Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

Band: 7 (1917)

Heft: 18

Artikel: Ueber Geschichte und Bau des Panama-Kanales [Schluss]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-636439

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

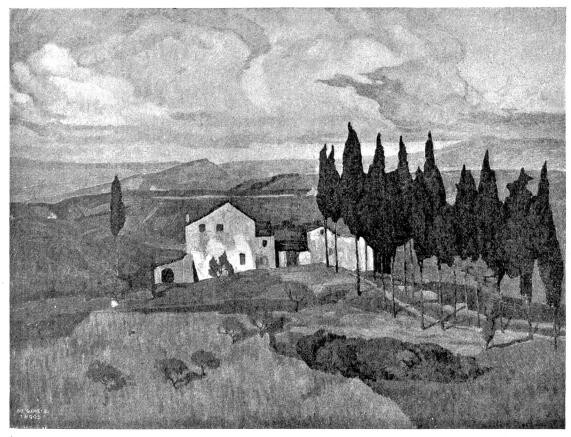
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 02.12.2025

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



Raphael de Grada: Coskanische Landschaft.

ließ er denn etwa eine Banknote oder ein Röllelein Silber in Lis' Arbeitskörblein fallen, denn trot den Zinsen von dem Geld, das Martins Mutter ihm hinterlassen, war am Ende des Monats nicht viel übrig. Lis hielt sich ein Mägdelein, und alle Augenblicke fehlte etwas in ihrem jungen Haushalt.

So ging Woche um Woche bahin. Der Schnee lag auf den Dächern und die Meisen kamen und bettelten um Futter und Lis saß am Fenster und schaute hinaus. Es war aber nicht viel zu sehen. Die Stunden wollten nicht so recht vorwärts. Eine wie die andere ging langsam vorsüber, eine glich der andern. Lis las nicht besonders gern. Aber sie plauderte gern und mit wem sollte sie plaudern? Das Schulhaus stand draußen vor dem Dorf, und die Bäuerinnen mochten nicht wie Störche durch den hohen Schnee stelzen, wenn's auch wunderschön zu gehen war unter den verschneiten Bäumen, von denen die Vögel die roten Beeren pidten.

Lis langweilte sich. Als Martin das merkte, kaufte er irgendwo einen Schlitten, schabte und hobelte an ihm herum, hing Glöcklein daran, und fuhr Lis in die Winterlandschaft hinaus. Sie hatte aber bald kalte Füße, und meinte, sie sei eigentlich kein Kind mehr, kurz, der Schlitten stand bald aufrecht hinter dem Haus unter dem breiten Dach und schmüdte sich nach und nach mit einer hohen Schneehaube.

Martin suchte seine Liederbücher hervor und versuchte des Abends mit Lis zu singen. Oder er sang allein, und seine wunderbare Stimme erfüllte das Zimmer mit Macht. Lis hatte aber an der Musik keine besondere Freude, und Martins Ueben, das er jetzt, da im Garten nichts mehr zu tun war, wieder aufgenommen, war ihr lästig.

Sepp kam, aber selten und ungern. Er behauptete, er passe nirgends in der Welt hin, als in den Wald. Wenn er da war und erzählte, erwachte in Martin das Heimweh, die Sehnsucht nach der Seele des Waldes, die er so oft hatte durch den Wald ziehen hören, und deren leiser Gang ihm vertraut gewesen. Er war schweigsam, so lange Sepp, der nach Tannenharz roch, und dem manchmal ein Sichhorn aus den Rockfalten sah und manchmal ein zahmer Zeisig, da war. Lis neckte Sepp und riet ihm an, selber zu heiraten, er könne dann heraussinden, ob es eine Falle sei oder ein Paradies. Dabei lachte sie so lustig und sah Sepp hell in die Augen, daß er zufrieden mit dem, was er gesehen, sich heimwärts trollte.

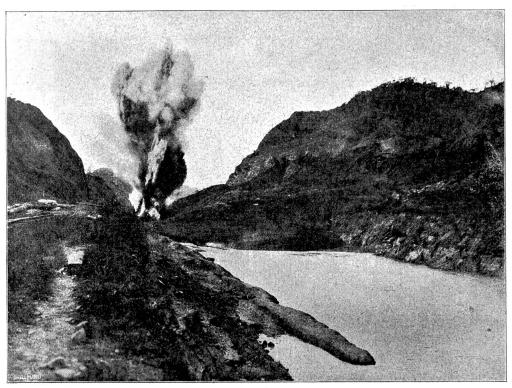
(Fortsetzung folgt.)

Ueber beschichte und Bau des Panama=Kanales. (Schluß.

E. Die wichtigften Arbeitsmaschinen und ihre wesentlichsten Arbeitsleiftungen.

In der intensivsten Bauperiode standen 377 Bohr = masch in en, die während mehreren Jahren monatlich rund

150 Kilometer Bohrlängen abtruften, in Tätigkeit. Die jährlich verbrauchte Dynamitmenge betrug 3000 Tonsnen. Zum Aushub des gelockerten Materials kamen zwei Typen von Dampfschaufeln oder Löffelbagger zur Bers



Aussprengen einer Zusahrt für die Baggerschiffe durch den am 15. Okt. 1913 niedergegangenen großen "Cucaracha"-Selsabrutsch im Culebra-Einschnitt südlich von "Gold-bill". Blick in nördlicher Richtung. 16. Okt. 1913.

wendung. Ungefähr 100 fleinere Bagger mit einer Leistungs= fähigkeit von 1,3-3,5 Rubikmetern pro Schaufel waren beständig auf dem trodenen Terrain beschäftigt. Für die Wasserbaggerung verwendete man Maschinen von größerem Inpus. Auf der Abbildung Seite 209 3. B. sehen wir eine Riesendampfschaufel in Tätigkeit, deren Löffel nicht weniger als 11,5 Kubikmeter aufs Mal bewältigte. — Von den riesigen von Turmgerusten auf Schienenwegen getragenen Luftseilbahnen haben wir weiter oben schon gesprochen. Wie sehr alle diese Arbeitsmaschinen menschliche Kräfte sparten, sei an dem Beispiel des sogenannten Lidgerwood'schen Material-Abladepflug dargetan. Diese Einrichtung ermög= licht das Abladen eines Materialzuges von 20 Wagen innerhalb 10 Minuten. Da jeder Wagen durchschnittlich 12—15 Rubikmeter Ladung enthält, so leistet also dieser Abladepflug per Minute 25 Rubikmeter. Müßte die Entleerung der zwanzig beladenen Wagen durch Menschenhand geschehen, so wären 300 Arbeiter mit dieser Arbeit erst in 20-30 Minuten fertig. Der Abladepflug ist ein dreiwandiges, eisernes Gestell, einem Schneepflug nicht unähn= lich, der über sämtliche 20 Wagen an einem Drahtseil gezogen wird. Die Materialwagen sind nämlich nur auf einer Seite mit einer Seitenwand verseben, der entlang dann die Spige des Pfluges streicht, um mit dem äußern Streichbrett das Material über die freie Seite des Wagens hinauszuwerfen. Durch den sogenannten "Spreader" oder Ausbreiterpflug, der auf dem gewöhnlichen Bahngeleise fährt, werden die abgelagerten Schuttwälle seitlich aus-gebreitet. Auf dieses verebnete Schutterrain wird dann sofort das Bahngeleise neu installiert in der Weise, daß eine ganze Schienenserie mitsamt den zugehörigen Schwellen mittelst eines Kranes in die Sohe gehoben und seitwärts verschoben wird. Tausende von menschlichen Arbeitsfräften werden auf diese Art gespart und ersett. Auch allerlei Hilfsmaschinen kamen zur Verwendung, deren Arbeit über= haupt nicht durch Menschenhände hätte geleistet werden so eine Gesteinszertrümmerungs=Ramme mit 50—60 Tonnen schwerem Trümmerstempel, die es ersmöglicht, Felsblöcke unter Wasser zu zertrümmern und zu heben.

F. Arbeiter= und Lebens= verhältniffe.

Die Mehrzahl der 54,000 Arbeiter der intensivsten Bauperiode waren Neger des westindischen Archipels. Der kleinere Teil bestand Spaniern, Griechen, aus Italienern, Franzosen und Armeniern. Anfänglich standen die Neger in ihren Lei= stungen weit hinter den Europäern zurüd; die strenge Arbeitsgewöhnung der tatkräftigen Erziehung der amerikanischen Aufseher und Ingenieure aber brachte sie nach Jahren so weit, daß zwischen ihrer Leistung und der der weißen Arbeiter fein wesentlicher Unterschied mehr bestand. Die Euro= päer werden im allgemeinen zu der Arbeit verwendet, die Geschidlichkeit und Berläglichkeit fordern, so als Beizer, Maschinisten und Werkstättearbeiter. Gelbit-

redend fanden auch viele Berufsleute und Handwerker in der Kanalzone lohnende Beschäftigung. Unsere Abbildung auf S. 209 unten zeigt eine charafteristische Arbeitergruppe. Es sind Arbeiter, die mit einem Arbeiterzug auf die Bausstelle fahren: die Großzahl sind Neger, die sich von den gelernten weißen Arbeitern im Bordergrunde deutlich unterscheiden. Auf dem Hintergrund des Bildes erkennen wir auch einige typische Arbeiterwohnungen mit dem Drahtsgitterschutz. Viele Neger wohnten in Gruppen oder mit ihren Familien in eigenen Waldhütten und Baracken.

Eine interessante Kulturbeobachtung konnte man bei den verheirateten Negern machen; sie hatten bald das Bebürfnis, ihre Kinder europäisch zu kleiden und zu erziehen; der daraus erwachsene Kostenauswand und die erhöhte Sorge machten aus faulen und nachlässigen solide, sparsame und strebsame Arbeiter. Die Arbeitslöhne betrugen bei 8-stündiger Arbeitszeit, nach Abzug der Beköstigung, durchschnittlich Fr. 2.50 für Negerarbeiter und Fr. 6.50 für Handwerker. Die Entlöhnung der weißen Arbeiter, resp. Kandwerker, bewegte sich zwischen 70 und 210 Dollars in Gold per Monat. Die Ingenieure und Beamten bezogen bei freier Wohnung und 6 Wochen Ferien im Jahr Gehälter von 250 Dollar im Monat bis zu 14,000 Dollar im Jahr. Der Oberingenieur Goethals bezog 15,000 Dollar pro Jahr.

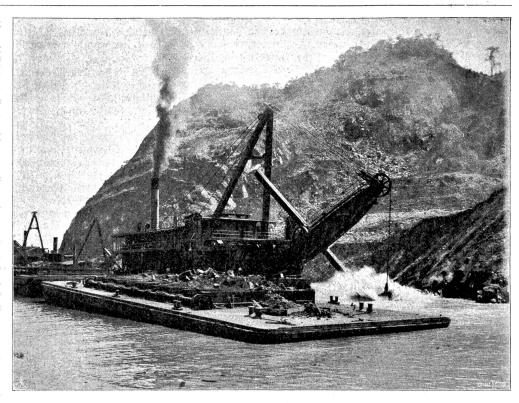
G. Die Bollendung des Kanals und die Sicherung feines Betriebes. Bedeutung und Roften.

Am 10. Oktober 1913 erfolgte durch Präsident Wilsons Druck auf den elektrischen Taster aus 4000 Kilometern Entsternung die Sprengung des Schutzdammes, der bisher das Wasser des Gatunsees gehindert hatte, in den Einschnitt von Culebra einzudringen. Bis zum 15. August 1914 war das Wasser überall im Kanal auf die erforderliche Höhe gebracht, um kleineren Schiffen die nötige Fahrtiese zu sichern. Die seierliche offizielle Eröffnung des Kanals, für die man sich eine glanzvolle Parade der Kriegsschiffe aller Nationen gedacht hatte, mußte des Weltkrieges wegen auf

unbestimmte Zeit verschoben werden.

Der vollendete Ranal läßt bei oberflächlichem Unblid nicht die ungeheure Leistung an Intelligenz, Energie und Beharrlichkeit erkennen, die seine Erstellung gekostet hat. Wie ungemein einfach und selbstverständlich sieht fich zum Beispiel (wie auf Ab= bilbung Seite 197 unten in letter Nummer) eine Schleuse an. Es ist die ein= stufige Schleusentreppe bei "Bedro = Miguel" oberhalb des Miraflores=Sees. Das obere Ende der Doppel= schleuse ist uns zugekehrt. Wir erkennen die gemauer= ten Seitenwände und den Mitteldamm mit den Be= leuchtungsmasten. In die Schleusenkammer rechte läuft ein Schiff ein. (Wir denken uns den Fall.) Es vorkommen, daß fönnte seine Geschwindigkeit nicht in nüglicher Frist verlang= samt werden könnte und daß das Fahrzeug Schleusentor beschädigte. 1Im dies unmöglich machen, liegt eine schwere

eiserne Sperrkette vor dem Eingang über dem Wasser. Sie würde im Notfalle elastisch den Stoß aufhalten. Naht sich das Schiff auf normale Weise, so hält es vor der Kette an und diese senkt sich auf den Kanalgrund, so daß das Schiff darüber hinwegfahren kann. Sinter ihm wird nun



Der große schwimmende Dampslöffel-Bagger "Paraiso" (Kapazität des Löffels für Selsausbruch 7,5 m, für Baggerschutt 11,5 m³) beseitigt die letzten Reste des am 15. Okt. 1913 erfolgten großen "Cucharacha"-Selsabrutsches.

Blick in nördlicher Richtung. Juni 1914.

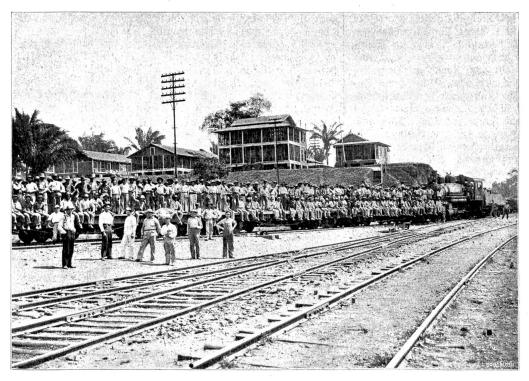
das oberste Schleusentor geschlossen; die obere Kammer entleert sich; das Schiff sinkt einige Meter tief hinunter; die untere Schleusenkammer öffnet sich und das Schiff fährt durch die geöffneten untern Tore weiter. Rein Schiff fährt unter Eigendampf durch die Schleusen, sondern wird durch

zwei kleine Lokomotiven, die links und rechts auf Zahnstangengeleisen

fahren, hindurchgezogen. Wegen der immer noch drohenden Rutschungen im Culebra-Einschnitt stehen Arbeiter und Arbeitsmaschinen beständig bereit, wo es not tut einzugreisen. Tatsächlich haben auch seit der großen

Berschüttungs = Ratasstrophe am 13. Oftober 1913 mehrere Rutschunsen stattgefunden; so am 14. Oftober 1914, da 25 Herber im Beswegung gerieten und die Entfernung von 3,8 Milstonen Rubikmetern Masterial erforderten. Doch war der Kanalbetrieb nur während 6 Tagen vollständig unterbrochen.

Die riesigen Baukosten und die schlechten Berkehrsverhältnisse der Kriegszeit bedingen natürlich, daß der Kanal noch heute nur mit kolosalen Desiziten betrieben



Cypischer Erdarbeiter-Beförderungszug bei der Station "Cabernilla". Im Vordergrund weiße amerikanische handwerker, im hintergrund Baracken für weiße Arbeiter und Beamtenwohnungen mit Drahtgeslecht-Ummantelung. Sebr. 1912.

werden kann. Die Skeptiker, die insbesondere in deutschen technischen Kreisen sich hören ließen, behaupten, daß sich der Kanal überhaupt nie rentieren werde, da er nie die Bebeutung erlangen werde, wie sie 3. B. dem Suezkanal zuskammt.

In der Tat ergibt ein Blid auf die Karte, daß der Banama-Kanal nur für den Weltverkehr in Betracht kommt, der nach der Westtüste des amerikanischen Weltteiles zielt und zwar auch nur für den Weltverkehr, der von Europa oder Nord-Afrika ausgeht, während die Handelsmittelpunkte Asiens nach wie vor den Zugang vom freien Weltmeere aus suchen werden. Umso größer ist seine Bedeutung für Amerika selber und zwar nicht nur in kommerzieller, sondern in noch größerem Maße in politischer und militärischer Hinsicht. Die Möglichkeit, ihre Flotte in kürzester Frist von der Ostküste zur Westküste zu verbringen, bedeutet für die

Union eine gewaltige Stärkung ihrer militärischen Machtstellung, insbesondere gegenüber Japan.

Die Rosten des Riesenwerkes belaufen sich für das amerikanische Unternehmen nach dem neuesten vom Kongreß bewilligten Boranschlag auf 1875 Millionen Franken. Sie sind im Sinblid auf die Summe von 1300 Millionen Franken, die die französische Bauunternehmung ergebnissos verschleuderte (die Amerikaner kauften ihr das Teilwerk mit nur 200 Millionen Franken ab), verhältnismäßig gering. Und erst recht klein erscheint die Rostensumme für dieses Friedenswerk, bei dem man viele Millionen Dollars nur zur Erhaltung von Menschenleben und Menschengesundheit auswendete, im Bergleich zu den ungezählten Milliarden, die seit bald 3 Jahren der Leben und Güter zerstörende Krieg verschlingt.

Dersprengtes Deutschtum in italienischen Landen und das Tessiner Dorf Bosco.

Die hochinteressante Tatsache, daß eine Reihe italienischer Gemeinden jenseits des Alpenkammes, wie auch das in einem abgelegenen Seitental des Maggiatales gelegene Tessinerdorf Bosco, durch viele Jahrhunderte hindurch trok allen Unterdrückungsversuchen deutsche Art und Sprache beshalten konnten, hat die Historifer und Sprachforscherschon viel beschäftigt. Die eigenartige Erscheinung verdient auch wirklich seltgehalten zu werden als Beispiel zäher deutscher Beharrlichkeit und eines gewissen gesunden Konservatismus.

Die geschichtliche Forschung hat festgestellt, daß es sich hier um Siedelungen aus dem Oberwallis handelt. Das deutsche Volkselement im Wallis hat vom 11. bis 14. Jahr= hundert eine erstaunliche Kolonisationskraft entwickelt. In Graubunden und im Tirol selbst lassen sich Walseransiedlungen nachweisen. Bekannt ist auch, daß Walliser aus dem Lötschental im 13. oder 14. Jahrhundert das Lauter= brunnental besiedelten. Vom Rhonetal aus wurden Sim= peln und Gondo bevölkert. Aber noch weiter wanderten die Leute. Im 13. Jahrhundert setzten Walliser über den Moropaß und ließen sich am Oberlauf der Anza, zu Macu= gnago und Bestarona nieder und drangen von hier über den Colle d'Orchetta bis Rimella und über den Turlo ins Tal der Sesia bis Alagna. Dieses Dorf führt seine Un-siedlung auf einen Beinrich Stauffacher zurud. Wahrscheinlich aus dem Val d'Angasca haben Rima im Sermenzatal und Rimasco die deutsche Bevölkerung erhalten. Aber auch im Bal Lesa sind große deutsche Sprachniederlassungen, so das bedeutende Gressonan, die wahrscheinlich über den früher oft begangenen St. Theodulpaß und die Betta Forca aus dem St. Nicolaital kolonisiert worden sind. Das genaue Datum dieser Kolonisationen kennt man nicht, doch wird in einer Urfunde bereits 1291 der deutsche Charafter des Dorfes Macugnago erwähnt.

Bom Oberwallis aus, vorwiegend aus dem Goms, wurde wahrscheinlich schon vor der Mitte des 13. Jahrshunderts durch das Eginental über den sehr frequentierten Griespaß das Pommat (italienisch Bal Formazza), die oberste Talstufe der Tosa besiedelt, von wo aus Agaro in einem Seitental des Bal di Dovero gegründet wurde. Diese deutsche Ansiedlung dürfte am bekanntesten sein. Daß sich das deutsche Idiom die italienische Staatskarte dieses Gebietes. Mitten in der italienische Staatskarte dieses Gebietes. Mitten in der italienischen Nomenklatur begegnen wir da deutschen Dorfs, Flurs und Bergnamen. Ich nenne Staffelwald, Tufswald, zum Steg, An der Matten zo. Bor Iahren schon, anlählich einer Seminarreise zum Besuche der weltberühmten Tosafälle, hatte ich Gelegenheit, mit Pomsmatern zu sprechen und feltzustellen, daß das Deutsche auch

jett noch eingewurzelt ift. Die Beritalienisierung macht aber rasche und unverkennbare Fortschritte. Ein guter Renner des Pommats sagte mir, daß es jett mehrere Familien gebe, die unter sich nicht mehr deutsch sprechen, wenn auch noch immer ältere Leute leben, die nichts vom Italienischen wissen wollen und ihr Pommatenisch, das seine Abstam= mung aus dem Oberwallis nicht verleugnen fann, über die Maßen lieben. Es ist ein breiter, nicht gerade leicht verständlicher Dialekt, der natürlich mit vielen Berwelschungen "geschmudt" ift. Bei einiger Gewöhnung ift aber Berftanbigung ziemlich gut möglich. In der Schule wird in allen diesen deutschen Sprachsiedlungen auf Bestimmung der italienischen Regierung nur noch italienisch unterrichtet. Die Kirche ist ebenfalls italienisch. So versuchte man behördlicherseits die deutsche Sprache zu unterdrücken. Daß es trotzem bis jett nicht gang gelungen ift, kann uns freuen. Gin Bürger von Alagna, der sich fürzlich in Bern einkaufte, der aber in Alagna aufwuchs, sagte mir, daß in den achtziger Jahren die Schule in seinem Beimatdorf in den untern Schuljahren noch vollständig deutsch war und man sich damals entschieden gegen die Einführung des italienischen Unterrichts verwahrte. Der Krieg wird jedenfalls den Zersekungsprozeß noch wesentlich beschleunigen und die Jahre des Deutschtums in diesen Gemeinden dürften gezählt sein.

Wie konnten die Orte nun so lange ihre deutsche Eigensart bewahren? Schuld ist wohl die relative Abgelegenheit dieser Gemeinden. Die schwere Zugänglichkeit hat die Alpentäler vor fremden Einflüssen bewahrt und ihnen Sprache, Tracht und altväterisches Wesen erhalten. Dazu kommt, daß beispielsweise die Pommater über den vielsbegangenen Griespaß früher regen Verkehr mit dem Oberswallis unterhielten. Seit dieser Verkehr aufgehört hat, ist ein wichtiger Anknüpfungspunkt verschwunden.

Aber auch der Ranton Teffin hat fein Studchen versprengtes Deutschtum. Zuhinterst im Bal di Campo, einem Seitentale des Maggiatales, ist Bosco oder Gurin, wie es deutsch heißt. Früher war es sehr schwer erreichbar. Seit aber das Maggiatal fein Bahnchen hat, geht's leichter. Man fährt bis Cevio, klettert von hier auf ordentlicher Berastraße in unzähligen Windungen ins Bal di Campo hinauf über Binescio nach dem herrlich gelegenen Cerentino (die Bosker nennen es in ihrer Sprache Tschörentin). Während von hier die Straße über Campo nach Cimalmotte weiter geht, zweigt ein Fußpfad, ein holperiger, elender Bergknüppelweg, ins enge, einsame Alpental zu dem hochsgelegenen Bosco (1506 Meter über Meer). Eine Straße wünschen sich die Guriner längst, aber daß sie sie immer noch nicht haben, ift im Interesse der Erhaltung des Deutsch= tums vielleicht sehr wichtig gewesen. Nachgewiesen wenig= stens kann werden, daß schon die Gifenbahn, die die Fußreise auf zirka fünf Stunden reduziert, der Berwelschung zugute kam. Im Jahre 1904 gelangten die Bosker (sie selber nennen sich zwar Guriner) in einer Eingabe wegen dem