

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1469. Schumacher, Hermann. 1902. *Deutsche Schiffsahrtssintressen im Stillen Ozean*. [German shipping interests in the Pacific Ocean]. Leipzig: Dunker & Humblot.

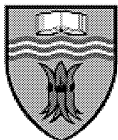
Review of the shipping communication of the German Pacific colonies with the outside world. Includes a discussion of British and American Shipping lines. Much emphasis is given to the routes and ships employed by the Norddeutscher Lloyd. The implications of the Panama Canal are discussed.

Source of Annotated Bibliography Entry:

Dirk H. R. Spennemann (2004) *An Annotated Bibliography of German Language Sources on the Mariana Islands*. Saipan, Commonwealth of the Northern Mariana Islands : Division of Historic Preservation. ISBN 1-878453-71-8.

The German Resources on the Mariana Islands Digital Library is a project jointly supported by:

CHARLES STURT
UNIVERSITY



The Johnstone Centre,
Charles Sturt University,
Albury, Australia



Northern Mariana Islands
Council for the Humanities,
Saipan, CNMI



Historic Preservation
Office,
Saipan, CNMI

Deutsche
Schiffahrtsinteressen
im Stillen Ozean.

Vorträge

von

Professor Dr. Hermann Schumacher (Köln).

Sonderabdruck aus Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung etc. XXVI. 1.

Leipzig 1902, Dunder & Humblot.

Deutsche Schiffahrtsinteressen im Stillen Ozean.

Vorträge

von

Hermann Schumacher,

Köln.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung: Stellung des Stillen Ozeans in Geographie und Geschichte S. 1—4. — I. Der Seeverkehr Europas mit dem Stillen Ozean S. 4—24: Erschütterung der Monopolstellung Englands im Handel mit Ost- und Südastien, sowie Australien durch den Suezkanal S. 4. Die Entwicklung des regelmäßigen Dampferverkehrs zwischen Europa und dem Westgestade des Stillen Ozeans S. 11. Insbesondere die deutsche Schiffahrt zum Stillen Ozean und ihre Anschließlinien S. 15. — II. Der Seeverkehr Amerikas mit dem Stillen Ozean S. 24—38: Die nordamerikanische Pacificküste und Australien S. 24. Die nordamerikanischen Eisenbahnen zur Verbindung des Atlantischen mit dem Stillen Ozean S. 25. Die an die nordamerikanischen Pacificbahnen sich anschließenden Dampferlinien über den Stillen Ozean S. 27. Der Nicaragua- und Panamakanal S. 30.

Wie Asien unter den Erdteilen, so nimmt der Stille Ozean unter den Meeren von Natur eine besondere Stellung ein. Bildet jener größte, die halbe Menschheit nährenden Erdteil fast ein Drittel der festen Oberfläche der Erde, so umfaßt diese größte geographische Einheit, die unser Planet überhaupt aufweist, mehr als die Hälfte des Weltmeers. An Ausdehnung alle fünf Kontinente zusammen übertreffend und in seiner größten Breite bis zum halben Erdumfang sich weitend, trägt der Stille Ozean an seinen bewohnbaren Gestaden, die er nicht nur, wie der Atlantische Ozean, im Osten und Westen, sondern außer Ostasien und Westamerika auch noch im Süden — in Australien und Neuseeland — besitzt, 800 Millionen Menschen, etwa 100 Millionen mehr als die Hälfte der Menschheit.

Und doch ist diese größte, von den meisten und volkreichsten Küsten umsäumte Wasserfläche des Erdballs noch heute, wie seit

Jahrhunderten, der im allgemeinen am wenigsten bekannte Teil unseres Planeten. Bis zum Beginn der Neuzeit war man über ihr Vorhandensein sogar im Dunkel. Bilbao war es bekanntlich, der dieses Europa fernste Meer zuerst entdeckte, und weil er die weite Wasserfläche im Süden vom Isthmus von Panama sich breiten sah, so nannte er sie Mar del Sur, Südsee, ein Name, der noch heute für das ganze inselreiche Meer im Süden von Japan und Hawaii gebräuchlich ist. Aber Bilbao hatte nur die Existenz eines zweiten großen Ozeans festgestellt, nicht auch seine Ausdehnung. Das geschah erst sechs Jahre später durch jene Fahrt, die man mit Recht als die „größte nautische That aller Jahrhunderte“ gepriesen hat; das geschah durch Ferdinand Magellan, der, nachdem er den einzigen schiffbaren Weg, der aus dem Atlantischen in den Stillen Ozean von Westen her führt, entdeckt hatte, kühn seine Schiffe weitersteuerte, hinüber über das gänzlich unbekannte Meer, nach dem heißersehnten Ostasien; und weil er das Meer an den 40 Tagen, wo er nichts sah als Himmel und Wasser, stets glatt und ruhig fand, so nannte es voll Dankbarkeit sein erster Durchquerer bekanntlich „Mar pacifico“, den Pacifischen oder Stillen Ozean.

Dieser Stille oder Pacifische Ozean ward nun im Zeitalter der Entdeckungen allerdings eifrig weiter erforscht. Aber obwohl an seiner asiatischen Küste die Portugiesen, die ihn auf der Halbinsel Malakka im Jahre 1510 unter Albuquerque zuerst erreichten, nach Norden vordrangen, im Jahre 1542 als erste Europäer nach Japan verschlagen wurden und wenige Jahre darauf in Makao die erste europäische Kolonie an Chinas Küste begründeten; obwohl gleichzeitig, wie die Portugiesen in Asien, so ihre Rivalen, die Spanier, an der gegenüberliegenden Küste, von Mittelamerika aus, ein Pizarro nach Süden, ein Cortes nach Norden, erforschend und erobernd vordrangen; und obwohl auch Rußland noch im 16. Jahrhundert seinen Machtbereich, durch die ganze gewaltige Breite Sibiriens hindurch, bis zum Schotskischen Meere auszubreiten begann, — die größte Wasserfläche der Erde blieb auch vom Standpunkt der Politik und des Handels aus der Stille Ozean; die Stagnation, die den Orient, den fernen wie den nahen, wenn er sich selbst überlassen bleibt, kennzeichnet, sie schien auch die Europäer und ihre Unternehmungen in der weiten Ferne zu ergreifen, und zwar sogar an allen drei Gestaden der weiten Wasserfläche, im volkreichen Ostasien, im menschenleeren Westamerika und im menschenleeren Australien.

Erst Mitte des 19. Jahrhunderts ward das etwas anders. Erst vor wenig mehr als fünf Jahrzehnten traten Ereignisse ein, die fast gleichzeitig an allen drei Gestaden den Anstoß zur modernen Entwicklung geben sollten. An der Pacificküste Nordamerikas und an der australischen Südküste des Stillen Ozeans, die beide in ihrem schnellen Aufschwung so viele auffallende Vergleichspunkte darbieten, waren es zufällige Ereignisse gleicher Art: die fast gleichzeitig gemachten großen Goldfunde. Nicht so zufällig und nicht so verheißungsvoll war wenige Jahre vorher in Ostasien der Umschwung angebahnt worden. Es geschah das durch den sogenannten Opiumkrieg Englands mit China. Durch ihn wurde, fast 200 Jahre nach der Gründung Macaos, an der weitgestreckten Küste Chinas in Hongkong eine zweite europäische Kolonie geschaffen, und gleichzeitig eine Reihe chinesischer Hafenplätze fremden Kaufleuten zugänglich gemacht.

Aber der Fortschritt war auch jetzt noch, zumal an der Westküste des Stillen Ozeans, langsam. Zwar wurde hier in Ostasien im Jahre 1859 das bis dahin ängstlich gegen die Außenwelt verschlossene Japan geöffnet; auch wurde im Jahre darauf im fast wieder vergessenen Sibirien Wladimostok, die „Zwingburg des Ostens“, gegründet; auch schloß schon fünf Jahre früher Siam seinen ersten Handelsvertrag mit einer europäischen Macht, und seit dem Jahre 1858 faßte Frankreich festen Fuß in Indo-China. Doch es blieb beim Anlauf. Die Entwicklung entbehrte des großen Zuges. Und sie mußte seiner entbehren, mußte in engen Grenzen bleiben, solange der Stille Ozean nur durch die monatelange, kostspielige, vielfach gefahrvolle Umseglung der beiden weit nach Süden sich erstreckenden Erdteile, Afrika und Südamerika, erreicht werden konnte. Die Schwerzugänglichkeit, die für den wagemutigen einzelnen den Gewinn vergrößerte, sie hemmte jeden lebhaften Aufschwung. Erst wenn sie geändert wurde, konnte freier eine Entwicklung im großen sich regen.

Das geschah gleichzeitig von Osten und Westen. Am 10. Mai 1869 wurden zu Ogden in der Nähe des Großen Salzsees die östliche und westliche Strecke der ersten amerikanischen Pacificbahn zu einer durchgehenden, die Küsten des Atlantischen und Pacificen Ozeans verknüpfenden Eisenbahnlinie feierlich zusammengefügt. Wenige Monate darauf — am 16. November 1869 — wurde im äußersten Westen Asiens das Werk von Ferdinand von Lesseps eingeweiht, das neben den beiden natürlichen Schiffahrtswegen zum

Stillen Ozean, die ein Vasco da Gama und ein Magellan um Afrika und um Amerika zuerst eingeschlagen haben, einen dritten, künstlichen, um das weniger weit nach Süden sich ausdehnende Asien schuf.

I.

Diese neue in der Landenge von Suez geschaffene Schiffahrtsstraße näherte nicht nur Europa der größten Wasserfläche der Erde in erheblichem Maße, sie erschütterte auch die Monopolstellung, die England im Handel mit Ost- und Südastien, sowie mit Australien sich geschaffen hatte. Wirtschaftlich wie politisch hatte England eine solche Monopolstellung mit weitem Blick und rastloser Energie sich gesichert. Wenn der Güterverkehr um Afrika herum nach Asien im Jahre 1855 — nach einer Schätzung von Lesseps — auf 6 Mill. Tonnen sich belief, so waren es so überwiegend englische Schiffe und zwar in der Hauptsache englische Segler, die diese Warenmenge beförderten, daß daneben Schiffe anderer Flaggen kaum in Betracht kamen. Und nichts hatte Englands Politik unterlassen, diesen Handel, den Charles Dilke später kurzweg „our life“ nannte, zu stützen und zu sichern.

Schon die Englisch-Ostindische Compagnie hatte bekanntlich nicht nur zur Beherrscherin des indisch-chinesischen Seehandels sich aufgeschwungen, sondern auch zur Beherrscherin fast des ganzen heutigen Kaiserreichs Indien, das beinahe 5 Millionen Quadratkilometer und 300 Millionen Menschen umfaßt. Noch ehe im Jahre 1858 die englische Regierung seine Verwaltung übernahm, war Indien, dessen Besitz zugleich den Handel nach dem Stillen Ozean zu sichern schien, zum eigentlichen Kern der englischen Weltmachtstellung geworden, die bereits Fox in dem stolzen Worte kennzeichnete: „England ist nur unser Absteigequartier, das eigentliche England ist die Welt.“ Und schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts war es, wo Lord Castlereagh sagte: „Jede Position auf dem Wege nach Indien — und damit auch zum Stillen Ozean — muß und wird uns gehören.“

In großartiger Weise ist dieses Wort erfüllt worden. Die Mehrzahl der wichtigsten Punkte auf dem von Vasco da Gama zuerst erfolgreich eingeschlagenen Seewege nach Süd- und Ostastien ist in englischen Besitz gebracht worden. Der wichtigste Punkt, die „Raststelle in der Hälfte des Weges, deren Verlust“ — wie Charles Dilke sagt — „sich für unser Reich und unseren chinesischen Handel

fast verhängnisvoll gestalten dürfte“, das Kapland, ist seit dem Pariser Frieden vom Jahre 1814 bekanntlich englisch. Auf dem Wege nach dieser für die britische Weltmachtstellung so wichtigen Kolonie, deren Sicherung vor befürchteter Gefährdung durch innere und äußere Feinde der politische Hauptzweck des immer noch wütenden südafrikanischen Krieges ist, hat England im Süden von dem im Jahre 1704 eroberten, den Eingang zum Mittelmeer bewachenden Gibraltar die zur Sicherung dieser Route besonders geeigneten Plätze überwiegend in seinen Besitz gebracht: im westlichen Teile des wenig gegliederten afrikanischen Kontinents, in dem seit dem Jahre 1807 zu England gehörenden Sierra Leone den trefflichen Hafen von Freetown, der mit seinen Kohlenlagern, Werften und Befestigungen um so wertvoller ist, als die zurückweichende Küste im Süden sonst wenig brauchbare Häfen aufweist, und sodann die beiden kleinen Inseln, die mitten im Ozean ungefähr auf der geraden Linie von Freetown zum Kap liegen: die von Albuquerque im Jahre 1513 am Himmelfahrtstage erblickte und danach benannte Insel Ascension, die seit dem Jahre 1815 in englischem Besitz sich befindet, und weiter südlich das am Namenstag der heiligen Helena entdeckte Giland, auf dem der große Korse sein thatenreiches Leben in erzwungener Ruhe beschloß, das seit dem Jahre 1836 englische Kronkolonie ist, und das heute die Gefangenen der tapferen Burenarmee birgt. Wird durch diese drei afrikanischen Punkte die englische Etappenstraße nach Asien bis zum Kap gesichert, so halbwegs auf der ferneren Route nach Indien durch eine weitere kleine Insel, das fruchtbare, auch im Jahre 1814 in Englands Hand übergegangene Mauritius mit seinem trefflichen Hafen, das nicht mit Unrecht in seinem Wappen die Devise: „stella clavisque maris Indiae“ trägt; wird doch beispielsweise berichtet, daß nur dem französischen Besitz dieser Insel es zuschreiben ist, daß in den Jahren 1795—1810 die Engländer nicht weniger als 1475 Schiffe an französische Kreuzer verloren und selbst nur 224 Schiffe kaperten. Und diese Etappenstraße nach Indien, der man ein neues wertvolles Glied heute gern einfügen möchte in der geräumigen und tiefen Naturbucht der Delagoa-Bai, ist von Ceylon und Indien aus über Singapore, die im Jahre 1819 besetzte, schnell zum Welthafen entwickelte „Löwenstadt“ auf dem brückenartig nach Polynesien sich hinüberreckenden Landvorsprung Asiens, einerseits nach Australien, andererseits nach Ostasien weiter fortgesetzt worden.

Daß ein Land, das auf dieser langen Route politisch wie

kommerziell eine Stellung sich zu erringen gewußt hatte, die jeden Wettbewerb fast ausschloß, aufs äußerste sich zur Wehr setzen mußte gegen jeden Versuch einer Entwertung des sorgsam ausgebauten Handelsweges, ist nur begreiflich. Eine solche Englands wesentlichste Interessen gefährdende Entwertung drohte aber, als ein Mann von solcher Energie wie Ferdinand von Lesseps den Gedanken aufgriff, das Rote Meer mit dem Mittelländischen Meer in schiffbare Verbindung zu setzen. Damit entstand die Gefahr, daß der Handel mit dem fernen Orient wieder abgelenkt werde aus den Bahnen, in die Vasco da Gama ihn verwies und in denen England in der stützten großartigen Weise ihn befestigt hatte. Wie vor drei Jahrhunderten die Verlegung dieses Handels von dem an der Ostküste des Mittelmeeres beginnenden Landweg auf den neuentdeckten Seeweg die Mittelpunkte des Welthandels und des Wohlstandes von dem Mittelmeerbecken verschob, von Venedig und Konstantinopel, von Augsburg und Wien an die Küsten des Atlantischen Ozeans verlegte, so mußte notwendig jede Zurücklenkung des Welthandels in die verlassenen früheren Bahnen einen entgegengesetzten Einfluß ausüben. Sie mußte die kommerzielle Stellung des europäischen Festlandes und insbesondere seiner Mittelländer Italien und Deutschland — Deutschland wenigstens, sobald es mit den Mittelmeerhäfen durch leistungsfähige Verkehrswege verknüpft war — England gegenüber stärken, stärken, wie kaum ein anderes Ereignis; denn Englands Inselstellung als nordwestlichster Vorposten Europas bot wohl, wie für die Amerikafahrt, so auch für die Großschiffahrt nach Süden um das Kap der guten Hoffnung einen gewissen natürlichen und bevorzugten Ausgangspunkt, sie verlor aber nicht nur diesen Vorzug, sondern verwandelte sich sogar ins Gegenteil, sobald ein Seeweg nach Indien, China und Japan, sowie nach Australien eröffnet wurde, der, statt im Süden, im Norden um Afrika herumführte. Eine solche ungünstige Verschiebung in der Lage zu den Märkten, die von alters her im Welthandel für die ergiebigsten gehalten worden sind, mußte mit der Zeit die Stellung Englands als Handelsvermittlerin der ganzen Welt erschüttern. War England nicht mehr das Durchfuhrland für chinesische Seide, chinesischen Thee und ostindische Baumwolle, so mußten bald auf dem Festlande Märkte in diesen wertvollen Welthandelsartikeln zu Einfluß und Macht sich entwickeln, und den ersten abbröckelnden Steinen mußten andere — wenn auch vielleicht langsam — folgen.

Und zu diesen mehr instinktiv geahnten als klar erkannten

Folgen des Suezkanalbaus, die auf nichts weniger als auf eine langsame Erschütterung der Weltmachtstellung Englands hinausliefen, kamen andere, die zwar nicht die Gewinnaussichten des ganzen Volkes gefährdeten, aber doch — wie es so oft geschieht — lauter und stärker in den Vordergrund gedrängt wurden, weil sie den Geldbeutel einzelner unmittelbar berührten. Man befürchtete nämlich in englischen Reederkreisen, daß durch einen brauchbaren Seekanal in der Landenge von Suez das in den englischen Handelsschiffen steckende Kapital beträchtlich entwertet werden würde. Die englischen Asienfahrer — weit überwiegend Segler — waren gebaut für die Fahrt um das Kap der guten Hoffnung; für die Suezkanal-Route mußten neue Schiffe gebaut werden; für sie waren wegen des engen, klippenreichen, windarmen Roten Meeres Segelschiffe überhaupt unbrauchbar. War so eine absolute Vermehrung der Schiffsräume zu erwarten, so auch noch eine relative dadurch, daß die große Abkürzung der Fahrten eine Vermehrung der Reisen jedes einzelnen Schiffes bedeutete. Außerdem schien der Vorteil, den ein gesicherter Besitz im internationalen Handel gewährt, gefährdet.

Befürchtungen solcher Art hatten vielleicht einen noch größeren Anteil als die allgemeinen Erwägungen an der scharfen Opposition, die von England aus dem Lepps'schen Unternehmen gemacht wurde. Für das unvermeidliche Mißlingen des kühnen Werks wurde mit berebtem Eifer eine lange Reihe von Gründen vorgebracht, bei denen zum Teil der Wunsch der Vater des Gedankens war, zum Teil die bewußte Absicht vorlag, das Kapital von einer Beteiligung am Unternehmen zurückzuschrecken. Nicht nur wurde die für Segelschiffe bestehende Schwierigkeit der Beschiffung des Roten Meeres und des Anlaufens des neugegründeten Hafens von Port Said, sowie die nur durch fortgesetzte Arbeit dreier Seebagger zu überwindende Schwierigkeit der Schiffbarerhaltung der nördlichen Kanalöffnung mit übertriebenen Worten immer wieder hervorgehoben; es wurde auch immer wieder versichert, der Kanal sei schneller Verschlammung und dauernder Verschüttung durch Flugsand und Rutschungen ausgesetzt, die Bitterseen würden austrocknen, die ganze kostspielige Anlage werde in kürzester Frist, wie der berühmte Ingenieur Stephenson sagte, nichts weiter sein als eine „Pfütze“.

Trotzdem ist der Kanal gebaut worden. Im Jahre 1859 wurde er begonnen. 75 Millionen Kubikmeter Erde mußten bewegt werden. Groß waren die Schwierigkeiten, die Schwierigkeiten in der Arbeiterbeschaffung, die Schwierigkeiten technischer und finanzieller Art.

40 000 Fellahs waren zeitweise am Bau beschäftigt; nur um sie in der trockenen Wüste mit Wasser zu versorgen, mußte ein besonderer großer Kanal angelegt werden. Aber trotz aller Vorkehrungen und trotz der großen Zahl der Arbeiter wäre die Riesenaufgabe kaum gelöst worden, wenn nicht in immer stärkerem Maße neue, leistungsfähige Maschinen herangezogen worden wären. Und schließlich wäre, da der Bau mehr als doppelt so viel wie die veranschlagten 200 Millionen Francs kostete, doch noch alles den Wünschen Englands gemäß gescheitert, wenn nicht der ägyptische Vizekönig im letzten Augenblick fast das ganze fehlende Drittel der Kosten gegen Lieferung von Aktien übernommen hätte. So wurden doch alle Schwierigkeiten überwunden. Als am 16. November 1869 der 160 km lange, inzwischen stark erweiterte und vertiefte Wasserweg feierlichst dem Verkehr übergeben wurde, da waren alle Zweifler und Gegner aufs glänzendste widerlegt. „Christoph Columbus hat“ — so sagte später Freiherr v. Boinik — „einen Seeweg nach Indien gesucht, Vasco da Gama hat ihn gefunden, Ferdinand v. Lesseps aber hat einen solchen geschaffen!“

Es ist nun in hohem Maße bewundernswert, wie die Engländer, sobald sie einsahen, daß ihr Widerstand gegen das ihnen unerwünschte Werk fruchtlos blieb, als alte, virtuos geschulte Meister der Realpolitik mit allen Mitteln daran gingen, aus der Not eine Tugend zu machen und die Vorteile wenigstens voll zu erraffen, wo die Nachteile nicht abgehalten werden konnten. Hatten sie die Entwertung des von ihnen beherrschten und trefflich gesicherten, bisher einzigen Seewegs nach Indien, der nur noch in Kriegszeiten, wo der Kanal vielleicht gesperrt wird, zu seiner alten Bedeutung wieder emporsteigt, nicht verhindern können, so galt es jetzt, des neuen Konkurrenzweges, der durch französische Initiative geschaffen worden war, möglichst sich zu bemächtigen. Es ist bekannt, in wie hohem Maße den Engländern das gelungen ist. Schon im Jahre 1875 hatte die englische Regierung fast die Hälfte der 400 000 Aktien in Händen; denn sie kaufte dem in Geldnot geratenen ägyptischen Vizekönig die beinahe 177 000 Aktien ab, die er, wie gesagt, übernommen hatte, als die im Boranschlag angenommene Bausumme erheblich überschritten wurde. Und mit dem Ankauf dieser inzwischen jedenfalls unter der Hand noch erheblich vermehrten Aktien hat England noch dazu ein vorzügliches Geschäft gemacht; hatten doch die im Jahre 1875 für 4 Millionen Pfund Sterling gekauften Aktien bereits im Jahre 1898 einen Kurswert von nahezu 24 Millionen Pfund Sterling.

Wichtiger als dieser wirtschaftliche Einfluß, den England auf den Kanal selbst sich zu verschaffen gewußt hat, ist der Umstand, daß England dieselbe Politik, die es mit dem geschilderten Erfolge auf der Südroute nach Indien, Ostasien und Australien um das Kap der guten Hoffnung verfolgt hatte, auch hier einschlug, daß es — wie Palmerston sich ausdrückte — auch „the inns on the north road“ in seinen Besitz brachte. Ist es England doch gelungen, was der soeben genannte englische Staatsmann schon prophezeite, die Herrschaft, wenn auch einstweilen mehr die tatsächliche als rechtliche Herrschaft, sich zu verschaffen über das durch den Kanal wieder zum Durchgangsland für den Orienthandel gewordene Ägypten, das für diesen neuen, künstlichen Seeweg zum Stillen Ozean noch wichtiger ist als das Kapland für den natürlichen. Und wie England so den Kanal selbst, der nicht nur ihm als neue große Heerstraße nach Indien dient, sondern auch Frankreich als Weg nach seinen wichtigsten Kolonien, nach Madagaskar und Tongking, Rußland zum Verkehr zwischen seinen europäischen und asiatischen Häfen, Italien zur Verbindung mit Massaua und Deutschland mit seinen an Bedeutung wachsenden Kolonien in der Südsee, sowie an der Ostküste Asiens und Afrikas, — wie England so den Suezkanal politisch unter seine Herrschaft, und zwar ausschließliche Herrschaft, gebracht hat, so hat es auch die Zugänge zum Kanal sich gesichert. Was zunächst die Zufahrt von Europa her anlangt, so hat es ja das erste wichtige Bollwerk zur Sicherung derselben in dem bereits besprochenen, den Eingang zum Mittelmeer bewachenden Gibraltar seit fast 200 Jahren in seinem Besitz; auch dort, wo das Mittelmeer auf halbem Wege zwischen Gibraltar und Ägypten am meisten sich verengt, hat es bereits vor einem Jahrhundert festen Fuß gefaßt auf Malta, das Major Wachs heute den „Pivot englischer Seestrategie“ nennt; und im Jahre 1878 erwarb es endlich noch die Insel Cypern, die gerade dem nördlichen Eingang des Suezkanals gegenüber liegt. Während aber England hier mit seiner Stellung am Nordeingang des Kanals keineswegs zufrieden ist, hat es vor dem Südeingang einen Wachtposten, der selbst den höchsten Anforderungen entspricht. Schon im Jahre 1839 hat es gewaltsam am Eingang zum Roten Meere ein unscheinbares Städtchen in dieser Wüste in Besitz genommen; aus ihm hat es später das stark befestigte, mit großen Kohlenlagern ausgestattete Aden gemacht, das heute vielleicht den wichtigsten Telegraphenmittelpunkt außerhalb Europas bildet.

Mit gleichem Geschick hat England es verstanden, die Vorteile,

die der Kanal bietet, für seinen Handel und seine Schifffahrt auszunutzen. Dadurch ist das Hervortreten der befürchteten Nachteile einigermaßen zurückgehalten worden. Daß das aber gelungen ist, hängt mit einer Entwicklung zusammen, die ursprünglich auf anderem Gebiete liegt, durch den Kanalbau nur eine mächtige Förderung erfuhr. Das ist die Entwicklung der modernen Dampfschifffahrt. Da nämlich die neue Kanalroute aus den mehrfach berührten Gründen für Segelschiffe nur eine lineare, nicht zeitliche Wegabkürzung bildete, da Segelschiffe auch schon wegen der hohen Abgaben des Suezkanals sich gezwungen sahen, den weiteren bisherigen Weg um das Kap der guten Hoffnung beizubehalten, so gestaltete sich der Wettbewerb zwischen den beiden Seerouten nach dem Stillen Ozean zum Wettbewerb zwischen Segelschifffahrt und Dampfschifffahrt. Für den Verlauf dieses Wettbewerbs und damit für den finanziellen Erfolg des Kanalunternehmens ist es von besonderer Bedeutung geworden, daß mit dem Kanalbau verschiedene Erfindungen zeitlich zusammenfielen, insbesondere die Erfindung der Compoundmaschine durch John Elder, die gegenüber einer einfachen, mit Oberflächenkondensation versehenen Expansionsmaschine eine Kohlenersparnis von etwa 30 % bewirkte und dadurch den Sieg der Dampfschifffahrt überhaupt und ganz besonders auf einer Route, auf der die Kohlenbeschaffung vielleicht die größte aller Schwierigkeiten darbot, erleichterte. Diese Vorteile der vervollkommenen Dampfschifffahrt hat kein Volk so zielbewußt und energisch ausgenutzt, wie England; kein Volk hat so schnell den Übergang von der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt vollzogen. Und mit der Beute beim Siege der Dampfschifffahrt über die Segelschifffahrt fiel diesem ersten Volk moderner Schiffsbauer auch der Hauptanteil an der Ausnutzung des neuen Seewegs nach Indien und Ostasien zu. Weit, weit allen anderen Flaggen voraus ist die englische Flagge in der Statistik der Durchfuhr durch den Suezkanal stets gewesen, vom ersten Jahre an bis heute.

Aber so groß und bewundernswert auch dieser Erfolg ist, er ist keineswegs eine Widerlegung jener Ansicht, daß der Bau des Suezkanals Englands Vorherrschaft im Seeverkehr und Welthandel langsam erschüttert. Die dahinwirkenden Kräfte, die der Kanalbau ausgelöst hat, sind nicht beseitigt worden; ihre Wirkung ist nur paralysiert worden durch eine für England günstige Parallelentwicklung ganz anderer Art. Ihre Wirkung konnte sich erst geltend machen, als die Fortschritte der Dampfschifffahrt aufhörten, im

wesentlichen ein englisches Vorzugsgut zu sein, und sie wird um so mehr sich geltend machen, je mehr diese langjährige Disparität schwindet. Das zeigt sich bereits in der Statistik des Schiffsverkehrs durch den Suezkanal. Im Jahrzehnt 1880—1890 hat Deutschland im Gesamttonnagehalt der den Kanal durchfahrenden Schiffe eine Zunahme von 1293 %, England eine solche von nur 116 % aufzuweisen, und der Anteil der englischen Flagge am Kanalverkehr ist im folgenden Jahrzehnt — 1891—1900 — absolut zwar um etwa ein Drittel gestiegen, relativ jedoch von 78 % auf 56,7 % herabgesunken; die deutsche Flagge dagegen, die in den ersten 12 Jahren nach der Eröffnung des Kanals an siebenter Stelle stand, in den Jahren 1882—1886 erst Österreich, Italien, Spanien und Holland, im Jahre 1890 Frankreich überholte und seitdem unbestritten die zweite Stelle behauptet, weist im gleichen Zeitraum nicht nur die absolute Zunahme auf fast das Dreifache auf, sondern auch prozentual eine Verdoppelung, eine Zunahme von nicht ganz 7 % auf 15 % des Gesamtverkehrs; machte ihr Anteil im Jahre 1891 erst ein Zwölftel des englischen aus, so im Jahre 1900 doch immerhin bereits ein Viertel.

Noch deutlicher veranschaulicht diesen allmählich doch stetig sich vollziehenden Umschwung ein geschichtlicher Überblick über die Entwicklung des regelmäßigen Dampferverkehrs zwischen Europa und Ostasien.

Die erste regelmäßige Dampferlinie nach Ostasien wurde lange vor der Eröffnung des Suezkanals von den Engländern eingerichtet. Die „Peninsular and Oriental Steam Navigation Company“, deren heute fast unverständlich gewordener Name sich daraus erklärt, daß sie im Jahre 1840 aus einer kleinen Gesellschaft hervorstach, die drei Jahre vorher mit zwei oder drei kleinen Dampfern, von denen einer nicht mehr als 206 t faßte, die Postbeförderung von London nach der Pyrenäischen Halbinsel — nach Lissabon und Gibraltar — übernahm und bald darauf ihren Dienst weiter über Malta nach dem Orient, nämlich nach Alexandrien, ausdehnte, — diese meist kurzweg „the P. and O.“ genannte Dampfergesellschaft übernahm im Jahre 1844 die Postbeförderung nach Ceylon, Madras, Kalkutta, Penang, Singapur, Hongkong und Schanghai. Sie schlug aber nicht die Route ein, die der „Hindustan“ als erster Dampfer nach Indien im September 1842 eingeschlagen hatte; sie eröffnete eine neue, nicht so langwierige Route, die sogenannte „Overland Route“. Diese berühmte „Overland Route“ hat ihren Namen

nicht etwa darum, weil sie überland — wie im Altertum oder Mittelalter — nach Ostasien und Indien führte, sondern nur darum, weil die Seeschifffahrt dort, wo heute der Suezkanal ihre Fortsetzung gestattet, unterbrochen wurde; und auch für diese kurze Strecke war ihr Name etwas irreführend, denn auch von Alexandria nach Suez erfolgte die Beförderung größtenteils zu Wasser. Zunächst wurden nämlich Passagiere und Waren von Alexandrien aus auf dem Mamudiehkanal in kleinen Rähnen zum Nil und dann auf Nildampfern weiter nach Kairo gefahren, und dann erst beschloß die Tour eine Reise über Land, ein etwa 150 km langer Kamelritt durch die Wüstenstrecke von Kairo nach Suez, der mühsamste Teil des ganzen Transports; war doch zur Beförderung einer einzigen Schiffsladung eine Karawane von 3000 Kamelen und mehr nötig. Viermal mußte also alles umgeladen werden: vom Europadampfer ins Kanalboot, vom Kanalboot in den Nildampfer, vom Nildampfer auf die Kamele und von den Kamelen endlich in Suez auf das nach Asien fahrende Dampfschiff. Trotz der Mühseligkeit und Kostspieligkeit war dieser Verkehr gewaltig; einen Jahreswert bis zu 800 Mill. Mark soll er nach Angaben der englischen Dampfergesellschaft erreicht haben. Underthhalb Jahrzehnte wurde dieser Verkehr in der geschilderten Weise bewältigt. Erst dann erfuhr er eine Erleichterung. Es wurde nämlich im Jahre 1858 ein Schienenweg quer durch die Wüste von Kairo nach Suez gebaut, und obwohl er wegen der Wasserbeschaffung die größten Schwierigkeiten bereitete, wurde er doch im Betriebe erhalten, bis in Verbindung mit dem Bau des Suezkanals die günstiger verlaufende, noch heute benutzte Linie von Kairo über Ismailia nach Suez eröffnet wurde.

War es schon eine anerkennenswerte Leistung, einen solchen regelmäßigen Durchgangsverkehr durch Ägypten zu organisieren, so war es doch eine viel größere That, jenseits Suez die regelmäßige Fortsetzung dieses Verkehrs zur See ins Leben zu rufen und zu unterhalten. Zu diesem Zweck mußten Kohlenstationen, Werften für Reparaturen, Proviantlager angelegt werden. Von weither mußte fast alles dazu beschafft werden; die meisten Vorräte, insbesondere die Kohlen, mußten auf dem langen Wege um das Kap der guten Hoffnung herbeigebracht werden. Selbst für frisches Wasser mußte in Orten wie Suez und Aden mühsam gesorgt werden.

Bei solchen Schwierigkeiten in der Organisation und im Betriebe durfte die englische Gesellschaft, die im Jahre 1852 bereits eine Zweiglinie nach Australien einrichtete und zwei Jahre darauf

auch den bisher von der Ostindischen Compagnie versehenen Dampferdienst zwischen Suez und Bombay übernahm, hoffen, so leicht keinen Konkurrenten zu bekommen. 17 Jahre lang hat sie auch das Feld allein für sich gehabt. Dann erst, als die Franzosen den Bau des Suezkanals bereits erfolgreich begonnen hatten, tauchte ein Konkurrent auf.

Es war die „Société des Messageries Maritimes Nationales“, die in der Stadt, die von jeher in Frankreich die Trägerin der kommerziellen und politischen Beziehungen zum Orient gewesen war, in Marseille, im Jahre 1851 gegründet worden war. Diese kurzweg „Messageries Maritimes“ genannte Gesellschaft hatte anfangs mit ihrer kleinen Flotte verschiedene Linien im Mittelmeer, darunter auch eine nach Alexandrien, betrieben; im Jahre 1857 hatte sie zum erstenmal durch eine staatlich unterstützte Dampferlinie nach Brasilien ihre Thätigkeit über das beschränkte, zunächstliegende Gebiet ausgedehnt. Im Jahre 1861 — zwei Jahre nach Beginn des Suezkanalbaues — erweiterte sie auch nach Osten ihren Geschäftsbetrieb, indem sie die heute noch bestehende Dampferlinie nach Indien und Ostasien begründete, die ebenso wie ihre englische Vorgängerin ihren Ausgangspunkt in Suez nahm. Wurde dieser ostasiatische Betrieb von der französischen Dampfergesellschaft auch noch während des Baues des Suezkanals ins Leben gerufen, so war es doch unzweifelhaft schon im Hinblick auf die Eröffnung dieses neuen Verkehrsweges geschehen. Jedenfalls verschaffte schon die Möglichkeit, von vornherein bei der Begründung die bevorstehende Verkehrsumwälzung in die Berechnungen einzubeziehen, einen Vorsprung vor der englischen Pioniergeellschaft, die durch den Suezkanal ihre ganze mühsame und kostspielige Organisationsthätigkeit von 30 Jahren entwertet sah, ihren Schiffpark für die neue Route gänzlich umgestalten mußte, deshalb auch bis zum Jahre 1875 von der Benutzung des verhassten Kanals sich fernhielt und eine dividendenlose Zeit erlebte, die ihr Fortbestehen fast in Frage gestellt zu haben scheint. Im wirtschaftlichen Leben ist eben noch öfter das Gute der Feind des Besseren, als das Bessere der Feind des Guten. Wo ein Fortschritt nur möglich ist unter einer Systemänderung dem bisher Erreichten gegenüber, da erleichtert ein Rückstand oft den Fortschritt.

Während die Jahrzehnte alte englische Dampfergesellschaft infolge der nötig werdenden Reorganisation in große Schwierigkeit geriet, erschienen plötzlich auf dem Plane in schneller Folge eine ganze Reihe unternehmungslustiger junger Mitwerber. Zuerst war

eine österreichische Gesellschaft zur Stelle; der bereits im Jahre 1857 in Triest gegründete Österreichische Lloyd richtete kurz nach der Eröffnung des Suezkanals regelmäßige Fahrten nach Bombay ein, dehnte sie später zunächst nach Singapore, dann im Jahre 1882 weiter nach Hongkong und schließlich wenige Jahre darauf nach Schanghai und Japan aus. Dieser österreichischen Gesellschaft, die heute die 12 größten ihrer 64 Dampfer auf dieser Route in monatlichen Fahrten verkehren läßt, haben sich andere zugesellt. So unterhält die größte italienische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die „Navigazione Generale Italiana“, mit 8 ihrer 98 meist kleinen und in der Mittelmeerfahrt beschäftigten Dampfern vierwöchentliche Fahrten über Bombay nach Ostasien; ferner haben zwei niederländische Dampfergesellschaften — der Rotterdamsche Lloyd in Rotterdam und die Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ in Amsterdam — zusammen mit 18 Dampfern eine wöchentliche Fahrt nach Batavia und von dort eine Zweiglinie weiter nach Ostasien eingerichtet. Auch die „Compañia transatlantica“ in Cadix und Barcelona unterhielt, wenigstens bis zum Verlust der Philippinen, mit 7 ihrer 35 Dampfer eine vierwöchentliche Verbindung mit Manila.

Auch Rußland blieb beim ostasiatischen Seeverkehr nicht ganz unbeteiligt. Zu den Fahrten seiner im wesentlichen vom Staate geleiteten sog. „Freiwilligen Flotte“ sind neuerdings auch auf Ostasien berechnete kleine private Schiffahrtsunternehmungen hinzugekommen, und die Dampfer der neuen dänisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft fahren größtenteils unter russischer Flagge. Endlich ist seit dem chinesisch-japanischen Kriege bekanntlich auch Japan als Mitbewerberin um den europäisch-asiatischen Verkehr hervorgetreten. Die halbstaatliche „Nippon Yusen Kaischa“, d. h. die Japanische Postdampfschiff-Gesellschaft, die eine Subvention von mehr als 10 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark jährlich erhält, hat im Jahre 1896 eine Linie zwischen Yokohama und London eingerichtet, auf der sie anfangs alle vier, jetzt alle zwei Wochen einen Dampfer verkehren läßt.

Fast alle Nationen nehmen also heute auf der Route des Suezkanals teil an der Dampfschiffahrt nach Ostasien. Keine der bisher erwähnten Gesellschaften hat aber eine solche Stellung sich zu erringen gewußt, daß sie als vollwertige Konkurrentin der beiden ältesten Linien — der englischen und französischen — betrachtet werden könnte. Das ist nur einer Dampferlinie geglückt, ihr aber auch erfreulicherweise in vollstem Maße. Das ist die deutsche Reichs-postdampferlinie.

Die Errichtung einer deutschen Dampferlinie nach dem Stillen Ozean ist schon unmittelbar nach der Eröffnung des Suezkanals, nämlich im Frühjahr 1870, in Hamburg geplant worden; der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges verhinderte jedoch die Ausführung des Planes. Sogleich nach dem Friedensschluß, im Juni 1871, fuhr aber der erste deutsche Dampfer — „Sedan“ hieß er — von Hamburg nach Singapore und China. Es war das der Anfang der Dampferverbindung mit Ostasien, die bald darauf die „Deutsche Dampfschiffs-Reederei“ in Hamburg, die unter dem Namen Ringfin-Linie bekannt geworden ist, einrichtete. Anfangs wurden diese Fahrten nach Bedarf, später alle vier Wochen, vom Jahre 1885 an alle 20 Tage ausgeführt. So nützlich sie auch für den deutschen Warenverkehr mit Ostasien gewesen sind, durch besondere Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit haben sie sich nie ausgezeichnet. Bei der Ausfahrt nach Hongkong wurden noch bestimmte Abfahrtszeiten innegehalten; um aber geeignete Rückfracht zu erhalten, mußten auf Kosten der Regelmäßigkeit die Konjunkturen des englischen Frachtverkehrs an der chinesischen und hinterindischen Küste ausgenutzt und fremde Häfen oft angelaufen werden.

Bei der Länge der Fahrt und der Höhe der Suezkanal-Abgaben war die Errichtung einer regelmäßigen und pünktlichen Dampferlinie, die trotz größerer Geschwindigkeit keine zu hohen Fahrpreise forderte, nur möglich, wenn der Staat unterstützend einsprang, wie es bei allen von mir erwähnten Dampfschiffahrtsunternehmungen nach Ostasien der Fall ist. Das geschah bekanntlich im Jahre 1885. Auf Grund einer gesetzlich bewilligten Reichsbeihilfe richtete damals der Norddeutsche Lloyd in Bremen nach Ostasien, wie nach Australien, regelmäßige vierwöchentliche Postdampfschiffsfahrten ein. Auf der ostasiatischen Linie sind diese Fahrten bekanntlich seit dem Jahre 1899 verdoppelt und zugleich von Schanghai nach Japan ausgedehnt worden.

Zugleich mit diesen und verschiedenen unbedeutenderen Änderungen im Reichspostdampferbetrieb begann in der deutschen Reederei die große Fusionierungsbewegung, die noch heute andauert. Zunächst verschmolz bekanntlich die erwähnte Ringfin-Linie, die die erste Dampferverbindung zwischen deutschen Häfen und Häfen am Stillen Ozean herstellte, mit der Hamburg-Amerika-Linie, die ihrerseits eine Frachtdampferlinie nach Ostasien einrichten wollte. Um den drohenden Konkurrenzstreit zu vermeiden, schlossen sodann der Norddeutsche Lloyd, als Begründer der ostasiatischen Reichspostdampferlinie, und

die Hamburg-Amerika-Linie, als Unternehmerin der Frachtdampferlinie nach Ostasien, einen Kartellvertrag, derart, daß die beiden deutschen Reedereien, die den unbestrittenen Ruhm haben, die beiden größten der Welt zu sein, hinfort beide Dampferlinien nach Ostasien — die Reichspostdampferlinie und die Frachtdampferlinie — gemeinsam betreiben.

Im engen Anschluß an diese beiden weittragenden, nach Ostasien gerichteten Unternehmungen hat nun im Stillen Ozean in den letzten Jahren ein erstaunlicher Aufschwung deutscher Schiffahrtsinteressen stattgefunden. Er wird eingeleitet durch die Reise, die der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd vor zwei Jahren nach Ostasien unternahm. Dr. Wiegand erkannte es auf seiner Reise als Notwendigkeit, den Handel an der indischen und südchinesischen Küste unter deutschen Einfluß zu bringen. Zu dem Zweck erwarb er bekanntlich für den Norddeutschen Lloyd, der bisher nur zwei Dampfer in der ostasiatischen Küstenschiffahrt beschäftigte, die beiden englischen Dampferlinien, die bisher den größten Teil des Passagier- und Frachtverkehrs an den Küsten von Hinterindien, Siam und Südchina besorgt hatten: die „Scottish Oriental Steamship Co.“, die über 14 Dampfer verfügte, und die 10 Dampfer besitzende „East India Ocean Steamship Co.“, die nach ihrem eigentlichen Besitzer gewöhnlich die Holt-Linie genannt wurde. Und der Norddeutsche Lloyd begnügte sich keineswegs mit dem Erwerbe dieser beiden englischen Dampferlinien. Er wollte nicht etwa nur den Dienst der beiden englischen Gesellschaften bloß fortführen, er wollte vielmehr das bestehende Liniennetz allseitig ausdehnen und ausbauen und so für die deutschen Interessen fruchtbar machen. Und mit bemerkenswerter Energie ist er an diese Aufgabe herantreten. Er hat nicht nur mehrere der angekauften Dampfer gründlich umgebaut, sondern die erworbene Flotte alsbald vergrößert durch den Neubau von 14 Dampfern, sowie durch den Ankauf vier weiterer Dampfer. Damit wurde die Flotte der ostasiatischen Küstenschiffahrt des Norddeutschen Lloyd innerhalb Jahresfrist — einschließlich der zum Teil noch nicht vollendeten Neubauten — von 26 Dampfern von zusammen 35 145 Brutto-Registertonnen auf 45 Dampfer von zusammen 63 543 Brutto-Registertonnen erhöht; es fehlt also nicht sehr viel an ihrer Verdoppelung.

Durch dieses energische Eingreifen des Norddeutschen Lloyd zur rechten Stunde ist der außerordentlich wertvolle Handel an der langen Küste von Singapore nach Hongkong zum großen Teil in deutsche

Hände gelangt. Insbesondere die bedeutende Reisausfuhr aus Bangkok, wo die größten Reismühlen Deutschen gehören, sowohl nach Europa als auch nach dem Süden Chinas, der selbst nicht genügend Nahrungsmittel auf seinem fruchtbaren Boden hervorbringen kann, um seine dichte Bevölkerung zu ernähren, ist deutschen Schiffen damit zugefallen.

Das kommt auch bereits in der Schiffsfahrtsstatistik für das Jahr 1900 zum Ausdruck. In Bangkok, von wo aus der Norddeutsche Lloyd zwei- bis dreimal in der Woche Dampfer sowohl nach Singapur als auch nach Hongkong und weiter nach Swatau laufen läßt, haben die deutschen Schiffe bereits die unbestrittene Führung übernommen; noch vor zwei Jahren auf einen Anteil von 6—7 % sich beschränkend, machten sie im Jahre 1900 in diesem wichtigsten Hafen Siam's der Schiffszahl nach 45 %, dem Tonnengehalt nach aber gar 51 % des gesamten Schiffsverkehrs aus, während gleichzeitig der Anteil der englischen Flagge von 76—78 % im Jahre 1898 auf 38 % im letzten Jahre herabgesunken ist. Und diese Ziffern werden im laufenden Jahre für die deutsche Schifffahrt noch günstiger lauten, da der größte Teil der angekauften Dampfer erst am 1. April 1900 in deutschen Besitz übergegangen ist, die Neubauten die deutsche Flotte noch erheblich vergrößern, die Befürchtungen der Engländer aber, die bereits so sehr geschwächte Stellung nicht aufrecht erhalten zu können, sich höchst wahrscheinlich bewahrheiten werden.

Und ähnlich, wie in Bangkok, liegen die Verhältnisse an der ganzen Südküste Ostasiens. Auch z. B. in den Häfen des französischen Indo-China, in denen allerdings die französische Flagge dank der vielfachen Begünstigungen durch die Regierung nach wie vor die erste Stelle einnimmt, haben die deutschen Schiffe die englischen im Jahre 1900 zum erstenmal überholt. Im wichtigsten, in Saigon, wurden 161 deutsche Schiffe mit einem Tonnengehalt von 190 518 t gegenüber 118 englischen mit einem Tonnengehalt von 168 145 t verzeichnet. Und ähnlich war es im zweitwichtigsten Hafen der ostasiatischen Kolonie Frankreichs, in Haiphong, dem Haupthafen Tongkings; wurden dort 69 britische, so 96 deutsche Schiffe inklassifiziert. Dieser Umschwung in den französischen Häfen hängt nicht nur damit zusammen, daß einige der angekauften Dampfer des Norddeutschen Lloyd die genannten Häfen von Zeit zu Zeit anlaufen, sondern geht auch darauf zurück, daß die Schiffe der erwähnten deutschen Frachtdampferlinien nach Ostasien den großen Reishafen Saigon auf ihrer Rückreise meist anlaufen.

Wie der Norddeutsche Lloyd seine ostasiatische Küstenschiffahrt durch Neueinstellung von Dampfern gefördert hat, so auch durch Einrichtung weiterer Anschlußlinien. Als er den Schiffspark der beiden englischen Gesellschaften zu Anfang des Jahres 1900 übernahm, waren — außer der alten kleinen Linie des Norddeutschen Lloyd von Singapore nach Deli auf Sumatra — die folgenden Linien in Betrieb: von Singapore nach Bangkok, von Bangkok nach Hongkong und Swatau, sowie ferner von Singapore nach Labuan, dem Hafen im Nordwesten von Borneo, der immer mehr zu einer wichtigen Kohlenstation sich entwickelt.

Diesen Linien hat der Norddeutsche Lloyd bereits die folgenden hinzugefügt:

1. Von Penang, dem Hafen auf der Malayischen Halbinsel, den die Reichspostdampfer seit der Verdoppelung ihrer Fahrten regelmäßig berühren, nach Deli, dem Mittelpunkt der Tabakplantagen auf Sumatra, an denen Bremer Firmen stark beteiligt sind;
2. sind von Singapore aus nicht weniger als vier neue Dampferlinien nach den beiden großen und reichen Südsee-Inseln, die heute in das Netz des Welthandels enger verflochten werden, eingerichtet worden, nämlich zwei nach Sumatra (Atjahan und Palembang), dessen Areal ungefähr dem von Schweden gleichkommt, und zwei nach Borneo (Sandakan und Pontinian), das nächst Neu-Guinea überhaupt die größte Insel der Erde ist und fast die Ausdehnung von ganz Skandinavien erreicht;
3. hat der Norddeutsche Lloyd die erwähnte Linie von Singapore nach Labuan, dem Kohlenhafen Borneos, fortgeführt einerseits bis Manila, der auch von der ostasiatischen Frachtdampferlinie neuerdings angelautenen Hauptstadt der jetzt den Amerikanern gehörenden Philippinen, und andererseits nach den vor kurzem viel genannten Sulu-Inseln, die bekanntlich eine Brücke bilden zwischen Borneo und den Philippinen;
4. müssen hier noch die Linien erwähnt werden, die der Norddeutsche Lloyd eingerichtet hat, um einerseits Deutsch-Neuginea, andererseits die von Deutschland neuerworbenen Karolinen und Marianen ins Welthandelsnetz hineinzuziehen. Zu diesem Zweck hat er zunächst seine bereits seit mehreren Jahren bestehende Anschlußlinie von Singapore nach Neu-Guinea bis Sidney ausgedehnt, so daß sie also sowohl an die ostasiatische als auch an die australische Postdampferlinie an-

schließt. Gleichzeitig hat er von Sydney aus eine neue Zweiglinie über Neu-Guinea nach Hongkong eingerichtet, die also auch mit den beiden Reichspostdampferlinien in Verbindung steht, Australien mit China verknüpfend; anfangs schlug diese Linie den weiten Umweg über die Karolinen und Marianen ein; neuerdings verläuft sie von Friedrich-Wilhelm-Hafen aus über Nag unmittelbar nach Hongkong;

5. sind endlich an der chinesischen Küste mehrere Dampferlinien ins Leben gerufen worden. Sie sind wohl die wichtigsten von allen. Das gilt weniger von der nur von zwei Dampfern betriebenen Linie, die von Swatau, bis zu welchem Hafen die Dampfer der angekauften Scottish Oriental Steamship Co. — wie wir sahen — von Singapore aus schon herauffahren, nach den Yangtsehäfen eingerichtet worden ist, und zwar nach Tschinkiang, das dadurch seine Bedeutung erlangt, daß es am Schnittpunkt des Großen Kanals mit dem Yangtsestrom liegt, und nach Hankou, das am Yangtse, 1000 km von seiner Mündung entfernt, dort gelegen ist, wo sein größter Nebenfluß, der Han, in ihn mündet, und das trotz seiner Lage mitten in China noch von Seedampfern erreichbar ist.

Wichtiger als sie ist die Thatsache, daß endlich auch außer ihr eine deutsche Yangtse-Schifffahrt ins Leben gerufen worden ist. Bis vor zwei Jahren war die deutsche Flagge auf dem Riesenstrom, der durch die fruchtbarsten Provinzen Chinas mehr als 2500 km weit sich hinzieht, kaum zu erblicken. Drei große, eng verbundene Dampfergesellschaften waren es in der Hauptsache, die, wie auf den Hauptstrecken der chinesischen, insbesondere nordchinesischen Küste, auch hier den Verkehr fast monopolisierten. Sie ließen nicht nur andere Dampfer nicht zu, sie hatten auch den Dschunkenverkehr, der trotz der starken Strömung des Flusses ein überaus reger gewesen war, zum großen Teil vernichtet. Es waren das zwei englische Dampfergesellschaften, denen sich als dritte im Bunde eine chinesische anschloß, die China Merchants Steam Navigation Co., die von reichen chinesischen Kaufleuten und Beamten gegründet worden ist und ihre Organisation im wesentlichen erhielt durch den Allerweltsmann Scheng, der als Leiter des chinesischen Telegraphenwesens — er ist so ungefähr „Mädchen für alles“ in der chinesischen Verwaltung — vor Jahresfrist so viel von sich reden machte. Jede dieser drei Gesellschaften verfügt über eine stattliche Flotte von etwa 40 Dampfern.

Es war daher eine mutige That, die Konkurrenz mit den drei kartellierten Gesellschaften aufzunehmen und auf der wichtigsten Verkehrsstraße Chinas, die auch durch Eisenbahnbauten nur Wertsteigerungen erfahren kann, eine deutsche Dampfschiffahrt ins Leben zu rufen. Der Norddeutsche Lloyd und die große Bremer Reisefirma Rickmers wagten es. Zunächst richteten sie auf der 1000 km langen Strecke von Schanghai bis zu dem soeben kurz charakterisierten Hankou, das „das Chicago des Ostens“ nicht ohne Grund genannt worden ist, eine Dampferlinie ein. Der erste Dampfer ist Mitte April vorigen Jahres in Schanghai auf dem Dock von Farnham & Co., an dem deutsches Kapital nicht unerheblich beteiligt, auch ein Deutscher seit kurzem Direktor ist, vom Stapel gelaufen. Heute wird dieser Dienst bereits von fünf Dampfern versehen.

Man wollte sich aber keineswegs auf die Yangtseefahrt in der Strecke Schanghai-Hankou beschränken, sondern sich ausdehnen auch auf den Oberlauf des großen Stromes. Bis Tschang, das noch 600 km oberhalb von Hankou liegt, also etwa 1600 km vom Meere entfernt ist, hat das keine besonderen Schwierigkeiten. Bis Tschang wurde bereits bisher eine regelmäßige Dampfschiffahrt von den drei genannten großen Gesellschaften betrieben. Mit ihnen ist nun auch auf dieser Strecke von deutscher Seite der Wettbewerb aufgenommen worden. Aber damit wollte man sich nicht begnügen. Auch den bisher seiner zahlreichen Stromschnellen wegen von Dampfern nicht befahrenen Oberlauf des Yangtse wollte man der deutschen Handelschiffahrt gewinnen. Erst kürzlich hatten die mutigen Fahrten zweier englischer Kanonenboote, in Verbindung mit sorgfältigen Untersuchungen, die Schiffbarkeit auch dieser, allerdings schwierigen Stromstrecke erwiesen. Ein deutscher Dampfer wurde besonders für sie erbaut. Sorgfältig wurde alles vorbereitet. Man durfte sich der Hoffnung hingeben, daß in kürzester Frist Dampfer deutscher Flagge regelmäßig auch auf jener bisher nur von Dschunken mühsam befahrenen Yangtsestrecke verkehren würden, die mitten hinein führt in die meerfernste chinesische Provinz, Szetschwan, die eine Bevölkerung von 40 Millionen Köpfen haben soll und von vielen für die reichste aller 18 chinesischen Provinzen gehalten wird.

Da machte ein Unglück dieser Hoffnung ein jähes Ende. In den letzten Tagen des vorigen Jahres geriet der neue deutsche Dampfer an einer Stelle, die gar nicht als gefährlich galt, auf Riffe; er sank in kürzester Frist, und mit ihm fand sein wackerer Kapitän den Tod in den Fluten.

Gelang es so auch nicht, die deutsche Flagge über den bisherigen Endpunkt der Dampfschiffahrt hinaus ins Innere Chinas zu tragen, so ist doch auch das bisher Erreichte beachtenswert. Endlich hat die deutsche Schiffahrt auch auf der wichtigsten Verkehrsstraße Chinas sich eine Stellung erobert. Kam sie dort früher überhaupt kaum in Betracht, so rangiert sie jetzt bereits an dritter Stelle. In sämtlichen Yangtsehäfen hat sie sich von 435 Dampfern mit 568 014 t Tonnengehalt im Jahre 1899 zu 1969 Dampfern mit 2 622 595 t Tonnengehalt aufgeschwungen. Damit ist der deutsche Anteil an der gesamten Yangtse-Schiffahrt innerhalb Jahresfrist von 2,6 % auf 10,1 % gestiegen, während gleichzeitig der englische Anteil von 60,3 % auf 55 %, der chinesische von 25,9 % auf 22,7 % zurückgegangen ist. Um diese etwas unbestimmten Zahlen ein wenig mehr zu veranschaulichen, sei für den wichtigsten Yangtsehafen, Hankou, die folgende kleine Tabelle über den eingehenden Dampferverkehr hinzugefügt:

	Dampfer	Fahrten	Tonnen
englische	14	500	567 747
chinesische	4	190	231 419
deutsche	7	104	115 800
japanische	9	138	111 364

Dabei ist noch zu beachten, daß vier der als englisch angeführten Dampfer in Wirklichkeit chinesisches Eigentum sein sollen, wodurch der Unterschied zwischen den vier beteiligten Nationalitäten sehr stark verringert wird.

Hat die deutsche Schiffahrt auf der bisher bereits von Dampfern befahrenen Yangtsestrecke, die der Entfernung von Basel nach Königsberg ungefähr gleich kommt, schon festen Fuß gefaßt, so ist auch die Hoffnung neu belebt worden, daß der Plan, später nach Szetschwan vorzudringen, nicht aufgegeben wird. Denn an die Stelle der Rickmers'schen Firma, die durch den erwähnten schweren Unfall am Ende des vorigen Jahres begreiflicherweise entmutigt worden war, ist jüngst die Hamburg-Amerika-Linie getreten. Sie wird hinfort auch auf dem größten Strome Chinas gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd die Schiffahrt betreiben. Und von diesen beiden vereint und doch in stetig anspornendem Wettbewerb miteinander vorgehenden, ebenso leistungsfähigen wie unternehmungslustigen Ge-

gesellschaften darf erwartet werden, daß sie die deutsche Schifffahrt auf dem Yangtse so weit ausdehnen werden, wie es überhaupt möglich ist. Vorsichtig wird man vorgehen. Noch ausgedehntere Vorbereitungen als bisher wird man treffen müssen. Manche Sprengungen im stark verengten Flußbett werden wohl noch vorgenommen werden müssen. Vielleicht wird man sogar auf eine ununterbrochene freie Fahrt überhaupt verzichten und sich bei einzelnen Stromschnellen mit dem „Trekken“ in der einen oder andern modernisierten Art begnügen müssen. Aber sicherlich darf man annehmen, daß, wenn eine regelmäßige, modernen Anforderungen entsprechende Schifffahrt nach Szechwan sich überhaupt einrichten läßt, dann auch die Deutschen bei der Lösung dieser für die weitere Erschließung Chinas höchst wichtigen Aufgabe nicht zurückstehen werden.

Zugleich mit der Rickmers-Linie hat der rührige Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie jüngst bei Gelegenheit seiner Anwesenheit in Ostasien den Thätigkeitskreis seiner Gesellschaft noch mehr erweitert. Es ist das an der chinesischen Küste sowohl im Süden als auch im Norden der Yangtsemündung geschehen. Erstens sind nämlich die Dampfer der bekannten Apentrader Reederei Diederichsen, Sebßen & Co. angekauft worden, mit denen von Schanghai aus seit zwei Jahren der Reichspostdienst nach Nordchina betrieben wurde. Sie unterhielten zwei wöchentliche Linien: eine kürzere von Schanghai nach Tsingtau (Kiautschou) und eine längere von Schanghai über Tsingtau (Kiautschou) und Tschifu nach Tongku (Tientsin). Zumal da diese letzte schon mehrfach ihre Fahrten bis Schanghaiwan, dem Hafen am östlichen Endpunkt der großen chinesischen Mauer und an der Grenze der Provinz Tschili und der Mandschurei ausgedehnt hat, ist die Hamburg-Amerika-Linie durch diesen an sich nicht sehr bedeutenden Ankauf in den Stand gesetzt, jederzeit Talienwan und Port Arthur in ihr Verkehrsnetz einzubeziehen. Das ist aber von großer Wichtigkeit, da diese beiden von Rußland vor drei Jahren erworbenen eisfreien Häfen voraussichtlich zu den wichtigsten Endpunkten der Sibirischen Eisenbahn sich auswachsen werden. Neuerdings hat die Hamburg-Amerika-Linie auch den andern und anfangs hauptsächlichlichen Endpunkt der Sibirischen Eisenbahn in ihr Verkehrsnetz einbezogen. Von Hongkong aus hat sie über Japan eine Dampferlinie eingerichtet nach Wladiwostok, dessen Hafen in den letzten Jahren durch einen großen Eisbrecher auch im Winter offen gehalten worden ist. So in der Lage, jedem durch das russische Riesenunternehmen hervorgerufenen Verkehrsaufschwung für sich mit

auszunutzen, werden die Deutschen hier hoffentlich an der russischen Pacificküste die Stellung wiedergewinnen, die sie noch vor kurzem dort innehatten. In der Schifffahrtsstatistik Vladivostoks stand Deutschland nämlich noch im Jahre 1898 mit 99 Schiffen an der Spitze aller Nationen. Seitdem ist es von Rußland überflügelt und systematisch zurückgedrängt worden. Während die russischen Schiffe von 55 auf 98 anwuchsen, zählten die deutschen Schiffe im Jahre 1900 nur noch 82, immerhin noch nach Rußland die erste Stelle behauptend, gefolgt von Japan mit 59 und von England mit 34. Das Vorgehen der Hamburg-Amerika-Linie wird hoffentlich an der Nordküste Ostasiens für die deutsche Flagge ähnliche Erfolge zeitigen, wie es das Vorgehen der Bremer Schwestergesellschaft an der Südküste gethan hat.

Zweitens hat die Hamburg-Amerika-Linie ihr Unternehmen, wie auf dem Yangtse und die Nordküste Chinas, so auch auf die Südküste des großen Reiches ausgedehnt. Sie hat die Dampfer, mit denen die Chinesische Küstenfahrtgesellschaft bisher in wenig befriedigender Weise eine Verbindung zwischen Schanghai einerseits, Hongkong und Kanton andererseits zu unterhalten suchte, aufgekauft. Auch in dieser jetzt von drei Dampfern bedienten Linie wird man nur einen Anfang erblicken können, zumal da die Hamburg-Amerika-Linie gleichzeitig mit den erwähnten Erwerbungen — allerdings aus anderer Veranlassung — in Hongkong eine eigene Agentur errichtet und damit seine Aktionskraft in mancher Hinsicht erhöht hat. Die Aussichten sind für die deutsche Flagge auch hier nicht schlecht. Hat doch schon seit Jahren die deutsche Flagge in Hongkong die nächste Stelle nach der englischen eingenommen, allen anderen Nationen zusammen — mit Ausnahme der Japaner — gleichkommend; und wenn bisher zwischen den deutschen und englischen Schiffen noch ein sehr beträchtlicher Abstand vorhanden war, so schwindet der neuerdings mehr und mehr. In der ostasiatischen Inselkolonie Englands, die heute nicht nur den Endpunkt wichtiger Küstenschifffahrtslinien des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie bildet, sondern auch den Hauptausgangspunkt für die Fahrten der 13 Dampfer, mit denen die erst vor drei Jahren entstandene Ostasiatische Handelsgesellschaft die Schifffahrt an der Küste Chinas betreibt — in Hongkong verkehren heute regelmäßig 64 englische Dampfer mit rund 74 000 Netto-Registertons und 52 deutsche Dampfer mit rund 55 000 Netto-Registertons.

Die deutsche Küstenschifffahrt umspannt somit durch ein eng-

maschiges Netz von Dampferlinien Ostasien, und überall an der weitgestreckten Küste zeigt sich das erfreuliche Bild eines zum Teil erstaunlichen Aufschwungs der deutschen Schiffahrtsinteressen. Der Norden steht hier allerdings noch weit zurück hinter dem Süden. Während auf der südlichen Strecke zwischen Singapore und Hongkong die deutsche Flagge bereits die englische überholt hat, machten im Jahre 1900 in sämtlichen chinesischen Vertragshäfen die englischen Schiffe der Zahl nach 32,96 %, dem Tonnengehalt nach 56,49 % aus, während die deutschen Schiffe in der ersteren Hinsicht nur 5,10 %, in der zweiten nur 9,88 % erreichten. Bedenkt man jedoch, daß vor drei Jahren der deutsche Anteil noch kaum 3 % überstieg, so darf man der Hoffnung sich hingeben, daß auch an der Nordküste Ostasiens die deutsche Flagge noch weitere Fortschritte machen wird.

II.

Wie das asiatische Gestade des Stillen Ozeans erst sehr spät entwickelt und in den Weltverkehr eingegliedert wurde, so auch seine beiden anderen Gestade. Hier, an der Pacificküste Nordamerikas und auf dem Südkontinent Australien, setzt die Entwicklung, wie gesagt, erst ein mit der Entdeckung des Goldes. Ehe im Jahre 1848 in Kalifornien, das durch den glücklichen Krieg mit Mexiko gerade den Vereinigten Staaten zugefallen war, die verheißungsvollen Goldfunde gemacht wurden, zogen nur selten wagemutige Männer durch die ganze Breite des Kontinents bis zum Stillen Ozean, wie es unser Landsmann Johann Jakob Astor aus der Pfalz that, der dort den Grund legte zu einem der größten Vermögen der Welt. Und ehe drei Jahre darauf auf dem Inselkontinent im Süden des Stillen Ozeans die gleiche Entdeckung gemacht wurde, war Australien nur eine elende Verbrecherkolonie, wie Sibirien es noch war vor weniger als 10 Jahren.

Beide — die Pacificküste Nordamerikas und Australien — nahmen dann einen vielfach sich ähnelnden Aufschwung.

Das vor 50 Jahren noch fast menschenleere Australien zählt heute eine Bevölkerung von 4 Millionen Köpfen, die einen Handel treibt, der heute bereits fast so groß ist, wie der Handel des 300 Millionen Menschen umfassenden Indien, doppelt so groß, wie der Handel des fast 6 Millionen Einwohner zählenden Kanada. Und dieser zuletzt entdeckte Erdteil, dessen Bewohner schon heute die reichsten der Erde genannt worden sind, steht erst an der Schwelle

feiner Entwicklung; haben doch jetzt erst die australischen Kolonien, die sich bisher mit einem partikularistischen Eifer befehdeten, der an glücklich überwundene Zeiten im eigenen Vaterlande gemahnte, zum „Australian Commonwealth“ sich zusammengeschlossen, ein Ereignis, das England zur Entsendung seines Thronfolgers veranlaßt hat, das aber nicht nur für England von tiefgreifendster Bedeutung ist, sondern auch sonst bald sich fühlbar machen wird, in der Welt-politik vielleicht noch mehr als in der Weltwirtschaft. Denn der jugendfrohe, selbstbewußte neue australische Bund, der sich eines Grades von Unabhängigkeit erfreut, wie keine andere englische Kolonie und wie wohl noch nie eine Kolonie irgend eines Reiches, strebt ungeduldig nach Bethätigung. Das Gebiet der Bethätigung wird in erster Linie die Handels- und Verkehrspolitik sein, die unmittelbar unsere australischen Schiffahrtsinteressen berührt¹, aber weit darüber hinaus mittelbare Bedeutung gewinnen kann, insofern als eine gemeinsame Zollpolitik Australiens leicht bestimmend wird für die bisher noch so ungewisse handelspolitische Haltung des des Freihandels vielfach müden Mutterlandes. Doch darauf kann hier nicht näher eingegangen werden. Australien und Polynesien sollen vielmehr aus den weiteren Erörterungen ganz ausgeschlossen werden, da die auf sie bezüglichen deutschen Schiffahrtsinteressen sich nur richtig würdigen lassen in Verbindung mit einer hier nicht beabsichtigten eingehenden Betrachtung unserer territorialen Interessen in diesem Teile des Stillen Ozeans.

Nicht anders, als in Australien, war die Entwicklung an der Pacificküste Nordamerikas, insbesondere in den elf dem Gebiete des Stillen Ozeans zugehörigen Staaten der nordamerikanischen Union, die — „imperial in extent and of extraordinary growth“, wie Staatssekretär Blaine von ihnen gesagt hat — zwar noch nicht mehr als 6 % der Gesamtbevölkerung, aber bereits 10 % des Gesamtwohlstandes des Landes (nach Mulhall) ausmachen und auch erst an der Schwelle ihrer Entwicklung stehen und erst jetzt Einfluß auf die politische Haltung der Regierung gewinnen.

Der Aufschwung, der den Goldfunden im Sakramentothal

¹ Inzwischen ist der erste Schritt bereits gemacht worden. Im Oktober 1901 ist ein australisches Gesetz über das Zollwesen in Kraft gesetzt worden, das alle nicht unter australischer Flagge fahrende Schiffe verpflichtet, den Schiffsproviant, den sie voraussichtlich während des Aufenthaltes der Schiffe in den australischen Gewässern verbrauchen werden, zu verzollen, und den ganzen Rest desselben von australischen Zollbeamten versiegeln zu lassen.

folgte, erzeugte alsbald das Bedürfnis, den Stillen Ozean zugänglich zu machen, die seit dem mexikanischen Kriege zum selben Staat gehörende Ost- und Westküste Nordamerikas besser miteinander zu verbinden. Zu diesem Zweck bildete sich schon im Jahre 1849 in New York eine Gesellschaft, um auf der von Bilbao zuerst durchquerten mittelamerikanischen Landenge zwischen Kolon und Panama eine Eisenbahn zu bauen; und trotz Urwald und schlechtem Klima gelang es, in wenigen Jahren diesen ersten, zwei Weltmeere verbindenden Schienenweg zu eröffnen; und wie die Panama-Eisenbahngesellschaft an der Atlantischen Küste bis New York eine heute noch bestehende Dampferlinie ins Leben rief, so wurde auch zwischen Panama und San Francisco eine regelmäßige Dampferfahrt eingerichtet, wohl die erste regelmäßige Dampferfahrt an der Küste des Stillen Ozeans.

Aber der so geschaffene bessere Zugang zum Ostgestade des Stillen Ozeans genügte bald nicht mehr dem schnell sich entwickelnden Bedürfnis. Noch waren kaum 20 Jahre verflossen, seitdem General Fremont einen Paß durch das Felsengebirge entdeckt hatte, da wurde — mitten im Bürgerkrieg — der kühne Entschluß gefaßt, den nordamerikanischen Kontinent in seiner gewaltigen Breite, durch zum Teil noch kaum betretene Gebiete hindurch, mit einer Eisenbahn zu durchschneiden. Im Jahre 1865 wurde der Bau der 3300 km langen Union and Central Pacific Railroad, die Nordamerikas emporblühende Ostküste, vor allem New York, mit San Francisco verbinden sollte, begonnen, und er konnte mit Hülfe der reichlich herangezogenen billigen und willigen Chinesenarbeit so schnell gefördert werden, daß bereits am 10. Mai 1869 — wie gesagt — seine östliche und westliche Strecke zu einer durchgehenden Linie feierlich vereinigt wurden. Damit war — noch kurz vor der Eröffnung des Suezkanals — ein neuer Zugang zum Stillen Ozean, eine neue Verbindung zwischen den beiden größten Meeren unseres Erdballs geschaffen.

Nach diesem ersten erfolgreichen Vorbild sind bekanntlich seit den achtziger Jahren mehrere Überlandbahnen ähnlicher Art in Nordamerika entstanden. Heute stehen alle Häfen des Stillen Ozeans von der südkanadischen bis zur mexikanischen Grenze — Vancouver, Seattle, Tacoma, Portland, San Francisco, Los Angeles und San Diego — durch die reichverknüpften Netze der acht sogenannten Pacificbahnen, die an Länge das ganze deutsche Eisenbahnnetz erheblich übertreffen, in Schienenverbindung mit sämtlichen Häfen an

der Ostküste von Kanada und den Vereinigten Staaten, von Montreal hinab bis New Orleans und Galveston.

Diese transkontinentalen Verkehrswege nun finden im Osten und Westen ihre Verlängerung in Dampferlinien. Zuerst wurden bekanntlich die Dampferverbindungen über den Atlantischen Ozean eingerichtet. Sie wurden zum großen Teil — z. B. unsere großen deutschen Linien — geschaffen, als die pacifischen Eisenbahnen Nordamerikas noch nicht existierten. Aus der Zeit der erst beginnenden Eisenbahnentwicklung stammend, sind sie daher überwiegend unabhängig von diesen Eisenbahngesellschaften oder stehen doch nur in losem Vertragsverhältnis mit ihnen. Erst die gewaltige wirtschaftliche Konsolidationsbewegung, die jetzt die Vereinigten Staaten durchzieht, zeitigt auch Versuche der großen vielfach kartellierten Eisenbahngesellschaften, ihrerseits Dampferlinien über den Atlantischen Ozean in großem Maßstabe ins Leben zu rufen. Solche Versuche wurden neuerdings von Philadelphia aus durch die Reading-Bahn (Philadelphia Trans-Atlantic Steamship Company), von Newport News aus durch die Chesapeake and Ohio-Bahn in Verbindung mit der Norfolk and Western- und der Southern-Bahn (United States Shipping Company) und von Baltimore aus durch die Baltimore and Ohio-Bahn (eigene Linie nach Hamburg) gemacht. Hierher gehört es auch, wenn das auf so vielen Gebieten thätige große Syndikat, an dessen Spitze Pierpont Morgan steht, heute als Käufer großer Dampferlinien auftritt; wenn es die englische Leyland-Linie, die nach amerikanischen Angaben außer den 54 Dampfern, die sie besaß, noch 87 weitere „kontrollierte“, erworben hat, so ist auch das im Hinblick auf denselben Zweck geschehen, nämlich die Frachtdampferlinien, die von dieser bisher englischen Flotte zwischen England einerseits, Nord-, Süd- und Mittelamerika andererseits unterhalten wurden, gemeinsam mit den immer mehr sich konsolidierenden Eisenbahnen zu verwalten; ähnlichen Versuchen deutscher Gesellschaften gegenüber, wie sie leider bereits begonnen sind, wird man hoffentlich stets rechtzeitig energisch und erfolgreich zu begegnen wissen.

Diese Politik, die von den großen amerikanischen Eisenbahngesellschaften an der Atlantischen Küste jetzt erst, jetzt aber auch mit einer Wucht, die nur Großes — einen großen Erfolg oder einen noch größeren Fehlschlag — zur Folge haben kann, aufgenommen wird, ist von ihnen an der amerikanischen Pacific-Küste schon längst eingeschlagen worden. Wenn wir dort heute die

großen transkontinentalen Eisenbahnen Nordamerikas von fast allen ihren angeführten westlichen Endpunkten über den Stillen Ozean in Dampferlinien sich fortsetzen sehen, so ist das weit überwiegend auf die Initiative der großen Eisenbahngesellschaften zurückzuführen. Die kanadische, also englische, Pacificbahn unterhält mit drei, bald vier Dampfern — den schnellsten und stattlichsten, die bisher den Stillen Ozean kreuzen — von Vancouver aus regelmäßige Dampferfahrten nach Ostasien, die im Personenverkehr wohl zur schärfsten Konkurrenz unserer Reichspostdampferlinie nach Ostasien sich herausgebildet haben. Die nördliche Pacificbahn, die unter Mitwirkung unseres jüngst verstorbenen Landsmannes Henry Willard nach schweren Wirren vollendet wurde, unterhielt ebenfalls mit eigenen Dampfern — von Tacoma aus — eine im wesentlichen dem Güterverkehr dienende Dampferlinie nach Ostasien. Auch die genannte ältere Pacificbahn läßt von San Francisco aus im engen Kartell mit zwei selbständigen Gesellschaften — einer amerikanischen (Pacific Mail Steamship Co.) und einer japanischen (Tojo Kisen Kaischa) — Dampfer einer eigenen Linie (Oriental and Occidental Steamship Co.) über den Stillen Ozean fahren. Zwei andere Eisenbahnen stehen endlich mit Dampfergesellschaften in Kartellverbindung; es sind das die in Seattle mündende Great Northern-Bahn, die mit der größten japanischen Dampfergesellschaft — der Nippon Yusen Kaischa — einen Vertrag abgeschlossen hat, und die Atchinson-, Topeka- und Santa Fé-Bahn, die in San Diego Anschluß hat an die erst kürzlich gegründete California and Oregon Steamship Co., deren Thaten jedoch weit hinter ihren Ankündigungen zurückgeblieben zu sein scheinen.

So zahlreich aber auch diese transpazifischen Linien sind, ihre Leistungsfähigkeit ist keine sehr große. Mit Ausnahme der „Empress“-Dampfer der kanadischen Linie blieben bisher alle weit zurück hinter dem, was man auf dem Atlantischen Ozean von moderner Dampfschiffahrt zu verlangen gewöhnt ist. Das soll jetzt anders werden. Vor allem beginnen die Amerikaner selbst, seitdem sie Hawaii und die Philippinen in ihren Machtbereich gezogen haben, der pazifischen Schiffahrt weit größere Aufmerksamkeit zuzuwenden als bisher. „The creation of an American mercantile marine on the Pacific“ — sagt Eugene T. Chamberlain, der Commissioner of Navigation in den Vereinigten Staaten — „is essentially a national preposition, involving the development of American strength, international, political and naval.“ Und nicht wird man

müde in den Vereinigten Staaten, in diesem Sinne zu agitieren. Mac Kinley hat beim Stapellauf des Schlachtschiffes „Ohio“ in San Francisco nachdrücklich ausgeführt, die Amerikaner müßten eine gute Dampferlinie nach den Philippinen haben, Dampfer unter amerikanischer Flagge, von amerikanischen Arbeitern gebaut und mit amerikanischen Matrosen bemannt; sein Nachfolger vertritt mit noch größerer Energie denselben Standpunkt.

Schon bisher ist es nicht bei bloßen Worten geblieben. Bereits in den Jahren 1884—1894 haben die amerikanischen Schiffe an der pacifischen Küste um 125 000 t zugenommen, während sie an der atlantischen Küste um 130 000 t sich verringerten. Und jetzt stehen die Amerikaner im Begriff, hier im Stillen Ozean alles zu überbieten, was auf dem Gebiete des Ozeanverkehrs bisher geleistet wurde. Die unter der Leitung von James Hill stehende Great Northern-Bahn, die von ihrem östlichen Endpunkte am oberen See, von Duluth aus, bereits seit Jahren eine Dampferlinie nach dem durch den Erieanal mit New York verbundenen Umschlagsplatz Buffalo unterhält, will sich nämlich nicht mehr damit begnügen, durch die genannte Postdampfergesellschaft mit Ostasien in Verbindung zu stehen; sie hat eine eigene Dampferlinie gegründet: James S. Hills Great Northern Steamship Co., für die auf den Werften der New England Shipbuilding Co. in Connecticut drei Dampfer im Bau sind, die nach Angaben des englischen Konsuls in Seattle zwar nur eine Geschwindigkeit von 14 Knoten in der Stunde erzielen sollen, doch mit einer Wasserverdrängung von 33 000 t an Größe alles weit übertreffen, was bisher auf sämtlichen Meeren schwimmt.

Neben den Amerikanern und trotz ihrer Rührigkeit schenken aber auch andere Nationen neuerdings dem Ostgestade des Stillen Ozeans erhöhte Beachtung. So haben kürzlich die Engländer eine Neuerung im Weltverkehr durchgeführt. Sie lassen Dampfer zwischen der Westküste Nordamerikas und Europa über die ostasiatischen Häfen und durch den Suezkanal verkehren. Zuerst richtete im Jahre 1900 die Glen Line von Tacoma aus eine solche Linie ein; ihr folgte alsbald mit monatlichen Fahrten von Seattle aus die China Mutual Steam Navigation Co. So gelangt der Weizen aus den Pacificstaaten der Union zum erstenmal auf Dampfern statt auf Segelschiffen nach Europa.

Wichtiger für uns ist, daß Aussicht vorhanden ist, daß auch die deutsche Flagge, die bisher den Stillen Ozean nicht regelmäßig

kreuzte, wie es die englische, amerikanische und japanische that, einen Anteil an der transpazifischen Dampfschiffahrt sich erwirbt.

Am Güterverkehr zwischen Amerika und Ostasien ist allerdings die deutsche Schiffahrt bereits bisher nicht unbeteiligt geblieben; denn im Jahre 1898 hat die Hamburg-Amerika-Linie und die Hamburger Firma Robert M. Soman & Co. in Gemeinschaft mit einem Reeder aus Liverpool (T. B. Royden) unter dem Namen „United States and China-Japan Steamship Line“ eine Dampferlinie eingerichtet, auf der monatlich abwechselnd ein deutscher und ein englischer Dampfer von New York aus durch den Suezkanal nach Singapur, Hongkong, Schanghai, Nagasaki, Kobe und anderen ostasiatischen Plätzen, nach denen sich Ladung bietet, abgefertigt wird. Zwischen der Westküste Amerikas und der Ostküste Asiens bestand dagegen eine Dampferverbindung unter deutscher Flagge bisher, wie gesagt, nicht. Diese einzige große Lücke in dem sonst den Erdball rings umspannenden Netze deutscher Dampferlinien hat sich in den letzten Jahren bereits immer enger zusammengezogen. Seit mehr als einem Jahrzehnt besuchen unsere großen Reichspostdampfer Adelaide, Melbourne und Sydney auf Australien; seit Oktober 1899 fahren sie nicht mehr bis Schanghai, sondern weiter nach Yokohama; im engen Anschluß an sie hat sich am Westgestade des Stillen Ozeans von den Südsee-Inseln bis zu den verschiedenen Endpunkten der ersten Transkontinentalbahn Asiens eine weitverzweigte und engverknüpfte Reihe von deutschen Dampferlinien gebildet; seit September 1899 dehnt endlich auf amerikanischer Seite die jüngst mit der Hamburg-Amerika-Linie in engere Verbindung getretene Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos in Hamburg ihre Fahrten um Kap Horn herum alle drei Wochen, über San Diego und Los Angeles hinaus, bis San Francisco aus.

Eine Verbindung dieser von deutschen Dampfern regelmäßig bereits aufgesuchten Hafenplätze durch eine den Stillen Ozean kreuzende deutsche Dampferlinie scheint jetzt bevorzustehen. Die Hamburg-Amerika-Linie hat nämlich wegen einer solchen Dampferverbindung Verhandlungen angeknüpft mit einer der größten nordamerikanischen Eisenbahnen, die jüngst in San Francisco eine Endstation eingerichtet haben soll und Schienenverbindung besitzt sowohl nach Galveston am Mexikanischen Meerbusen als auch nach New York, zwei Häfen, in denen die Hamburg-Amerika-Linie bekanntlich eine Stellung einnimmt, wie sie von keiner fremden Dampfergesellschaft erreicht wird. Es ist zu hoffen und zu wünschen, daß

diese Verhandlungen Erfolg haben, und daß die deutsche Schiffahrt dann auf dem Stillen Ozean im Verkehr zwischen dem amerikanischen und asiatischen Kontinent ähnliche Triumphe feiert wie im Verkehr Europas mit Amerika, Asien und Australien¹.

Eine solche Linie über den Stillen Ozean, die auch den deutschen Handel an der Westküste Südamerikas bedeutsam stärken könnte, würde ihre volle Bedeutung erst erlangen in der Zukunft. Sie gewinnt an Wichtigkeit mit der endgültigen Eröffnung der Sibirischen Eisenbahn, mit der ganzen Weiterentwicklung von Ostasien, insbesondere von China und Japan, mit der Entwicklung auch unseres vergrößerten Kolonialbesitzes in der Südsee. Ganz besonders aber wird ihre Bedeutung gehoben, wenn die mittelamerikanische Landenge durchstoßen und damit ein neuer schiffbarer Weg in den Stillen Ozean geschaffen wird, der unmittelbar hineinführt in seinen mittleren wichtigsten Teil. Das wäre ein Ereignis, das alle, auch die deutschen Schiffahrtsinteressen im Stillen Ozean wesentlich berühren würde.

Allerdings wird die Durchstechung der mittelamerikanischen Landenge, für die bekanntlich ein Alexander v. Humboldt die ersten Studien an Ort und Stelle gemacht hat, regelmäßig in ihrer Tragweite stark überschätzt. Keineswegs ist sie für den Welthandel von gleich tiefgreifender Bedeutung wie der Bau des Suezkanals. Ganz abgesehen davon, daß das Karaimische Meer natürlich den Vergleich mit dem Mittelmeer nicht aushält, so öffnen sich hinter dem Suezkanal in bunter Folge die Länder, die von jeher als die von der Natur am reichsten ausgestatteten gegolten haben, während hinter dem amerikanischen Kanal die weite „Wasserwüste“ des Stillen Ozeans sich breitet. So groß ist diese ausgedehnteste Wasserfläche unseres Erdballs, daß der Weg durch einen amerikanischen Isthmuskanal für eine Fahrt von Europa nach Ostasien überhaupt nicht in Betracht kommt. Denn der Weg durch den Suezkanal ist kürzer, von Marseille nach Singapore um mehr als die Hälfte, aber auch von Liverpool nach Yokohama noch immer um 346 Seemeilen. Wichtiger aber noch als dieser Vorsprung in der Entfernung sind

¹ Während des Druckes wird bekannt, daß die amerikanische Eisenbahngesellschaft — die Atchison and Topeka Railway Co. — nach bereits erfolgter Feststellung des Vertrages mit der Hamburg-Amerika-Linie sich im letzten Augenblick mit Rücksicht auf Auerbietungen, die ihr von amerikanischer Seite gemacht worden sind, zurückgezogen hat. Hoffentlich und voraussichtlich wird der Plan einer deutschen transpazifischen Linie nicht fallen gelassen.

andere Vorteile. Auf der Route durch den Suezkanal folgen sich in gleichen, nicht zu großen Abständen Hafenplätze rührigsten Lebens; in ihnen kann die Ladung vervollständigt, kann Proviant, können vor allem Kohlen eingenommen werden. Auf der amerikanischen Route fehlen solche Zwischenhäfen; am Ausgangspunkt muß für volle Ladung gesorgt werden; für eine Fahrt von 7000 Meilen muß das Schiff die Kohlen mit sich führen. Je größer aber das tote Gewicht der Kohlen in einem Schiffe ist, um so weniger Raum ist für Güter verfügbar, und je länger die durch Zwischenhäfen nicht unterbrochene Fahrt ist, umso kostspieliger ist jede Geschwindigkeitssteigerung. Die Selbstkosten des Dampfschiffbetriebes würden aber größer sein auf der Route nach Westen, als auf der nach Osten. Und nicht nur die Selbstkosten des Betriebes, auch das Risiko. Denn es ist nicht wahrscheinlich, daß durch die Landenge von Mittelamerika ein Niveaukanal gebaut wird, wie es der Suezkanal ist; man wird vielmehr von Schleusen nicht absehen können; durch Schleusen wird jedoch die Durchfahrt durch den Kanal nicht nur erschwert und verlangsamt, sondern auch gefährlicher; jede Risikosteigerung ist aber bei dem Kapitalwert, den ein moderner Dampfer darstellt, von größtem Einfluß. Aus allen diesen Gründen kommt von Europa aus der Weg durch einen mittelamerikanischen Kanal nicht in Frage für die Fahrt nach Ostasien, sondern im wesentlichen nur für die Fahrt nach der Westküste Amerikas, die zwar reich und fruchtbar, aber auch durch hohe Gebirgswände, wie die Sierra Nevada und die Cordilleren, stark eingeschnürt ist.

Verringert so die allgemeine geographische Lage die Bedeutung eines mittelamerikanischen Kanals gegenüber dem Suezkanal, so stellt auch die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse ihn ungünstiger. Außer der Route um Afrika, für die auch Amerika eine vollwertige Parallele aufweist, hat der Suezkanal kaum einen Konkurrenzweg; die geschilderte sogenannte „Überlandroute“ durch Ägypten entsprach und entspricht zu wenig modernen Verkehrsanforderungen, um ernstlich als Mitbewerber in Betracht zu kommen, und eine Eisenbahnkonkurrenz besteht, wenn von der weit entfernten Sibirischen Bahn abgesehen wird, überhaupt nicht, solange die russischen Eisenbahnen in Transkaspien noch nicht bis zur Küste geführt oder mit den indischen verknüpft sind und solange die Bagdadbahn noch nicht gebaut ist. Ganz anders bei dem amerikanischen Kanal. Zur Westküste Amerikas führen zahlreiche dem Durchgangsverkehr bereits dienende Schienenwege, und wie jetzt das Kapitalinteresse dieser

Pacificbahnen gegen den mittelamerikanischen Kanalbau agitiert und wühlt, so wird die Konkurrenz später nicht minder sich fühlbar machen.

Aber wenn auch der mittelamerikanische Kanal gegen den Suezkanal in seiner Bedeutung für den Welthandel weit zurücksteht, bauen wollen ihn die Amerikaner doch. Über die wirtschaftlichen Gründe gewinnen bei ihnen politische und militärische Rücksichten mehr und mehr das Übergewicht. Der politische Ehrgeiz der Vereinigten Staaten ist, zumal seit dem heutereichen Krieg mit Spanien, auf zwei Ziele hauptsächlich gerichtet: auf Ostasien, vor dessen Küste in den Philippinen ein fester Vorposten gewonnen ist, und auf Südamerika, zu dem gleichsam Kuba und Portorico ein Sprungbrett bilden sollen und das mit Hilfe der Monroe doktrin nicht nur rechtlich, sondern auch wirtschaftlich in den Bannkreis Nordamerikas einbezogen werden soll. Es sind das die beiden Gebiete, denen gegenüber die Vereinigten Staaten, im scharfen Gegensatz zu ihrem übrigen Handel, eine ausgesprochene passive Handelsbilanz besitzen; betrug doch im Jahrzehnt 1888—1897 die Einfuhr aus Südamerika 1066, die Ausfuhr dorthin nur 339 Millionen Dollar, und die Einfuhr aus ganz Asien 743, die Ausfuhr dorthin nur 221 Millionen Dollar.

Was Ostasien anlangt, so betrachtete man es in Amerika lange Zeit gleichsam nur von der eigenen, schneller entwickelten Ostküste aus, die auf den Atlantischen Ozean angewiesen ist und ihren Handel mit China, Japan und Indien noch heute zum großen Teil durch den Suezkanal lenkt; von hier aus betrachtet erschien auch den Nordamerikanern Ostasien als der ferne Osten, in höherem Maße sogar noch als den Europäern. Langsam aber wandte man in den Vereinigten Staaten das Gesicht. Je mehr der Schwerpunkt der nordamerikanischen Bevölkerung nach dem Westen rückte, um so mehr lenkte man den Blick vom Atlantischen Ozean und den jenseits desselben liegenden Industriestaaten zum Stillen Ozean und zu den jenseits von ihm liegenden Millionenländern, die eben erst tastende Schritte zu moderner Entwicklung versuchen; und wenn die Nordamerikaner die Welt so von ihrer Pacificküste betrachten, dann wandelt sich der „ferne Osten“ in den „nahen Westen“. In diesem Sinne hat schon Präsident Arthur die Vereinigten Staaten „The Great Pacific Power“ genannt. Was damals ein vereinzelter Ausspruch war, ist heute die Ansicht vieler. „Unser hauptsächlichster Handel wird in Zukunft nach Asien gerichtet sein; der Stille Ozean

ist unser Meer;... auf Chinas Handel werden wir unsere kommerzielle Zukunft zu gründen haben" — so sagte Senator Beveridge in einer vielbeachteten Rede am 9. Januar 1900 im amerikanischen Kongreß, und ein großer Teil seines Volkes hat ihm zugestimmt. Ein wichtiges Mittel zur Erreichung dieses Zieles ist der mittelamerikanische Kanal; denn er wird der exportkräftigen Ostküste Nordamerikas erst einen brauchbaren Seeweg nach Ostasien schaffen und sie dort noch mehr, als heute, konkurrenzfähig machen mit Europa.

Zweitens aber hofft man durch einen mittelamerikanischen Kanal den europäischen — und das heißt zum großen Teil deutschen — Einfluß in Südamerika zu verdrängen. Denn während bisher der Seeweg von Nordamerikas Ostküste nach der Westküste Südamerikas durch die Magellanstraße weiter ist, als der von Europa dorthin, schafft der mittelamerikanische Kanal eine direkte, fast in gerader Linie verlaufende Wasserverbindung, die den bisherigen Vorsprung Europas ins Gegenteil wandelt.

Und indem die Nordamerikaner so ihr Hauptaugenmerk auf Ostasien und Südamerika richten, ohne andere Märkte dabei zu vernachlässigen, hoffen sie das Ziel zu erreichen, das in der vom 30. Januar d. J. datierten amtlichen Einleitung zum letzten Jahresbericht der amerikanischen Konsuln wie folgt ausgedrückt wird: „Der Handel der Vereinigten Staaten nähert sich mit überraschender Schnelligkeit dem Punkte, der aus ihm sowohl in industrieller, wie in kommerzieller und finanzieller Beziehung den Mittelpunkt der Welt macht.“

Zu diesen wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten, deren Bedeutung nicht unterschätzt werden kann, gesellt sich — für die Amerikaner beide noch an Gewicht übertreffend — ein militärischer, der dem beim Kaiser-Wilhelm-Kanal vorwaltenden sehr ähnlich ist. Die Notwendigkeit, auf weitem Wege um das stürmische Kap Horn herum viele Millionen kostende und Hunderte von Menschen tragende Kriegsschiffe nach Ostasien zu senden, hat in den Vereinigten Staaten den Wunsch in den Vordergrund gerückt, mit geringerem Zeitverlust und Risiko ihre Flotte in beiden Meeren verwenden zu können. Soll aber der Kanal Kriegszwecken dienen, dann muß er ganz in der Gewalt der Vereinigten Staaten sein, dann muß er kein neutraler, sondern ein amerikanischer Kanal werden und Befestigungen erhalten, Befestigungen an seinen Mündungen und an seinem ganzen Laufe; denn sonst kann jede feindliche Flotte von außen

und jeder Anschlag der unzuverlässigen Bewohner im Inland ihn im entscheidenden Augenblick unbrauchbar machen. Das ist der Grund, weswegen die Amerikaner für den Nicaragua-Kanal eintreten.

Vergleicht man nämlich unparteiisch die heute wieder mehr denn je miteinander konkurrierenden Projekte des Panama- und des Nicaragua-Kanals, so kann man kaum im Zweifel darüber sein, daß nicht dem Nicaragua-Kanal der Vorzug gebührt. Schon ein Moment könnte dafür fast ausschlaggebend erscheinen. Das sind die Endhäfen am Atlantischen und Pacificischen Ozean. Kolon und Panama haben als Seehäfen sich bereits bewährt und können erhalten und verbessert werden; auf der Route des Nicaragua-Kanals müssen brauchbare Häfen erst geschaffen werden, und die vergeblichen Anstrengungen, der Versandung Greytowns ein Ziel zu setzen, eröffnen in dieser Beziehung nicht gerade günstige Aussichten. Aber auch der Kanalbau selbst stößt auf der nördlicheren Route auf größere Schwierigkeiten. Die Gefahr der Erdbeben, die um so bedenklicher ist, als mächtige Schleusenbauten sich hier nicht vermeiden lassen, ist größer in der unmittelbaren Nähe des vulkanischen Nicaragua-Sees; der in den Tropen oft so verhängnisvolle Regenfall ist hier dreimal so stark, wie weiter im Süden; auch die Behauptung Professor Heilprims, der Wasserspiegel des im amerikanischen Projekt eine so große Rolle spielenden Nicaragua-Sees sei im starken Sinken begriffen, ist meines Wissens noch nicht als falsch erwiesen. Dazu kommt, daß die Erdarbeiten umfangreicher, daher auch die Kosten nach dem Voranschlag um 150, nach anderer sachverständiger Ansicht um 400–500 Millionen Mark höher sind, und daß nicht nur der Bau noch nicht begonnen ist, sondern anscheinend noch nicht einmal ausreichende Aufnahmen und Vorarbeiten vorliegen. Demgegenüber sind vom Panama-Kanal, der nur etwa ein Viertel der Länge des Nicaragua-Kanals hat und daher auch in etwa ein Viertel der Zeit durchfahren werden kann, eine Menge noch heute wertvoller Arbeiten von der Lesseps'schen Gesellschaft, die in unerhörter Mißwirtschaft 1300 Millionen Francs bekanntlich verausgabt hat, schon ausgeführt; Werkstätten und Arbeiter sind vorhanden, Telegraph und Telephon längs der Kanallinie in Betrieb. Und nicht hat seit dem Panamakrach die Arbeit geruht. Abgesehen davon, daß sie bedachtam an Ort und Stelle von der neuen Panamagesellschaft fortgesetzt ist, sind auch neue Pläne sorgsam aufgestellt und von einer internationalen Kommission, der von deutscher Seite die Erbauer des

Kaiser-Wilhelm-Kanals, Fülcher und Koch, angehörten, aufs eingehendste geprüft worden. Die für die erste Gesellschaft verhängnisvoll gewordenen technischen Schwierigkeiten, die aus der zu Rutschungen neigenden Bodenbeschaffenheit des zu durchstechenden Culebrapasses und aus den starken Anschwellungen des Chagresflusses erwuchsen, dürfen auf Grund dieser neuen Arbeiten anscheinend als überwunden betrachtet werden. Und wenn auch der Panamakanal zunächst, wie der Nicaraguakanal, nur als ein Schleusenkanal geplant ist, so besteht hier doch wenigstens die Möglichkeit, einen Niveaufkanal herzustellen, wie es der Suezkanal glücklicherweise ist.

Erwägt man alle diese Umstände, so gebührt unstreitig im allgemeinen dem umgearbeiteten Panamakanalprojekt der Vorzug. Wenn man trotzdem in den Vereinigten Staaten mit Entschiedenheit für den Nicaraguakanal sich ausgesprochen hat, so liegen die dafür maßgebenden Gründe, wie gesagt, nicht auf wirtschaftlichem Gebiet. Entscheidend dürfte vielmehr gewesen sein, daß man die Aussicht für gering hielt, beim Bau des Panamakanals den europäischen Einfluß jemals zu beseitigen, daß man dagegen der Hoffnung lebte, in der Nicaragaroute einen Kanal bauen zu können, der ausschließlich amerikanisch ist, nicht internationalen, sondern nationalen Zwecken in erster Linie, allenfalls ausschließlich dient, der die Wehrkraft der Vereinigten Staaten zur See hebt und den Nicaraguasee womöglich zu einem künstlichen Kriegshafen ersten Ranges werden läßt.

Sollte aber der Nicaraguakanal überwiegend zu militärischen Zwecken — wofür kein geringerer als Kapitän Mahan nachdrücklich eingetreten ist — gebaut werden, dann konnte das sogenannte Hay-Pauncefote-Abkommen vom 5. Februar 1900 nicht innegehalten werden, denn es beseitigte zwar die Bestimmung des aus dem Jahre 1850 stammenden Clayton-Bulwer-Vertrages, wonach der Kanal von England und Nordamerika gemeinsam gebaut, verwaltet und betrieben werden sollte, es bedingte aber Neutralität des Kanals aus und verbot Befestigungen. Diese Konsequenz ist in Washington auch alsbald gezogen worden. Am 13. Dezember 1900 hat der Senat, ohne dessen Genehmigung Verträge der Vereinigten Staaten mit anderen Mächten keine Gültigkeit erlangen, mit 65 gegen 17 Stimmen das erwähnte englisch-amerikanische Abkommen mit dem daselbe illusorisch machenden Zusatz angenommen, daß seine Bestimmungen nicht angewandt werden sollen auf Maß-

regeln, „welche die Vereinigten Staaten für notwendig finden mögen, um durch ihre eigenen Streitkräfte die Verteidigung der Vereinigten Staaten und die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zu sichern.“

Zumal da alsbald von einflußreichen Senatsmitgliedern — voran der frühere Staatssekretär John W. Foster — erklärt wurde, der Kongreß brauche sich an den Clayton-Bulwer-Vertrag nicht gebunden zu erachten, denn ein Volk von 76 Millionen könne sich nicht binden lassen durch einen Vertrag, den es abschloß, als es erst 23 Millionen zählte, konnte England dieser Zusatzbestimmung, die den Kanal trotz des neuen Vertrages zu einem nationalen machte, nicht zustimmen. So mußten unter erschwerten Verhältnissen die Verhandlungen zwischen den noch immer von Siegesmut erfüllten Vereinigten Staaten und dem überall durch seinen afrikanischen Krieg gehemmten England wieder aufgenommen werden. Dadurch ist die endgültige Entscheidung in der wichtigen Frage wieder verlagert und damit erreicht worden, was die wirtschaftlichen Gegner des Nicaraguakanals zunächst erstrebten. Diese wirtschaftlichen Gegner innerhalb und außerhalb des Landes sind nicht zu unterschätzen. Es sind — wie wir sahen — insbesondere die größten amerikanischen Eisenbahngesellschaften mit ihrer ganzen politischen Klientelschaft und alle, die am alten und neugeplanten Panamakanal interessiert sind; wie jene alles aufbieten, den Bau jedes Kanals in der mittelamerikanischen Landenge zu verhindern, so trachten diese wenigstens danach, daß nicht der Nicaraguakanal, für den die amerikanische Regierung sich ausgesprochen hat, gebaut wird.

Dieser wirtschaftlichen Gegnerschaft wird hinfort infolge des Verhaltens der amerikanischen Volksvertretung eine politische sich notwendigerweise hinzugesellen. An ihrer Spitze steht das durch die rücksichtslose Ignorierung eines kaum abgeschlossenen Vertrages herausgeforderte England. Aber nicht nur England muß im eigenen Interesse den Bau eines ausschließlich amerikanischen Kanals zu hindern suchen; im Gegensatz zur englischen Opposition gegen den Suezkanal, müssen dieses Mal auch Frankreich und vor allem Deutschland auf Englands Seite treten. Wir müssen es möglichst zu verhindern suchen, daß ein neuer Eingang ins größte Weltmeer geschaffen wird, dessen Benutzung uns erschwert wird. Eine neue Weltstraße von solcher Bedeutung muß uns Deutschen ebenso offen stehen, wie irgend einem anderen Volke. Dazu sind unsere Inter-

essen im Stillen Ozean schon heute zu groß; sie aufgeben, hieße verzichten auf die Stellung als Großmacht¹.

Gelingt es jedoch, die neue Schifffahrtsstraße zum Stillen Ozean der deutschen Flagge ebenso offen zu halten wie irgend einer anderen, so besteht gute Aussicht, daß die deutschen Schifffahrtsinteressen im Stillen Ozean kräftig sich fortentwickeln. Wie deutsche Schifffahrt im pacifischen Mündungsgebiet eines etwaigen Kanals — nach Norden, wie nach Süden zu — eine sichere Stellung sich erworben hat, so sind auch an der amerikanischen Ostküste deutsche Schiffe in bevorzugter Lage. Insbesondere nach Ostindien und Mittelamerika betreibt allein die Hamburg-Amerika-Linie seit Jahren sieben Linien. Durch den jüngst erfolgten Erwerb der Atlaslinie, die mit ihren sieben Dampfern New York regelmäßig mit Jamaica, Haiti und Mittelamerika verband, hat sie nicht nur diesen Linien, ihren nord- und mittelamerikanischen Dienst verknüpfend, eine achte hinzugefügt, sondern angeblich zugleich Vorrechte erworben, die diese englische Gesellschaft für einen Trans-Itimuszverkehr besessen haben^{voll}. So bereits jetzt in der Lage, einen Verkehr zwischen den beiden Meeren in der mittelamerikanischen Landenge zu organisieren, wird die Hamburg-Amerika-Linie nach Eröffnung eines Kanals, der den Schiffen aller Flaggen gleich zugänglich ist, leicht eine unmittelbare Verbindung zwischen den unter ihrem Einfluß stehenden Dampferlinien im Atlantischen und Stillen Ozean herstellen können.

Dieser Möglichkeit aber nicht durch politische Gründe beraubt zu werden, ist um so wichtiger, als seit einigen Jahren die Zeit-

¹ Während des Druckes wird bekannt, daß zwischen England und den Vereinigten Staaten ein neues Abkommen abgeschlossen worden ist. Es scheint, daß England, unter dem Bann des afrikanischen Krieges, den Wünschen der Vereinigten Staaten sich gefügt hat. Wenn wirklich ein die Amerikaner voll befriedigender Vertrag abgeschlossen worden ist und dieser Vertrag auf jede Kanalroute sich bezieht, dann sind die Aussichten, daß der Kanal in der Panamaroute gebaut wird, außerordentlich gestiegen; denn dann können die wirtschaftlichen Gründe voll zur Geltung kommen. Es soll denn auch der Vorstand der Panamagesellschaft die Verhandlungen wegen Ankaufs des Panamakanals alsbald mit den Vereinigten Staaten wieder aufgenommen haben. Zumal da er ein viel günstigeres Angebot, als bisher, gemacht haben soll, wird er dieses Mal nicht wieder kurz und bündig abgewiesen werden. Es ist vielmehr nicht unwahrscheinlich, daß unter solchen veränderten politischen Verhältnissen eine Verständigung doch noch erzielt wird, die einen endgültigen Sieg des wirtschaftlich aussichtsreicheren Panamakanals über den Nicaraguakanal bedeutet.

ereignisse mit vereinter Kraft dahin zu drängen scheinen, den Stillen Ozean auch wirtschaftlich und politisch zu dem zu machen, worauf die geographischen Verhältnisse weisen: zum größten Verkehrsgebiet der Welt. Alles deutet darauf, daß diese größte Wasserfläche unseres Planeten, die vor kurzem allein an der ostasiatischen Küste mehr als 125 Dampfer unserer Kriegs- und Handelsmarine mit mindestens einer halben Million Dampfertonnen trug, die heute bereits nach amerikanischer Schätzung einen Handel im Jahreswert von fünf Milliarden Dollar vermittelt, schnell in ihrer Bedeutung für den Welthandel den Atlantischen Ozean überflügelt, wie dieser das Mittelländische Meer überflügelt hat. Dann wird der Stille Ozean, der nach Kaxels Wort berufen ist, den Schauplatz der Geschichte über die Südhälfte der Erde zu breiten, wie es der Atlantische Ozean über die Nordhälfte gethan hat, zum „Mittelmeer der ganzen Welt“, wie Napoleon I. prophezeit hat, zum „chief theatre in the world's great hereafter“, wie im Jahre 1868 William Seward sagte, den seine Landsleute noch heute als einen der hervorragendsten amerikanischen Staatsmänner verehren.
