

Professor Lewis M. Haupt, ein erfahrener Ingenieur, spricht sich in einem in der Zeitschrift „*The Engineering Magazine*“ erschienenen Aufsatz^{*)} dahin aus, daß die Amerikaner — worunter hier die Bürger der Vereinigten Staaten zu verstehen sind — sich als Kulturnation der Aufgabe nicht entziehen können, den Welthandel und den Weltverkehr und damit den materiellen und geistigen Fortschritt der gesamten Menschheit durch den Bau eines Schiffahrtskanals durch Centralamerika zu fördern. Den Verlust, welchen der Welthandel durch das Nichtvorhandensein einer solchen für alle Schiffe benutzbaren Verbindung des Atlantischen und des Stillen Oceans erleidet, berechnet Haupt, allerdings auf Grund von statistischen Unterlagen, deren Zuverlässigkeit bezweifelt werden kann und mit Hilfe von willkürlichen Annahmen, auf jährlich 200 Millionen Dollars, von welchem Betrage etwa $\frac{3}{4}$ auf die Vereinigten Staaten entfallen sollen.

Die Gründe dafür, weshalb die Verbindung trotz der augenfälligen Vortheile, welche sie bringen würde, bis jetzt noch nicht hergestellt sei, sucht Haupt in verschiedenen Umständen. Zunächst sei lange Zeit nöthig gewesen, den besten Weg zu finden. Nachdem dieser gefunden, seien Zweifel entstanden, ob das Werk in technischer und finanzieller Beziehung ausführbar und nachdem auch dieses nachgewiesen, werde die Ausführung mit allen Mitteln von denjenigen zu verhindern gesucht, deren Interessen dem Werke entgegenstehen. Alle diejenigen, welche interessirt seien am Suez- oder Panamakanal, an der Schiffseisenbahn von Tehuantepec oder an der Southern Pacific Railroad seien naturgemäß ihrer Selbsterhaltung wegen Gegner des Nicaraguakanals. Haupt glaubt aber, daß der durch den Nicaraguakanal gesteigerte Verkehr allen und namentlich auch den Eisenbahnen zu Gute kommen werde und daß aus den Befürchtungen der Mitbewerber ein Grund, den Bau dieses Kanals zu hindern, nicht entnommen werden könne. Er spricht die bestimmte Hoffnung aus, daß die Vereinigten Staaten sich der ihnen im eigenen, wie im allgemeinen Menschheitsinteresse obliegenden Verpflichtung, den Bau und Betrieb des Nicaraguakanals zu übernehmen, nicht länger entziehen werden.

Der frühere Direktor des statistischen Amtes in der Finanzabtheilung in Washington, Joseph Nimmo, bezweifelt dagegen in einem in der August-Ausgabe (No. 5) der vorgenannten amerikanischen Zeitschrift enthaltenen Aufsatz^{**)} den Werth des Nicaraguakanals für den Verkehr sowohl im Allgemeinen als für die Vereinigten Staaten im Besondern.

Nach Angabe des Vorstandes des Amtes für die Vermessung der Küsten und geodätische Messungen seien die Entfernungen

von Manila nach New-York	Seemeilen
durch den Suezkanal	11 565
„ „ Nicaraguakanal	11 746
von Manila nach London	
durch den Suezkanal	9 600
„ „ Nicaraguakanal	14 680

Dabei sei der Weg über Suez in Bezug auf Versorgung mit Kohlen weit günstiger, als der über Nicaragua und der Nicaraguakanal würde Schleusen haben, die beim Suezkanal fehlen. Der Handel Asiens und Australasiens mit der Ostküste Nordamerikas bedürfe des Kanals nicht und der Verkehr zwischen der Ost- und der Westseite Amerikas werde durch die vorhandenen Ueberlandbahnen in vollständig genügender Weise bedient. Der Verkehr der Panama-Eisenbahn, welcher von 287 243 t in 1884 auf 279 197 t in 1896 gefallen, gebe einen Maßstab für den auf dem Nicaraguakanal zu erwartenden Verkehr, wobei noch zu berücksichtigen sei, daß die

^{*)} Der in der No. 4 vom Juli 1898 erschienene Aufsatz führt die Ueberschrift: „National Influence and the Isthmian Canal“. Die Zeitschrift „*The Engineering Magazine*“ erscheint in New-York.

^{**)} Der Aufsatz führt die Ueberschrift: The Nicaragua Canal in its commercial and military aspects.

Beförderungskosten auch einschließlich des Umladens auf der Panama-Eisenbahn weit niedriger seien, als sie auf dem Nicaraguakanal mit seinen hohen Anlage- und Betriebskosten würden sein können. Die Beförderung von Reisenden, Postsachen, Münze, Werthgegenständen, Exprefsgütern und überhaupt alle werthvolle Fracht würde unzweifelhaft auch nach Eröffnung eines Schiffahrtsweges über den Isthmus den Eisenbahnen verbleiben. Der Werth der in der Zeit vom 1. Juli 1868 bis 30. Juni 1869 zwischen San Francisco und New York über Panama beförderten Güter habe 70 202 029 Dollars betragen, in dem darauf folgenden Jahre sei — in Folge der am 10. Mai 1869 stattgehabten Eröffnung der Central und Union Pacific-Eisenbahn — dieser Werth gefallen auf 18 594 255 Dollars und weiter auf 3 517 582 Dollars im Jahre 1893/94. Ein Bedürfnis für einen Schiffahrtskanal könne nicht mehr anerkannt werden, nachdem nicht weniger als 13 Ueberlandbahnen den Verkehr zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ocean über das amerikanische Festland vermitteln oder in Kürze vermitteln werden. Diese 13 Bahnen sind: die transandinische Eisenbahn in Chile und Argentinien, die Panamabahn, die Costa Rica-Eisenbahn, die in Nicaragua geplante und zum Theil schon gebaute Bahn von Corinto am Stillen Ocean nach einem guten Hafenplatz an der Mündung des Blewfields-Flusses in den atlantischen Ocean, eine ebenfalls geplante und theilweise schon gebaute Bahn von Old Guatemala (San José de Guatemala) am Stillen Ocean nach einem Hafen an der Bai von Honduras, die Tehuantepec-Eisenbahn in Mexiko, 6 Ueberland-Bahnen in den Vereinigten Staaten und die kanadische Ueberlandbahn in British Nordamerika.

Nimmo giebt ferner noch an, daß der Nicaraguakanal für Segelschiffe völlig unbrauchbar sein würde wegen des Mangels an Wind an der Ost- und Westküste von Nicaragua. Die Beförderung der Segelschiffe durch den Kanal mittelst mechanischer Zugkraft würde die Kosten derart erhöhen, daß für die Segelschiffe ein Vortheil aus der Benutzung des Kanals nicht erwachsen könne.

Auch in militärischer Beziehung hat der Kanal nach Nimmo keinen Werth für die Vereinigten Staaten. Im Kriegsfall würde der Kanal in seiner ganzen Ausdehnung zur Sicherung besetzt werden müssen, noch dazu in einem fremden Lande, was eine große Truppenmacht erfordern würde; ebenso würden Kriegsschiffe an beiden Endpunkten aufgestellt werden müssen. Wenn der Nicaraguakanal schon vor dem spanischen Kriege eröffnet worden wäre, würden die Amerikaner in Folge des ihm daraus erwachsenen, viele Schiffe und Truppen in Anspruch nehmenden Schutzdienstes in ihren Operationen stark gehemmt worden sein.

Nimmo verlangt schließlic eine eingehende, unparteiische Prüfung des Werthes des Nicaraguakanals für Verkehrs- und militärische Zwecke durch eine vom Kongreß zu ernennende Kommission.

Aus dem von Nimmo angegebenen Umstände, daß der Verkehr auf der Panama-Eisenbahn zurückgegangen, dürfte sich ein Schluß für den auf einem für große Seeschiffe benutzbaren Kanal zu erwartenden Verkehr kaum ziehen lassen. Wenn ein Weg über den Isthmus geschaffen sein wird, bei welchem das Umladen der Güter aus dem Schiffe auf die Eisenbahn und von dieser wieder auf das Schiff — Vorrichtungen, die mit mancherlei Mißständen verbunden sind und bei denen das Gut jedenfalls nicht an Werth gewinnt — entfallen, so wird der Verkehr gewiß auch diesen Weg aufsuchen.

In einem Aufsatz in der Railroad Gazette wird u. A. angegeben, daß die nordamerikanischen Ueberlandbahnen keinen Grund hätten, den Wettbewerb des Nicaraguakanals zu fürchten und deshalb diesem sich feindlich gegenüber zu stellen, da der Durchgangsverkehr von Küste zu Küste, der gegebenen Falles auf den Kanalweg übergehen könnte, nur einen kleinen Prozentsatz des Gesamtverkehrs ausmache.