

## Den nyeste projekterede Kanalvej igjennem Panamátangen,

et Foredrag af Ed. Erslev.

(Hermed Tavle IV.)

Iblandt de forskjellige Veje, som man har udtænkt for at forkorte Afstandene imellem Verdensdelene, har Gjennemskæringen af Mellemamerika fremkaldt mange Projekter; alle have jo hørt Tale derom og om de storartede Planer, man har knyttet dertil. Den 7de November 1876 er der fra Frankrig afgaaet en Expedition, som skal undersøge en ny Plan, og da der denne Gang, som det synes, er mange Grunde, som tale for et heldigt Udfald, vil det mulig interessere at faa en Meddelelse om denne Sag.

Tanken om at finde en naturlig eller at danne en kunstig Vandvej i disse Egne er saa gammel, at den gaar helt tilbage til „Opdagelsernes Tidsalder“ eller det Tidsrum, der omfatter 30 Aar fra hin mindeværdige Dag den 12te Oktober 1492, da den store Columbus opdagede Øen Guanahani i Vestindien, og til den 6te September 1522, da Expeditionen under Magalhaens havde fuldført den første Verdensomsejling. Vi vide alle, at denne Tidsalder er en af de mest storslaaede i hele Verdenshistorien og lige tiltrækkende for lærd og for læg. Indtil da kjendte man kun en meget ringe Del af Jorden: de fleste Lande i Evropa, Egnene omkring Middelhavet, Vestkysten af Afrika, noget af Sydasiens og lidt af det indre Asien, — det var det hele. Med Hensyn til Indien havde man højst æventyrlige Forestillinger, som allerede skreve sig fra Alexander den stores mærkelige Tog dertil, og man kunde ikke nøksom udmale sig dets Rigdomme paa Guld, Ædelstene, Perler og kostelige Krydderier. Dette Indien eller Sydøst- og Sydasiens spiller i det hele en overordentlig Rolle igjennem Tiderne, og det har stadig været Evropæernes Tanker under deres Opdagelsestogter at komme derhen eller at finde en Gjenvej dertil. I den her omhandlede Tidsalder gik det Slag i Slag med Opdagelserne: fem Aar efter at Bartolomæu Diaz havde omsejlet det gode Haabs Forbjærg, fandt Columbus den nye Verden; 1497 kom Johan og Sebastian Cabot til Nordamerikas, 1498 Columbus til Sydamerikas Fastland og samme Aar Vasco da Gama til Indien; 1500 fandt Cabral Brasilien og 1513 kom Balboa til Panamåbugten, og han vadede der til Knæerne ud i Vandet, i det han med et Banner i Haanden højtidelig tog hele Sydhavet i Eje for Castilliens Krone; 1519 drog Cortez til Mejico og 1519—22 udførtes den første Verdensomsejling. Allerede 1525 var man naaet saa vidt, at man, da Karl den femtes Kos-

mograf, Ribero, kom tilbage fra den geografisk-astronomiske Kongres, som holdtes i Nærheden af Badajoz for at fastsætte den pavelige Grænselinje imellem de to Verdensriger, det spanske og det portugisiske, paa Kaartene havde atfegnet Omridset af den nye Verden fra Ildlandet til Labrador \*). *Alex. Humboldt* har saa skjønt udtrykt Betydningen af Opdagelsernes Tidsalder, i det han siger \*\*): „Ikke Halvdelen, men næsten to Tredjedele af Jordkuglen vare indtil da endnu en ny og ukjendt Verden, uset ligesom den fra os bortvendte Halvdel af Maanen, der efter de raadende Tyngdelove altid vedbliver at være unddragen Jordboernes Øjne.“

Columbus og Vespucci levede og døde i den Tro, at de vare komne til Indien, og derfor gav man ogsaa, som man véd, senere hen Øflokken imellem Nord- og Sydamerika Navnet „Vestindien“ i Modsætning til det egentlige Indien, „Østindien“. Cortez skrev fra en af de store Byer i Mejico til „Kongerne af Zebu og Tidor i den asiatiske Øverden“, og Kejsers Karl den femte tilskrev ham, at han skulde se at opdage en Gjennemfart, der kunde „forkorte Vejen til Krydderilandene med to Tredjedele.“ Flere Hundredeaar igjennem stræbte man med Iver efter at naa dette Maal. Allerede 1500 søgte Portugiseren *Gaspar de Cortereal* at finde Nordvestpassagen og han kom i Egnen af det Stræde, der hundrede Aar efter fik Navnet Hudsonsstrædet. Franskmanden *Cartier* kom 1534 til St. Lawrencefloden og troede, at denne saa vel som de canadiske Søer maatte føre til de forjættede Egne. I senere Tider søgte Engleskmændene *Frobisher*, *Davis*, *Hudson* og *Baffin* ligeledes en nordvestlig Gjennemfart til Indien, og det samme var Tilfældet med *Jens Munk*, der 1619—20 gjennemgik en saa frygtelig Vinter i Hudsonsbugten \*\*\*). Paa lignende Maade er det gaaet med Nordøstpassagen. Den fortjenstlige *Adelung* siger i sin Bog †) om denne Vej, at Rejserne her „for største Delen ere foretagne i den Hensigt at opdage en nærmere Vej til de østindiske Skatte“. Han undlader heller ikke, til

\*) Examen critique de l'histoire de la géographie du nouveau continent. T. I.

\*\*) Kosmos. II, S. 310.

\*\*\*) Navigatio septentrionalis. Kiøbenhaffn (1624).

†) Geschichte der Schiffahrt und Versuche, welche zur Entdeckung des nordöstlichen Weges nach Japan und China unternommen worden. Halle (1768).

Dels i Overensstemmelse med *La Peyrère*, hvis Bog\*) han citerer, at fortælle, at Kongerne af Danmark og Norge fra Tid til anden havde udsendt Skibe fra Island imod Nordøst, og at der paa Island i det 13de Hundredaar var udbredt Rygter om et ukjendt Land imod Nordøst (i Egnen af Spitsbergen!) med „Overflødighed af Guld, Sølv og Ædelstene“, — Udtryk, der atter føre Tanken paa Indien. Og naar vi endelig spørge, hvad det er, som har skabt Sues-Kanalen, maa Svaret blive „en kortere Vej til Krydderilandene“, et lignende Svar, som til Dels lyder, naar vi tale om Gjennemskæringen af Panamátangen. „Indien“ er et Trylleord, der danner ligesom en rød Traad igjennem Opdagelserne fra Oldtiden til vore Dage.

Vil man vide, hvad man i Nutiden maa *kræve af en Kanalvej*, der skal være et internationalt Middel for Verdenshandelen, er det følgende: den maa ikke være meget lang; den maa have f. Ex. en Breddede af 150 og en Dybde af 30 Fod; den maa ved hvert af sine Endepunkter have en dyb og god Havn, der kan rumme flere hundrede Skibe, og den maa gaa igjennem et Jordsmon, der ikke er altfor højtliggende, da den ikke paa nogen som helst Maade maa have Sluser. Ved Betragtningen af Kaartet ser man strax, at der i Mellemamerika er flere Steder, hvor Landet er indsnævret saaledes, at man her kan tænke paa en Kanal. Vi ville nu paa Kaartet (se Tavle IV, No. 1) gaa fra Nord til Syd, i det vi efterhaanden omtale de vigtigste Projekter til Dannelsen af en Kanalvej i disse Egne; at omtale dem alle er overflødig, de udgjøre desuden en hel Legion.

En Kanal over Indsnævringen imellem *Campechebugten og Tehuantepecbugten* vilde have en Længde af 40 Mile eller saa langt som fra Skagen til Byen Slesvig. Længden er altsaa ingenlunde for stor; men her findes Højder paa 600 Fod. Ret interessant er det iøvrigt, at Cortez 1528 har tænkt paa at danne en Kanal ad denne Vej, og man ser altsaa, at han har lagt sig Karl den femtes Opfordring paa Hjerte. — En Kanalvej over Indsnævringen ved *Hondurasbugten* maatte udmunde i *Fonsecabugten*; den vilde blive en halv Snes Mile længere end den førstnævnte, og den maatte gaa igjennem en Bjærgkjæde paa 3000 Fods Højde.

Længere nede ere derimod Forholdene heldigere. Her gaar nemlig over Landet en Lavning, der fremkalder en almindelig kjendt meteorologisk Fremtoning, de farebringende Nordøststorme fra det caribiske Hav, som stryge hen over Lavningen og rase langs Vestkysten; de kaldes Papagayos efter en lille Bugt vest for Lavningen\*\*). I

denne Lavning ligge Søerne Nicaragua og Managua, kun 120 Fod over Havet; fra Nicaragua fører tillige den vandrige San Juanflod ud i Atlanterhavet. Disse Omstændigheder have adskillige Gange fremkaldt Projekter om en Kanalvej. Admiral *Nelson*, der 1780 sendtes op ad San Juanfloden for at afbryde Forbindelsen imellem de spanske Kolonier i Nord- og Sydamerika, interesserede sig for et Kanalanlæg her\*). Selv *Napoleon den tredje* havde som Prins Opmærksomheden henvendt derpaa, i det han 1846 udgav et lille Skrift, som gik ud paa at gjøre Mellemamerika til en Sømagt med en stor By, der skulde være den nye Verdens Konstantinopel\*\*). Ogsaa vor afdøde Landsmand, Botanikeren *A. S. Ørsted*, der i Aarene 1846—48 foretog en Rejse i Costa Rica og Nicaragua, som han til Dels har beskrevet i et smukt Værk\*\*\*), har syslet med dette Spørgsmaal og i det londonske geografiske Selskabs Skrifter skrevet en lille Artikel derom †). Fejlen ved et Kanalanlæg her er først og fremmest, at Forholdene nødvendiggjøre adskillige Sluser paa begge Sider af Nicaraguasøen, og dernæst, at der kun findes daarlige Havne baade imod Øst og imod Vest.

Vi komme nu til selve *Panamátangen* eller *Darientangen*, den smalleste Del af Amerika, som paa et enkelt Sted indsnævres til en Brede af 7—8 Mile. I Nærheden af Jærnvejen, der gaar fra Staden Colon paa Østkysten til Staden Panamá paa Vestkysten og som fuldførtes 1855, foreslog Franskmanden *Garella* 1813, at man skulde danne en Kanalvej, der vilde blive storartet. For at overvinde Vanskeligheden ved Højden, der naar 460 Fod over Havet, mente *Garella*, at der skulde bygges en Tunnel, 1½ Mil lang, 150 Fod bred og 75 Fod høj fra Bunden til Loftet. Det vilde unægtelig have været interessant at gjøre en Søtur igjennem en saadan Tunnel, oplyst med Gas. En fransk Kommission erklærede, at Planen var gjennemførlig i teknisk Henseende; men den vilde koste umaadelige Summer, tilmed da Havnene ved Enderne ikke ere gode, ikke at glemme, at 35 Sluser vilde være nødvendige. — Et Stykke øst for Colon og i Nærheden af Kap *San Blas* har man fundet andre Steder for Kanalanlægget. Flere Engelskmænd og Amerikanere have undersøgt Forholdene der, saaledes *Oliphant*, Sekretær ved det geografiske Selskab i London ††), og Amerikaneren *Kelly*. Det er vel her, at man finder det smalleste Sted paa hele Tangen; men Højderne ere for store, og *Kelly* har derfor

\*) *Forgues: histoire de Nelson.*

\*\*) *Oeuvres de Napoléon III. T. II. (Canal de Nicaragua).*

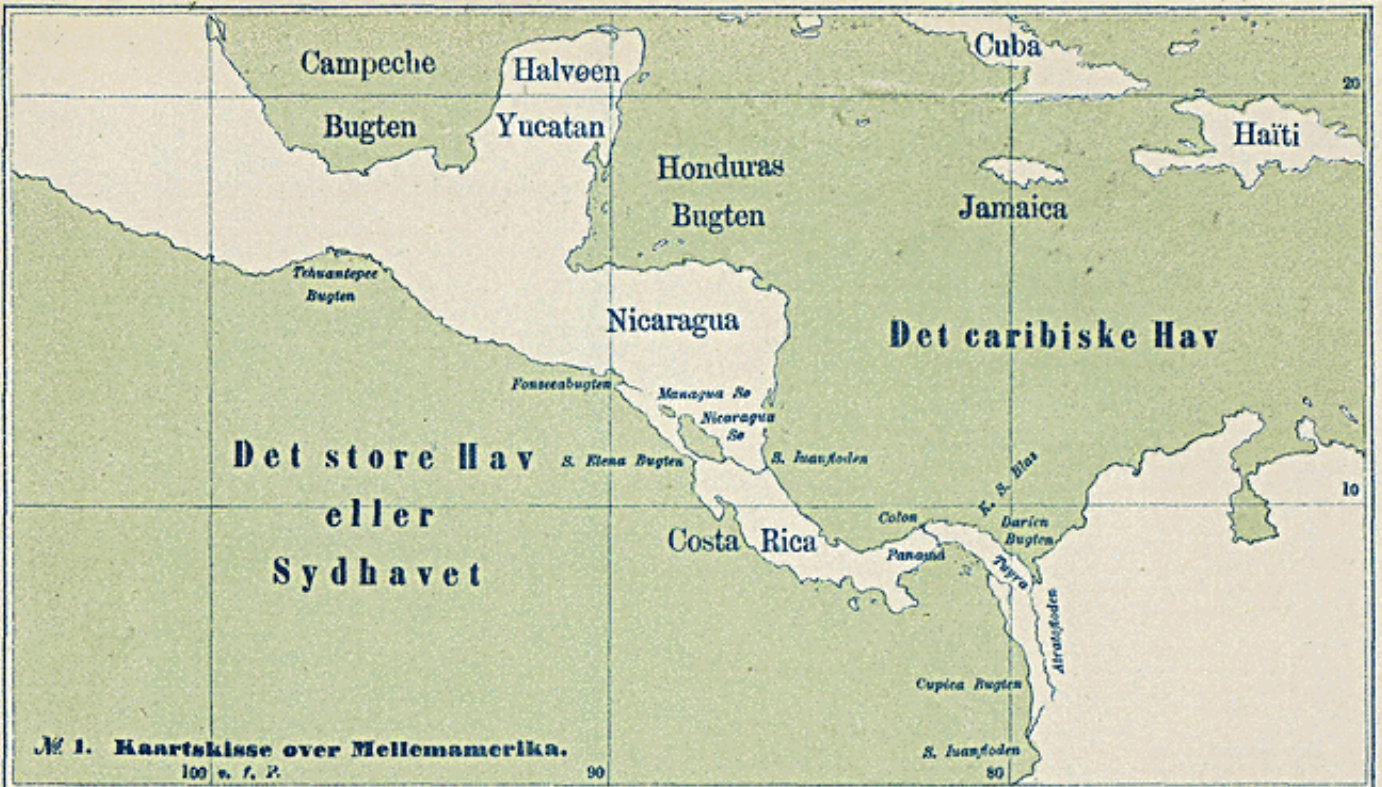
\*\*\*) *L'Amérique centrale. Copenhague (1863). Jævnf. ogsaa Kosmos IV, S. 538.*

†) *Journal of the Royal Geographical Society of London (1851).*

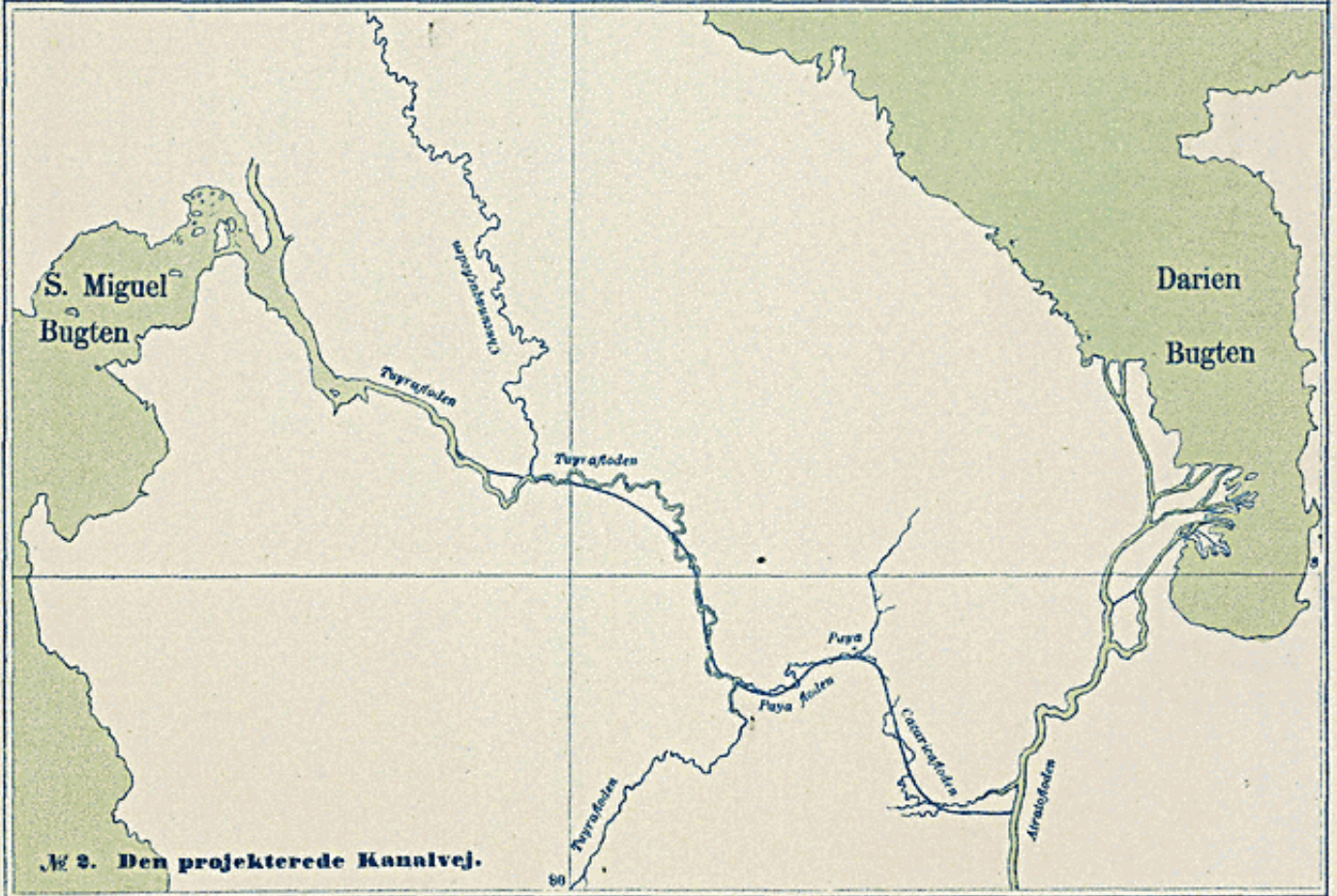
††) *Journal of the Royal Geographical Society of London (1865).*

\*) *Relation du Groenland. Paris (1647).*

\*\*\*) *Kosmos IV, S. 308.*



**№ 1. Kaartskisse over Mellemamerika.**  
100 v. f. P.



**№ 2. Den projekterede Kanalvej.**

foreslaaet en Tunnel af  $1\frac{3}{4}$  Miles Længde. Ogsaa Amerikanderen *Selfridge* har 1870 gjort Undersøgelser der med et uheldigt Udslag.

Vi ere altsaa nu komne helt ned til den sydligste Del af Mellemamerika uden at finde noget Sted, der ret egner sig til et Kanal anlæg; men just henede synes Forholdene at være heldige for Udførelsen. I sin navnkundige Skildring af Nyspanien, hvis første Udgave udkom 1808, omtaler *Humboldt*\*) flere af de ovennævnte Steder til en Kanalvej, og han nævner tillige to Steder, begge hørende til Floden *Atrato*, der løber ud i det caribiske Hav. En biscayisk Sømand er den første, der har gjort opmærksom paa, at man her maatte kunne danne en Kanal imellem *Atrato*floden imod Øst og *Cupicabugten* imod Vest; en saadan Kanal maatte ikke blive vanskelig at udføre, da Naturen ligefrem indbyder hertil, i det *Andesbjergene* paa dette Sted ere helt skilte fra *Bjærgene* i Mellemamerika. Den store Forfatter omtaler dernæst, at Floden *Atrato*s Kilder ligge tæt ved Kilderne til den lille Flod *San Juan*, som falder ud i det store Hav paa  $4\frac{1}{2}^{\circ}$  n. Br., og at „en meget virksom Munk, Præst i Landsbyen *Novita*“ har faaet sine Sognefolk til at grave en Kanal imellem de to Floder. Ved Hjælp af denne Kanal, der er sejlbart i Regntiden, ere *Kanoer*, ladede med *Kakao*, sejlede fra det ene Hav til det andet, og en *Mellemhavs-kanal* over *Panamátangen* har saaledes været til\* fra Aaret 1788, skjønt rigtignok ikke en Kanal af den Slags, som vi nu gjøre Krav paa.

Foruden disse to Steder er der imidlertid endnu et tredje, hvor man kan faa en Kanal, som tilmed er meget kortere end de to omtalte. Ved den sydligste Ende af *Panamátangen* danner *Atlantehavet* *Darienbugten* og det store Hav *San Miguelbugten*; i *Darienbugten* udmunder *Atrato-* og i *San Miguelbugten* *Tuyrafloden*. Allerede i Aaret 1680 hændte det, at 400 *Flibustiere*\*\*) under *Le-*

delse af *Indianere* sejlede denne Vej paa 18 *Kanoer*, snart igjennem *Floder* og snart igjennem *Moradser*, og de viste sig saaledes pludselig til stor *Forfærdelse* ved *Kysterne* af det store Hav. Paa et spansk Kaart fra 1789, der endnu findes i Haandskrift, staar der ved en *Biflod* til *Tuyra* skrevet disse Ord: „*Passo de un dia para el Atrato*“ (Vej paa én Dag til *Atrato*).

Disse Oplysninger, der første Gang ere offentliggjorte af *Anthoine de Gogorza*, ere naturligvis, hvis de ere sande, af overordentlig Vigtighed, og at de ere sande synes at fremgaa af Undersøgelser, der paa Stederne selv ere udførte under hans Ledelse af Ingeniøren *Lacharme*, ligesom ogsaa senere af flere andre. I Januar Maaned 1866 rejste *Gogorza* tilligemed *Lacharme* til *Bugten* *San Miguel* for derfra at følge *Floden* *Tuyra* og at gaa videre ad *Darienbugten* til (se *Tavle IV*, No. 2). *Gogorza*s *Meddelelser*\*) bære i enhver Henseende Præget af *Paa-lidelighed*, og de ere desuden, som man vil se af det efterfølgende, blevne styrkede ved andre Undersøgelser. Han fandt, at *Floden* *Tuyra*s *Munding* danner en meget dyb og god *Havn*, og at selve *Floden* er meget vandrig; *Flodbølgen*, der øst for *Panamátangen* ikke er synderlig høj, stiger vest for *Tangen* til 14—16 *Fod*, og den strækker sig langt op i *Tuyra*. Efter at have fulgt en Del af *Tuyra*s *Løb* med dens forskellige *Krumninger*, rejste *Gogorza* langs en lille, ret vandrig *Flod*, *Paya*, der falder i *Tuyra* og kommer fra *Nord*. Landet er alle *Vegne* lavt og frembyder ingen *Bjærg*e, kun *Høje* og *Sletter*. *Jordsmonnet* dannes saa godt som overalt af bløde *Jordarter*, og alene paa et enkelt Sted, omtrent midt paa *Tangen*, iagttog han *Sandsten* og *Skifer*. I *Landsbyen* *Paya*, der ligger et Stykke oppe ved *Floden* af samme Navn, fik *Gogorza* at vide, at han her var i *Nærheden* af *Vandskjellet* imellem de to *Verdenshave*; *Indianerne* fortalte ham nemlig, at der kun er et kort Stykke fra deres *Landsby* og til *Floden* *Cacarica*, som løber ud i *Atrato*floden og altsaa fører til *Atlantehavet*, og at de gaa paa *Fiskeri* i *Cacarica* og vende tilbage samme Dag. *Vandskjellet* fandtes ogsaa ganske rigtig, og *Højden* der udgjør kun 170 *Fod* over *Havet* eller en halv Gang højere end *Rundetaarn*; *Afstanden* imellem de to *Floder*, dér hver fører til sit *Hav*, er kun meget ringe. Hele *Egnen* der omkring er *Lavland*, og der er her ikke en *Snævring* (et *Pas*), men en hel stor *Afbrydelse* imellem *Bjærgene* i *Syd-* og i *Mellemamerika*. Selve *Cacarica*

\*) *Essai politique sur le royaume de la nouvelle Espagne*. T. I.

\*\*) *Flibustierne* (af det engelske *Fly-boat*, fransk *Flibot*, et hurtigt sejlede Skib) vare, som man véd, omtrent ligesom *Jomsborgerne*, et Samfund af *Sørøvere*, særlig *Franskmænd*, der i en stor Del af det 17de og ind i det 18de *Hundredaar*, hærjede omkring i *Vestindien* og *Mellemamerika*. Først boede de paa *Øen* *St. Christoph* og senere satte de sig fast paa *Haiti*, hvor de, foruden at drive *Sørøveri*, syselsatte sig med at fange og dræbe det forvildede *Hornkvæg*, som den Gang fandtes paa *Øen*. Derfor kaldtes de ogsaa *Bucaniere* efter et caribisk Ord „*bucan*“, d. v. s. en *Rist* til at tørre og røge *Kjød* paa. Mange *Æventyrere* af alle Slags sloge sig til dem, og de fik en *Tid* *Understøttelse* imod *Spanien* af *England* og *Frankrig*. De indtog og plyndrede *Byer* som f. Ex. *Vera Cruz*, *Panamá* og *Campeche*, og deres sidste store *Daad* var deres

anden *Indtagelse* af *Cartagena*, som skete 1690 med ikke mindre end 1600 *Mand*. Efter den *Tid* gik det tilbage for dem.

\*) *Percement de l'isthme de Darien*. Paris (1868).

flyder igjennem et vidtstrakt og fladt Sumpland ud i Atrato. Man kan ikke af Gogorzas korte Beretning se, hvorfor han ikke har fulgt Cacarcas Løb fra Vandskjellet til dens Udmunding i Atrato; men man maa herved huske paa, at det at foretage Undersøgelser i et skovrigt, moradset og højst usundt Tropeland tit er forbundet med store Vanskeligheder. Han har vel heller ikke regnet det for nødvendigt at gjøre en saadan Undersøgelse af Cacarcas Løb; thi ellers maatte han jo have gjort alt derfor. Atrato udmunder i et Delta, og er man kommen op igjennem dette, viser den sig som en prægtig Flod, en halv Fjerdingvej bred og 100 Fod dyb. Amerikaneren *Heine*, der 1871 rejste omkring i det inderste af Darienbugten for at undersøge Forholdene, har i et Foredrag\*), hvoraf vi have laant flere Oplysninger, erklæret, at Floden Atrato ikke lægger Hindringer i Vejen for en Kanalvej. Han søgte øster fra at komme op til Landsbyen Paya, men naaede ikke sit Maal, da han ikke kunde faa fat paa et tilstrækkeligt Tal af Indianere til at føre sig af Sted. Han er for Resten, efter hvad han har set, overtydet om, at Gogorzas Undersøgelser ere rigtige. At Forholdet virkelig er saaledes, synes end mere at fremgaa af en Samling officielle Dokumenter, der ere offentliggjorte i Paris\*\*), og hvoraf man ser, at bl. a. Styrelsen for de nordamerikanske Fristater 1871 har ladet *Selfridge* foretage Undersøgelser igjennem hele den omtalte Strækning. En Engelskmand *Oates* har ligeledes været der og udtalt sig til Gunst for Foretagendet, ligesom ogsaa en Mand, der hedder *Carranza* og har opholdt sig i 12 Aar i Landsbyen Paya, har samme Mening. Af disse sidste Meddelelser fremgaar det, at Cacarcas er meget vandrig og saa dyb, at der i denne Henseende ikke er nogen Vanskelighed for Sejlads.

Spørgsmaalet om en fri og aaben Vandvej fra Hav til Hav igjennem Panamátangen synes altsaa at være løst. Den Længde, som Kanalen i Følge Gogorza skal have, udgjør kun 13 Mile, ikke en Gang saa langt som fra Kjøbenhavn til Korsør. Jordarbejderne ere forholdsvis lette at udføre, da Landet saa godt som overalt sammensættes af Alluvialdannelser, og der vil i det hele ikke være andet at gjøre end at give de naturlige Vandveje et lidt andet Løb; Sluser ere ikke nødvendige. Vand til at fylde Kanalen med er til Stede i tilstrækkelig Mængde, og endelig er der gode og dybe Havne ved hvert af dens Endepunkter. En særegen Vanskelighed er naturligvis

\*) *Compte-rendu du congrès des sciences géographiques etc., tenu à Anvers (1871).*

\*\*) *Société civile internationale concessionnaire du canal interocéanique du Darien. Paris (1876).*

det farlige og dødbringende Vejrlag. — Et yderligere Vidnesbyrd for, at Gogorzas Undersøgelser ere paalidelige, kan man finde deri, at der i Paris er dannet et Selskab med den ungarske General *Türr* i Spidsen og med Bifald af Grev *Lesseps* og som har sammenskudt 300,000 Frank til Udsendelsen af den tidligere omtalte Expedition. Expeditionen anføres af *Wyse* og tæller iblandt sine Medlemmer flere dygtige Mænd, hvoriblandt foruden Gogorza ogsaa Ingeniøren *Lacharme*. Dersom Expeditionen kommer til et heldigt Udslag, skulle Kanalarbejderne uden Tøven sættes i Gang og man venter at faa det hele fuldført i Løbet af tre Aar. Udgifterne anslaaes foreløbig til 300 Mill. Frank, en forholdsvis ringe Sum, som, hvis Foretagendet lykkes, vil komme tilbage med Renter og Rentes-Renter. Sues-Kanalen kostede 471 Mill. Frank.

Man har naturligvis ikke nødig at dvæle længe ved, hvor vigtig en saadan Mellemlandsvej vil være for *Verdenshandelen*. Den Mængde Skibe, der aarlig gaar omkring Kap Hoorn til Amerikas Vestkyst eller omvendt, vil slippe langt nemmere end nu. I Følge venskabelig Meddelelse fra Premierløjtnant *J. S. Hollenberg* kunne Afstandene regnes omtrent at udgjøre fra:

<i>Liverpool</i> over <i>Sues</i> til <i>Singapore</i> . . . . .	8,000	Kvartmil
<i>Liverpool</i> omkr. det gode <i>Haab</i> til <i>Singapore</i>	12,000	—
<i>Liverpool</i> over <i>Panamá</i> til <i>Singapore</i> . . . . .	16,000	—
<i>Ny York</i> over <i>Panamá</i> til <i>San Francisco</i> . . . . .	5,500	—
<i>Ny York</i> omkr. <i>Kap Hoorn</i> til <i>San Francisco</i>	14,000	—
<i>Ny York</i> over <i>Sues</i> til <i>Singapore</i> . . . . .	10,000	—
<i>Ny York</i> over <i>Panamá</i> til <i>Singapore</i> . . . . .	13,000	—

De her udregnede Afstande have selvfølgelig ikke en absolut, men kun en relativ Værdi, og de ville, naar Skibene f. Ex. rette sig efter Storcirkelbuen og ikke efter Kompaslinjen og naar man tager Hensyn til Vind- og Strømforhold, ikke passe med de Linjer, som Skibene i Virkeligheden følge; men de vise dog tydelig den store Vinding, Kanalen vil medføre. Det er naturligvis særlig Adgangen til Vestkysten af Amerika, som bliver lettere tilgængelig for Sejladsen baade fra Østkysten af Amerika og fra Evropa, og dette Udslag maa jo regnes for at være meget stort. Det er imidlertid ingen Tvivl underkastet, at ogsaa Vejen til selve Indien vil blive nemmere fra Østkysten af Amerika. Vejen fra *Ny York* over *Panamá* til *Singapore* er visselig 3000 Kvartmil længere end fra *Ny York* over *Sues* til *Singapore*; men den længere Vej vil dog her være fordelagtigere end den kortere, thi den fører igjennem Egne, hvor der stadig hersker den milde Nordøstpassat. Paa denne Maade har man ogsaa Ret til at sige, at Kanalen over *Panamá* vil „forkorte Vejen til Krydderilandene“, selv om det kun er for Amerikanerne.

Og hertil kommer, at det ikke nu vil gaa som i tidligere Tider, da, som den franske Hydrograf *Fleurieu*\*) træffende siger, Spanien „ved en taagefuld Politik forbød de andre Folk en Vej tværs igjennem de Besiddelser, som det i lang Tid har undraget hele Verden fra at faa Kundskab om“, og da „Nærværelsen af en fremmed regnedes som en Fare for Fædrelandet.“ Nu er Vejen fri for alle Folkefærd.

Som yderligere Oplysning kan nævnes, at der i Følge *Scherzer*²) paa Jærnvejen over Panamá i 1866 blev ført fra det ene Hav til det andet: 31,700 Rejsende, ædle Metaller til en Værdi af 63 Mill. Dollars, Fragt i Vægt 67 Mill. Pd. og Fragt i Rum 2½ Mill. Kubikfod, -- og fremdeles, at Banen i det nævnte Aar gav en Indtægt af 1,200,000 Dollars. Tallet paa de store Dampere, der løbe ud fra Colon eller fra Panamá, steg 1867 til 23 om Maaned. — Som et Sammenligningsled, der viser, hvilken Betydning en Kanalvej igjennem Panamátangen kan have, meddeles i Følge *de officielle Indberetninger* fra Sues-Kanalselskabet, der fremkom ved den engelske Regerings Overtagelse af Selskabets Aktier, følgende Oplysninger om den Trafik, der har fundet Sted igjennem Kanalen for Aarene 1870—75 (Aaret 1869 er ikke medtaget, da Kanalen først aabnedes d. 19de Novbr. s. A.):

Aar.	Skibenes Tal.	Drægtigheden i Tons.	Selskabets Indtægt.
1870	489	650,000	5 Mill. Frank.
1871	763	1,150,000	9 — —
1872	1082	1,750,000	16 — —
1873	1173	2,100,000	23 — —
1874	1264	2,400,000	25 — —
1875	1494	2,950,000	29 — —

Tallet paa Skibene har altsaa været i en stadig Stigen; og 1875 udgjorde det 124 om Maaned. Af alle Skibene, der gik igjennem Kanalen, sejlede det langt overvejende Tal under engelsk Flag, nemlig over 4300. Under fransk Flag sejlede 500, under østrigsk-ungarsk 350, under italiensk 300, under ægyptisk 120, under norsk 30, under dansk 26, under svensk 22 og under nordamerikansk kun 10 Skibe.

\*) Voyage de Marchand. T. II. (Edition in 8vo.). Paris (1798).

\*\*\*) Geographisches Jahrbuch. II.

Set fra et *videnskabeligt* Synspunkt, vil en nøjagtig Undersøgelse af den Strækning, hvorover Kanalen igjennem Panamátangen skal gaa, have megen Interesse. Det kan jo nemlig tænkes, at den her omtalte Lavning er bleven hævet op over Havet i en forholdsvis sildig Tid, og at den før var et Stræde. Naar den store ækvatoriale Strømning i Atlanterhavet, der gaar fra Afrika til Amerika, er kommen ind i det caribiske Hav, danner Panamátangen ligesom en Bom for den og tvinger den op i den mejikanske Golf; herfra løber den under Navnet Golfstrømmen ud igjennem Floridastrædet, hvor den efter *Mauvy*\*) kun har en Bredde af 8 Mile, for at sprede sig over Havet. Panamátangen er altsaa Skyld i, at Golfstrømmen er til. Det kan nu tænkes, at den Lavning, hvori Kanalen skal gaa, er bleven hævet op over Havet i en forholdsvis sen Tid, og at den omtalte Lavning tidligere var et Stræde af Bredde som Floridastrædet, og igjennem hvilket den caribiske Strøm havde sit Løb ud i det store Hav. De faa Opgivelser om Jordbundsforholdene, der findes i Gogorzas Meddelelser, tyde paa, at Lavningen kan være dannet i en forholdsvis ny Tid, og der vil saaledes ikke være noget i Vejen for, at Golfstrømmen kan være en Fremtoning af temmelig nyt Datum. I Løbet af kort Tid vil man forhaabentlig have gjort en nøjagtig Undersøgelse over Jordlagene i den her nævnte Egn, og man vil derved have faaet et nyt Moment af største Vigtighed for Havets fysiske Geografi. At en Kanal paa 150 Fods Bredde skulde kunne fremkalde en Ændring i Havstrømmens Løb, har man naturligvis ikke nødig at være bange for; thi Strømmen er milebred og kan ikke indsnævres til saadan en smal Rende, som Mennesket evner at grave. Over for de store fysiske Fremtoninger i Luft og i Hav ere Menneskewærker for intet at regne\*\*).

\*) Physical geography of the sea.

\*\*\*) I Følge de seneste Meddelelser tegner alt til at skulle lykkes. Wyse har overskredet Vandskjeldet og har naaet Atlanterhavet. „De Iagttagelser, man har gjort paa Stederne, have fordoblet Haabet om et heldigt Udfald af Expeditionen.“ (Times.)