Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 57 (1953-1954)
Heft: 23

Artikel: Roman einer Passage : zur Erinnerung an den Bau des Panamakanals
Autor: Seidmann, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-672087

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

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

Vor vierzig Jahren

Roman einer Passage

Zur Erinnerung an den Bau des Panamakanals

Im Sommer 1914 erschien in der «Neuen Zürcher Zeitung» folgende ganz kleine Notiz: «Als erstes Fahrzeug passierte am Montag das Paketboot ‚L'Alliance' in einer Stunde dreissig Minuten ohne Unfall den Panamakanal.» Hinter dieser kurzen prosaischen Meldung, die den Abschluss einer wahren Riesenleistung, nämlich des Baues des 64 km langen Kanals verkündet, verbirgt sich eine jahrhundertelang währende eigenartige Geschichte, eine kaum absehbare Kette von Ereignissen, Entdeckungen, Katastrophen, Gewalttaten, Erfolgen und Unruhen aller Art — eine Bewegung, die wie ein ungebändigter Wildbach durch das Massiv der neuzeitlichen Geschichte stürzt und erst durch die Vollendung des Kanalbaus 1914 zum Stillstand oder zur Beruhigung gekommen ist. Diese Geschichte begann eigentlich mit dem Vormarsch der türkischen Osmanen im Mittelalter. Ihre Eroberungen vertrieben die westlichen Mächte militärisch, politisch und wirtschaftlich aus dem östlichen Mittelmeer und verriegelten die orientalische Passage des abendländischen Verkehrs. 1453 fiel Konstantinopel in die Hände der Türken, die durch diese welthistorische Eroberung dem Abendland die letzte Möglichkeit raubten, den freien Handelskontakt mit dem Orient, mit China und Indien, über die alten Landwege wiederzugewinnen. Europa musste neue Zugänge zu der noch grösstenteils unerforschten östlichen Welt entdecken. Auf dieser ergreifend grossartigen und waghalsigen Suche nach dem Fernen Osten geriet Kolumbus 1492 an die Küsten Mittelamerikas, und es war nun lediglich eine Frage der Zeit, wann der Durchstoss vom Atlantik zum Pazifischen Meer durch die Landenge geschehen würde, nachdem sich herausstellte, dass jenseits dieses angeblichen Fernen Ostens, der ja erst Amerika war, tatsächlich noch ein zweites unermesslich grosses Meer liege. Die spätere Ueberwindung der Landenge von Panama erfolgte also in exakter Konsequenz zum forschenden Suchen des Kolumbus nach der Welt des asiatischen Ostens; der Panamakanal verläuft im Grunde gleichsam in der inneren Richtung der Visionen und Absichten des genuesischen Entdeckers. Vorderhand aber, um 1500, kam der von den Osmanen mittelbar ausgelöste abendländische Vorstoss gegen China und Indien über die Meere vor und in Mittelamerika erstmals zum Stehen.

Was Gott vereint hat ...

Gewiss erfuhr Kolumbus gerüchtweise von den Eingeborenen, dass es eine nach Indien führende Wasserstrasse in das grosse Meer «auf der anderen Seite» gebe. Aber er lebte und starb im Glauben, wirklich Asien erreicht zu haben und ging daher dem für ihn unverständlichen Gerücht nicht nach. Auch Balbao, einer der anderen spanischen Entdeckungsabenteurer jener Zeit, hörte die Legende von dieser geheimnisvollen Passage. Er durchquerte die Landenge zu Fuss und erblickte als erster Europäer das Pazifische Meer. Aber so eifrig die Küste weiterhin nach Norden und Süden in diesem Gebiet nach der natürlichen Durchfahrt durchforscht wurde, sie liess sich nicht entdecken, obschon die Eingeborenen auf ihrer Behauptung weiterbeharrten. Schliesslich schlug der Entdecker und Eroberer von Mexiko, Fernando Cortez, vor, man solle doch einen Kanal bauen. Aber sein Vorschlag stiess auf Widerstand bei seinen Gefährten, die seine Pläne verräterisch hintertrieben. Er ermunterte seinen Neffen, Alvaro de Saavedra Ceron, das Projekt nicht aus den Augen zu lassen. De Saavedra gelang es denn auch, Kaiser Karl V., als den Oberherrn des neuentdeckten Landes, davon zu überzeugen, dass ein künstlicher Wasserweg in den «Stillen Ozean» gebaut werden sollte, worauf also bereits 1543 das Projekt eines Kanals studiert wurde. Aber Karl V. starb vorzeitig und sein Nachfolger Philipp II. verbot aus politischen und religiösen Gründen, den Plan weiterzufördern: was Gott vereint habe — nämlich Süd- und Nordamerika — dürfe von Menschenhand nicht getrennt werden ...

Vom Suezkanal zum Panamakanal

Hundert Jahre und länger war nun Panama und das Meeresgebiet vor seinen Küsten ein schreckensvoller Kriegsbereich, in dem sich un-

Fortsetzung 3. Umschlagseite

Abonnementspreise: Ausgabe A ohne Versicherung jährl. Fr. 9.50, 6 Monate Fr. 5.10. Ausgabe B mit Versicherung jährl. Fr. 12.—, 6 Monate Fr. 6.60 Postcheckkonto VIII 1831). Jeder Abonnent der Ausgabe B ist mit Ehefrau gegen Unfall mit je 1000 Fr. im Todesfall und je 1000 Fr. im Invaliditätsfall, mit Abstufung bei teilweiser Invalidität, versichert

erbittliche und blutige Kämpfe zwischen den Spaniern und Engländern und unzählige Seepiratereien abspielten. 1671 erlitt die Stadt Panama durch den englischen Seeräuber Sir Henry Morgan unter abscheulichsten Greuelszenen das traurige Schicksal vollständiger Zerstörung. Etwas später wurde das Land Schauplatz katastrophaler Handelsspekulationen. Endlich um 1800 begann die Idee eines Isthmischen Kanals wieder ernstliches Interesse zu erregen. Kein geringerer als der berühmte deutsche Naturforscher Alexander von Humboldt befasste sich mit einem solchen Projekt, und auch Goethe äusserte sich 1827 dazu: «So viel ist sicher, dass, wenn es gelingt, einen Kanal vom mexikanischen Golf nach dem stillen Meer durchzulegen, der ganzen Menschheit, der zivilisierten wie der unzivilisierten, zahllose Wohltat erwachsen würde.» Und er schloss: «Es würde mich wundern, wenn die Vereinigten Staaten von Nordamerika sich die Gelegenheit entgehen lassen sollten, um ein solches Werk in ihre Hand zu bekommen. Ich wiederhole deshalb, dass es absolut unerlässlich ist, für die Vereinigten Staaten einen Durchgang vom Golfe nach dem stillen Meer zu ermöglichen, und ich bin sicher, dass sie es tun werden.» Die Vereinigten Staaten liessen sich die Gelegenheit auch wirklich nicht entgehen — aber bevor sie zum Zug kamen, begann ein anderer unternehmungslustiger, europäischer Staat den Kanalbau: Frankreich. Der ruhmreiche Erbauer des Suezkanals, Ferdinand de Lesseps, glaubte, auch den zweiten interozeanischen Weltkanal vollenden zu können. Er gründete zu diesem Zweck voller Optimismus eine Gesellschaft, die «Compagnie Universelle du Canal Interocéanique», die für die nötigen Geldmittel besorgt war und grosse Anleihen in Frankreich aufnahm; 1881 begann er in grossartigstem Stil zu bauen.

Bankrott, Revolution, Krieg ...

Der französische Versuch scheiterte jedoch furchtbar. Es war, als räche sich das Land, das seit der Entdeckung durch Kolumbus von Greueln aller Art geschändet worden war, an jedem, der versuchte, es zu zivilisieren. Die durch Fieber und Krankheit verursachten Menschenopfer unter den Armeen von Arbeitern, die herbeigeeilt kamen, waren unerhört, besonderns da die sanitären Vorkehrungen unzulänglich blieben. Trotzdem setzten die Baugesellschaften ihre Arbeiten mit modernsten Maschinerien fort; an Kapital fehlte es ja zunächst nicht. Aber obschon vorbildliche Studien und Projekte und auch bewundernswerte Fortschritte gemacht wurden, gelang es nicht, der Schwierigkeiten Herr zu werden. Man verrechnete sich in wichtigen Punkten; im Freudentaumel, den das Werk erzeugte, war zu viel Geld verschwendet worden und bevor die Hälfte der Arbeit vollbracht war, musste sich die Gesellschaft bankrott erklären. Es kam zu einem wahren Empörungssturm in Frankreich: der «Panamaskandal», in den Hunderte von französischen Parlamentariern wegen Bestechung und Betrug verwickelt wurden, und an dem der hochbetagte Lesseps gebrochen starb, ist als eine der peinlichsten Affären der neueren Zeit in die Geschichte eingegangen. Jetzt kam die Reihe an die Vereinigten Staaten, die der französischen Baugesellschaft das Unternehmen für teures Geld abkauften. Aber bevor sie an den Weiterbau denken konnten, mussten sich zuerst die politischen Verhältnisse in Mittelamerika ändern: erst nachdem in Panama eine — von den USA offenkundig geförderte — Revolution ausgebrochen, das Land unter knapper Vermeidung eines Krieges von Kolumbien getrennt und als selbstständiger Staat bereit war, die 16 km breite Kanalzone an die Vereinigten Staaten abzutreten, konnte der Kanal erneut in Angriff genommen werden. Daraufhin dauerte es noch zehn Jahre, bis das gigantische Werk nach harter Arbeit und unter verbesserten sanitarischen Bedingungen zum glücklichen Ende gebracht werden konnte. Leiter des Baus war der amerikanische Ingenieur und Oberst George Washington Goethals. Selbst über der Einweihung des Kanals aber lagen wiederum düstere Schatten: die offizielle Eröffnung von 1914 musste wegen Ausbruchs des ersten Weltkrieges verschoben werden und fand erst 1920 statt. Noch heute scheinen die alten Geister der Zerstörung am Kanal zu rumoren: die Nachricht, wonach letzthin in der Kanalzone die Gefahr schwerer Rutschungen gemeldet wurde, erstaunt niemanden, der weiss, durch welches Land der Kanal gelegt ist. Jenes kleine unbedeutende Paketboot aber, das laut Zeitungsmeldung im Sommer 1914 durch den Kanal fuhr, glitt auf Wasserbahnen dahin, deren Herstellung eine jahrhundertealte abendländische Sehnsucht und Planung erfüllt hat.

Peter Seidmann