

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 16 (1900)

**Heft:** 18

  

**Artikel:** Grosse panamerikanischer Projekte

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-579196>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Umständen muß der Druck auf 10 Atmosphären gesteigert werden, doch hängt dies sowohl von der Holzart wie von der Dicke der zu beizenden Holzstücke ab.

### Große panamerikanische Projekte.

Der Nicaragua-Kanal ist um einen Schritt weiter vorangerückt. Die Abgeordnetenkammer der Vereinigten Staaten hat die Vorlage angenommen und die Senatskommission hat nun einen empfehlenden Bericht darüber fertiggestellt. Die Hauptbestimmungen dieser Gesetzesvorlage sind: Der Präsident der Republik wird ermächtigt, das nötige Terrain anzukaufen, um genannten Kanal in der für den Durchgang der größten Schiffe hinreichenden Größe zu bauen, die Oberaufsicht darüber zu führen und die nötigen Häfen anzulegen. Den Republiken Costa Rica und Nicaragua wird die Benützung dieses Kanals und der Häfen unter denselben Bedingungen zugesichert wie den Bürgern des Ver. Staaten. Für den Bau des Kanals wird als Maximum die Summe von 140 Millionen Dollars bewilligt.

Es ist überflüssig, auf die große Bedeutung, welche dieses Werk für den Welthandel haben wird, hinzuweisen. Außerdem wird er den centralamerikanischen Staaten und einem großen Teil von Südamerika eine neue Epoche, eine neue Zukunft erschließen, der Auswanderung, dem Handel und der Produktion große Ländereien von unermesslichem Naturreichtum eröffnen. Unter diesen Gesichtspunkten ist das Nicaragua-Projekt eine südamerikanische Angelegenheit von höchster Wichtigkeit.

Aber noch wichtiger ist das Werk für die Vereinigten Staaten selber und dieser Umstand sichert seine Ausführung. Seitdem Nordamerika in der Weltpolitik zur Großmacht geworden ist und auf das Gebiet der Kolonialpolitik sich geworfen hat, ist der Durchstich jener Landenge eine unabwiesbare Notwendigkeit, um eine einheitliche Aktion seiner Seemacht überhaupt zu ermöglichen. Gegen diese Notwendigkeit sind alle Einwendungen und alle Befindungen gegen den Kanal ohnmächtig. Bekanntlich sind es vor allem die Interessenten des Panama-Kanals, welche alles aufbieten, das Konkurrenzunternehmen nicht aufkommen zu lassen und dafür den Nordamerikanern das Panamaunternehmen anzuhängen. Aber in der letzten Zeit sind die Aussichten für das Gelingen dieser Campagne immer schwächer geworden, und wie obenerwähnte telegraphische Meldungen zeigen, ist das Nicaragua-Projekt als gesichert zu betrachten. Einen anderen gewichtigen Gegner hat dieses Unternehmen an den zahlreichen nordamerikanischen Bahngesellschaften, welche den Verkehr zwischen Osten und Westen vermitteln. Man hat berechnet, daß dieser Kanal den Eisenbahnen allein an Getreidefrachten jährlich einige 15 bis 20 Millionen Dollars entziehen würde. Aber wie gesagt, über all diesen privaten Interessen steht hoch erhaben die Staatsraison, und dafür ist nun auch in den Vereinigten Staaten der psychologische Moment gekommen, der Enthusiasmus für die Expansionspolitik oder deutsch gesagt: Großmannsjucht.

Außerdem hat die Sache noch einen andern Hafen, um den sich die Gemüter beunruhigen, wobei es sich um die Frage des Kanals und der Monroe-Theorie handelt. Bekanntlich haben schon vor Jahren die Nordamerikaner mit den Engländern einen Vertrag darüber abgeschlossen, wie sie es halten wollen bezüglich des internationalen Verkehrs in diesem Kanal. Da existiert der Clay Bulwer-Vertrag und als neuere Fassung der Hay-Pauncefote Vertrag. Nach diesem Abkommen ist der Verkehr auf diesem Kanal für alle Nationen zu jeder Zeit gestattet; es besteht eine vollständige Neu-

tralität des Kanals zu allen Zeiten und von allen Nationen anerkannt. Nordamerika hat die Verwaltung und das Aufsichtsrecht, darf aber gar keine Befestigung anlegen. So war es von jeher abgemacht mit der ersten Seemacht der Welt: Großbritannien. Aber seit dem glücklichen Kriege mit Spanien ist den Yankee's der Stamm mächtig geschwollen. Unter den begeisterten Anhängern der Expansion und des Monroe, und dazu gehört nun auch der große Haufe, will man von alten Versprechen nichts mehr wissen, und nunmehr den Nicaragua-Kanal nur als rein amerikanische Angelegenheit behandelt sehen, darüber nach Gutdünken verfügen und alle Oberhoheitsrechte ausüben, obwohl derselbe gar nicht im eigenen Lande zu liegen kommt. Es ist noch unbestimmt, welche Stellung das nordamerikanische Parlament zu dieser Frage nehmen wird, verhält es sich ablehnend gegen die früheren Verträge, so werden sich alsdann die Vertreter der Diplomatie damit zu befassen haben. — Jüngst hat ein Yankee-Deputierter den Antrag gestellt, man solle Nicaragua einladen, sich als nordamerikanischer Staat der Union anzuschließen. Dadurch würde man natürlich auch für die günstige Lösung des internationalen Problems einen Vorstoß zu erzielen hoffen. Andererseits beweist der obenerwähnte Antrag deutlich, daß thatsächlich die Yankee's die Grenzen ihres Vaterlandes sich noch bedeutend weiter nach Süden denken als die heutigen Pfähle stehen.

Bekanntlich haben die Nordamerikaner auch den Plan ausgeheckt zu einer Continentalbahn, mit der man direkt von New-York nach dem La Plata und später sogar bis nach der brasilianischen Hauptstadt fahren könnte. Die Idee käme einem gar zu phantastisch vor, wenn nicht die nordamerikanische Regierung thatsächlich für die Angelegenheit eine eigene Kommission ernannt und auf ihre Kosten mit den Studien betraut hätte. Wie zu erwarten, stellt der neulich erfolgte Bericht dieser Fachleute die Ausführung der Idee in noch weite Ferne. Natürlich sind die Kosten enorm, die Bauten gewaltig, aber die größte Schwierigkeit erblickt die Commission in dem Umstande, daß die bereits vorhandenen, hierfür zu benützbaren Bahnstrecken ganz verschiedene Spurweiten aufweisen, also auch selbst da große Neubauten erforderlich wären.

Nach dem Berichte des Mr. Walter C. Hamm würde die Länge der Bahn von New-York bis Buenos Aires 10,221 Meilen betragen und die Kosten sich auf 200 Millionen Dollars stellen. Dazu könnten 4769 Meilen schon bestehender Linien benützt werden, wogegen noch 5462 Meilen zu bauen wären. Von der ganzen Linie würden entfallen auf die Gebiete der

Vereinigten Staaten	2904 Meilen
Mexiko	1644 "
Guatemala	169 "
San Salvador	230 "
Honduras	71 "
Nicaragua	209 "
Costa Rica	360 "
Colombien	1354 "
Ecuador	658 "
Peru	1784 "
Bolivien	587 "
Argentinien	1061 "

Müssen wir also diese Continentalbahn für das nächste Halbjahrhundert noch als eine schöne Idee betrachten, so wird uns schon das nächste Jahrzehnt sicherlich einem Durchstich der Panama- resp. Nicaragua-Landenge sehr nahe führen, und damit wird die kühne Menschenhand wieder eine jener großen Korrekturen an der Natur ausführen, worin die Neuzeit so Großartiges aufzuweisen hat.