

Die Pan-Amerika-Bahn.

Von Peter J. Knaus.

Was ist bereits geschehen, um eine Pan-Amerikanische Eisenbahn zur Thatsache zu machen, was muß noch geschehen, und was soll der Streik umgekehrt sein? Was ist zur Beantwortung der beiden letzteren Fragen bis jetzt gesagt, kann auf Genugtuung noch keinen Anspruch machen; Erfahrungen mannsfähiger Väter werden ihre eigene Rechnung aufstellen.

Abgesehen von den Seitenwegen, welche einen bedeutenden Teil des erwarteten Verkehrsgebiets — namentlich des Verkehrsgebiets von Bergwerken und auch von Plantagen — werden bringen müssen, wird die Hauptlinie des Bahnnetzes mit Einbeziehung des hohen Nordwestens etwa 12,000 Meilen lang sein. Un-

zweifelhaft ergiebt sich gegen den Central- und Südamerikaner! Wir haben 1200 Meilen solcher kaffeebauenden Länder in Peru allein, 450 Meilen in Ecuador, 845 Meilen in Colombia und wiederum 1200 Meilen in Panama und Centralamerika. Diese Länder repräsentieren ungefähre die gesamte Küstenlinie, um deren Dedung es sich überhaupt nicht handelt. Mit Ausnahme eines schmalen Streifens Landes, der 20 Meilen, gibt es bis jetzt an der gesamten Westküste Südamerikas nördlich von Valparaiso (Chile) keine Eisenbahn, die von Nord nach Süd geht! Und es gibt kaum einen Strich auf der Erde, wo die Anlage einer Bahn kostspieliger ist und weniger Aussicht auf Profit aus dem örtlichen

bedeutet das Gebiet von der Südgrenze Mexikos bis zur Nordgrenze von Bolivien. Man unterläßt die Richtung aller betreffenden Wasserläufe, die Breite und Tiefe der Ströme, die Bergpässe und ihre Höhe über die benachbarten Täler, den Charakter des Erdbodens und noch manches Andere, und zu abenteuerlichen Wanderungen über Hochgebirge und durch Schluchten und dichtverschlungene Tropenwälder gab es reichlich Gelegenheiten.

Man stellte noch keine Vermessungen betreffs Bahnlinien in Bolivien und Argentinien an, auch nicht betreffs Jneignungen durch Venezuela, Brasilien und Paraguay; denn diese Länder hatten nicht zu den Kosten beigetragen. Mit Einschluss schon bestehender, wenn auch zum Teil sehr unvollkommener Linien, wurde ein Gebiet von nahezu 5500 Meilen Länge durchforstet.

Was man aber ermittelte, war vollkommen genügend, die Thatsache einer Pan-Amerikanischen Eisenbahn überhaupt zu erwiesen; und der gedruckte Bericht mit allen seinen Karten und sonstigen Beilagen bildet ein wissenschaftlich und praktisch höchst wertvolles Werk und enthält manche neue und wichtige Beiträge zur internationalen Geographie! Auch bietet er, veranschaulicht durch einen vollständigen Plan des gemeinsamen Bahnnetzes.

Vom Standpunkt des Ingenieurs zerfällt das ganze Projekt in eine Anzahl mehr oder minder schwieriger Fragen, über deren technische Lösbarkeit jedoch kein Zweifel besteht, wie das Heberbrücken reichender Bergströme in Colombia, das Tunneln durch die peruanischen Anden, das Gleisen durch den wilden argentinischen Urwald u. s. w.

Im Allgemeinen wird sich eine durchgehende intercontinentale Bahn, welche ihren Zweck genügen soll, sowohl betreffs der Hauptlinie wie der Seitenlinien an die Routen halten müssen, welche am vorteilhaftesten für die Erschließung unentwickelter oder noch wenig entwickelter Hilfsquellen und für die Gewinnung von Erzeugnissen der Landwirtschaft und der Industrie sind. Die Hauptlinie wird vorwiegend von Nordwest nach Südost an den benachbarten Höhenzügen der Anden oder Cordilleren entlang gehen müssen.

Der Reisende, welcher heutzutage diese lange Tour machen muß, ist noch als Pionier anzusehen, hat mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, sowohl im arktischen Norden wie im tropischen Süden. Er muß außer den Bahnhöfen unentwickelter Dampfmaschinen, Karrenwagen, Maulthierfahrten, Holzfahrräder, Canoas und Seemannsfloßen folgen, und Zeitverlust darf ihm wenig ausmachen.

Ordnung schimmernden Berges; die leicht der entzückende dieser ist der Sontago, an dessen Fuß der kleine, geheimnisvolle Berg, Salawasser, liegt; in hüfelförmiger Linie geht die Bahn um diesen See herum. In mondhafter Nacht bietet sich ein festerer Ausblick auf die weite Stadt Granada, die am Grunde des Nicaraguasees schlummert. Auch in Costa Rica begrüßt den Reisenden, gleich Königsrenadiere, eine Reihe der mächtigen Vulkankegel, deren manche eine Höhe von 12,000 Fuß erreichen, aber meistens ihre „Hieglöhner“ längs hinter sich haben. Im Süden geht die Fahrt weiter, über den Panamacanal und durch die dichtverschlungenen Wälder und Talschluchten von Darien — wo sich ein der Seerauberei Morgan auf dem Eroberungszug nach Panama unter so schrecklichen Abenteuern durchkämpfte — nach Colombia hinein, höher und höher reichend, bis sie wieder abwärts nach dem Fuß von Carimagua und in das Boden des Caucausflusses sich senkt.

Die Frage: „Werden wir die Pan-Amerikanische Bahn bekommen?“ darf unbedingt bejaht werden. Sie ist von Ingenieuren und tüchtigen Ge-

schäftleuten bejaht worden, hat nicht zu reden von den Staatsmännern. Aber was nützt es, wenn sie bejaht werden, für und fertig, das steht auf einem anderen Blatt.

Die Zeit der Verwirklichung dieses Gedankens hängt wesentlich davon ab, welchen Grad von Beifall alle die beteiligten Gemeinwesen dem privaten Unternehmungsgeliste in dieser Hinsicht leisten können und wollen, oder wieviel sie selber die Linien zu bauen willens und imstande sind. Und es wäre zwecklos, darüber augenblicklich Spekulationen im Einzelnen anzustellen. An dem zunehmenden Interesse dieser Länder und ihrer zugehörigen Vorkörperungen für das Projekt ist indes, wie gesagt, nicht zu zweifeln.

Nach den Ver. Staaten ist Mexiko weit das größte eisenbahnbaue Land Amerikas. Während alle die anderen so eifrig Schienenwege bauen, so könnte man wohl sagen, daß die Pan-Amerika-Bahn, in ganz hoher Zukunft liegt. Präsident Díaz verfolgt die ausgesprochene Politik, möglichst viele durchgehende Bahnlinien vom Rio Grande nach der Südgrenze des Landes zu haben, und binnen fünf Jahren wird Mexiko ein Bahnnetz aufweisen können, das weit mehr geleistet haben wird, als für den Ausbau der Pan-Amerikanischen Bahn in Aussicht gebracht ist, nämlich 1000 Millionen Dollars! Davon werden nicht weniger als etwa 400 Millionen Dollars Kapital aus den Ver. Staaten fließen.

Von ganz besonderer Bedeutung aber ist die neue Tehuantepec-Bahn, eine interessante Nebenlinie der Panamabahn und der Panamabahn, — einweilen aber lediglich eine Mittelbahn! Sie geht 600 Meilen nördlich von der Panamabahn über die Landenge von Tehuantepec

von dem Engländers Pearson für etwa 25 Millionen Dollars (einschließlich der umfassenden Hofenverbesserungen an beiden Endpunkten) auf Kosten der mexikanischen Regierung gekauft, um von dieser und Pearson gemeinsam auf eine Reihe Jahre betrieben zu werden. Anfangs November d. J. konnte auch der Pacific-Kanal eröffnet werden, und schon hat die Bahn Contratte mit mehreren großen Schiffsgesellschaften für die Beförderung von Fracht über die Landenge. Bald werden sämtliche mexikanischen Bahnhöfen miteinander vereinigt sein, und nicht nur das westliche und mittlere Mexiko,

sondern auch der mittlere Westen der Ver. Staaten werden ihre Erzeugnisse über diese Linie nach den mexikanischen Küstenhäfen und nach dem Orient und sonstigen Weltmärkten senden.

In dieser Verbindung sei auch auf die neue Kansas City, Mexico, und Orient-Bahn hingewiesen, welche unmittelbar von Kansas City nach dem mexikanischen Hafen Tepic am Golf von Mexiko führen wird, der fast 700 Meilen länger ist als der Weg nach San Francisco und unserer mittleren Westen von der „Gloria“ unserer transkontinentalen Bahn zu ersetzen vermag.

Das Alles steht am Triumphbogen der kommenden Pan-Amerika-Bahn. Wohl haben die übrigen lateinisch-amerikanischen Staaten weit hinter Mexico im Bahnbau zurück; aber auch sie thun einen Schritt nach vordere, welcher schließlich zu der allumfassenden Verbindung führen muß, selbst ohne darauf berechnet zu sein.

Nur noch eine kleine Lücke ist in Guatemala zu überbrücken, was höchst wahrscheinlich noch vor Ende dieses Jahres geschehen wird, — und man wird von irgend einer unserer nördlichen oder westlichen Metropolen ganz durch bis nach der Stadt Guatemala fahren können. Binnen eines weiteren Jahres wird es wahrscheinlich bis nach der Hauptstadt von San Salvador gehen, in das Herz Centralamerikas. Und so werden, Stück für Stück, auch die übrigen noch fehlenden Glieder der großen Kette kommen!

Schwarzfächer und Spötter seien nun noch daran erinnert, daß vor nicht vielen Jahren ein Comité des Eisenbahnigen prophezeigte, die Frucht der Visionsbahn werde nicht die Kosten der Wägen schmieren, und daß andere Sachverständigen voraussetzten, die Northern Pacificbahn werde nie Geschäfte bringen, und daß andere die Great Northern Bahn nur die „Hilfsbahn“ nannten. Und heute?

Man muß sich zu helfen wissen. Turniere Speide (den Wandaufzug vordrängend, der ihm aber nicht gelingt). „Und so weiter!“

Ursache und Wirkung. „Weshalb hat Leutnant Schläpfer den Dienst quittieren müssen?“ „Wegen der vielen unglücklichen Nachrichten.“

Vor Gericht. Richter, zum Angeklagten: „Nun, sehen Sie die Arbeit also schon so, daß Sie Rassen erben?“ — Angeklagter: „Ja, glauben Sie denn, das ist keine Arbeit?“

Korrespondenzen.

San, Calif., 10. März 1909. — Der Editor! Zunächst herzlichen Dank für die große Geduld, die mir erwiesen ist und Dank für die Zulassung des wertvollen Briefes: „Infrat auf Arm und Hand.“

Dann muß ich sagen, daß ich sehr viel lese über Bahnbau. Allen wird eine Bahn gebaut, aber wir Armen, von aller Welt Verlassenen von Billow-Punch, wir können wohl noch lange warten. Es ist ja auch nicht viel, so etwa 100 Meilen von der nächsten Stadt zu sein, von der nächsten Post 14 Meilen durch die Berge ohne Straßen. Nun, wir hoffen, daß wir auch noch mal bedacht werden mit einem Dampfzug.

Mit Gruß und Dank
Ludwig Evers.

Gingefahrt.

South, Calif., 18. März 1909. — Der Editor! Ich bin veranlaßt worden, mich auch einmal in Ihrem Blatt hören zu lassen.

Das Wetter ist jetzt schön. Die Farmer treffen schon Vorbereitungen fürs Frühjahr, damit, wenn die Zeit da ist, den Samen in die Erde zu bringen, seine Überwinterung im Boden liegen.

Ich lese gerne in Ihrem wertvollen Blatt, um die Neuigkeiten aus aller Welt zu wissen. So las ich vor Kurzem eine interessante Neuigkeit von Mt. Mount, dem Mt. St. Helens, in No. 18 von 21. Februar d. J., daß es bei ihnen Leute gibt, die Tag und Nacht herumdrehen, und alle Leute mit Gewalt zu Partien machen wollen. Das ist aber wunderbar, daß Leute sich einbilden und sogar in der Zeitung veröffentlichen, daß man mit Gewalt Partien machen kann. Soweit ich Partien kenne, weiß ich so viel: Daß die Leute andere Leute nur warnen, daß sie nicht fallen verloren gehen. Die Leute sollen ablassen von ihren Sünden und sich zu Gott bekehren. Das finden wir in der Bibel an vielen Stellen. Das haben sicher die Baptisten auch in Vollkommenheit getan, und das Evangelium gepredigt, von dem Welt in Christus, durch sein Blut, und die Gerechtigkeit, die vor Gott gilt. Wer nun das glaubt und abläßt von Sünden und sich zu Gott bekehrt, und sich würdigt der Gemeinde der Baptisten anzuschließen, und die Gemeinde hat die Heberzeugung, daß die Person bekehrt ist, den nimmt sie auf. Aber sie zwingen Niemanden.

Die Baptisten hatten einige Versammlungen in Mt. Mount, die wollte der Herr M. S. hören. Eines Abends ging er in ein Haus, wo an dem Abend die Versammlung sein sollte, verließ den Hauswart zum Kartenspiel zu animieren, um, wenn die Baptisten kamen, das Kartenspiel in vollem Gange sei. Aber der Hauswart, ein alter, gewöhnlicher Mann, wies ihn ab. Und das Evangelium durfte am Abend in dem Hause gepredigt werden.

Nach zu bemerken: daß Herr M. S. Unmündigkeit geschrieben hat. Er schreibt, daß sich niemand dazu bringen ließ. Das ist nicht so. Es haben sich zwei Jungfrauen zu Gott bekehrt.

Nach möchte den Herrn M. S. warnen, daß er sich nichts Besseres antun dürfte, als von den Anhängern ablassen.

Mit Größem Respekt
J. P.

Die Wette eines Narren.

Nikolaus III., Marquis von Ferrara, hielt sich einen Hofnarren Namens Gonnello, der wegen seiner Liebenswürdigkeit bekannt war. Eines Tages freuten sich auf die Wette seines Herrn die Gäste darüber, welcher Herr in Ferrara am meisten verstanden sei. Da die Meinungen sehr verschieden waren, wandte sich der Marquis an Gonnello. Dieser antwortete ohne Zögern: „In Ferrara sind die Leute bedeutend in der Unbezahl.“ — „Ach, Unfug!“ gab der Marquis zurück, „es existieren ja höchstens drei oder vier in unserer Stadt.“ Gonnello aber behauptete auf seiner Behauptung und bot dem Marquis eine Wette an. Dieser ging darauf ein. Was that nun der schlaue Herr? Er legte sich ein Tuch um den Kopf, nahm ein Röhrchen in den Mund und that, als ob er Schnupfen bekäme. In diesem Augenblick schrie er sich im Vorzimmer des Fürsten. Alle, die vorbeigingen, fragten ihn, was ihm fehle, und empfahlen ihm irgend ein Mittel, endlich kam der Marquis selber auf ihn zu, that dieselbe Frage und drohte ihm ebenfalls ein Delikt. Am nächsten Tage erklärte Gonnello vor seinem Herrn und behauptete, die Wette gewonnen zu haben; dabei wies er dem Marquis eine Liste vor, in der die Namen aller dezer verurteilten standen, die dem eingebildeten Narren am Tage zuvor ein Mittel gegen seine Schnupfen schmerzen verabreicht hatten. Als Nikolaus seinen eigenen Namen darunter fand, mußte er lachend zugeben, daß der Herr seine Wette gewonnen hatte und kein anderer Verlust in Ferrara so zahlreich vertreten wäre, wie der der Ärzte.

Man muß sich zu helfen wissen. Turniere Speide (den Wandaufzug vordrängend, der ihm aber nicht gelingt). „Und so weiter!“

Ursache und Wirkung. „Weshalb hat Leutnant Schläpfer den Dienst quittieren müssen?“ „Wegen der vielen unglücklichen Nachrichten.“

Vor Gericht. Richter, zum Angeklagten: „Nun, sehen Sie die Arbeit also schon so, daß Sie Rassen erben?“ — Angeklagter: „Ja, glauben Sie denn, das ist keine Arbeit?“



Sub- und centralamerikanischer Teil der Panamabahn

gefährt zwei Drittel hiervon sind in den verschiedenen anderen Linien entweder schon vorhanden oder im Bau begriffen oder mindestens der Ausführung sehr nahe. Meistens wird man die vorhandenen Bahnstrecken für das neue System gebrauchen können, wenn auch mit weiteren Verbesserungen.

Man erwartet, daß die Fertigstellung der Bahn rund 200 Millionen Dollars kosten wird. Dieselben werden im Ganzen auf etwa 4000 Meilen Schienenstränge entfallen. Für eine Kombination von ein paar Panama-Ölkanälen, wie Rockefeller, Harriman und Hill, ja sogar für einen einzigen dieser, wäre es nicht schwer, Vergleichen hinzustellen. Da aber die unmittelbaren geschäftlichen Vorteile keine solchen sein werden, diese Person anzusehen, so wird durch ein Zufallswort von 12 bis 15 Staatsverträgen sowie von Privatgesellschaften die Sache verwirklicht werden müssen. In manchen Fällen werden die Staatsregierungen bedeutende Zuschüsse zu leisten oder die betreffenden Straßen zu garantieren oder zu bauen haben. Im Lauf der Zeiten aber wird ein großer Gewinn auch in geschäftlicher Hinsicht von der Pan-Amerika-Bahn erwartet.

Die Hauptschwierigkeiten liegen in den westlichen Teilen von Süd- und Centralamerika. Rame in Südamerika bloß der östliche Teil in Betracht, so wäre die Sache ungleich leichter und geschäftlich für die nächste

Verkehr hat. Kein Wunder, daß Geschäftsleute, die nur mit der unmittelbaren Zukunft rechnen, solche Bahnbauten nicht auf eigene Hand übernehmen wollen.

Doch bilden wir auch wieder auf die andere Seite der Medaille! Obwohl die „Industriekapitäne“ diese Gebiete meistens nicht als ein gutes unentwickeltes Ausbeutungsgebiet für privaten Unternehmungsgeliste ansehen, haben manche der bedeutendsten dieser die Idee einer Pan-Amerika-Bahn allgemein entschieden zugestimmt und eine große Zukunft für sie prophezeit.

Darunter ist vor allem Andrew Carnegie, welcher den Bericht ausarbeitete, der von der ersten Internationalen Amerikanischen Konferenz (1890) in Washington angenommen wurde; ferner Henry C. Davis, der gleichfalls an dieser sowie an der zweiten Internationalen Amerikanischen Konferenz (1901 in Mexico) beteiligt war und der Vermessungskommission angehörte; und der kürzlich verlebte Präsident der Pennsylvania-Bahn, A. J. Cassatt, Vorkämpfer der Vermessungskommission. Solche Leute wird Niemand zu den utopischen Träumern zählen, ebenso wenig wie den dahingegangenen Verkehrsmanagern George M. Pullman, ebenfalls entschiedener Befürworter des Plans.

Besonders aber verdient der Bericht der Vermessungscom-



„El Infiernillo“ — Brücke der Centralbahn, Peru.

mission selbst Bedeutung, wenn er auch noch nicht das ganze Gebiet deckt. Die Arbeiten, oder vielmehr die Arbeiten, dieser Kommission erstreckten sich über die Jahre 1892 bis einschließlich 1898; ihre Kosten wurden gemeinschaftlich von den Ver. Staaten und von verschiedenen interessierten Regierungen getragen. Die Schunt leitete die Arbeiten als Oberingenieur. Die Tätigkeit der Kommission

machte. Teilweise muß sein Pfad durch tropische Dschungeln gehauen werden, welche so dicht sind, daß sie geradezu unüberwindlich erscheinen. Aber der Reisende auf der Pan-Amerikanischen Bahn wird alle diese Höhen und dämmrigen Tiefen im Flug durchziehen und trotz der schnellen Fahrt mehr von diesen Naturwundern sehen als je zuvor, infolge des besseren Überblicks. Er wird die Natur in ihrer üppigen Fülle und in ihrer äußersten Einfachheit kennen lernen und an der außerordentlichen Szenarien wird es bei Tag und bei Nacht — in vulkanischer Beleuchtung — nicht fehlen.

Machen wir einen Teil einer solchen Zukunftsbildung im Geist mit, dem vorläufigen Entwurf jener Vermessungskommission folgend!

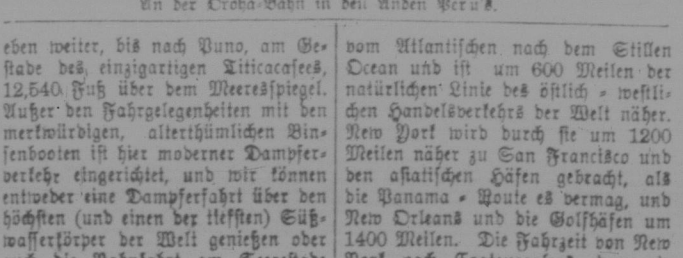
Eine Kette mochaartiger Vulkankegel, deren manche noch sehr lebendig sind, kennzeichnet Centralamerika als einen Teil der neuen Welt, der im geologischen Sinne noch im Werden ist. Im Schatten dieser Vulkankegel broht das Dampfgeschrei, und in Guatemala hört der Reisende den dumpfen geschäftigen Donner vom Berge Santa Maria und sieht die Rauchwolke emporsteigen; oder wenn er nach einem Ausbruch kommt, kann er die Lavafloßen bewundern und die Wasserfälle, die von den vulkanischen Wäldern fließen. Auch bekommt er die berühmten Bergwälder Acatenango und Yajaj (Wasser und Feuer) zu Gesicht und kann die romantischen und in geschichtlicher und vorgefährlicher Hinsicht hochinteressanten Seen Atitlan und Amatitlan (das Grab einer vorzeitlichen Stadt) besuchen.

Dann geht es an der wunderbaren grünen Pyramide des erloschenen Vulkans San Salvador vorbei, welche heute eine einzige große Kaffeepflanzung bildet; aber noch ganz neuerdings gefallt sich die Fahrt in der Nacht, wenn die riesigen riesigen Felsen des benachbarten Vulkanberges Jalcaco zum schwarzen Himmel emporsteigen. Die Fahrt durch Nicaragua bietet ein ganzes Panorama der schönsten Feuerpeleiden oder im Appalachen

eben weiter, bis nach Runo, am Gefilde des einzigartigen Titicacasees, 12,540 Fuß über dem Meeresspiegel. Außer den Fahrgastgeheimnissen mit den merkwürdigen, altertümlichen Bindendeuten ist hier moderne Dampfverdienste eingerichtet, und wir können entweder eine Dampfmaschine über den höchsten (und einen der tiefsten) Süßwasserkörper der Welt genießen oder auch die Bahnfahrt am Seegehebe 100 Meilen weit fortsetzen, bis wir die Central- Ebene von Bolivia erreichen.

Dieses Tafelland überquerend, nähern wir uns dem berühmten Gletscherfeld von Corota und haben den kolossalen, weißschimmernden Wall des herrlichen Elman vor uns, der allen Gletschergewässern Südamerikas die Krone aufsetzt. Der Stammlinie folgen, steigen

von Atlantischen nach dem Stillen Ocean und ist um 600 Meilen der natürlichen Linie des östlich- westlichen Handelsverkehrs der Welt näher. Wenn wir durch sie um 1200 Meilen näher zu San Francisco und den östlichen Häfen gebracht, als die Panama-Route es vermag, und New Orleans und die Golfhäfen um 1400 Meilen. Die Fahrtzeit von New York nach Colquicoles, dem atlantischen Endpunkt dieser Bahn, ist zwei Tage kürzer, als die nach Colon, dem atlantischen Endpunkt der Panamabahn. Und die Bahndung eines Schiffes, welches zu Colquicoles landet, kann binnen 7 bis fünf Tagen auf einem anderen Schiff zu Salina Cruz, am Pacific-Endpunkt dieser Bahnlinie, sein; ja in einem Notfall ließe sich die Beförderung binnen 38 Stunden bewerk-



Ein der Centralbahn in den Anden Peru's.



Die von Gads projektirte Schiffsseilbahn.

Zukunft mehr versprechend. Von New York bis nach Buenos Aires beträgt die gesammte Meilenzahl, um die es sich handelt, etwa 10,400. Und nur von ungefähr 3059 Meilen ist noch gar nichts vorhanden, selbst keine Vorbereitungen.

Es ist dabei aber nicht zu übersehen, daß die fertiggestellten Strecken hiervon zum allergrößten Teil in den Ver. Staaten liegen und in den „Länder“ folgt nur alle in den schwierigsten und in nächster Zukunft am

mission selbst Bedeutung, wenn er auch noch nicht das ganze Gebiet deckt. Die Arbeiten, oder vielmehr die Arbeiten, dieser Kommission erstreckten sich über die Jahre 1892 bis einschließlich 1898; ihre Kosten wurden gemeinschaftlich von den Ver. Staaten und von verschiedenen interessierten Regierungen getragen. Die Schunt leitete die Arbeiten als Oberingenieur. Die Tätigkeit der Kommission

Der „Courier“ ist die beste Zeitung für Saskatchewan.