Zeitschrift: Schatzkästlein: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: - (1926)

Artikel: Zwischen den Ozeanen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988387

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

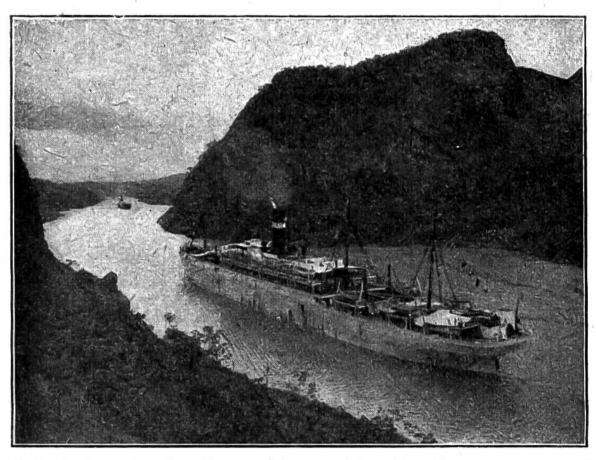
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 20.11.2025

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

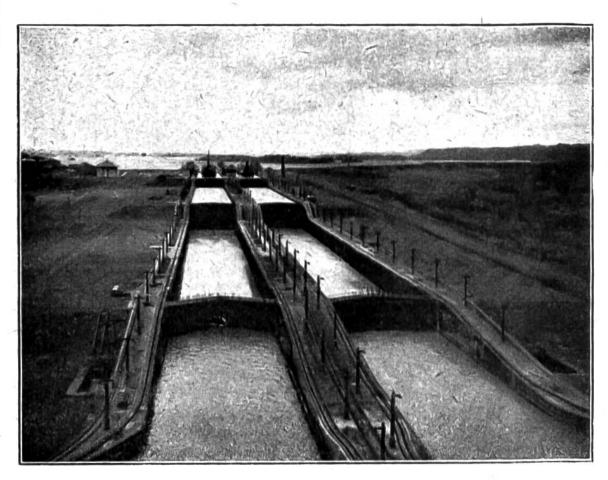


Passagierdampfer im Panama-Kanal. Eine Wegkürzung von meh- reren tausend Kilometern. 5000 Schiffe durchfahren jährlich den Kanal.

3wifden den Ogeanen.

Ein tollfühner Plan.

Kurz nach der Entdeckung Amerikas (1492) versuchten Seefahrer, durch die Wasserläuse und Sümpse der Landenge von Mittelamerika vorzudringen. Sie wollten einen Wasserweg zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean ausstindig machen. Aber sie erkannten bald, daß ein solcher Weg nicht vorhanden war. Um von Küste zu Küste zu gelangen, mußte ganz Südamerika umschifft werden. Da tauchte der Gedanke auf, diesen hinderlichen Landstreisen zu durchstechen. Schon 1550 schrieb der portugiesische Seefahrer Antonio Galvao darüber. Doch mit den unvollkommenen hilfsemitteln der Technik von damals war an die Ausführung so gewaltiger Werke nicht zu denken. König Philipp II. von Spanien verbot übrigens bei Todesstrase, solch verwegene Pläne auszuhecken. Aber der Gedanke eines künstlichen Wasserweges zwischen den Ozeanen blieb lebendig. Alexans

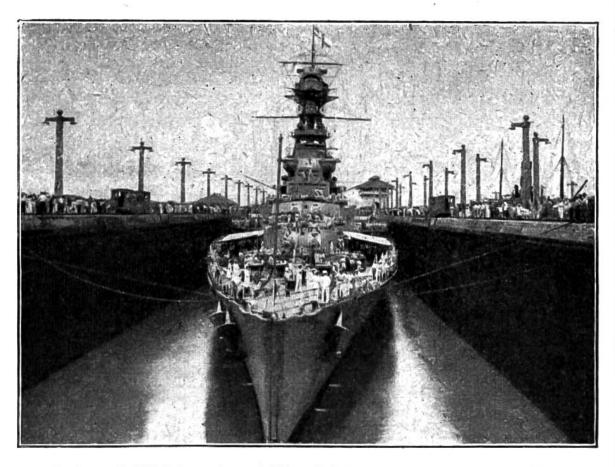


Eine Treppe für Schiffe. Schleusen, in denen die Schiffestusenweise von der Meeresspiegelhöhe des Atlantischen Ozeans nach dem gestauten Gatunsee emporgehoben oder bei entgegengesetzer Sahrtrichtung gesenkt werden.

der von humboldt (1769—1859), der große Naturforscher, war begeistert dafür. Auf seine Anregung ließ Bolivar, der Befreier Südamerikas (1783—1830), Untersuchungen anstellen. Doch die hindernisse eines Kanalbaues erschienen unüberwindlich: Endlose Sümpfe, giftige Insekten, tödliche Sieber, Bergkämme aus brüchigem Gestein. Nach 1844 folgten neue Untersuchungen und Dorschläge. Die Dereinigsten Staaten von Nordamerika schenkten der Frage die größte Aufmerksamkeit, aber niemand fand sich, das scheinbar Unsmögliche zu wagen.

Der Pionier von Panama.

In Dersailles wurde 1805 Serdinand von Lesseps geboren. Nach einer glänzenden Laufbahn als Diplomat trat er später in den Dienst des Dizekönigs von Ägypten, Mohammed Saïd Pascha. Mit ihm entwarf Lesseps den Plan eines Kanals durch die Landenge von Suez. Lesseps führte dieses Werk



Kriegsschiff in einer Stauschleuse. In den Stauschleussen werden die Schiffe je nach ihrer Sahrtrichtung durch zufließendes Wasser gehoben oder durch abfließendes gesenkt.

innert zehn Jahren (von 1859 bis 1869) erfolgreich durch. Bald nachher warf er sich mit fühnem Wagemut auf das Kanalprojett von Panama. Doch dieses Dorhaben war bedeutend schwieriger als der Kanalbau von Suez. Schon die Beschaffung der notwendigen, gewaltigen Geldmittel stieß auf hindernisse. Noch größer waren die technischen Schwierigkeiten: Tausende von Arbeitern und Ingenieuren fielen dem gelben Sieber jum Opfer. Erdrutiche verschütteten immer wieder die mühevoll gegrabenen Ein= schnitte. Schließlich fehlte das Geld, und das mangelhaft porbereitete, schlecht verwaltete Unternehmen nahm ein unrühmliches Ende. Lesseps kam vor Gericht und wurde zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt. Später ist das Urteil wieder aufgehoben worden. Die Baugesellschaft machte Bankerott. Der Pionier von Panama ist in geistiger Um= nachtung gestorben, als Opfer getäuschter Erwartungen. Am hafen von Port-Said wurde ihm anno 1900 eine Bronzestatue errichtet.

Der Schleusenkanal von Panama.

Serdinand von Lesseps hatte ursprünglich einen Kanal auf der höhe des Meeresspiegels bauen wollen, mit tiefen Ein= schnitten und Tunneln durch die Bergkamme. Ein solcher Kanal erwies sich aber als undurchführbar. Deshalb ließ der neue Bauherr — die nordamerikanische Regierung jenen Plan fallen. Man entschied sich für einen Schleusen= kanal. Zuerst aber sorgten die Amerikaner für ein besseres Klima. 2000 Sanitätssoldaten zogen in den Kampf gegen die Mostitos, die Überträger des gelben Siebers. Alle Sumpfe und Wasserläufe, die herde der Sieber-Erreger, wurden mit Petrol übergossen. Schließlich siegte der Mensch im Kampfe gegen das Sieber. Dann wurde unter der Leitung von Oberst Goethals 1904 der Bau begonnen. Am 15. August 1914 konnte der Danama=Kanal dem Derkehr über= geben werden. Im ersten Jahre haben 350 Schiffe den Kanal durchfahren, 1923 schon über 5000. Die Gesamtlänge zwischen Panama und Colon beträgt 81 Kilometer. Die Kanalzone gehört den Dereinigten Staaten. Das Riesen= werk hat über 2 Milliarden Schweizerfranken gekostet. Um durch den Panama-Kanal fahren zu dürfen, mussen die Ozeandampfer beträchtliche Abgaben entrichten. Taren sind aber gering im Dergleich zu den gewaltigen Ersparnissen, welche durch die Abkurgung der Seereisen erzielt werden. Der Panama=Kanal ist eine neben dem Sue3= Durchstich einzig dastehende Wegkürzung. So wird der Seeweg von Liverpool nach Dalparaiso um 4500 Kilometer verfürzt, derjenige nach San Franzisko um beinahe 10.000 Ki= lometer. Der Panama-Kanal ist ein Wunder der Neuen Welt. Sein Ruhm bleibt aber für immer verknüpft mit Serdinand von Celleps, dem unglücklichen Dionier von Danama.

Die kleinste Cokomotive ist kürzlich von der Berliner Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft fertig gestellt worden. Es ist eine elektrische Cokomotive, die nicht viel größer ist als ein Tisch. — Ihre Länge beträgt 170 Zentimeter, ihre Breite 180 und ihre höhe nur 60 Zentimeter. Sie ist als Rangiermaschine bestimmt und soll die Übelstände beseitigen, die sich aus der Derwendung schwerer, großer Cokomotiven beim kleineren Rangierverkehr ergeben. Troß ihrer Kleinheit hat sie eine erhebliche Zugkraft, sie vermag 1000 Zentner zu schleppen.



Ein Dogels
Paradies auf
der Averys
Insel (Louis
siana). Jum
Schuke nüklis
cher oder seltes
ner Dögel vor
ihren Seinden
inciersu.Mens
schengestalt ers
richtet man
allenthalben
Schukstätten.