Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 14/15 (1881)
Heft: 18

Artikel: La vérité sur le canal de Panama
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-9474

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: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.

Nous n'ajouterons qu'un mot, en laissant au lecteur le soin de juger.

C'est une circulaire de l'agent supérieur du canal et dont voici copie:

Panama, 11 juin 1881.

Monsieur le chef de brigade,

Mr. le docteur en chef ayant prévenu Mr. l'agent supérieur que l'hôpital des étrangers était encombré pour le moment, vous êtes priés de n'envoyer vos malades à Panama jusqu'à nouvel ordre, qu'autant qu'ils seraient atteints sérieusement.

Signé: A. Reclus.

On tombe malade de fièvres pernicieuses d'acclimatation, ou de fièvre jaune embrigadé dans un campement; si l'on peut vous conduire à Panama, vous entrez à l'hôpital des étrangers et si on y meurt..... Le mort, enveloppé dans son linceuil ou vêtu des quelques habits qu'il avait avant son trépas, apparaît dans cette horreur cadavérique propre de l'humanité souffrante. Quand la voiture arrive au bord de la fosse qui a été creusée, le cercueil est descendu du corbillard par deux fossoyeurs qui se trouvent là *ad hoc;* et alors les deux fossoyeurs descendent dans la fosse le cadavre que le corbillard a amené; et cette vue qui donne le frisson vous indique souvent les tortures inouïes, les douleurs atroces qui ont amené l'agonie dernière. Suivant les catégories d'enterrement, cette mise en fosse, est faite avec plus ou moins de précipitation, et la terre, jetée sur le cadavre, recouvre à tout jamais celui qui est venu, pour le percement de l'isthme, mourir loin des siens et de sa patrie.

On remporte, sur le corbillard, le cercueil vide qui doit de nouveau servir, et ainsi de suite, on enterre sans ami, sans famille, ceux qui, à l'entreprise du canal, ont demandé du travail et un salaire rémunérateur, lesquels ne rencontrent que désillusion.

S'il nous était permis de laisser entrevoir les sentiments de douleur poignante qui nous accablent à la pensée de cette effroyable enterrement d'un ingénieur qui, au nom du progrès, a voulu participer à cette œuvre civilisatrice du percement du canal, nous les divulguerions au grand jour, en criant par voies et par chemins: Actionnaires du canal de Panama, pitié, pitié pour ceux qui doivent mourir!!

On nous compare Panama à Suez, au point de vue des conditions climatériques; la comparaison nous semble très habilement trouvée pour les besoins de la cause; mais il serait beaucoup plus rationnel de ne point mettre en parallèle deux pays si éloignés lorsqu'on a à sa disposition une expérience assez récente faite dans le pays même. Nous voulons parler de la construction du chemin de fer interocéanique, le Panama-rail-road, qui n'a pas fait moins de 74 000 victimes pour une longueur de 75 *km* environ.

Environs 100 cadavres par kilomètre, c'est pour rien!

Par combien se chiffreront les morts dans le percement du canal? Nous n'osons le prévoir en songeant surtout à la quantité colossale de mètres cubes de terrassement qu'il faudra déblayer, comparativement à celui qu'a nécessité l'infrastructure de la voie ferrée.

Nous ne voulons pas noircir du papier en cherchant à en faire le calcul à l'avance; il suffirait d'entrer dans les hôpitaux de Panama pour se rendre un compte exact du nombre des malheureux qui gémissent des souffrances aiguës dues aux fièvres du pays.

Le *Bulletin du canal* promet encore aux actionnaires la vérité et la vérité complète sur tout ce qui se passe dans l'isthme. Jusqu'ici nous constatons qu'on la leur a cachée presque toujours et partout.

Ceux de nos collègues qui ont eu comme nous l'heureuse fortune de ne pas laisser leurs os sur le sol maudit en savent quelque chose.

Quant à la partie technique, nous nous réservons d'en parler dans un article spécial, qui sera sans doute de quelque intérêt pour les lecteurs de l'„Eisenbahn".

Enfin, nous conclurons en déclarant que si la Compagnie ne veille pas d'une façon plus sérieuse au point qu'exige constamment la santé du personnel, elle s'exposera à voir se poursuivre la débondade de ses principaux chefs de service.

Ceux-ci, en effet, persuadés actuellement qu'ils n'ont été envoyés dans l'isthme que pour servir à de simples *essais de mortalité*, s'empressent tout comme nous de rentrer en Europe en abandonnant prudemment un poste pour lequel, avant peu, il sera impossible de leur trouver des remplaçants.

Tout ce qui précède ne nous montre pas le projet du canal de Panama dans un état de prospérité bien grand, et c'est d'autant plus alarmant, qu'on ne doit pas oublier qu'à côté du projet par Panama se trouve le tracé des Américains par le Nicaragua, et que chacun sait que les Américains ne sont pas gens à abandonner facilement une idée. Alors, les actionnaires du canal de Panama, au lieu des dividendes futurs qu'ils espèrent déjà, n'auront que le souvenir, glorieux peut-être, mais peu lucratif, d'une étude qu'ils auront bien et chèrement payée.

Die italienische Industrieausstellung von 1881 in Mailand.

Von *Gust. Reinacher*, Ingenieur in Mailand.

II.

Die I. Gruppe umfasst die Classen 1 bis 7 und es zeigt die

Classe 1: *Bergbau und Hüttenwesen.* Zeichnungen, Organisationspläne, Modelle, graphische Darstellungen etc. erklären die verschiedenen Betriebssysteme des Berg- und Hüttenwesens. Im grossen Ganzen sind die italienischen Bergwerke nicht so rationell geleitet und eingerichtet, wie ihre vorzüglichen Producte es verdienten; es zeigt sich eben auch hier der Charakter italienischer Industrie: möglichst geringes Anlagecapital. Löbliche Ausnahmen machen die prächtig angelegten Bleiminen von Henfrei & Co. mit der Giesserei Pertusola im Golf von Spezia, sowie diejenigen von Monteponi & Montevecchio auf der Insel Sardinien.

Die Classe 2 enthält: *Producte aus den Steinbrüchen* und ist klar, dass hier vor Allem aus die weltberühmten Marmorbrüche von Massa—Carrara & Seravezza, welche einige prachtvolle Blöcke als Muster ausgestellt haben, erwähnt werden müssen. Ausserdem sind aus den resp. Provinzen Collectivausstellungen von Mustern aller Art Bausteine zu künstlerischen und industriellen Zwecken ausgestellt, wie Granit, Dolomit, Porphyr, Alabaster, Gneiss, Kalk etc.; dann ferner Gyps, Porzellan, Sand, Tuffstein, Lava etc. etc. Auch müssen hier die zu dieser Gruppe gehörenden Cementarbeiten, eine Specialität der Italiener, besonders erwähnt werden, welche in Hunderten der verschiedenartigsten Anwendungen ausgestellt sind.

In der Classe 3 finden sich dann: *Producte der Bergwerke (Metallurgie)*, welche den grossen Reichthum von Italiens Bergen zeigen und welcher durch verbesserte Organisation und rationellere Leitung noch ganz bedeutend vermehrt werden könnte. Es finden sich hier alle möglichen Metalle, besonders Blei und vorzügliches Eisen. Auch zeichnen sich in dieser Classe die weltberühmten sicilianischen Schwefelminen aus. 253 ist die Zahl dieser Minen, welche mehr als 14 000 Arbeiter beschäftigen und eine Jahresproduction von 260 000 *t* aufweisen. Davon werden 210 000 *t* exportirt im Werthe von ca. 26 Millionen Lire. Die ganze Einnahme des Berg- und Hüttenbaues beträgt jährlich gegen 73 Millionen Lire.

Noch müssen die ebenfalls hier ausgestellten Roheisen und der prächtige Rohguss, welcher dem besten unserigen nicht nachsteht, rühmlich erwähnt werden. Es sind z. B. grosse, rohe Räder ausgestellt, welche ungemein sauber gegossen sind.

Die Classe 4 umfasst die *Mineralwasser.* Es gibt in Italien namentlich alkalische Mineralwasser, ferner eisen-, salz- und schwefelhaltige.

Die letzten drei Classen dieser Gruppe, nämlich 5, 6 und 7, bestehen in *Material, Arbeitsprocess und Producten* der Forstwirthschaft, des Ackerbaues und der Viehzucht, sowie Jagd und Fischfang. Während in der ersten eine sehr vollständige Sammlung aller in Italien vorkommenden Holzarten enthalten ist, zeigt die zweite eine Sammlung einheitlicher Provinzialausstellungen von Producten aller Art des bebauten Bodens, nebst Zeichnungen, Karten, Tabellen, Modellen etc. in Menge. Ausser der ganz besonders wichtigen Seidenraupenzucht zeichnet sich die Bienenzucht aus. In der 7. Classe endlich finden sich all' die raffinirten Einrichtungen und Instrumente der in Italien so leidenschaftlich betriebenen Vogelfängerei. Ferner Fischereigeräthe, Jagdutensilien etc.

(Fortsetzung folgt.)