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

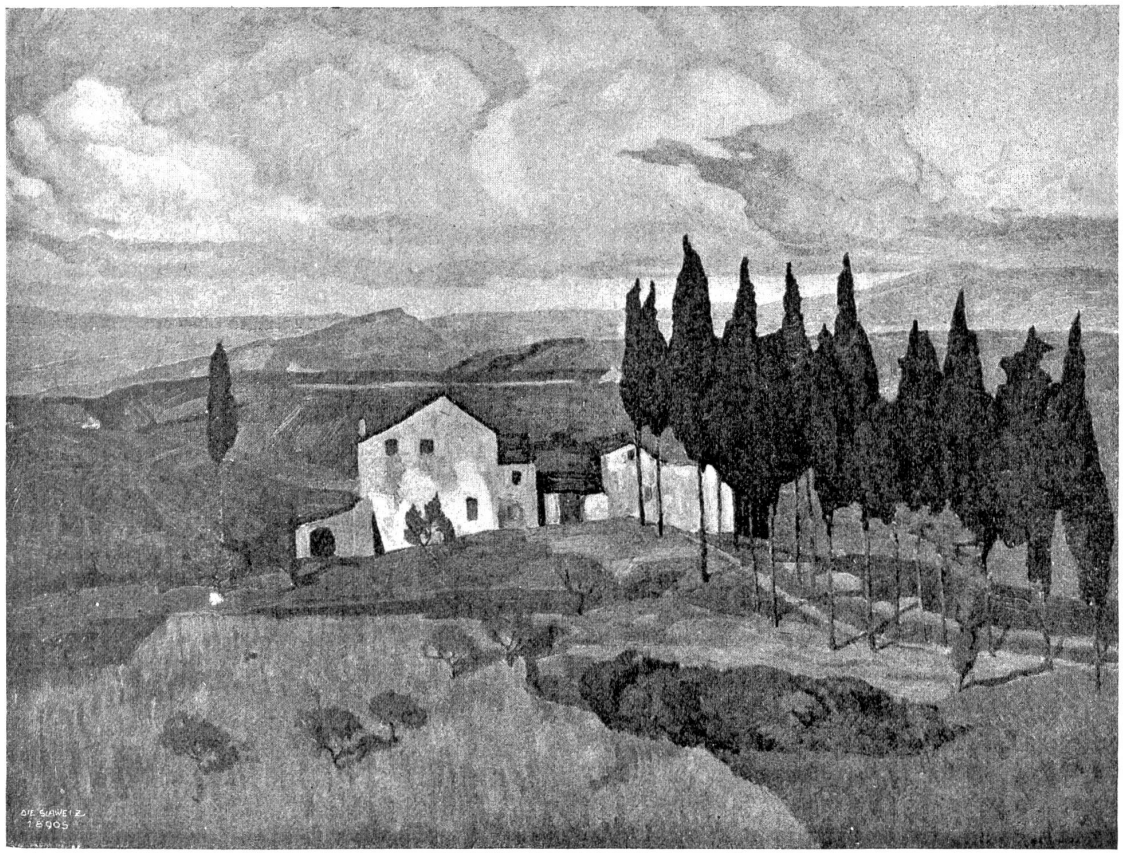
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.07.2025

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



Raphael de Grada: Toskanische Landschaft.

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

So ging Woche um Woche dahin. 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 vorüber, 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 pickten.

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 schmückte 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.

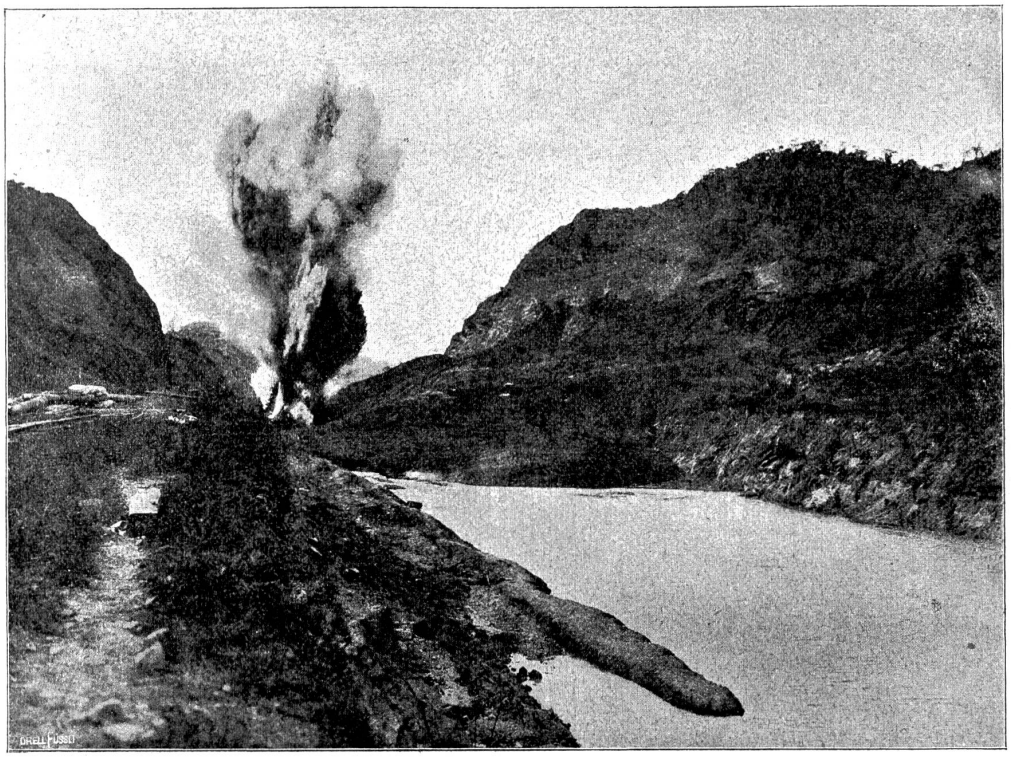
Sepp kam, aber selten und ungern. Er behauptete, er passe nirgends in der Welt hin, als in den Wald. Wenn er da war und erzählte, erwachte in Martin das Heimweh, die Sehnsucht nach der Seele des Waldes, die er so oft hatte durch den Wald ziehen hören, und deren leiser Gang ihm vertraut gewesen. Er war schweigsam, so lange Sepp, der nach Tannenharz roch, und dem manchmal ein Eichhorn aus den Rockfalten sah und manchmal ein zahmer Zeisig, da war. Lis neckte Sepp und riet ihm an, selber zu heiraten, er könne dann herausfinden, 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 Geschichte und Bau des Panama-Kanales. (Schluß.)

E. **Die wichtigsten Arbeitsmaschinen und ihre wesentlichsten Arbeitsleistungen.**

In der intensivsten Bauperiode standen 377 Bohrmaschinen, die während mehreren Jahren monatlich rund 150 Kilometer Bohrlängen abtruften, in Tätigkeit. Die jährlich verbrauchte Dynamitmenge betrug 3000 Tonnen. Zum Aushub des gelockerten Materials kamen zwei Typen von Dampfschaufeln oder Löffelbagger zur Ver-



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

wendung. Ungefähr 100 kleinere Bagger mit einer Leiſtungsfähigkeit von 1,3—3,5 Kubikmetern pro Schaufel waren beſtändig auf dem trockenen Terrain beſchäftigt. Für die Waſſerbaggerung verwendete man Maſchinen von größerem Typus. Auf der Abbildung Seite 209 z. B. ſehen wir eine Rieſendampfſchaufel in Tätigkeit, deren Löffel nicht weniger als 11,5 Kubikmeter aufs Mal bewältigte. — Von den rieſigen von Turmgerüſten 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 ermöglicht das Abladen eines Materialzuges von 20 Wagen innerhalb 10 Minuten. Da jeder Wagen durchſchnittlich 12—15 Kubikmeter Ladung enthält, ſo leiſtet alſo dieſer Abladepflug per Minute 25 Kubikmeter. 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 unähnlich, der über ſämtliche 20 Wagen an einem Drahtſeil gezogen wird. Die Materialwagen ſind nämlich nur auf einer Seite mit einer Seitenwand verſehen, der entlang dann die Spitze 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 ausgebreitet. 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 Höhe gehoben und ſeitwärts verſchoben wird. Tauſende von menſchlichen Arbeitskräften werden auf dieſe Art geſpart und erſetzt. Auch allerlei Hilfsmaſchinen kamen zur Verwendung, deren Arbeit überhaupt nicht durch Menſchenhände hätte geleiſtet werden können, ſo eine Geſteinszertrümmerungs-Ramme mit 50—60 Tonnen ſchwerem Trümmerſtempel, die es ermöglicht, Felsblöcke unter Waſſer zu zertrümmern und zu heben.

F. Arbeiter- und Lebensverhältniſſe.

Die Mehrzahl der 54,000 Arbeiter der intenſivſten Bauperiode waren Neger des weſtindiſchen Archipels. Der kleinere Teil beſtand aus Spaniern, Griechen, Italienern, Franzoſen und Armeniern. Anfänglich ſtanden die Neger in ihren Leiſtungen weit hinter den Europäern zurück; die ſtrenge Arbeitsgewöhnung unter der tatkräftigen Erziehung der amerikaniſchen Aufſeher und Ingenieure aber brachte ſie nach Jahren ſo weit, daß zwiſchen ihrer Leiſtung und der der weißen Arbeiter kein weſentlicher Unterſchied mehr beſtand. Die Europäer werden im allgemeinen zu der Arbeit verwendet, die Geſchicklichkeit und Verläßlichkeit fordern, ſo als Heizer, Maſchiniſten und Werkſtättearbeiter. Selbſtredend fanden auch viele Berufsleute und Handwerker in der Kanalzone lohnende Beſchäftigung. Unſere Abbildung auf S. 209 unten zeigt eine charakteriſtiſche Arbeitergruppe. Es ſind Arbeiter, die mit einem Arbeiterzug auf die Bauſtelle fahren: die Großzahl ſind Neger, die ſich von den gelernten weißen Arbeitern im Vordergrunde deutlich unterſcheiden. Auf dem Hintergrund des Bildes erkennen wir auch einige typiſche Arbeiterwohnungen mit dem Drahtgitterſchutz. Viele Neger wohnten in Gruppen oder mit ihren Familien in eigenen Waldhütten und Baracken.

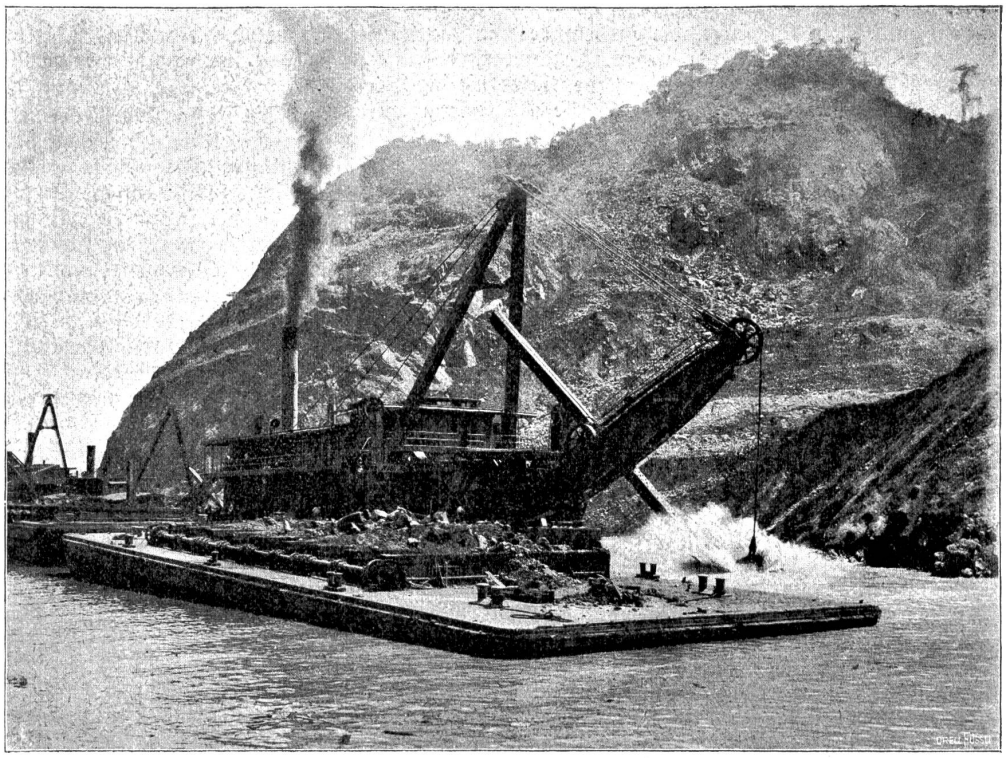
Eine intereſſante Kulturbeobachtung konnte man bei den verheirateten Negern machen; ſie hatten bald das Bedürfnis, ihre Kinder europäiſch zu kleiden und zu erziehen; der daraus erwachſene Koſtenaufwand und die erhöhte Sorge machten aus faulen und nachläſſigen ſolide, ſparſame und ſtrebſame Arbeiter. 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. Handwerker, 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 Vollendung des Kanals und die Sicherung ſeines Betriebes. Bedeutung und Koſten.

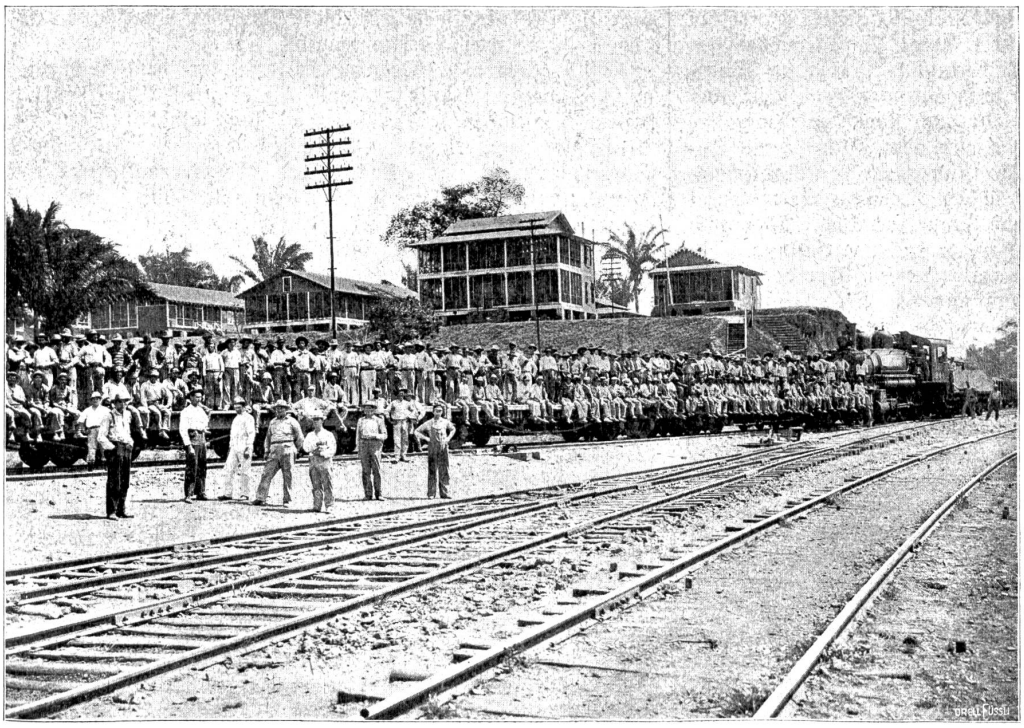
Am 10. Oktober 1913 erfolgte durch Präſident Wilſons Druck auf den elektriſchen Taſter aus 4000 Kilometern Entfernung die Sprengung des Schutzdammes, der bisher das Waſſer des Gatunſees gehindert hatte, in den Einſchnitt von Culebra einzudringen. Bis zum 15. Auguſt 1914 war das Waſſer überall im Kanal auf die erforderliche Höhe gebracht, um kleineren Schiffen die nötige Fahrtiefe zu ſichern. Die feierliche 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 Kanal läßt bei oberflächlichem Anblick nicht die ungeheure Leistung an Intelligenz, Energie und Beharrlichkeit erkennen, die seine Erstellung gekostet hat. Wie ungemein einfach und selbstverständlich sieht sich zum Beispiel (wie auf Abbildung Seite 197 unten in letzter Nummer) eine Schleuse an. Es ist die einstufige Schleusentreppe bei „Pedro-Miguel" oberhalb des Miraflores-Sees. Das obere Ende der Doppelschleuse ist uns zugekehrt. Wir erkennen die gemauerten Seitenwände und den Mitteldamm mit den Beleuchtungsmasten. In die rechte Schleusenkammer läuft ein Schiff ein. (Wir denken uns den Fall.) Es könnte vorkommen, daß seine Geschwindigkeit nicht in nützlicher Frist verlangsamt werden könnte und daß das Fahrzeug das Schleusentor beschädigte. Um dies unmöglich zu 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. Hinter ihm wird nun 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. Kein Schiff fährt unter Eigendampf durch die Schleusen, sondern wird durch zwei kleine Lokomotiven, die links und rechts auf Zahnstangengeleisen fahren, hindurchgezogen.



Der große schwimmende Dampflöffel-Bagger „Paraíso" (Kapazität des Löffels für Felsausbruch 7,5 m, für Baggerschutt 11,5 m³) beseitigt die letzten Reste des am 15. Okt. 1913 erfolgten großen „Cucharacha"-Felsabrutsches. Blick in nördlicher Richtung. Juni 1914.



Typischer Erdarbeiter-Beförderungszug bei der Station „Cabernilla". Im Vordergrund weiße amerikanische Handwerker, im Hintergrund Baracken für weiße Arbeiter und Beamtenwohnungen mit Drahtgeflecht-Ummantelung. Febr. 1912.

Wegen der immer noch drohenden Rutschungen im Culebra-Einschnitt stehen Arbeiter und Arbeitsmaschinen beständig bereit, wo es not tut einzugreifen. Tatsächlich haben auch seit der großen Verschüttungs-Katastrophe am 13. Oktober 1913 mehrere Rutschungen stattgefunden; so am 14. Oktober 1914, da 25 Hektaren in Bewegung gerieten und die Entfernung von 3,8 Millionen Kubikmetern Material erforderten. Doch war der Kanalbetrieb nur während 6 Tagen vollständig unterbrochen.

Die riesigen Baukosten und die schlechten Verkehrsverhältnisse der Kriegszeit bedingen natürlich, daß der Kanal noch heute nur mit kolossalen Defiziten betrieben

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 Bedeutung erlangen werde, wie sie z. B. dem Suezkanal zukommt.

In der Tat ergibt ein Blick auf die Karte, daß der Panama-Kanal nur für den Weltverkehr in Betracht kommt, der nach der Westküste 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 Kosten des Riesenwerkes belaufen sich für das amerikanische Unternehmen nach dem neuesten vom Kongreß bewilligten Voranschlag auf 1875 Millionen Franken. Sie sind im Hinblick auf die Summe von 1300 Millionen Franken, die die französische Bauunternehmung ergebnislos verschleuderte (die Amerikaner kauften ihr das Teilwerk mit nur 200 Millionen Franken ab), verhältnismäßig gering. Und erst recht klein erscheint die Kostensumme für dieses Friedenswerk, bei dem man viele Millionen Dollars nur zur Erhaltung von Menschenleben und Menschengesundheit aufwendete, im Vergleich zu den ungezählten Milliarden, die seit bald 3 Jahren der Leben und Güter zerstörende Krieg verschlingt.

Versprengtes 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 trotz allen Unterdrückungsversuchen deutsche Art und Sprache behalten konnten, hat die Historiker und Sprachforscher schon viel beschäftigt. Die eigenartige Erscheinung verdient auch wirklich festgehalten 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. Jahrhundert eine erstaunliche Kolonisationskraft entwickelt. In Graubünden und im Tirol selbst lassen sich Walseransiedlungen nachweisen. Bekannt ist auch, daß Walliser aus dem Lötschental im 13. oder 14. Jahrhundert das Lauterbrunnental besiedelten. Vom Rhonetal aus wurden Simpeln 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 Macugnago und Pestarona 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 Ansiedlung auf einen Heinrich Stauffacher zurück. Wahrscheinlich aus dem Val d'Angasca haben Rima im Sermenzatal und Rimasco die deutsche Bevölkerung erhalten. Aber auch im Val Lesa sind große deutsche Sprachniederlassungen, so das bedeutende Gressonay, 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 Urkunde bereits 1291 der deutsche Charakter des Dorfes Macugnago erwähnt.

Vom Oberwallis aus, vorwiegend aus dem Goms, wurde wahrscheinlich schon vor der Mitte des 13. Jahrhunderts durch das Eginental über den sehr frequentierten Griespaß das Pommat (italienisch Val Formazza), die oberste Talstufe der Tosa besiedelt, von wo aus Agaro in einem Seitental des Val di Dovero gegründet wurde. Diese deutsche Ansiedlung dürfte am bekanntesten sein. Daß sich das deutsche Idiom bis auf unsere Tage erhalten hat, beweist schon ein Blick auf die italienische Staatskarte dieses Gebietes. Mitten in der italienischen Nomenklatur begegnen wir da deutschen Dorf-, Flur- und Bergnamen. Ich nenne Staffelwald, Tuffwald, zum Steg, An der Matten ꝛc. Vor Jahren schon, anläßlich einer Seminarreise zum Besuche der weltberühmten Tosafälle, hatte ich Gelegenheit, mit Pommatern zu sprechen und festzustellen, daß das Deutsche auch jetzt noch eingewurzelt ist. Die Veritalienisierung macht aber rasche und unverkennbare Fortschritte. Ein guter Kenner des Pommats sagte mir, daß es jetzt 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 Abstammung aus dem Oberwallis nicht verleugnen kann, über die Maßen lieben. Es ist ein breiter, nicht gerade leicht verständlicher Dialekt, der natürlich mit vielen Verwelschungen „geschmückt" ist. Bei einiger Gewöhnung ist aber Verständigung 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 trotzdem bis jetzt nicht ganz gelungen ist, kann uns freuen. Ein Bürger von Alagna, der sich kürzlich in Bern einkaufte, der aber in Alagna aufwuchs, sagte mir, daß in den achtziger Jahren die Schule in seinem Heimatdorf 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 Zersetzungsprozeß noch wesentlich beschleunigen und die Jahre des Deutschtums in diesen Gemeinden dürften gezählt sein.

Wie konnten die Orte nun so lange ihre deutsche Eigenart 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 vielbegangenen Griespaß früher regen Verkehr mit dem Oberwallis unterhielten. Seit dieser Verkehr aufgehört hat, ist ein wichtiger Anknüpfungspunkt verschwunden.

Aber auch der Kanton Tessin hat sein Stückchen versprengtes Deutschtum. Zuhinterst im Val di Campo, einem Seitentale des Maggiatales, ist Bosco oder Gurin, wie es deutsch heißt. Früher war es sehr schwer erreichbar. Seit aber das Maggiatal sein Bähnchen hat, geht's leichter. Man fährt bis Cevio, klettert von hier auf ordentlicher Bergstraße in unzähligen Windungen ins Val 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 hochgelegenen Bosco (1506 Meter über Meer). Eine Straße wünschen sich die Guriner längst, aber daß sie sie immer noch nicht haben, ist im Interesse der Erhaltung des Deutschtums vielleicht sehr wichtig gewesen. Nachgewiesen wenigstens kann werden, daß schon die Eisenbahn, die die Fußreise auf zirka fünf Stunden reduziert, der Verwelschung zugute kam. Im Jahre 1904 gelangten die Bosker (sie selber nennen sich zwar Guriner) in einer Eingabe wegen dem