Hand in diesen vielversprechenden Staaten gelassen hat.

Alaska gilt für den Kenner nicht länger als ein eisumgürtetes Land. Wie alle Staaten am Stillen Ozean birgt es ein Fülle bis jetzt unausgebeuteten Reichtums. Fische, Pelze, Gold und Kupfer sind nicht seine einzigen Schätze, auch große Kohlenlager warten auf Kapital und Unternehmer, und das verhältnismäßig milde Winterklima gewährt große Aussichten für eine nutzbringende Fischzucht.

Mag auch der westlichen Staaten eine vielversprechende Zukunft harren, so bin ich doch geneigt anzunehmen, daß sich die Aufmerksamkeit der Welt im nächsten Jahrzehnt Spanisch-Amerika zuwenden wird. In dem Annoncen-



Verlegung von Schienenwegen.

teil britischer Zeitungen findet man immer wieder Ankündigungen von allen möglichen Unternehmungen für Zentral- und Südamerika. Das zeugt von dem wachsenden Interesse und den Hoffnungen, die man für die Entwicklung jener Gebiete hegt. Es ist Aussicht vorhanden, daß hier das Kapital in den nächsten 10 Jahren mit großem Nutzen arbeiten kann und vollbeschäftigt sein wird. Tatkraft und Geschicklichkeit im Verein mit verständig angewandten Geldmitteln könnten eine gänzliche Umgestaltung jener riesigen Landkomplexe herbeiführen. Ein Blick auf die Landkarte belehrt uns, daß Brasilien, von den kleinen Republiken ganz abgesehen, allein größer ist als die Vereinigten Staaten Nordamerikas. Die Gesamtbevölkerung beträgt 70 Millionen Köpfe, gewiß eine hohe Zahl, und doch ist sie im Verhältnis zur Ergiebigkeit dieser Landstriche klein zu nennen. Ein Außenhandel mit einem jährlichen Umsatz von 8 Milliarden Mark kann nur ein bescheidener Anfang für jene Gegenden sein, wo Klima und natürlicher Reichtum, Flüsse und Küstenschiffahrt eine ungeheure wirtschaftliche Entfaltung ermöglichen. Nur ein Hindernis gibt es, daß sich einer plötzlichen, beispiellosen Entwicklung in den Weg stellt: die ewigen Revolutionen, der Schrecken des Südens. Doch allmählich erwachen die Menschen zur Vernunft, und nüchterne Elemente wandern ein, die einen beruhigenden Einfluß ausüben. Mexiko, das zwar noch manchmal Rückfälle hat, scheint den Nachbarrepubliken ein gutes Beispiel geben zu wollen und beginnt zu erkennen, daß es nur unter einer zielbewußten, zuverlässigen Regierung darauf rechnen kann, vom Auslande Kredit zu erhalten, den es so notwendig braucht. Eine andere, heilsamere Leidenschaft, die weniger abenteuerlich und roman-

tisch anmutet als die Sucht nach politischen Umwälzungen, ergreift jetzt die Leute, deren Sinn auf Macht und Herrschaft gerichtet ist. Das unverkennbare Streben nach Erweiterung des Handels unterdrückt die Gier nach revolutionärem Ruhm. Schon finden sich in Mexiko nicht mehr so viele "gentlemen" in den besseren und niederen Ständen wie noch vor wenigen Jahren. Der Mexikaner gewinnt allmählich der Arbeit Interesse ab, und im Verein mit Ausländern investiert er sein Geld, um die reichen westlichen Teile des Landes zu bewirtschaften, und läßt sich den Bau von Eisenbahnen angelegen sein. Er war Zeuge der erfreulichen Ergebnisse, welche die Tehuantepec-eisenbahn zeitigte, er hat sich überzeugt, wie sehr diese Bahn zur Verbindung Mexikos mit den Vereinigten Staaten und europäischen Häfen beitrug. Jene Erfolge allein sind ein sprechender Beweis für die Zukunftsmöglichkeiten der pazifischen Rüste. Das amerikanische Handels- und Gewerbeamt veröffentlichte eine vergleichende Statistik über die Frachtbeförderung auf der Panama- und Tehuantepec-eisenbahn in den Jahren 1906 bis 1911. Im Jahre 1906 war die Panamaeisenbahn noch die einzige Verbindung über den Isthmus zwischen den Rüsten des Atlantischen und Stillen Ozeans. Der Gesamtdurchgangsverkehr belief sich auf ungefähr 24 Millionen Mark. Als dann 1907 die Tehuantepecbahn dem Verkehr übergeben wurde, betrug der Umsatz 84 Millionen Mark, im Jahre 1908: 168 Millionen Mark, 1909: 248 Millionen Mark, 1910: 330 Millionen Mark und schließlich 1911: 396 Millionen Mark, wobei 3,1 Millionen Mark für fremde Waren nicht miteinbegriffen sind. Der Durchgangsverkehr auf der Panamaeisenbahn stieg von 40 Millionen Mark im Jahre 1907 auf 104 Millionen Mark

im Jahre 1911, auf der Tehuantepecbahn hingegen von 46 Millionen Mark auf 295,1 Millionen Mark. Die Eröffnung der Tehuantepecbahn zwischen den beiden Weltmeeren hat nicht nur den Mexikanern einen großen Gewinn an Transporteinnahmen gebracht, sondern darüber hinaus ihren eigenen Handel angeregt. Aber ehe das Land nicht von einem vielverzweigten Netz bis hinüber an die Küste des Stillen Ozeans durchzogen ist, werden seine erstaunlichen Schätze nicht völlig zu heben sein.

Und wie unermeslich sind nicht die Reichtümer Mexikos! Fast scheint es, als wäre der ganze Boden mit Gold und Silber überzogen; Baumwolle, Jute und andere Nutzpflanzen gedeihen in gewaltigen Mengen. Daneben fließen reiche Einnahmen aus der Viehzucht und schließlich muß an die nach Hunderten zählenden Kaffeepflanzungen erinnert werden, die für Mexiko geradezu charakteristisch sind.

Zentralamerika wird gezwungen sein, andere Wege einzuschlagen, um sich voll zu entfalten, denn nur die Einigkeit kann zu einem ersprießlichen Ziele führen. Falls die Staaten diese Notwendigkeit nicht von selbst einsehen, wird eines Tages der Zwang von außen an sie herantreten. Wenn z. B. Nikaragua, Honduras, Salvador, Guatemala und Kosta Rica sich wirtschaftlich zusammenschließen würden, so wären die Vorteile und Aussichten ganz außerordentliche. Alle Vorbedingungen sind erfüllt, zentrale Lage, fruchtbarer und ergiebiger Boden, ein gutes, gemäßigtes Klima. Die Bevölkerung trägt allein die Schuld, wenn diese Länder nicht so reich sind wie andere Teile des amerikanischen Kontinents. Gold, Silber und Eisen sind in großen Mengen vorhanden, doch liegt der Betrieb in den Minen noch ganz danieder.

Kohlenfelder und Petroleumquellen wurden entdeckt, aber nicht ausgebeutet. Nur dem Bananenhandel hat man einige Aufmerksamkeiten geschenkt, und der Umsatz ist bereits ganz erheblich. Fabriken sind noch fast im Anfangsstadium der Entwicklung. Der Zuckerbau könnte sich zu einer der bedeutendsten Industrien ausbilden, da, besonders in Honduras, ein gutes Zuckerrohr gedeiht.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in Panama. Die Erde ist mit Mineralien angefüllt, aber niemand gibt sich die Mühe, diese Schätze ans Licht zu bringen. Riesige Landstriche eignen sich zur Kultur von Kaffee, Kakao, Zuckerrohr und Tabak; es fehlt nur an fleißigen Händen und dem nötigen Betriebskapital. Panama könnte seinen alten Ruf wiedererwerben. Die Einwohner glauben aber nicht, daß der Kanal dazu beitrage, sondern setzen ihre nationalen Hoffnungen auf den Bau der geplanten Eisenbahn zwischen Empire und David, die 465 Kilometer lang werden und das Innere erschließen soll. Die panamerikanische Eisenbahn, welche die Vereinigten Staaten über Mexiko mit ganz Südamerika verbinden wird, scheint allmählich in Angriff genommen zu werden.

Kolumbien und Ecuador, die Nachbarstaaten Panamas, sind ebenso dünn bevölkert und könnten doch auf ihren gesunden, fruchtbaren Hochebenen mit Leichtigkeit gewaltige Menschenmassen ernähren. Beides, Landwirtschaft und Bergbau versprechen reichen Ertrag. In Kolumbien zeigt sich bereits ein regerer Fortschritt als in andern Teilen der südamerikanischen Staaten. Dort findet man auch schon Fabriken, doch herrscht heute noch die Landwirtschaft vor, wiewohl sie noch nicht rationell betrieben wird. Am lebhaftesten gestaltet sich der Bananenmarkt, aber auch der Handel mit Kaffee und Häuten

scheint allmählich aufzublühen. Mit der Zeit werden sich auch Kolumbiens Urwälder, die unerschöpfliche Holzvorräte bergen, ausnutzen lassen. Der Baumwollzucht darf man hier sicherlich eine Zukunft prophezeien.

Die Regierung Ecuadors beabsichtigt, Guayaquil zu einem der wichtigsten Häfen am Stillen Ozean zu machen. Ecuador bedarf dringender Hafenverbesserungen mit guten Bahnverbindungen. Letztere sind, wie eben gesagt, die Hauptbedingungen für die Entwicklung ganz Südamerikas.

An Peru und Chile erkennt man am besten den Aufschwung, der durch die Eisenbahnen hervorgerufen wurde. Beides sind blühende Staaten, und dabei ist ihre Entwicklung längst nicht abgeschlossen. Kapitalisten planen täglich neue Unternehmungen. In Peru kann man so recht den Stolz und die Prachtliebe des Südamerikaners beobachten. Bei den Sonntagsnachmittagspromenaden wird in allen Städten ein verschwenderischer Luxus entfaltet, der den Neid manches Londoner Vorstädtlers erregen würde. Peru liefert vor allem Rohmaterialien. Seine Kautschukernten sind weltbekannt. Zucker und Baumwolle werden gewonnen, und große Landstriche sind mit Weizen und Korn bebaut. In den Bergen findet man reiches Gestein, und in den Minen sind viele Hände beschäftigt. Zu einer regen Küstenschiffahrt gesellt sich eine verhältnismäßig gute Eisenbahnverbindung, die aber dennoch verbessert werden kann. Die Vereinigten Staaten spielen in Peru und Chile keine führende Rolle. In Peru ist der deutsche Einfluß vorherrschend, während in Chile die Engländer den Ton angeben.

Der Umstand, daß in den Ländern südlich der Vereinigten Staaten hauptsächlich europäisches Kapital investiert wird, ist ein neuer Beweis, daß die Amerikaner

dem blinden Zufall vertrauen; sie glauben, daß sie vermöge ihrer kontinentalen Nachbarschaft alles, was andere sich mühsam erarbeiten müssen, ohne Anstrengung und Schweiß erreichen werden. Das Glück müßte ihnen schon sehr hold sein, wenn sie den Vorsprung doch noch einholen sollten.

Die beiden wichtigsten Importartikel für Chile sind Maschinen- und Eisenwaren. Im Jahre 1911 hatten die Briten in Maschinen einen Umsatz von 1860000 Mark, die Vereinigten Staaten brachten es jedoch nur auf 380000 Mark. An Eisen- und Stahlwaren lieferten die Engländer für 700000 Mark, die Amerikaner hingegen nur für 160000 Mark. Dieser große Unterschied ist leicht erklärlich, da der Handel des Landes von der Salpetergewinnung abhängt und die Engländer an dieser Industrie, die insgesamt mit 550 Millionen Mark arbeitet, allein mit 214 Millionen Mark beteiligt sind. Es kann nicht wundernehmen, daß unter diesen Umständen die englischen Waren bevorzugt werden.

Da Chile infolge seiner günstigen geographischen Lage der Schifffahrt leicht zugänglich ist, so hat es seine Schwesterrepubliken überflügelt. Valparaiso, einer der Haupthäfen am Stillen Ozean, steht in regelmäßigem Seeverkehr mit England, Deutschland, Italien und Japan. Sein Außenhandel wächst beständig, ist aber doch nach gewissen Richtungen hin fest begrenzt. Der Export beschränkt sich in Chile auf Salpeter, der Import auf die mäßigen Bedürfnisse der Eingeborenen. Wenn erst die allgemeinen Lebensansprüche sich steigern und eine größere Einfuhr bedingen, wird man aus den natürlichen Quellen der Republik reichlicher schöpfen müssen, um die nötigen Mittel zu beschaffen. Die Kupfergewinnung ist noch ganz ge-

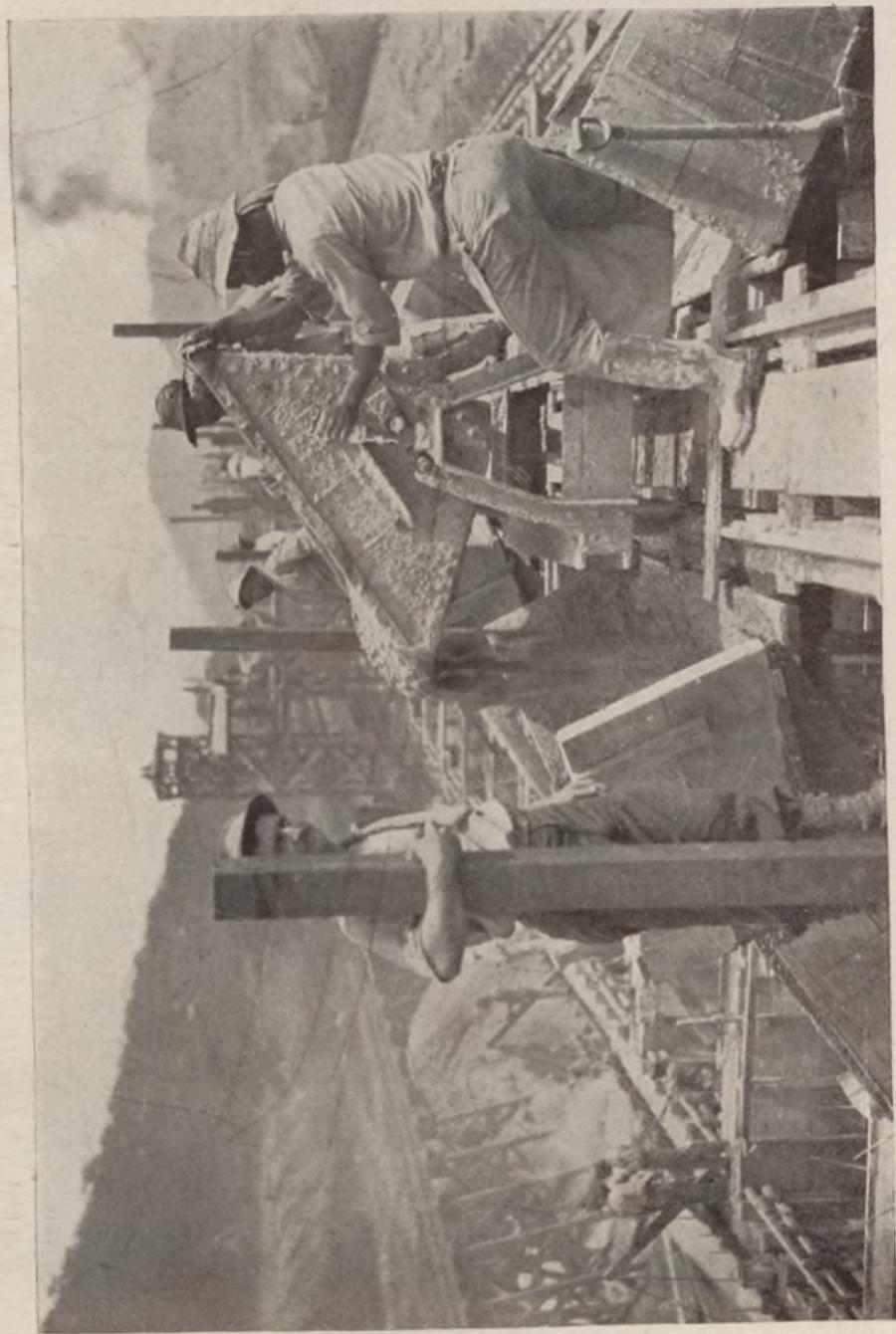
ring, obgleich sie bei weiterem Ausbau guten Ertrag abwerfen könnte. Zweifellos wird man dieser lohnenden Industrie größere Aufmerksamkeit zuwenden, sobald erst die Eisenbahn von Iquique nach Collahuasi durchgeführt ist.

Diese Beispiele mögen genügen, uns ein Bild von den reich gesegneten pazifischen Küstenstrichen des amerikanischen Erdtheiles zu entwerfen. Wir werden jetzt ihre zukünftige Bedeutung verstehen und richtig zu würdigen wissen. Jenseits des Großen Ozeans erfreuen sich Australien, China und Japan einer lebhaften industriellen Entwicklung. Zwischen diesen beiden Küsten flutet schon heute ein gewaltiger Handelsverkehr. Wenn er einst seine größte Ausdehnung erreicht hat, wird im Vergleich zu ihm der Warenaustausch mit den Ländern Europas gering erscheinen. Auch die Inseln, die gleich Ruhepunkten aus der endlosen Wasserfläche des Meeres emporragen, haben ihr mystisches Gewand, das sie Jahrhunderte hindurch trugen, abgelegt und beteiligen sich bereits lebhaft am modernen Weltverkehr, für den sie unentbehrliche Stützpunkte geworden sind.

Die Vereinigten Staaten blicken mit Zufriedenheit auf die Philippinen, ihre jüngste Erwerbung aus dem spanischen Kriege, deren Ein- und Ausfuhr in 3 Jahren von 260 Millionen Mark auf 380 Millionen Mark gestiegen ist. In derselben Zeit wuchs der Import und Export von Hawaii von 240 Millionen Mark auf 280 Millionen Mark. Welche beträchtlichen Zahlen würden sich wohl ergeben haben, wenn die Vereinigten Staaten nicht so streng auf der Durchführung ihrer Küstenschiffahrtsgesetze bestanden hätten. Diesen Vorschriften gemäß dürfen nur Dampfer der amerikanischen Linien den Personen-

verkehr und Warentransport zwischen Hawaii und den Vereinigten Staaten aufrechterhalten, obwohl die Hawaiischen Inseln über 3000 Kilometer entfernt mitten im Ozean liegen. Die Entwicklung Hawaiis hat unter den unzulänglichen Verkehrsverhältnissen lange Zeit leiden müssen. Wenngleich Amerika infolge seiner geographischen Lage und seines natürlichen Reichthums wie kein anderes Land dazu berufen ist, so nimmt es doch bei weitem nicht den Anteil an der Erschließung des Stillen Ozeans, der ihm zukommen müßte. Und doch darf es nicht müßig zusehen, wenn es der großen Konkurrenz nicht unterliegen will. Selbst wenn der europäische Zwischenhandel, was natürlich ganz unmöglich ist, im Stillen Ozean ausgeschaltet würde, so bleibt noch immer Japan ein gefährlicher Rivale, der zwar langsam, aber stetig und zielbewußt vordringt und sich seine Position sicher erkämpft.

Mehr den Umständen als einer gewissen Absichtlichkeit ist es zuzuschreiben, daß die amerikanische Küste am Atlantischen Ozean früher zur Blüte gedieh, als die am westlichen Meere. Die natürlichen Verhältnisse im Verein mit menschlicher Tatkraft werden einen ähnlichen, wenn nicht gar noch größeren Aufschwung der westlichen Küste herbeiführen. Ich habe bereits dargelegt, wie die ganze Beschaffenheit des Landes in seiner Anlage den Keim der westlichen Entwicklung in sich schließt. Die Erfolge der Tehuantepeceisenbahn, auf die ich zahlenmäßig hingewiesen habe, legen aufs treffendste dar, daß Handel und Verkehr in jenen Gegenden einen plötzlichen und erstaunlichen Aufschwung nehmen, sobald erst die nötigen Verbindungen geschaffen sind. Die gewerblichen Erzeugnisse, die von der atlantischen Küste über den Isthmus ihren Weg nehmen, erreichen einen Ge-



Betonbauten an der Pedro Miguel-Schleufe.

samtwert von 250 Millionen Mark. Hiervon entfielen auf die nach Hawaii bestimmten Waren 16 Millionen, auf die nach den Küstenstädten des Stillen Ozeans 194 Millionen Mark, während für ungefähr 34 Millionen Mark Güter nach fremden Ländern exportiert wurden. Die östliche Zufuhr betrug nur 148 Millionen Mark. Aus Hawaii kamen für 72 Millionen Mark Zucker, aus San Francisco für 64 Millionen Mark verschiedene Artikel; die Ausfuhr von Puget Sound betrug 6 Millionen Mark.

Wenn erst die westliche Küste der Vereinigten Staaten durch bessere Verbindungen dem amerikanischen Handelszentrum nähergerückt ist, wird sie sich rasch emporschwingen können. Schon aus Gründen der Selbsterhaltung muß die Regierung der Union sich schließlich zu dieser Auffassung durchringen, denn sonst besteht die Gefahr, daß die Konkurrenz den asiatischen Handel an sich reißt. Jedenfalls liegt die Zukunft Amerikas im Westen, und dies werden auch die Amerikaner allmählich selbst einsehen müssen.

20. Kapitel.

Rückblick und Ausblick.

Wenn man das Loblied über die wirklich vorbildliche Arbeit der Amerikaner, die mit zäher Beharrlichkeit einen Weg durch den Isthmus geschaufelt haben, vernommen, wenn man ihre kühne Ingenieurkunst voll gewürdigt, ihre glänzende Organisation, die das Unternehmen siegreich zu Ende geführt, hinreichend bewundert hat, dann drängt sich einem unwillkürlich die Frage auf: „Was ist erreicht, wenn der Panamakanal seiner Bestimmung übergeben wird?“

Die meisten werden schnell mit der Antwort bei der Hand sein; sie werden etwa erwidern, daß der Kanal der Schifffahrt viele tausende Kilometer erspart, daß eine neue Route dem Weltverkehr erschlossen ist, daß sich der Traum des Kolumbus erfüllt hat und der westliche Seeweg nach dem fernen Indien offensteht.

Doch die Erwartungen Amerikas sind hochgespannt, und deshalb wird man die Frage etwas ausführlicher behandeln müssen, um sich ein wirkliches Bild von der Zukunft des Panamakanals zu machen. Da ein außerordentlich großer Durchgangsverkehr zu gewärtigen ist, hat man von vornherein Doppelschleusen angelegt, so daß die Schiffe auf die Durchfahrt nicht zu warten und somit keine Zeit zu verlieren brauchen. Während die nach der einen Richtung fahrenden Schiffe auf die Höhe des Gatunsees gehoben werden, wird man gleichzeitig die nach der

andern Richtung dampfenden von der Höhe des Sees herab auf das Niveau des Meeresspiegels senken können. Sachverständige und Fachleute haben berechnet, daß die von Uncle Sam beim Bau des Kanals investierten 1600 Millionen Mark eine der besten Kapitalanlagen bedeuten, die je in Amerika gemacht wurden, denn das Unternehmen soll sich glänzend verzinsen.

Doch das muß die Zukunft lehren.

Der Kanal wird die Seeroute zwischen New York und der amerikanischen Westküste um fast 1300 Kilometer verkürzen. Wie ich bereits früher erwähnt habe, wurde seinerzeit die schon seit vielen Jahren erörterte Frage des Kanalbaues plötzlich akut, als im spanischen Kriege die „Oregon“, um von dem Stillen in den Atlantischen Ozean zu gelangen, den weiten Weg durch die Magalhaensstraße nehmen mußte. Nie zuvor hatte man die dringende Notwendigkeit eines Kanals deutlicher empfunden, als in jenen Tagen. Von dem zukünftigen Durchgangsverkehr des Welthandels wird es abhängen, ob das Unternehmen auch kommerzielle Erfolge zeitigen kann. Die Märkte der östlichen Staaten werden zweifellos durch den Kanal außerordentliche Vorteile haben, denn die überseeische Ausfuhr nach Kalifornien, Peru, Chile, Australien und Japan wird durch die große Verkürzung des Weges beträchtlich erleichtert.

Heute jedoch steht die amerikanische Handelsflotte im Vergleich zu der anderer Länder mit an letzter Stelle. Südamerika hingegen ist das Land der Zukunft. Soweit meine Erfahrungen reichen, fährt heute zwischen den Häfen zu beiden Seiten des Äquators kein Dampfer unter amerikanischer Flagge. Der Handel ist lediglich in den Händen von Ausländern, meist Briten, und in amerikanischen

Kreisen wurden schon Stimmen des Unwillens laut, denn man erklärte, die Dollars würden verwendet, um für fremde Schiffe einen Kanal zu bauen.

Der englischen Seefahrt wird der neue Wasserweg, wenn man vom westlichen Zentralamerika absieht, nur geringen Vorteil bringen, da der britische Anteil an der Schifffahrt der westlichen Küste Amerikas verhältnismäßig gering ist. Der Weg nach Neuseeland wird durch den Kanal nur wenig verkürzt. Die Seereise nach Indien, China, Australien und überhaupt jeden eisfreien Hafen in asiatischen Gewässern dauert durch den Panamakanal sogar länger, als wenn, wie bisher üblich, der Weg über Suez gewählt wird. Nehmen wir an, daß von New York und Liverpool je ein Schiff nach Shanghai fährt, — das erstere, das in San Francisco Passagiere aufnehmen soll, via Panama, das letztere via Suez — so hätte der englische Dampfer eine kürzere Route zurückzulegen. Aus diesem Beispiel ist ersichtlich, daß die englische Schifffahrt nach dem Osten und Australien durch den Panamakanal keineswegs Vorteile zu erwarten hat.

Nicht alle Amerikaner, aber die meisten von ihnen glauben felsenfest, daß der Panamakanal das angelegte Kapital gut verzinsen wird. Wir haben bereits von der Abschaffung des Hay-Pauncefote-Vertrags gehört und wissen, daß die amerikanischen Schiffe im Küstenhandel tatsächlich eine Vorzugsstellung einnehmen. Zwar hat man in England hierin eine gewissenlose Verletzung des schriftlich festgelegten Vertrages erblickt, nach welchem die Schifffahrt keiner Nation irgendwie begünstigt werden sollte, aber in Wirklichkeit hatten der Präsident der Vereinigten Staaten und die beiden Häuser ein ganz anderes Ziel im Auge, als sie sich über den Vertrag hinwegsetzten.

Der Streich galt nämlich den transkontinentalen Eisenbahngesellschaften, die sich im Lande keiner großen Beliebtheit erfreuen. Dadurch, daß man die zwischen den asiatischen und pazifischen Häfen verkehrenden Schiffe von der Zollabgabe befreite, wollte man ihnen ermöglichen, in der Frachtbeförderung die Konkurrenz mit den Eisenbahngesellschaften erfolgreich aufzunehmen.

Die Amerikaner verstehen sich darauf, den Wortlaut eines Vertrages je nach Zeit und Bedarf anders auszulegen. Obgleich die Regierung der Vereinigten Staaten den Vorschlag machte, die freie Benutzung des Panamakanals einzig und allein der Küstenschifffahrt zu gestatten, wird sie doch Mittel und Wege finden, diese Erklärung mit den noch weitergehenden Wünschen Amerikas in Einklang zu bringen. Sobald erst das neue Gesetz in Kraft tritt, das den amerikaniſchen, auf fremden Werften erbauten Schiffen gestattet, das Sternenbanner am Mast zu führen, wird man vielleicht einen Dampfer, der von New York abfährt, seinen Weg durch den Kanal nimmt, in San Franzisko anlegt und dann den Kurs auf Yokohama und die Philippinen richtet, als „zur Küstenschifffahrt gehörig“ betrachten.

Wenn nun die Schiffe der Union zollfreie Passage durch den Kanal haben — die Amerikaner behaupten bekanntlich, dies sei ihr Privilegium, da er mit ihrem Gelde erbaut ist —, so bleibt doch noch immer die wichtige Frage zu beantworten, wie der finanzielle Erfolg gesichert werden soll. Beabsichtigt man etwa, fremden Schiffen so hohen Zoll aufzuerlegen, daß aus diesen Einnahmen ein hinreichender Nutzen erzielt wird? Auf viele Jahre hinaus werden hauptsächlich ausländische Schiffe den Kanal passieren, um Nahrungsmittelprodukte aus den

nördlichen und Salpeter aus den südlichen Ländern des amerikanischen Kontinents nach Europa zu bringen. Die amerikanische Regierung beabsichtigt, den Kanalzoll nach Tonnagehalt bzw. Tragfähigkeit der Fahrzeuge, nicht aber nach der tatsächlichen Befrachtung zu bemessen, doch ich glaube, daß dieser Beschluß noch geändert werden wird. Auf jeden Fall dürfte die fremde Schifffahrt keine zu hohen Abgaben ertragen können, und übertriebene Kanalzölle würden nur den Vogel verscheuchen, der die goldenen Eier legen soll.

Unsere Freunde jenseits des Ozeans sprechen zwar immer davon, daß der Kanal den Handel ganz beträchtlich heben werde, aber in Wirklichkeit kommt es ihnen doch viel mehr darauf an, ihre Kriegsschiffe schnell von einer Küste zur anderen befördern zu können. Heute wird diese Notwendigkeit für Amerika immer dringender. Die Gefahr eines Konfliktes mit europäischen Mächten ist nie von der Hand zu weisen, und auch im Osten wächst Japan zu einer immer stärkeren Seemacht heran. Zwischen beiden Staaten besteht keine herzliche Freundschaft. Die Union ist bemüht, die Einwanderung der Asiaten mit allen Mitteln einzuschränken. Die bedeutende japanische Niederlassung in Mexiko ruft in Washington ernste Bedenken wach. Als sich das Gerücht verbreitete, daß sich eine Privatgesellschaft zugunsten der japanischen Regierung einen Küstenstrich in Mexiko sicherte, der als Flottenstützpunkt in Betracht kommen könnte, waren die Amerikaner ernstlich beunruhigt.

Im Falle eines Krieges zwischen Amerika und einer fremden Macht würde der Kanal eine der wichtigsten Rollen spielen. Seine Existenz allein fordert, daß die Vereinigten Staaten ihre Flotte, statt sie an einer Küste

zu konzentrieren, teilen müßten. Die erste Absicht der feindlichen Geschwader wird darin bestehen, die Vereinigung beider Flotten um jeden Preis zu verhindern. Der Kanal würde dabei das schwächste Glied in der Verteidigungsstellung bilden. Einige amerikanische Autoritäten, mit denen ich gesprochen habe, leugnen zwar, daß der Kanal im Falle eines Seekrieges zu ernstern Bedenken Anlaß gibt, sie erkennen jedoch im Gegensatz zur breiten Masse an, daß er sicher ein Angriffsobjekt und seine Verteidigung dann eine unabweißliche Notwendigkeit sei. Ich traf sogar Leute, die mit dem Brustton der Überzeugung behaupteten, der Kanal sei uneinnehmbar, eine Ansicht, die bei der heutigen Kriegstechnik ganz sicher nicht ernst zu nehmen ist.

Jedenfalls muß sich das amerikanische Volk darüber klar sein, daß aus dem Durchgangsverkehr vorläufig kein sehr großer Gewinn zu erzielen ist; es sind vielmehr hohe Steuern aufzubringen, um den Kanal bis auf weiteres zu einem tüchtigen Kriegsinstrumente auszubilden. Man hat berechnet, daß der Kanal, statt den Vereinigten Staaten große Einkünfte zu bringen, dem Lande jährlich etwa 80 Millionen Mark Kosten verursachen wird.

Um allen Eventualitäten vorzubeugen, hat Amerika große Befestigungen erbaut und schwere Geschütze auf der Insel Flamenco, dort wo der Kanal in den Stillen Ozean mündet, bereitgestellt. Acht Kilometer weiter draußen in der Panamabucht liegt die viel bedeutendere Insel Taboga, die im Westen auch für größere Kriegsschiffe zugänglich ist. Die feindlichen Geschwader wären hier sogar vor dem Feuer der Kanonen in Flamenco sicher. Taboga und seine Nachbarinseln gehören der Republik Panama, aber wenn der Zugang zum Kanal dauernd militärisch ge-

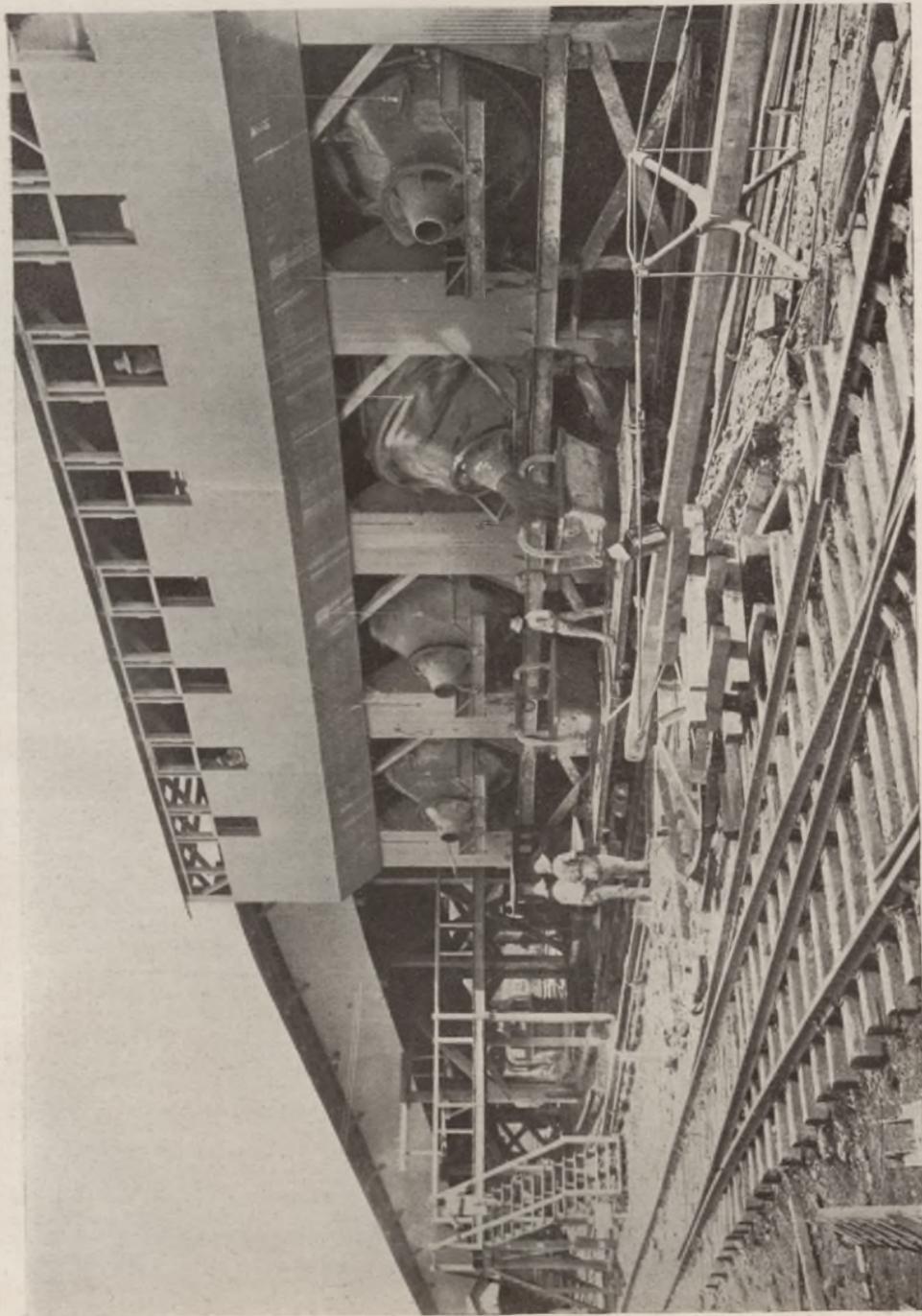
sichert werden soll, so ist es unbedingt erforderlich, daß die Vereinigten Staaten Taboga dazu erwerben und es durch einen Tunnel angliedern. Das wären neue gewaltige Ausgaben für die amerikanischen Steuerzahler!

Für die atlantische Seite des Kanals sind schwere Doppelforts geplant, um den ersten Anprall der feindlichen Geschwader abzuhalten, denn vom Tiefwasser zu den drei Doppelschleusen bei Gatun sind es nur 11,25 Kilometer, eine Distanz, die von Ferngeschützen leicht erreicht wird.

Trotzdem die Schleusen glänzende Zeugen moderner Technik und Ingenieurkunst sind, würde es einem starken Gegner doch nicht schwer fallen, sie zu zerstören und dadurch den Kanal wertlos zu machen.

Weil die Regierung der Vereinigten Staaten angeblich keine Siedlungen von Eingeborenen in der Kanalzone wünscht, wird sie nach Fertigstellung des künstlichen Wasserweges im Umkreise von 16 Kilometern wieder entvölkert. Der wahre Grund ist jedoch ein ganz anderer. Die Vereinigten Staaten wollen für den Kriegsfall in diesem Gebiete vollständige Bewegungsfreiheit haben und damit von vornherein jeder Gefahr aus dem Wege gehen. Auch auf den Hügeln in der Nähe der verschiedenen Schleusen sollen Befestigungen errichtet werden.

In Culebra wird eine ständige Garnison unterhalten. Man weiß zwar noch nicht in welcher Stärke, doch werden zweifellos mindestens 5000 Mann dort untergebracht. Einige amerikanische Militärs sind der Meinung, daß es nicht möglich sei, in kurzer Frist eine ausreichende Streitmacht in das Kanalgebiet zu werfen, falls über Nacht ein Krieg ausbräche. Die Feinde würden zuerst danach trachten, die ganze Route zu blockieren, und schon deshalb wäre es dringend geboten, auch in Friedenszeiten die



Werftätten für Betonbereitung.



Mannschaft auf volle Kriegsstärke zu bringen, wozu mindestens 20000 Soldaten erforderlich wären. Das ist auch die Ansicht des Kolonel Goethals, einer Kapazität in militärischen Dingen, der außerdem durch langjährige Tätigkeit im Kanalgebiet die einschlägigen Verhältnisse ganz genau kennt.

Das Kriegsministerium der Vereinigten Staaten ist sich der großen Bedeutung des Panamakanals in jeder Hinsicht bewußt, so daß es schon heute die nötigen Vorkehrungen trifft, um nichts dem Zufall zu überlassen. Die bloße Tatsache, daß man alle Vorsichtsmaßregeln ergreift, ist ein Beweis dafür, daß die verschiedenen Gefahren erkannt werden, wenngleich im Volke viel von der Uneinnehmbarkeit des Kanals gefaselt wird.

Bei den gewaltigen Fortschritten der modernen Kriegsführung — es sei hier nur an die Aeroplane und Luftschiffe erinnert — wäre es geradezu überraschend, wenn es den Vereinigten Staaten im Konflikt mit einer erstklassigen Kriegsmacht gelingen sollte, den Kanal unversehrt zu behaupten und für glatte und rasche Passage ihrer Kriegsschiffe von Ozean zu Ozean freizuhalten.

Wie bei uns, so wird auch in den Vereinigten Staaten über erhöhte Rüstungsausgaben viel geklagt, es herrscht aber andererseits die Ansicht, daß der Kanal gewiß sehr nützlich sei, um Kriegsschiffe rasch von einer Küste zur andern zu befördern. Daneben wäre jedoch auch mit der Möglichkeit zu rechnen, daß sich im Ernstfalle seine Unbrauchbarkeit erweise. Dann wäre es für die amerikanische Nation unerläßlich, ständig zwei Kriegsflotten zu unterhalten, eine im Atlantischen und eine im Stillen Ozean.

Wenn die Amerikaner die Trennung ihrer Flotte für erforderlich erachten, so müssen sie auch, und dies wird

von besonnenen Kreisen zugegeben, eine Seemacht haben, die keiner anderen der Welt nachsteht.

Einige wieder sind der Meinung, es sei bedauerlich, daß die amerikanische Regierung die Befestigung des Kanals durchführen wolle, denn dies bringe unabsehbare Komplikationen und Verantwortlichkeiten mit sich. Und obendrein stehe dauernd das Gespenst der Flottenvermehrung dahinter, was nicht im Einklang mit den heute herrschenden Absichten und Wünschen des amerikanischen Volkes zu bringen sei. Gegner der Kanalbefestigung glauben, daß man sehr gut den Kanal unter den Garantien der Großmächte hätte neutralisieren können. Dies wäre allerdings ein schwieriges Problem, wenn man berücksichtigt, daß die Vereinigten Staaten den Kanal in Kriegszeiten doch für sich zu benutzen wünschen. Damit allein wäre das ganze Projekt einer Neutralisierung hinfällig, denn die Gegenpartei würde sich nicht entschließen können, den Amerikanern ein solches Sonderrecht einzuräumen.

Die Vereinigten Staaten haben Fortifikationen errichtet und werden nun alle Folgen, die sich daraus ergeben, tragen müssen. Heute denkt das amerikanische Volk noch wenig an künftige Verwicklungen. Unbekümmert baut man weiter und sieht freudig der nahen Vollendung des Riesenkanals entgegen. Was auch die späteren Zeiten bringen mögen, immer wird der Panamakanal ein Wahrzeichen echt amerikanischen Unternehmungsgeistes, amerikanischen Organisationstalentes und amerikanischer Tapferkeit bleiben. In kurzer Zeit wird der Traum von vier Jahrhunderten Wirklichkeit geworden sein, und diese sichere Aussicht erfüllt die Herzen aller echten Amerikaner mit Stolz und hoher Befriedigung.

Schlußwort.

Bald nachdem Kolumbus die Neue Welt entdeckt hatte, suchte man nach einer Durchfahrt zum Stillen Ozean. Aber alle Mühen waren umsonst, nirgends fand sich die ersehnte Wasserstraße, und so verfiel man schließlich auf den Gedanken, durch einen künstlichen Wasserweg die beiden Weltmeere zu verbinden. Fast so alt wie die Entdeckung Amerikas ist auch der erste Plan einer Kanalanlage, der bereits im Jahre 1520, also knapp drei Jahrzehnte nach des Kolumbus erfolgreicher Fahrt, auftauchte. 1532 ließ dann Kaiser Karl V. Untersuchungen über die Möglichkeit eines Durchbruches der mittelamerikanischen Landenge anstellen, und 1551 legte Lopez de Ganara dem spanischen Könige drei verschiedene Projekte für die Trennung des amerikanischen Kontinents vor, doch niemals kam man über die Idee hinaus, die, so geistvoll sie auch war, mit den damaligen Hilfsmitteln doch nicht hätte verwirklicht werden können. Dann ruhte die Kanalfrage lange Zeit. Die Engländer waren es, die sie wieder ins Leben riefen, und der große Seeheld Nelson, der im Jahre 1780 nach Nikaragua kam, beschäftigte sich lebhaft mit dem Projekt eines Durchstiches am Isthmus. Seitdem ist der Plan nicht wieder zur Ruhe gekommen: Alexander von Humboldt, Monroe, Präsident der Vereinigten Staaten und schließlich Lesseps, der Erbauer des Suezkanals,

nahmen ihn nacheinander wieder auf. Was viele Jahrhunderte lang die bedeutendsten Geister beschäftigt hatte — auch Goethe äußerte einmal, daß er gern den Tag erleben möchte, an dem sich die Wogen beider Ozeane vermählten — beabsichtigten die Franzosen zu verwirklichen. Unter Lesseps' Leitung wurde im Jahre 1880 der erste Spatenstich getan. Der berühmte Panamafrach ließ jedoch das französische Unternehmen scheitern, und nun traten die Amerikaner auf den Plan, um das gigantische Werk der Vollendung entgegenzuführen.

John Foster Fraser, der Autor des vorliegenden Buches, hat dem Leser die einzelnen Phasen des gewaltigen Baues geschildert, er hat auf die großen Perspektiven hingewiesen, welche die Eröffnung des Panamakanals für Welthandel und internationale Politik im Gefolge haben dürften, er hat gezeigt, wie hier seit Jahren Tausende und Abertausende von Händen rastlos tätig sind, wie hier eine Schöpfung entstanden ist, welche die höchsten Forderungen an menschliche Ausdauer, Tatkraft, kluge Berechnung und zweckmäßige Arbeitsorganisation stellte. Wir haben es miterlebt, wie die geistige Überlegenheit des Menschen im Kampfe mit vernichtenden Naturgewalten doch endlich den Sieg davontrug. Für alle Zeiten wird der Bau des Panamakanals in der Geschichte der Technik eine der glänzendsten Taten bleiben.

Mit höchster Spannung sind die Blicke der Welt nach jenem Tore gerichtet, das die Straße vom Atlantischen zum Stillen Ozean eröffnen soll, und mit fieberhafter Ungeduld erwartet man den Augenblick, da die ersten Schiffe durch den Kanal dampfen werden. Näher und näher rückt diese Stunde. Die jüngste Zeit brachte uns ein Ereignis, das gewissermaßen den Schlußakt in dem

großen Schauspiel darstellt, welches die Welt seit Jahren mit rastlosem Interesse verfolgt: der Gamboadam wurde gesprengt, und damit fiel die letzte Schranke, die sich der Vereinigung der Wasser beider Weltmeere hindernd in den Weg stellte. Dieser Akt hatte ein typisch amerikanisches Gepräge und verfehlte seinen nachhaltigen Eindruck auf die breiten Massen nicht. Wurde doch in verschiedenen Teilen der Vereinigten Staaten der Tag wie ein Nationalfest gefeiert. Umfassende Vorbereitungen waren erforderlich, ehe Präsident Wilson die denkwürdige Handlung vornehmen konnte. Vom Weißen Hause in Washington führte eine 4000 Kilometer lange elektrische Leitung über und unter der Erde nach dem Operationsgebiet. In mehr als tausend Bohrlöchern waren insgesamt 40000 Kilogramm Dynamit verteilt, doch wurde hiervon zunächst nur ein Drittel zur Explosion gebracht, da die riesigen Fels- und Erdtrümmer erst abgefahren werden müssen, ehe weitere Sprengungen stattfinden können. Umfang und Verlauf der Explosion waren von den Ingenieuren genau vorausbestimmt, denn es galt nicht nur den Damm zu zerstören, sondern auch durch richtige Berechnung der Sprengwirkung zu verhindern, daß die emporgeschleuderten Gesteinsmassen wieder ins Kanalbett zurücksfielen. Selbstverständlich hatte man entsprechende Vorsichtsmaßregeln getroffen, um allen Eventualitäten und Gefahren vorzubeugen.

Mit echt amerikanischer Geste fand die Sprengung des Gamboadammes statt. Am 10. Oktober 1913, vormittags 9 Uhr amerikanischer Zeit (3 Uhr nachmittags europäischer Zeit) hatte sich im Weißen Hause eine erlesene Gesellschaft führender Männer — Diplomaten, Politiker, Gelehrte und Künstler — eingefunden, um Zeugen des

historischen Augenblicks zu sein. Mit dem Glockenschlag 9 Uhr drückte Präsident Wilson auf einen goldenen Knopf und löste so den elektrischen Strom aus, der in derselben Sekunde den Draht durchjagte, die Dynamitmengen im Gamboadam zur Entzündung brachte und die Explosion herbeiführte.

Die Wirkung war überraschend: Eine gewaltige Detonation machte die Erde erbeben, wie bei einer vulkanischen Eruption stieg eine undurchdringliche Wolke von Schutt- und Staubmassen zum Himmel empor, und gleich darauf flossen die Wasser des Atlantischen und Stillen Ozeans ineinander.

Ein Telegramm brachte unverzüglich die Nachricht ins Weiße Haus, daß alles programmäßig verlaufen sei, und der Präsident verkündete dies lächelnd seiner Umgebung.

In der Kanalzone herrschte an dem ereignisreichen Tage reges Leben und Treiben. Unzählige Extradampfer und Sonderzüge hatten Schaulustige aus allen Teilen des Kontinents nach dem Isthmus gebracht. Die Ufer in der Nähe des Gamboadammes waren von einer dichtgedrängten, festlich gestimmten Menge umlagert. Zwei begeisterte Amerikaner ließen es sich nicht nehmen, gleich die Probe aufs Exempel zu machen und durchzuführen als erste in einem Kanoe vom Gatunsee aus den Kanal. Bereits am 17. November konnte der kleine Dampfer „Louise“, in dem sich die leitenden Beamten und Ingenieure mit ihren Damen befanden, den ganzen Kanal passieren. Bei dieser Versuchsfahrt stellte es sich heraus, daß auch ein größerer Dampfer im Notfalle den neuen Wasserweg benutzen kann, sobald erst bei Cucuracha die letzten Baggerarbeiten beendet sind.

Programmäßig soll der Kanal am 1. Januar 1915

eröffnet und dem Verkehr übergeben werden. Noch ist es zweifelhaft, ob dieser Termin eingehalten werden kann, da selbst Kolonel Goethals erklärt hat, daß die kürzlich erfolgten, nicht unbedeutenden Erdbeben um die Kanalsböschungen noch umfangreiche Stütz- und Baggerarbeiten nötig machen. Es wäre also voreilig, für die Eröffnung des Kanals schon heute einen bestimmten Tag festzulegen, denn noch immer sind beträchtliche Erdmassen in Bewegung, und es läßt sich nicht absehen, wann die letzten derartigen Gefahren beseitigt sein werden. Noch kann jeder Tag neue Überraschungen bringen.

Auch heute will der Streit um den Kanal nicht verstummen, und immer wieder lassen sich Stimmen vernehmen, daß über kurz oder lang doch der Wasserspiegel im ganzen Kanalbett auf Meereshöhe gebracht werden müsse. In diesem Sinne äußerte sich erst kürzlich wieder ein Ingenieur der früheren französischen Panamagesellschaft, als er der Sprengung des Gamboadammes beiwohnte. Aber angesichts des fast vollendeten Werkes ist es müßig, über die Frage „Niveau- oder Schleusenkanal“ zu streiten, und die Zukunft muß lehren, ob der eingeschlagene Weg der richtige ist oder nicht. Kolonel Goethals, der Leiter des Kanalbaues, scheint jedenfalls der Mann zu sein, dem man unbedingtes Vertrauen entgegenbringen kann. Er hat auch wiederholt bewiesen, daß er sich nicht von dem Enthusiasmus der Menge mitreißen läßt. Schon oft, wenn man glaubte, mit der Begeisterung allein die Schwierigkeiten besiegen zu können, ließ er seine mahnende Stimme hören.

Zur Frage der handelspolitischen und strategischen Bedeutung des Wasserweges am Isthmus äußert sich das Altensche Handbuch für Heer und Flotte

(Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin W. 57.) in einem von Fregattenkapitän Walther verfaßten Aufsatze folgendermaßen:

Die Vereinigten Staaten werden handelspolitisch den weitaus größten Vorteil von dem Kanal haben, in erster Linie in bezug auf den Handel zwischen der Ost- und Westküste Nordamerikas; dann aber hoffen sie auch aus dem Handel der kanadischen Küstengebiete miteinander den Hauptvorteil zu ziehen. Professor Emory Johnson, special commissioner on Panama canal traffic and tolls, veranschlagt diesen sogenannten Küstenhandel für die ersten beiden Jahre nach Eröffnung des Kanals auf 1,2 Millionen Registertonnen: „Der Kanal werde von sehr großem Einfluß auf die Entwicklung der westlichen Staaten sein, indem er ihnen einen Ausgang ihrer Produkte gegen einen Austausch von Industrieerzeugnissen der Oststaaten verschaffe.“ Er stellt dem Küstenhandel aus diesem Grunde eine schnelle Vermehrung in Aussicht, ebenso auch dem Verkehr der großen Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten, der bisherigen Hauptfeinde des Kanals. „Der Eisenbahnverkehr zwischen den einzelnen Teilen des Landes werde bei weitem gewinnbringender werden als der bisherige Durchgangsverkehr, und da der größte Teil der Güter im Westen wie im Osten mit der Bahn aus dem Innern nach der Küste geschafft oder von dort gebracht werden muß, so werde den Bahnen der Ertrag des Verkehrs durchaus nicht genommen.“

Bisher mußten die Güter von der Ostküste nach der Westküste, um den teuren Überlandweg zu umgehen, entweder durch die Magelhaens-Straße, — gegen den Panamakanal einen Umweg von 8400 Seemeilen, — befördert oder im Golf von Mexiko auf die Panama-Bahn



Sprengung des Gamboadammis, der letzten Schranke zwischen den beiden Weltmeeren,
am 10. Oktober 1913.

oder Tehuantepc-Bahn umgeladen werden und auf der anderen Seite wieder den Seeweg nehmen. Um den neuen Weg durch den Panamakanal noch wirksamer zu machen und zugleich die daniederliegende amerikanische Schifffahrt zu fördern, wurde der Verkehr von der einen Küste zur andern als Küstenschifffahrt, die nur amerikanischen Schiffen zugänglich ist, erklärt und zugleich bestimmt, daß diese Schifffahrt von allen Abgaben befreit sein sollte, trotzdem der Hay-Pauncefote-Vertrag ausdrücklich bestimmt, daß die Schiffe aller Nationen die gleichen Abgaben für die Benutzung des Kanals zu zahlen haben. Das Verfahren wurde damit begründet, daß in dem Vertrage nur die Schiffe der anderen Nationen, nicht der amerikanischen gemeint wären. Gegen diesen letzten Rechtsbruch lehnte sich selbst ein Teil des amerikanischen Volkes auf, und der neue Präsident nahm schließlich, den Protesten Englands nachgebend, wieder davon Abstand. Die Hoffnungen, daß der Panamakanal einen riesigen Aufschwung der amerikanischen Schifffahrt bewirken würde, sind daraufhin bereits sehr herabgeschraubt, und es wird wahrscheinlich nichts übrigbleiben, als auch fremden Schiffen unter bestimmten Bedingungen die Küstenschifffahrt zwischen den Ozeanen zu gestatten.

Der Handel der Ostküste der Vereinigten Staaten (New York, Philadelphia, Boston) mit Ostasien wird durch den Kanal in folgender Weise beeinflusst: Dem äußersten Osten von Ostasien und Australien sind diese Häfen um ein bedeutendes näher gerückt. Die Entfernung von New York nach Yokohama durch den Panamakanal beträgt 9835 Seemeilen gegen 13140 auf dem bisherigen Wege durch den Suezkanal, die nach Sydney 9850 gegen 13950 um das Kap der Guten Hoffnung. Während früher

Liverpool diesen Häfen um über 1000 Seemeilen näher lag als New York, ist es in Zukunft von Yokohama um 1800, von Sydney um 2780 Seemeilen weiter entfernt als New York. Diese Vorteile der amerikanischen Häfen fallen jedoch nicht sehr ins Gewicht, weil die deutschen und englischen Dampferlinien auf ihrer Fahrt durch den Suezkanal mehr Zwischenhäfen zur Aufnahme von Ladung haben als die amerikanischen durch den Panamakanal. Nach den westlicher gelegenen und wichtigsten Häfen Ostasiens nützt der Panamakanal den Häfen an der Ostküste der Vereinigten Staaten überhaupt nichts. Hongkong ist bereits von New York besser durch den Suezkanal als durch den Panamakanal zu erreichen und liegt Liverpool näher als New York. Berücksichtigt man ferner, daß es wahrscheinlich nicht amerikanische Linien, sondern europäische Linien sein werden, die den Verkehr der Ostküste der Vereinigten Staaten mit Ostasien betreiben, so sind die Vorteile des Panamakanals für den Handel der Vereinigten Staaten mit Ostasien, wenigstens in nächster Zukunft, nicht hoch zu veranschlagen.

Anders ist es mit den Handelsbeziehungen nach der Westküste von Südamerika; denn die Häfen von Peru und Ecuador werden New York je nach ihrer Lage um 6000 bis 8000 Seemeilen nähergerückt. Die Vereinigten Staaten werden dort den Handelsbeziehungen Europas jedenfalls starken Abbruch tun und durch Anlage von Kapitalien für Eisenbahnen und Industrien die Reichtümer der Küstenstaaten für sich allein nutzbar zu machen suchen. Noch mehr gilt dies für die Republiken Mittelamerikas. Ob die Entwicklung dieser Länder aber wirklich so glänzend sein wird, wie es der Verfasser dieses Buches hinstellt und es in den Vereinigten Staaten angenommen

wird, mag bezweifelt werden, da die Mischvölker der dortigen Republiken wenig Hoffnung zu einer höheren Kulturstufe und energischem Vorwärtstreiben geben. Die Aufschließung Mexikos durch Eisenbahnen und Anlage von Bergwerken mit fremden Kapitalien haben Mexiko nicht vor den gegenwärtigen anarchischen Zuständen bewahren können. Es ist daher anzunehmen, daß dies auch in den anderen Republiken nicht der Fall sein wird, sondern daß sich den Versuchen einer friedlichen Durchdringung aller dieser Staaten durch die Vereinigten Staaten ein immer mehr anwachsender Haß des lateinischen Amerika gegen die Yankee entgegenstellen wird.

Europa wird durch den Panamakanal Ostasien und Australien nicht nähergebracht, wohl aber der Westküste von Amerika. Nach der südamerikanischen Küste reicht die Zone, nach der der Weg durch den Panamakanal vorteilhafter ist als durch die Magelhaens=Straße, etwa bis Sالتal zwischen Valparaiso und Iquique. Zwar beträgt der Weg von Sالتal durch die Magelhaens=Straße 9430 Seemeilen gegen 7050 durch den Kanal; aber größere Entfernung und Zeitverlust werden durch die Kanalgebühren von 1,2 Dollar pro Tonne wieder ausgeglichen. Die Salpeterberschiffungen von Iquique werden hinfert durch den Kanal gehen.

Ganz neue Aussichten eröffnen sich dem Handel Europas mit der Westküste von Nordamerika. Der Weg von Hamburg nach San Franzisko wird 8400 Seemeilen betragen gegen 13844 des früheren durch die Magelhaens=Straße. Diese Verkürzung des Weges im Verein mit der Herabsetzung des Zolltarifs der Vereinigten Staaten stellen einen bedeutenden Aufschwung des Handels in sichere Aussicht.

Während die Vereinigten Staaten und Kanada sich für den neuen Seeweg durch Vergrößerung ihrer Häfen, Bau von Eisenbahnen, Anlagen von Werften, Docks und Verkehrs erleichterungen, insbesondere an der Westküste und hier vor allem in San Franzisko, Los Angeles und Seattle; Kanada in Vancouver, Prince Rupert und Victoria, rüsten, bereiten sich die deutschen und englischen Dampfergesellschaften auf einen größeren Frachtverkehr vor. Die Kosten der Hafen- und Eisenbahnanlagen, die mit Rücksicht auf den Kanal von den Vereinigten Staaten und Kanada gebaut wurden, sind auf 2 Milliarden veranschlagt. Sie werden allerdings als weit über das Erforderliche hinausgehend angesehen. Von den deutschen Dampferlinien hat sich die Hamburg-Amerika-Linie durch Anlage von Kohlenlagern in Colon gerüstet, ferner durch Eingehen von Interessengemeinschaften mit amerikanischen Linien; sie hat durch die mit ihr vereinigte Hamburger Atlaslinie bereits acht Dampfer an der Westküste in Betrieb. Die Kosmos-Linie, die bisher durch die Magelhaens-Straße nach der Westküste fuhr, hat für den Panamakanal fünf Dampfer von 12000 Tonnen im Bau.

Nach allem wird der Panamakanal dem europäischen Handel einen mächtigen Anstoß geben und ebenfalls bedeutende Vorteile bringen trotz der starken Konkurrenz der Vereinigten Staaten an der Westküste von Südamerika und der weniger gefährlichen nach Ostasien und Australien. Die Konkurrenz wird zudem, wie bereits angeführt, gemildert durch das Nichtvorhandensein großer amerikanischer überseeischer Dampferlinien und die Unwahrscheinlichkeit ihrer Schaffung wegen zu hoher Baukosten und Löhne.

Der Verfasser des Werkes spricht auch den west-

indischen Inseln einen bedeutenden Aufschwung durch den Kanal zu. Nach Ansicht der Times wird sich ein günstiger Einfluß auf Jamaica und dessen Hasen Kingston beschränken. In Kingston sind denn auch Kohleanlagen für die Dampfer zwischen Europa und Panamakanal geplant, aber noch nicht in Angriff genommen; sie haben eine starke Konkurrenz in den großartigen Anlagen, die die Vereinigten Staaten in Colon einrichten, mit Sicherheit zu erwarten. — Die übrigen Inseln, soweit sie England und Frankreich gehören, liegen sämtlich zu weit von den Verkehrsstraßen entfernt. Für die fernere Zukunft wird auch befürchtet, daß gerade die Haupterzeugnisse der Inseln — Zucker, Kakao und Früchte — durch die Konkurrenz neuer Plantagen, die in Columbien, Ecuador und Peru infolge des Kanals erstehen, an Wert verlieren werden.

Zum Schluß sei eine Berechnung des Professor Johnson über den wahrscheinlichen Verkehr des Panamakanals in den nächsten Jahren angeführt. Johnson schätzt den Verkehr auf Grund der Schifffahrt durch die Magelhaensstraße und des Verkehrs der Panama- und Teheantupec-Bahn für 1915 auf 10,5 Millionen Netto-Register-Tonnen gegen etwa 20 Millionen des Suezkanals, für 1925 um etwa 60 Prozent höher, also rund 17 Millionen. Hierin sind bereits die mit Sicherheit zu erwartenden günstigen Einflüsse des Kanals auf den Welthandel mit in Rechnung gezogen. Den so häufig zu begegnenden überschwänglichen Erwartungen von den Wirkungen des Panamakanals entsprechen diese Berechnungen allerdings nicht. An eine Verzinzung der fast zwei Milliarden betragenden Kosten ist schwerlich zu denken; aber die Vereinigten Staaten haben den Kanal auch nicht des Handels wegen

gebaut, sondern in erster Linie für ihre Kriegsschiffe, und hiermit kommen wir auf die kriegerische Bedeutung des Kanals.

Die strategische Bedeutung des Panama-Kanals: Der Verfasser hat zum Schluß seines Buches darauf hingewiesen, daß die Befestigung des Kanals durch die Vereinigten Staaten für diese eine sehr bedeutende Vermehrung ihrer Seestreitkräfte erfordert. Das ist zweifellos richtig, denn wenn der Kanal einerseits die Möglichkeit gibt, alle Seestreitkräfte an einer Küste zu konzentrieren, so bietet er andererseits einem Feinde eben dadurch ein wichtiges Angriffsobjekt. In dieser Erkenntnis haben die Vereinigten Staaten den Kanal unangreifbar zu machen gesucht durch Anlage von starken Befestigungen an den Eingängen, durch eine für amerikanische Verhältnisse starke Besatzung von etwa 20000 Mann und durch Belassung eines breiten Streifens sumpfigen Landes an den Seiten.

Diese lokalen Verteidigungsmaßnahmen sind aber von geringem Wert einem Feinde gegenüber, der das Meer vor den Zugängen beherrscht. Die Beherrschung des Meeres gewährt die Mittel zur Vernichtung des feindlichen und zum Schutz des eigenen Handels und wird immer das Hauptziel der kriegführenden Parteien sein, nicht die Zerstörung oder Eroberung von Küstenwerken und Häfen, die nur wichtige Hilfsmittel zur Beherrschung der See bedeuten. — Gelingt es dem Gegner, den einen Teil der amerikanischen Flotte zu schlagen, bevor der andere den Kanal passiert und sich mit jenem vereinigen konnte, so hat der Kanal seinen Zweck nicht erfüllt. Dieser Fall ist immerhin denkbar; denn die Entfernungen zwischen den beiden Küsten sind auch durch den Kanal recht groß (der

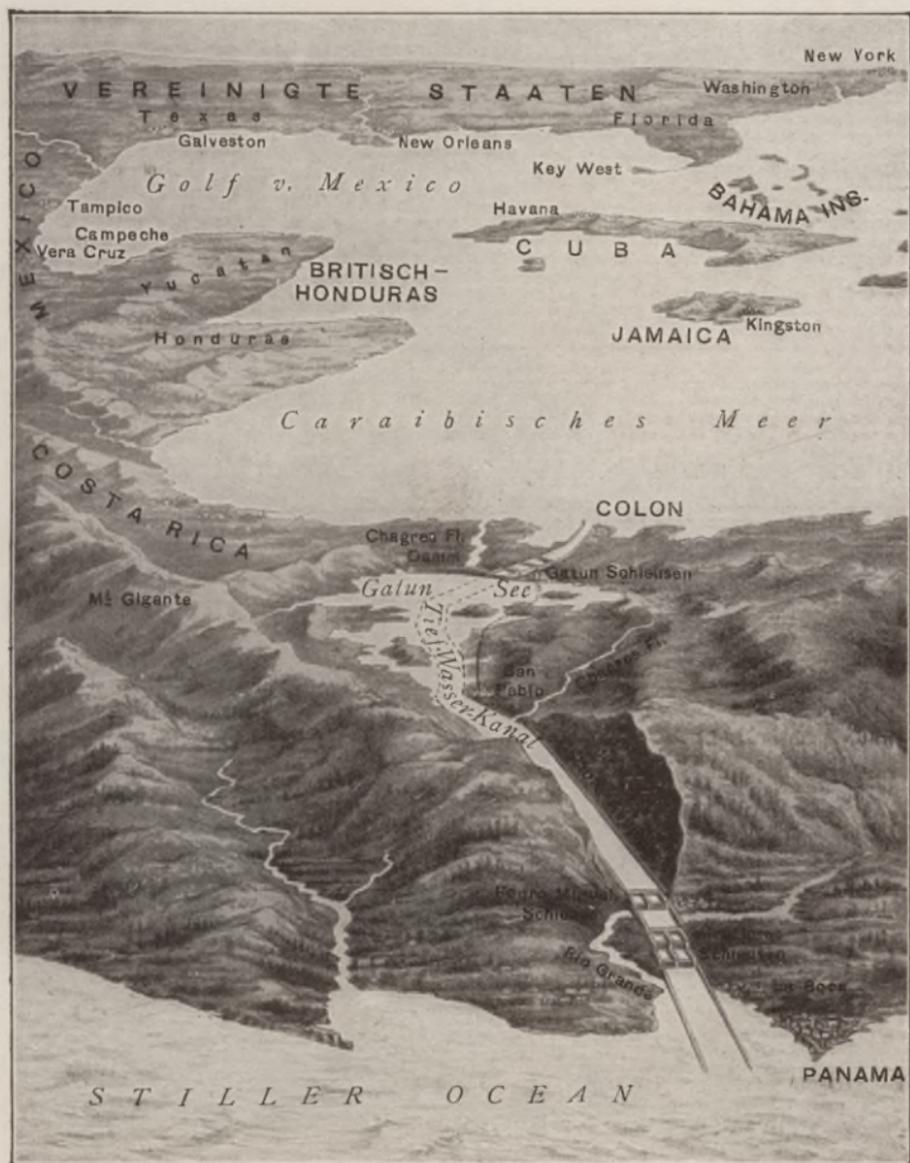
Weg von New York bis zum Kanal beträgt 2150, von San Franzisko 3302 Seemeilen). Im anderen Fall hat der Gegner den größten Teil der amerikanischen Flotte vor sich. Gelingt es ihm, sie zu schlagen, so hat er nicht nur die Beherrschung der See erlangt, sondern auch den Panamakanal, denn die Küstenbefestigungen lassen sich durch Landungstruppen umgehen, und die Besatzungstruppen dürften, wenn sie es mit den Truppen einer der europäischen Großmächte zu tun haben, schon an Zahl nicht genügen.

Zur Beherrschung der See gehört aber nicht nur eine starke Flotte; sondern es sind auch Stützpunkte notwendig mit Werften, Docken, Kohlenlagern, Ausrüstungsmagazinen und Reparaturwerkstätten, denn ohne diese kann die Beherrschung der See nicht auf die Dauer aufrecht erhalten werden. Die Vereinigten Staaten haben im Karaischen Meer zwei Stützpunkte zur Verfügung, zunächst Colon selbst, dann die neuangelegte Flottenstation Guantanamo an der Südostküste Cubas. Eine dritte ist auf Culebra bei Puerto Rico im Bau. Dazu kommen Key-Weft in der Florida-Straße, New Orleans und Pensacola im Golf von Mexiko. Demgegenüber haben von andern Mächten nur England und Frankreich je einen Stützpunkt in Westindien aufzuweisen: England Port Royal bei Kingston auf Jamaika, Frankreich Fort de France auf Martinique. Beide Häfen haben nur geringe Hilfsmittel; es verlautet auch nichts darüber, daß sie weiter ausgebaut werden sollen.

Das Karaische Meer ist durch das Übergewicht an Flottenstützpunkten der Vereinigten Staaten zu einem amerikanischen Meer geworden, in dem den Vereinigten Staaten die Seeherrschaft nur durch eine stark überlegene

Flotte entrissen werden kann. Die Flotte der Vereinigten Staaten ist aber verhältnismäßig nicht stark, wenigstens nicht gegenüber denen Englands, Deutschlands, Frankreichs und in einem Jahrzehnt auch Russlands. Die Amerikaner können ihre ausgedehnten Küstengebiete von Kanada bis Mexiko nicht ganz entblößen, auch an der Westküste nicht, nur um den Panamakanal im Karaischen Meer zu verteidigen. Gegen eine europäische Seemacht zwingt der Kanal daher die Vereinigten Staaten zur Defensiv; er gibt ihnen zwar die Möglichkeit, ihre Streitkräfte zu konzentrieren; — strategisch bedeutet er eine Schwächung. Ein Krieg mit einer der großen europäischen Mächte ist bei deren gegenseitiger Eifersucht aber sehr unwahrscheinlich.

Der Kanal ist in erster Linie gebaut, um den Vereinigten Staaten die Vorherrschaft im Großen Ozean zu sichern, und zwar zunächst über Japan. Nach dem Großen Ozean hin ist der Kanal von sehr bedeutendem strategischen Wert: Die Entfernung von Ostasien nach der Westküste Amerikas ist erheblich größer als von Europa nach der Ostküste — Yokohama liegt von San Franzisko 4532 Seemeilen, von Panama 7709, Plymouth von New York nur 2950, von Colon 4338 Seemeilen entfernt. Für die Vereinigten Staaten bedeutet das eine sicherere und verhältnismäßig schnellere Vereinigung der Seestreitkräfte an der Westküste als an der Ostküste. Stützpunkte hat an der Westküste außer den Vereinigten Staaten nur England in Kanada. Für jede andere Macht, also auch Japan, ist ein offensives Vorgehen gegen die Westküste bei den riesigen Entfernungen von den eigenen Ausrüstungs- und Reparaturwerften ein sehr gewagtes Unternehmen. Japan hatte deshalb versucht, sich Mexiko zu nähern und in der



Gesamtansicht des Panama-Kanal's aus der Vogelschau.

Magdalena-Bucht an der Westküste Mexikos sich einen Stützpunkt zu erwerben unter dem Deckmantel einer Pachtung für Fischereizwecke. Die Unterhandlungen führten zum Sturz des damaligen Präsidenten Mexikos, Porferio Diaz, und zur Beschleunigung des Baues des Kanals. Um die Möglichkeit der Schaffung von Stützpunkten fremder Mächte in der Nähe des Kanals auszuschließen, versuchen die Vereinigten Staaten, auch die Ecuador gehörenden Galapagos-Inseln durch Kauf zu erwerben.

Der Kampf um die Vorherrschaft im Großen Ozean wird aber wahrscheinlich nicht an der Westküste Amerikas ausgekämpft werden, sondern in Ostasien. Für ein offensives Vorgehen nach dorthin ist der Panamakanal von größtem Wert, ebenso zum Schutz der Philippinen. Dazu bildet der Kriegshafen Pearl Harbour bei Honolulu mit seinen Hilfsmitteln eine vorzügliche Etappe im Großen Ozean, wie sie die Japaner nicht besitzen.

Das Streben nach der Vorherrschaft im Großen Ozean und die Rolle, die der Panamakanal dabei zu spielen hat, machen es verständlich, daß die Vereinigten Staaten mit Hinwegsetzen über bestehende Verträge den Kanal befestigen. Sie haben aber noch andere gewichtige Gründe dafür: Die Befestigung ist als ein natürliches Ergebnis der Monroe-Doktrin anzusehen.

Dieses politische Prinzip strebt die Schutzherrschaft der Vereinigten Staaten über die süd- und mittelamerikanischen Republiken an. Es will sie gegen nichtamerikanische Mächte schützen und sie mit dem Säge „Amerika den Amerikanern“ zugleich unter den (politischen und wirtschaftlichen) Einfluß Nordamerikas bringen. Beides wird durch die Befestigung des Panamakanals erleichtert. Diese erhöht insbesondere die strategische Machtstellung der Ver-

einigten Staaten gegenüber den großen südamerikanischen Republiken Brasilien, Argentinien und Chile, die seit Jahren ihre Kriegsmarine durch Schlachtschiffe und Torpedoboote neuester Art verstärken. — Die südamerikanischen Marinen verdanken ihre Entstehung und Entwicklung gegenseitiger Eifersucht. Verbündet bedeuten sie ein gefährliches Hindernis gegen die Ausdehnung des politischen Einflusses der Vereinigten Staaten auf Südamerika.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294677