Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 18

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: La vérité sur le canal de Panama. — Die italienische Industrieausstellung von 1881 in Mailand. Von Gust. Reinacher, Ingenieur in Mailand. — XXIX. Versammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereins zu Basel. — Neue Bedachungsprofile. — Revue: Le chemin de fer de grande-ceinture à Paris; Un tunnel passant sous les Pyrénées; Electrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen; das Schmelzen von Stahl durch Electricität; Tunnel sous-marin de la Manche. — Miscellanea: Die Einführung continuirlicher Bremsen auf den schweiz. Eisenbahnen; Arlbergbahn; Arlbergtunnel; Carl Arduini; Staatseisenbahnbau in Preussen; Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Concurrenzen: Gewerbeausstellung in Riga. — Stellenvermittlung.

La vérité sur le canal de Panama.

ω. Mr. de Lesseps, le perceur de l'isthme de Suez, avait voulu aussi exécuter le percement de l'isthme de Panama, et tout le monde allait de l'avant.

On avait prononcé le mot de grande œuvre, et pas un capitaliste ne crut devoir hésiter. On apporta son argent pour la plus grande gloire du pays et la Société fut mise en demeure de tenir tout ou partie de ses séduisantes promesses.

Mais hélas! Que de déceptions!

Le conseil d'administration de la compagnie du canal de Panama, pour préparer le deuxième versement qui doit être effectué dans les premiers jours de janvier 1882, éprouve le besoin de réchauffer l'enthousiasme des actionnaires que les nouvelles reçues de l'isthme ont à juste titre refroidi. Aussi le dernier bulletin du canal interocéanique s'efforce-t-il, dans un article spécial, d'atténuer l'importance des faits relatés par les journaux indépendants, tout à fait désintéressés dans la question.

Il nous est impossible, à nous qui savons et qui avons vu, de laisser passer de pareilles duperies sous les yeux du public sans protester avec indignation.

Connaissant l'isthme de Panama, ce qui s'y est passé et ce qui s'y passe encore, nous nous faisons un devoir de venir rétablir les faits dans leur rigoureuse exactitude.

Ce qui paraît actuellement, d'après le bulletin officiel du canal, causer l'embarras de la compagnie, c'est le moyen de combattre les influences désastreuses du climat sur le personnel.

La première préoccupation de l'administration, qui, connaissant le pays auquel elle avait affaire, aurait dû être, ce nous semble, de chercher à assurer au personnel les soins nécessaires, sinon à les préserver, du moins à les guérir des nombreuses maladies auxquelles on l'*exposait sciemment*.

La partie de l'Amérique centrale située entre les deux villes de Colon (Aspinwall) et de Panama et que doit traverser le canal projeté par MM. Wyse et Reclus sur une ancienne carte américaine dressée par l'ingénieur Totten, est, en effet, complètement inculte et recouverte en grande partie de marais, dont le voisinage est déjà un danger permanent pour les populations indigènes.

L'année y est divisée en deux saisons seulement, l'été, qui va du 1er décembre au 30 avril, et l'hiver, du 1er mai au 30 novembre.

Pendant l'été, qui est la saison la moins malsaine, le travail peut encore s'effectuer en partie, et la mortalité n'est que de 20 à 25 %.

Pendant l'hiver, qui est la saison des pluies, le travail est au contraire très difficile, pour ne pas dire impossible. A cette époque, les terres sont complètement détrempées, inondées, et la mortalité s'élève immédiatement à 30 ou 35 %.

En 1880, une commission fut envoyée dans l'isthme pour y établir le tracé proposé par MM. Wyse et Reclus, tracé que les entrepreneurs Couvreux et Hersent devaient faire exécuter pour la somme de 512 millions de francs, à en croire, du moins, les journaux.

Au retour de cette commission, on procéda à une émission qui ne réussit pas, car la presse, sans insister autrement sur le point de vue technique, fut presque unanime à repousser le projet, se basant en cela sur les conditions climatériques essentiellement mauvaises du pays.

Les instigateurs du projet préconisé par M. de Lesseps, ne se tenant pas cependant pour battus, recommencèrent une nouvelle campagne qui eut le pouvoir d'amener un changement subit dans les appréciations de la presse, qui, cette fois, évitant avec soin de parler des conditions de salubrité, présenta le fameux projet sous un nouvel aspect et le fit accueillir favorablement par le public.

La deuxième tentative des promoteurs de l'affaire venait donc de réussir, le public avait donné son argent, il fallait lui faire croire que l'on allait se mettre immédiatement à l'œuvre.

Se mettre à l'œuvre! c'est bientôt dit; mais pas facile.

Pour sauver les apparences, les entrepreneurs Couvreux et Hersent, chargé de conduire les études en régie, organisèrent aussitôt une première expédition de personnel qui partit de Saint-Nazaire le 6 janvier 1881 à bord du vapeur le *Lafayette*.

Quelques jours après l'arrivée de cette expédition à Panama, on annonçait à l'Europe que les travaux étaient commencés, ainsi que le prouve une dépêche restée célèbre, avec laquelle on mena grand tapage et qui s'exprimait en ces termes: „Tout va bien. Travail commencé. Etudes d'exécution poussées rapidement, bons résultats, santé parfaite."

L'agence supérieure, qui s'installait le plus confortablement possible à Panama, voulant avoir l'air de justifier sa dépêche, envoyait à cet effet les ingénieurs dans l'intérieur des terres; seulement, peu soucieuse à leur égard, elle oubliait de leur donner un abri pour la nuit et souvent même un instrument pour les opérations, de telle sorte qu'elle mettait son personnel dans l'impossibilité de produire aucun travail utile.

La compagnie connaissait pourtant cet état de choses et savait bien les services qu'elle pouvait attendre d'un personnel envoyé dans de pareilles conditions dans un pays qui n'offre aucune ressource à ceux qui viennent l'habiter.

Désirant cependant accentuer le bon effet qu'avait produit sur les esprits le fameux télégramme on multiplia, sans plus se préoccuper d'organiser une installation suffisante, les envois d'agents qui, arrivés là bas, devaient inévitablement se trouver dans les mêmes conditions que ceux qui les avaient précédés.

Ces expéditions de personnel, se succédant à si peu d'intervalle, maintenaient, avec le secours de nombreux coups de grosse caisse, le public dans l'erreur, en lui laissant croire que le travail était en pleine activité.

Cet état de choses a, comme on le pense, contribué pour beaucoup au peu d'avancement des études que nécessite un pareil projet; mais, à la place des renseignements définitifs que le public serait aujourd'hui en droit d'avoir sur une affaire dans laquelle il a jeté des sommes d'argent considérables, on n'a pu lui donner que ce que l'on pourrait appeler de l'eau bénite de cour.

Quant aux travaux, quoi qu'on en dise, il ne peuvent être commencés, car il faut, auparavant, que les études définitives aient indiqué l'emplacement sur lequel les susdits travaux doivent être exécutés. Le tracé présenté par MM. Wyse et Reclus, basé sur les renseignements pris sur une ancienne carte, est reconnu, au point de vue technique, comme un absurdum.

Nous n'appellerons pas en effet travaux quelques sondages portant des noms plus ou moins illustres, pratiqués dans *l'axe probable* du canal, autour desquels on a sablé le 28 juin dernier, en compagnie de l'évêque et des négociants panaméniens, quelques bouteilles de Champagne, probablement à la santé des actionnaires. — C'était une fête, qu'ont payé cher MM. Bionne et l'ingénieur Barbier.

La compagnie, dans le but d'enlever au public toute l'inquiétude, promet de donner des statistiques, qu'elle se persuade d'avance être des plus rassurantes. Elle va même au delà, puisqu'elle ne craint pas de publier des articles dans lesquels elle ose déclarer que les moyens de se préserver des effets funestes du climat sont des plus simples, des plus élémentaires et qu'elle est toute prête à les indiquer.

On ne cite en effet que la mort de MM. Bionne et Etienne. Pourquoi a-t-on négligé d'y ajouter les décès de MM. Geladon, de Montfaucon, Dziembowski, Ostinelli, Bertrand, Drussel, Tellier, Barbier, Dumouriez, Darelle, Toussaint, Persona etc., *la plupart chefs de service?* On donne pour cause à la gravité qu'acquiert le mal, la négligence que mettent les agents à appeler le médecin. Nous sommes à même de citer une circonstance dans laquelle le médecin réclamé deux fois n'est enfin venu qu'accompagné de l'express envoyé pour le quérir; inutile d'ajouter que, comme les carabiniers d'Offenbach, cet aimable disciple d'Esculape est arrivé trop tard.