Der Panamakanal

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **8 (1915)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

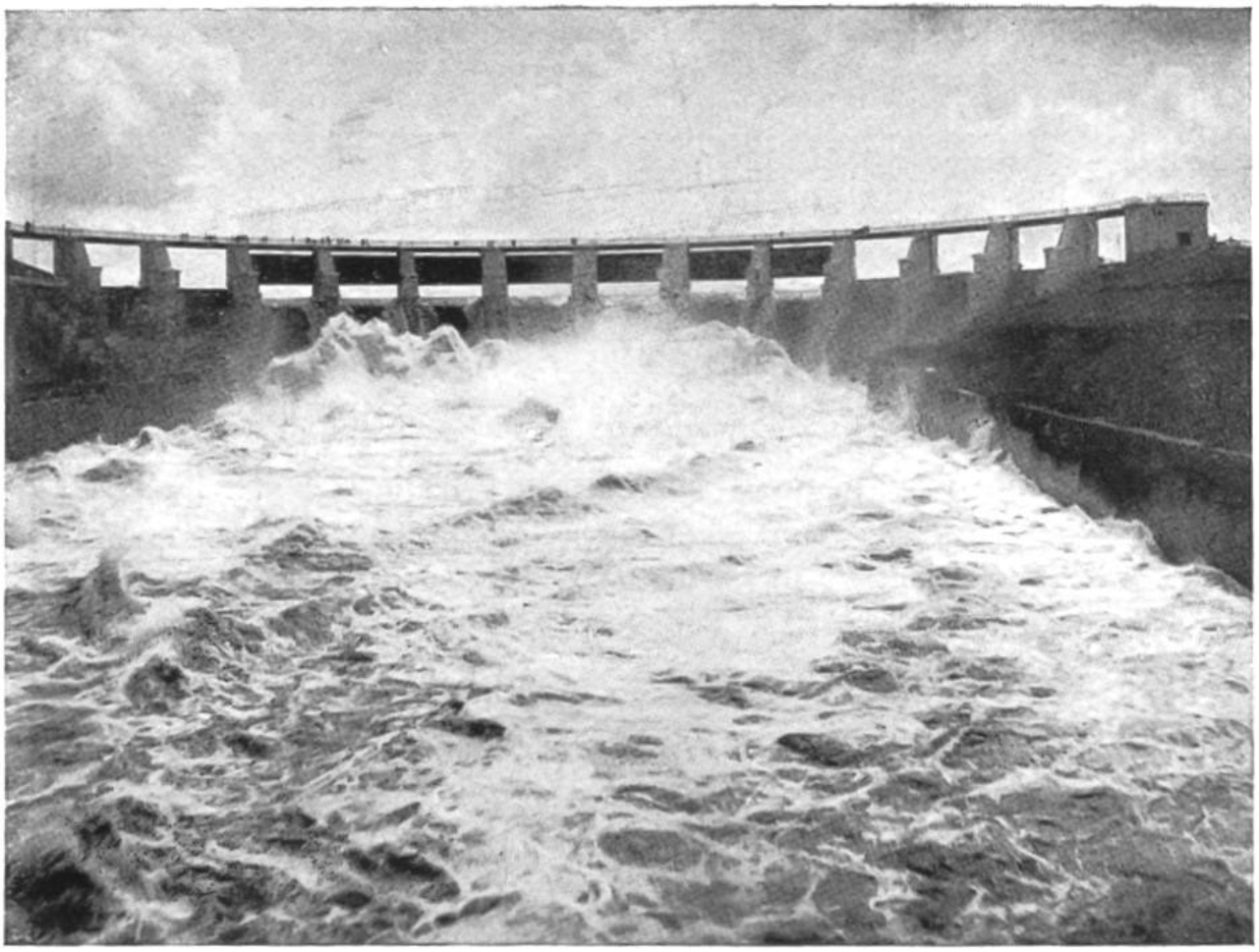
Der Panamakanal.

Im Mai 1914 fuhr zum **ersten Male** ein Schlepperzug durch den Panamakanal. Zum **ersten Male** gelangten Schiffe auf diesem kürzesten Wege vom Atlantischen in den Stillen Ocean. Wenn in nächster Zeit auch Meerschiffe durchfahren werden, so

Pflanzenwelt in der Umgebung des Panamakanals.
Blick auf den Gatunsee.

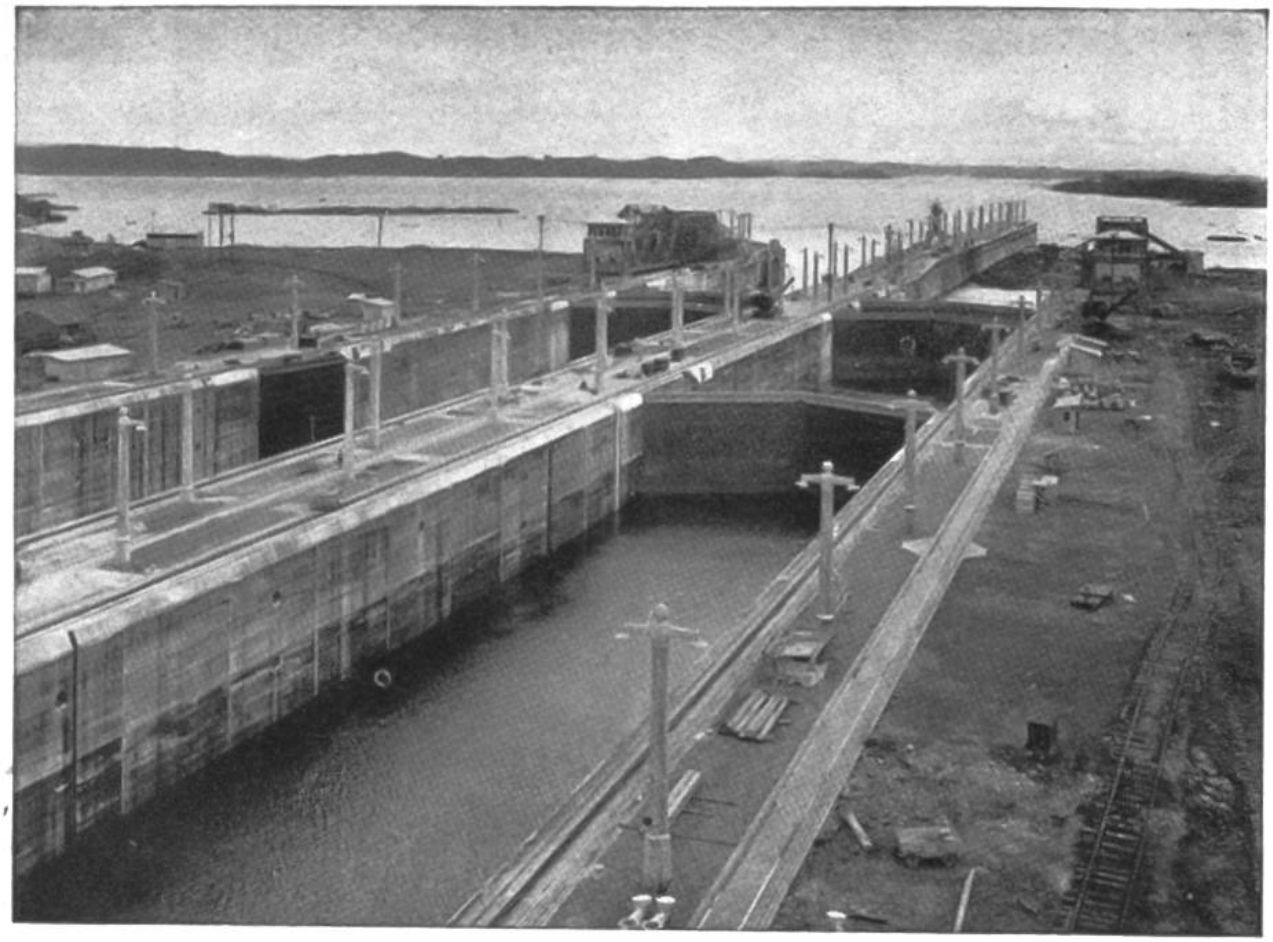
Der Culebradurchstich. Das Bild lässt erkennen, welch gewaltige Massen Erde hier beseitigt werden mussten, um dem Kanal Platz zu machen.

Der Culebra-Durchstich kurz vor der Vollendung. Baggermaschinen räumen nachgerutschte Erde weg.



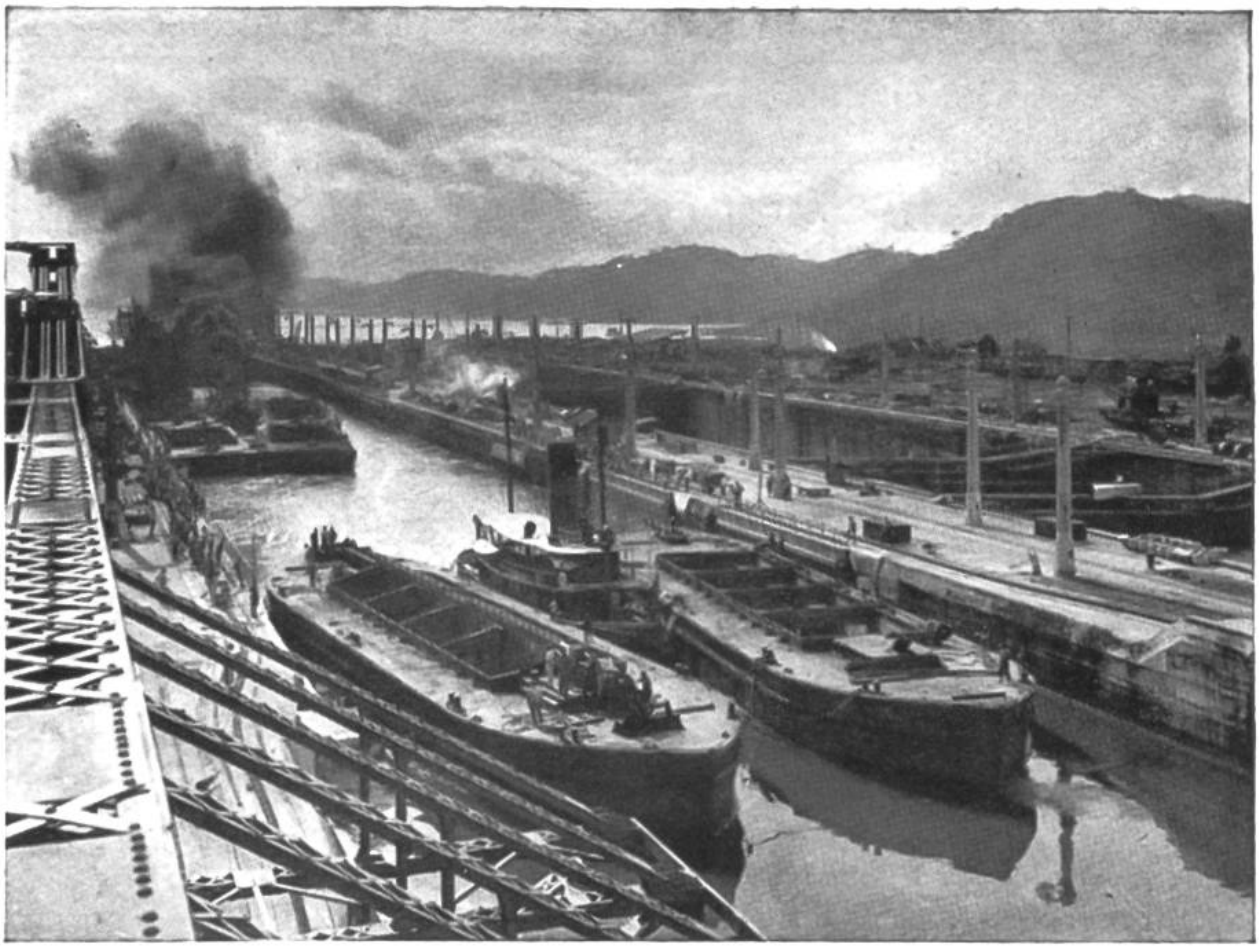
Das Wasser strömt durch die geöffneten Schleusen in die untere Schleusenkammer.

wird eines der grössten menschlichen Werke vollendet sein. — Der Panamakanal hat, im Gegensatz zum Suezkanal, seinen Erbauern ungeheure Schwierigkeiten zu überwinden geboten. Für das ganze riesige Arbeiterheer mussten vorerst die Nahrungsmittel und die Werkzeuge über 1500 Kilometer weit hergeschafft werden. Die Arbeiter litten unter der Mückenplage und starben infolgedessen sehr rasch am Fieber. Oberst Goethals, der Erbauer, dessen Namen man sich merken muss als den Namen eines der grössten Männer, hat zunächst auf alle Tümpel, Teiche und Seen in der Umgebung Petroleum ausgiessen lassen, um die Mücken, die die Arbeiter malariakrank machten, samt ihrer Brut zu vernichten. Die Gesundheit wurde so wirklich besser. — Schiffe, die in den Panamakanal einfahren, kommen zunächst an langen, gewaltigen Dämmen vorüber, die weit ins Meer hinausgebaut sind. Von der Stadt Colon auf der atlantischen Seite gelangen sie dann in den künstlichen Gatunsee. Der See wurde aufgestaut, indem man ein Tal durch eine äusserst starke Mauer abschloss und dann in das Tal hinein den Rio Chagres



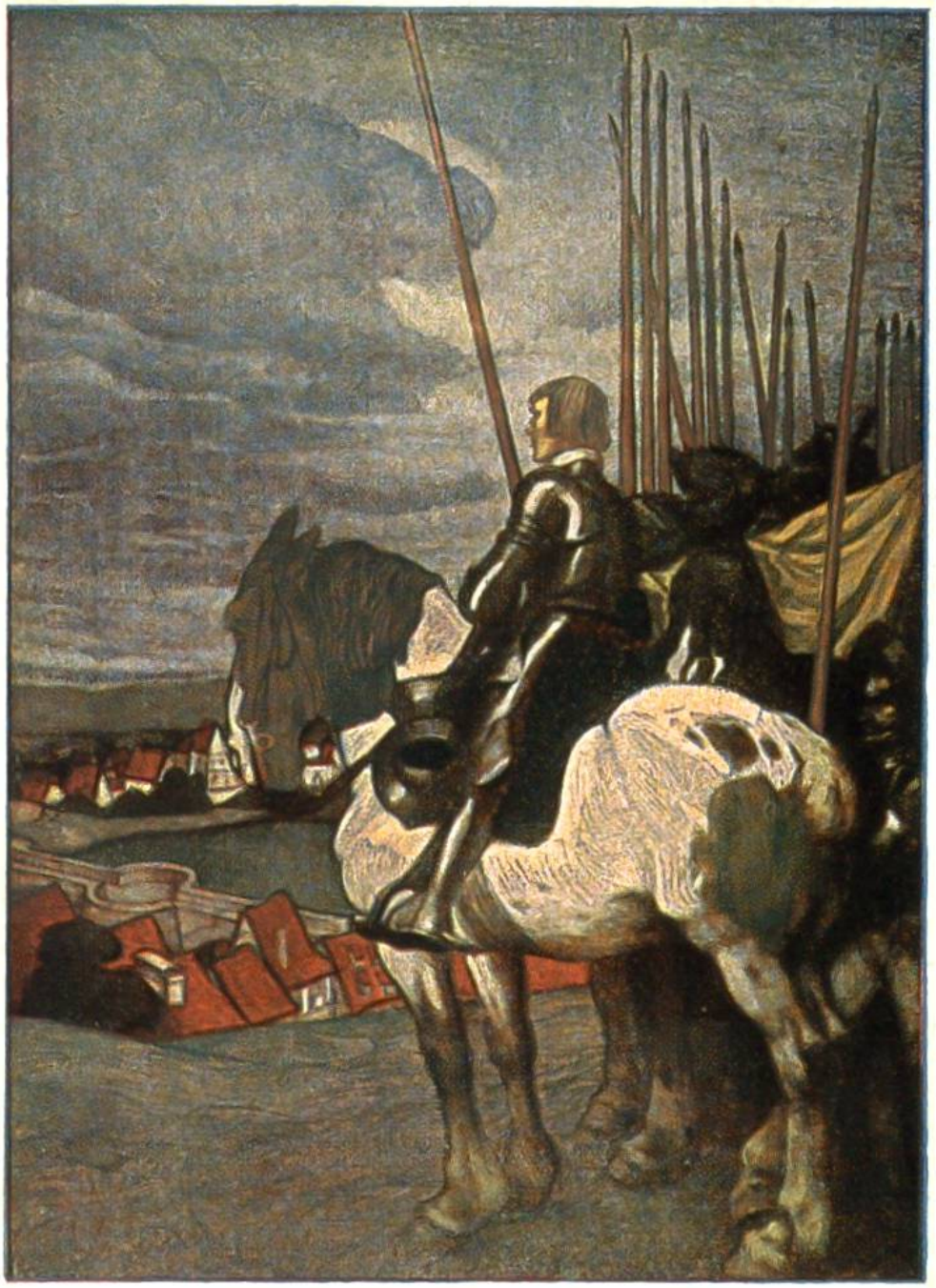
Doppelschleusen mit dem Gatunsee.

leitete. Man hat sich nicht einmal die Mühe genommen, die Bäume in diesem Tal zu fällen; man lässt sie einfach ertrinken, und so kommt es, dass heute noch aus dem Wassergrabe die grünen Wipfel der Palmen herrausschauen. Der See selbst liegt 26 Meter über dem Meeresspiegel; um auf diese Höhe zu gelangen, müssen die Schiffe mit Schleusen gehoben werden. Das Schiff fährt in die erste Schleuse ein; hinter ihm werden die Schleusentore geschlossen und vor ihm werden sie geöffnet. Das Wasser aus der vordern Schleusenkammer strömt nun in die erste, so lange bis das Wasser in beiden Kammern gleich hoch steht. Dann fährt das Schiff in die zweite Schleusenkammer hinüber, wieder werden die Tore hinter ihm geschlossen und die vordern geöffnet; der gleiche Vorgang wie vorhin wiederholt sich und so gelangt das Schiff durch dreimaliges Heben in den Gatunsee. Etwa 65 Kilometer weit kann nun das Schiff auf der mit schwimmenden Bojen vorgezeichneten Strasse mit Volldampf fahren, denn der Kanal ist hier 150—300 Meter breit, dann verengert sich der Kanal bis unter 100 Meter im Culebra-Durchstich. Hier müssen die Schiffe ganz langsam fahren. Dieser Durchstich führt durch eine Hügelkette und hat un-



Schleusen vor dem Culebradurchstich mit Arbeitsbooten und kleinen Schleppdampfern.

glaublich viel Arbeit und Mühe gekostet. Man hat die Hügel durchstochen, zum guten Teil durch Kräne weggeräumt, beseitigt, um dem Kanal Platz zu machen. Eisenbahnzüge haben die Erde weiter geschafft. Würde man die Eisenbahnwagen, welche die ausgehobene Erde an einem Tage fortschleppten, hintereinander stellen, so gäbe das eine Wagenreihe von 18 Kilometern, also fast vier Wegstunden Länge. Von der Culebraenge gelangen die Schiffe wieder in einen künstlichen See und von hier mit Schleusentreppen in den Stillen Ozean hinaus. Der ganze Kanal ist 80 Kilometer lang, die Schiffe durchfahren ihn in etwa 12 Stunden, wovon sie 3 für die Hebe- und Senkarbeit in den Schleusen brauchen. Amerika verspricht sich von diesem Kanal sehr viel. Der Seeweg von New York nach Südamerika und Ostasien wird viel kürzer. Wenn der Kanal auch vorerst seiner gewaltigen Kosten wegen noch kein Geschäft zu werden verspricht, so hoffen die Amerikaner dagegen, ihre Schlachtflotte durch den Kanal rasch aus dem Atlantischen in den Stillen Ozean hinübergelangen zu lassen, wenn es einmal zum Krieg mit ostasiatischen Mächten kommen sollte.



Eiserne Wehr

„Eine Trommel hör ich schlagen,
Wohl schlagen durch das Land!
Herab, du alt Gewaffen,
Herab von deiner Wand!“

„Lass schlagen, Kind, lass schlagen
Und bleib bei mir zu Haus!
Mancher Jungknab zog zu Kriege
Und kam nicht mehr heraus!“

„Die Trommel und ihr Schlagen
Hör ich bei Tag und Nacht,
Hat mich um alle Freude,
Um alle Ruh gebracht.“

„Dein Vater starb im Kampfe,
Und du, mein einz'ger Sohn,
Wirst auch im Streit verderben,
Das weiss ich Ärmste schon.“

„Mein Leben und mein Sterben
Ist all auf Gott gestellt,
Mir wird kein schöner Ende
Denn vor dem Feind im Feld!“

Adolf Frey.

Bild auf der Vorderseite „Eiserne Wehr“ von Angelo Jank
Verkleinerung der Künstler-Steinzeichnung (75 : 55 cm)
Verlag R. Voigtländer, Leipzig.

KÄMPFENDER SCHWEIZER BEI MARIGNANO (1515)
Wandbild im Schweiz. Landesmuseum in Zürich
von Ferd. Hodler, Genf

MARIGNANO (1515) — STERBENDER FÄHNRICH
Wandbild im Schweiz. Landesmuseum in Zürich
von Ferd. Hodler, Genf