Zwischen den Ozeanen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1926)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-988387

Nutzungsbedingungen

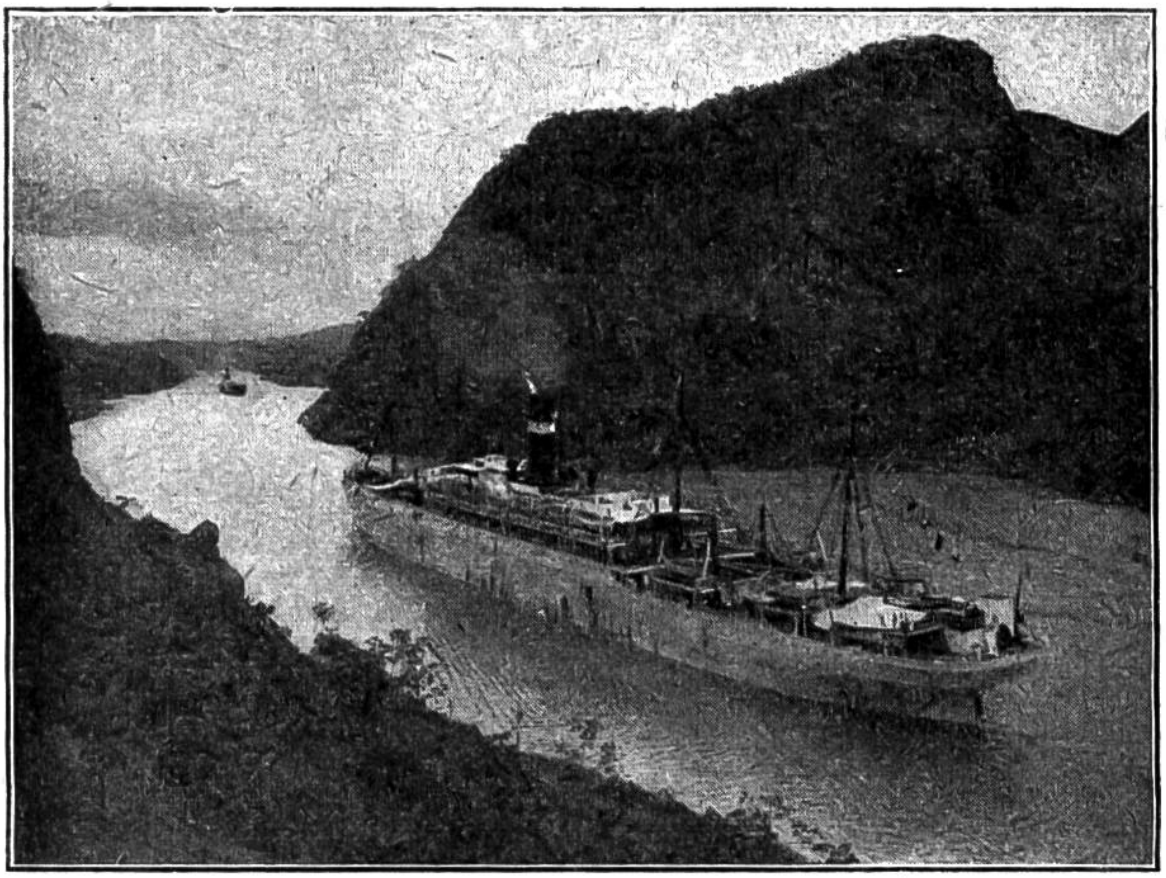
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

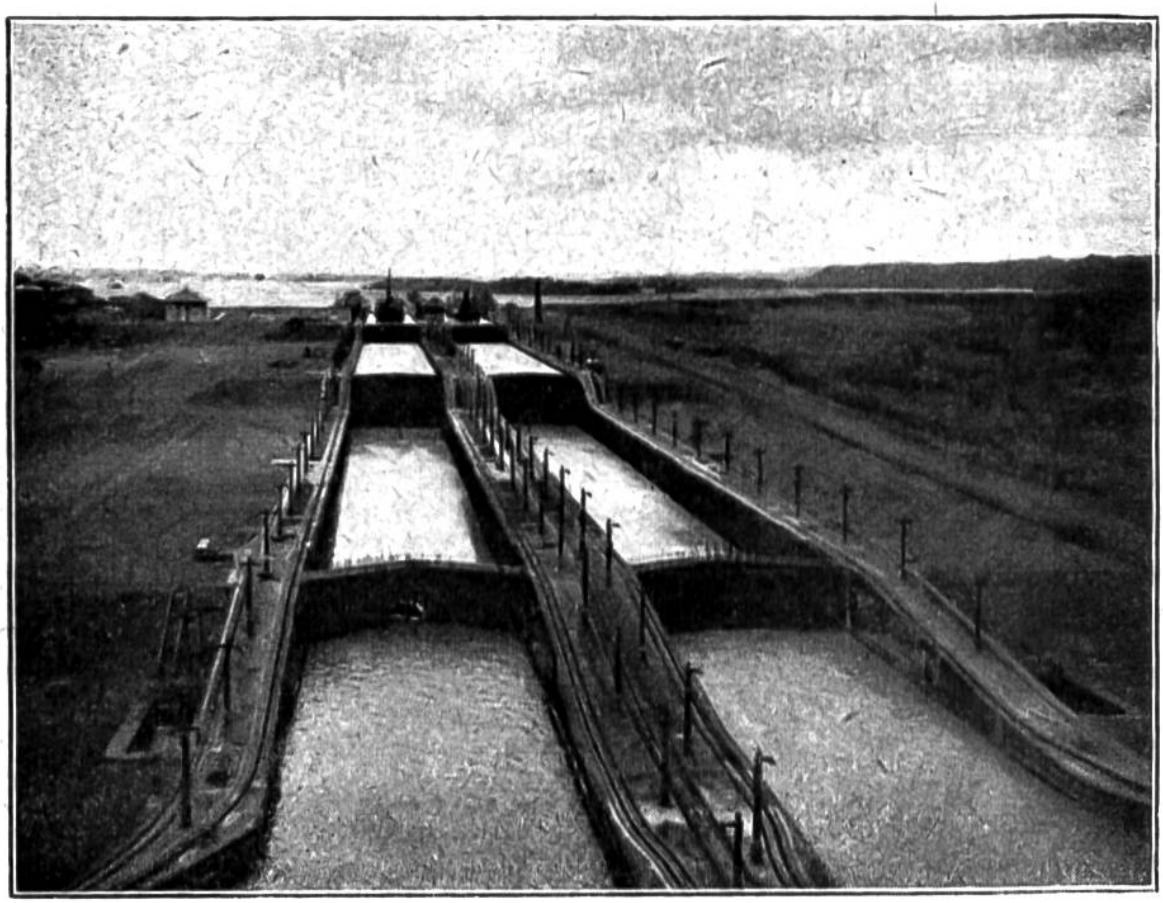


Passagierdampfer im Panama-Kanal. Eine Wegkürzung von mehreren tausend Kilometern. 5000 Schiffe durchfahren jährlich den Kanal.

Zwischen den Ozeanen.

Ein tollkühner Plan.

Kurz nach der Entdeckung Amerikas (1492) versuchten Seefahrer, durch die Wasserläufe und Sümpfe der Landenge von Mittelamerika vorzudringen. Sie wollten einen Wasserweg zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean ausfindig machen. Aber sie erkannten bald, daß ein solcher Weg nicht vorhanden war. Um von Küste zu Küste zu gelangen, mußte ganz Südamerika umschifft werden. Da tauchte der Gedanke auf, diesen hinderlichen Landstreifen zu durchstechen. Schon 1550 schrieb der portugiesische Seefahrer Antonio Galvao darüber. Doch mit den unvollkommenen Hilfsmitteln der Technik von damals war an die Ausführung so gewaltiger Werke nicht zu denken. König Philipp II. von Spanien verbot übrigens bei Todesstrafe, solch verwegene Pläne auszuhecken. Aber der Gedanke eines künstlichen Wasserweges zwischen den Ozeanen blieb lebendig. Alexan-

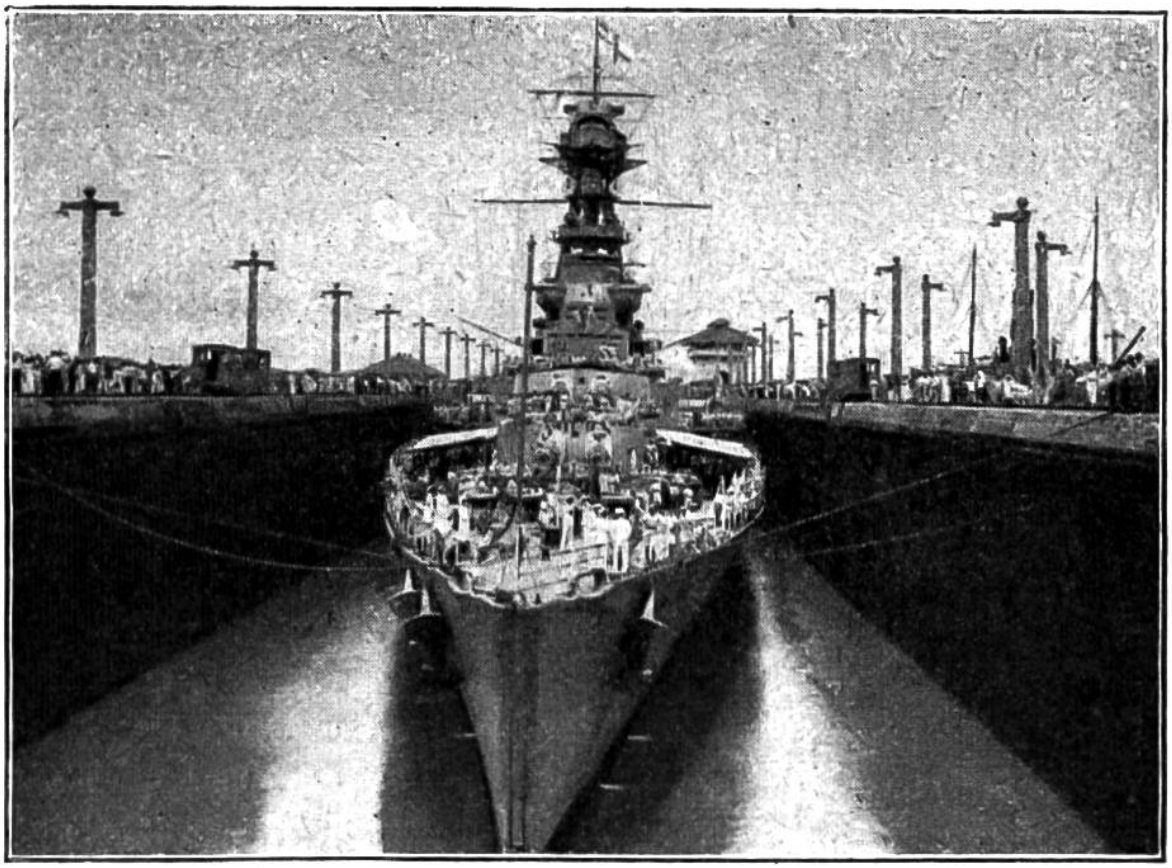


Eine Treppe für Schiffe. Schleusen, in denen die Schiffe stufenweise von der Meeresspiegelhöhe des Atlantischen Ozeans nach dem gestauten Gatunsee emporgehoben oder bei entgegengesetzter Fahrtrichtung gesenkt werden.

der von Humboldt (1769—1859), der große Naturforscher, war begeistert dafür. Auf seine Anregung ließ Bolivar, der Befreier Südamerikas (1783—1830), Untersuchungen anstellen. Doch die Hindernisse eines Kanalbaues erschienen unüberwindlich: Endlose Sümpfe, giftige Insekten, tödliche Fieber, Bergkämme aus brüchigem Gestein. Nach 1844 folgten neue Untersuchungen und Vorschläge. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika schenkten der Frage die größte Aufmerksamkeit, aber niemand fand sich, das scheinbar Unmögliche zu wagen.

Der Pionier von Panama.

In Versailles wurde 1805 Ferdinand von Lesseps geboren. Nach einer glänzenden Laufbahn als Diplomat trat er später in den Dienst des Vizekönigs von Ägypten, Mohammed Saïd Pascha. Mit ihm entwarf Lesseps den Plan eines Kanals durch die Landenge von Suez. Lesseps führte dieses Werk



Kriegsschiff in einer Stauschleuse. In den Stauschleusen werden die Schiffe je nach ihrer Fahrtrichtung durch zufließendes Wasser gehoben oder durch abfließendes gesenkt.

innert zehn Jahren (von 1859 bis 1869) erfolgreich durch. Bald nachher warf er sich mit kühnem Wagemut auf das Kanalprojekt von Panama. Doch dieses Vorhaben war bedeutend schwieriger als der Kanalbau von Suez. Schon die Beschaffung der notwendigen, gewaltigen Geldmittel stieß auf Hindernisse. Noch größer waren die technischen Schwierigkeiten: Tausende von Arbeitern und Ingenieuren fielen dem gelben Fieber zum Opfer. Erdrutsche verschütteten immer wieder die mühevoll gegrabenen Einschnitte. Schließlich fehlte das Geld, und das mangelhaft vorbereitete, schlecht verwaltete Unternehmen nahm ein unrühmliches Ende. Lesseps kam vor Gericht und wurde zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt. Später ist das Urteil wieder aufgehoben worden. Die Baugesellschaft machte Bankerott. Der Pionier von Panama ist in geistiger Umnachtung gestorben, als Opfer getäuschter Erwartungen. Am Hafen von Port-Saïd wurde ihm anno 1900 eine Bronzestatue errichtet.

Der Schleusenkanal von Panama.

Ferdinand von Lesseps hatte ursprünglich einen Kanal auf der Höhe des Meeresspiegels bauen wollen, mit tiefen Einschnitten und Tunneln durch die Bergkämme. Ein solcher Kanal erwies sich aber als undurchführbar. Deshalb ließ der neue Bauherr — die nordamerikanische Regierung — jenen Plan fallen. Man entschied sich für einen Schleusenkanal. Zuerst aber sorgten die Amerikaner für ein besseres Klima. 2000 Sanitätssoldaten zogen in den Kampf gegen die Moskitos, die Überträger des gelben Fiebers. Alle Sümpfe und Wasserläufe, die Herde der Fieber-Erreger, wurden mit Petrol übergossen. Schließlich siegte der Mensch im Kampfe gegen das Fieber. Dann wurde unter der Leitung von Oberst Goethals 1904 der Bau begonnen. Am 15. August 1914 konnte der Panama-Kanal dem Verkehr übergeben werden. Im ersten Jahre haben 350 Schiffe den Kanal durchfahren, 1923 schon über 5000. Die Gesamtlänge zwischen Panama und Colon beträgt 81 Kilometer. Die Kanalzone gehört den Vereinigten Staaten. Das Riesenwerk hat über 2 Milliarden Schweizerfranken gekostet. Um durch den Panama-Kanal fahren zu dürfen, müssen die Ozeandampfer beträchtliche Abgaben entrichten. Diese Taxen sind aber gering im Vergleich zu den gewaltigen Ersparnissen, welche durch die Abkürzung der Seereisen erzielt werden. Der Panama-Kanal ist eine neben dem Suez-Durchstich einzig dastehende Wegkürzung. So wird der Seeweg von Liverpool nach Valparaiso um 4500 Kilometer verkürzt, derjenige nach San Franzisko um beinahe 10.000 Kilometer. Der Panama-Kanal ist ein Wunder der Neuen Welt. Sein Ruhm bleibt aber für immer verknüpft mit Ferdinand von Lesseps, dem unglücklichen Pionier von Panama.

Die kleinste Lokomotive ist kürzlich von der Berliner Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft fertig gestellt worden. Es ist eine elektrische Lokomotive, die nicht viel größer ist als ein Tisch. — Ihre Länge beträgt 170 Zentimeter, ihre Breite 180 und ihre Höhe nur 60 Zentimeter. Sie ist als Rangiermaschine bestimmt und soll die Übelstände beseitigen, die sich aus der Verwendung schwerer, großer Lokomotiven beim kleineren Rangierverkehr ergeben. Trotz ihrer Kleinheit hat sie eine erhebliche Zugkraft, sie vermag 1000 Zentner zu schleppen.

Ein Vogel-Paradies auf der Avery-Insel (Louisiana). Zum Schutze nützlicher oder seltener Vögel vor ihren Feinden in Tier- u. Menschengestalt errichtet man allenthalben Schutzstätten.