

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

**Artikel:** Die italienische Industrieausstellung von 1881 in Mailand  
**Autor:** Reinacher, Gust.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-9475>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 04.04.2025

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

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 linceul 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 climatiques; 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.

Environ 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 concluons 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 débordade 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 verdienen; 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.

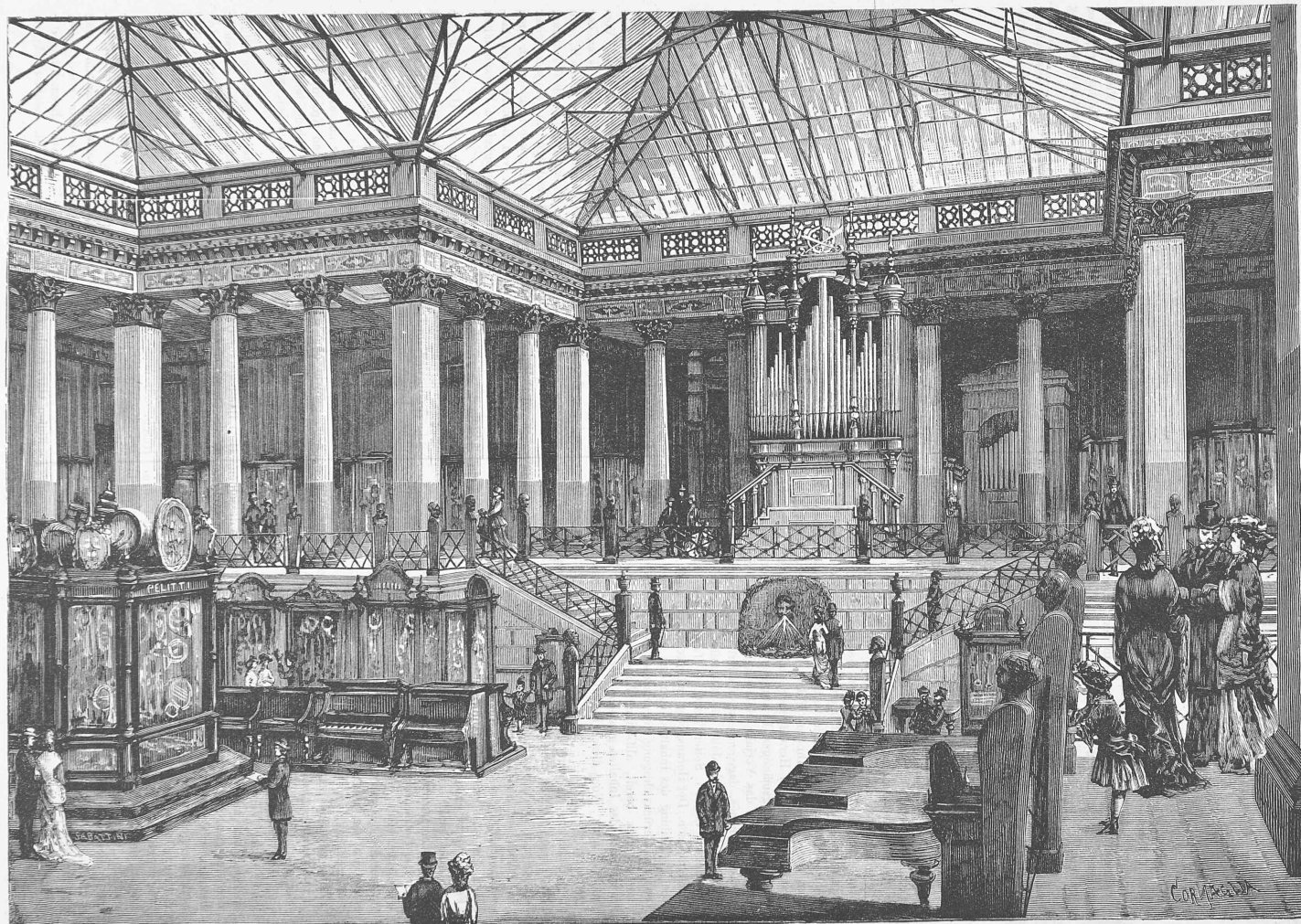
In der Classe 3 finden sich dann: *Producte der Bergwerke (Metallurgie)*, welche den grossen Reichtum von Italiens Bergen zeigen und welcher durch verbesserte Organisation und rationellere Leitung noch ganz bedeutend vermehrt werden könnte. Es finden sich hier alle möglichen Metalle, besonders Blei und 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 unseren 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 Forstwirtschaft, 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 raffinierten Einrichtungen und Instrumente der in Italien so leidenschaftlich betriebenen Vogelfangerei. Ferner Fischereigeräthe, Jagdutensilien etc.

(Fortsetzung folgt.)



Italienische Industrie-Ausstellung von 1881 in Mailand. — Pompejanischer Saal (Nach einer Photographie von Gebr. Carnaghi).