

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1966)

Artikel: Wasserstrasse zwischen Ozeanen
Autor: Eggenberg, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987873>

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

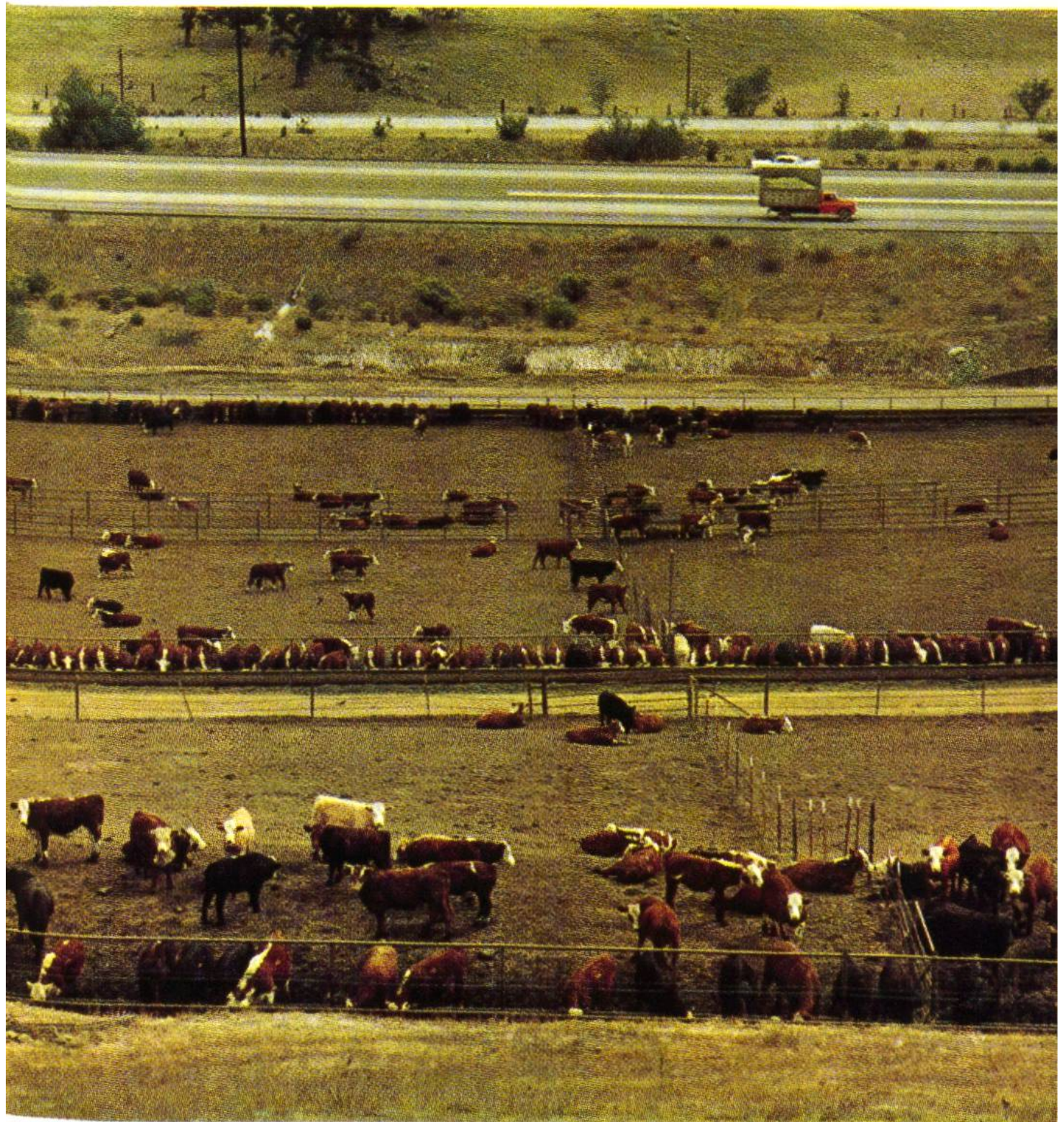
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

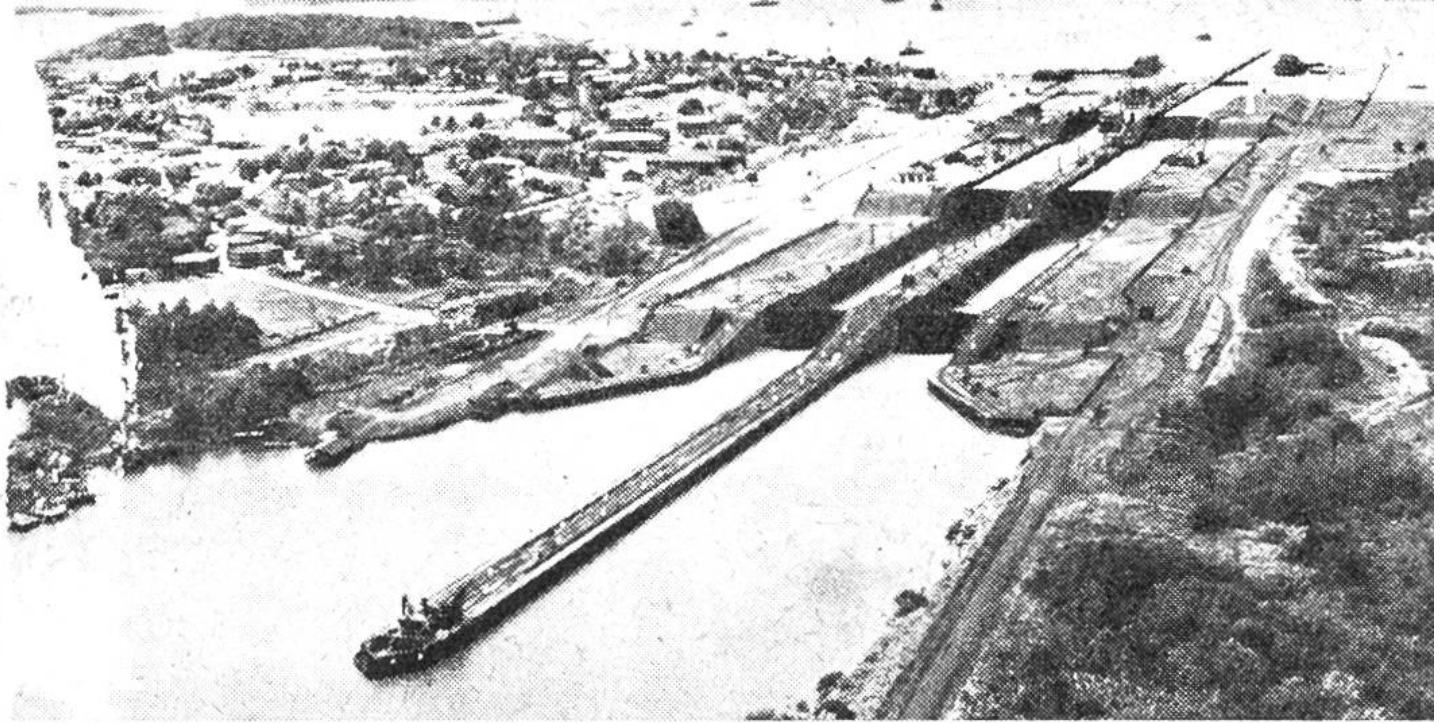
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wasserstrasse zwischen Ozeanen

Nur einer kleinen Zahl der Schiffspassagiere, die durch den Panamakanal fahren, ist die ereignisreiche Geschichte dieses einst grössten technischen Werkes der Erde bekannt. Sie geht zurück auf das Jahr 1513. Damals durchquerte als erster Weiser der spanische Eroberer Balboa die Landenge und erreichte den Stillen Ozean. Dem unbekanntem Meer gab er den Namen Südsee. Gleich setzte sich in seinem Kopf die Idee fest, es müsse irgendwo einen Wasserweg geben, der die beiden Meere verbinde und für Schiffe befahrbar gemacht werden könne. Doch alles Suchen war vergeblich. Da tauchten die ersten Pläne für den Bau eines Kanals auf. Sie missfielen aber König Philipp II. von Spanien so sehr, dass er bei Todesstrafe verbot, weiterhin solch gottlose Projekte auszuhecken. Der Plan wurde nicht einfach begraben. Je genauer man die Meerenge aber kennenlernte, desto zahlreicher und unüberwindlicher erschienen die Hindernisse. Jahrhunderte verstrichen. Dann erbaute der Franzose Ferdinand von Lesseps in der kurzen Zeitspanne von zehn Jahren den Suezkanal. Die Idee des Durchstichs der Landenge von Panama erhielt neuen Auftrieb. Die Vorteile eines solchen Kanals waren zu offensichtlich. Wollte zum Beispiel ein Schiff von New York nach San Francisco gelangen, so war es gezwungen, ganz Südamerika zu umfahren und eine Strecke von 24500 km zurückzulegen. Durch den Bau eines Kanals konnte diese auf 9900 km verkürzt werden. Ein Kanal war also von grösster wirtschaftlicher Bedeutung, zugleich militärisch wichtig; denn er ermöglichte es den USA, ihre Kriegsschiffe in kürzester Zeit von einem Meer ins andere zu verschieben.



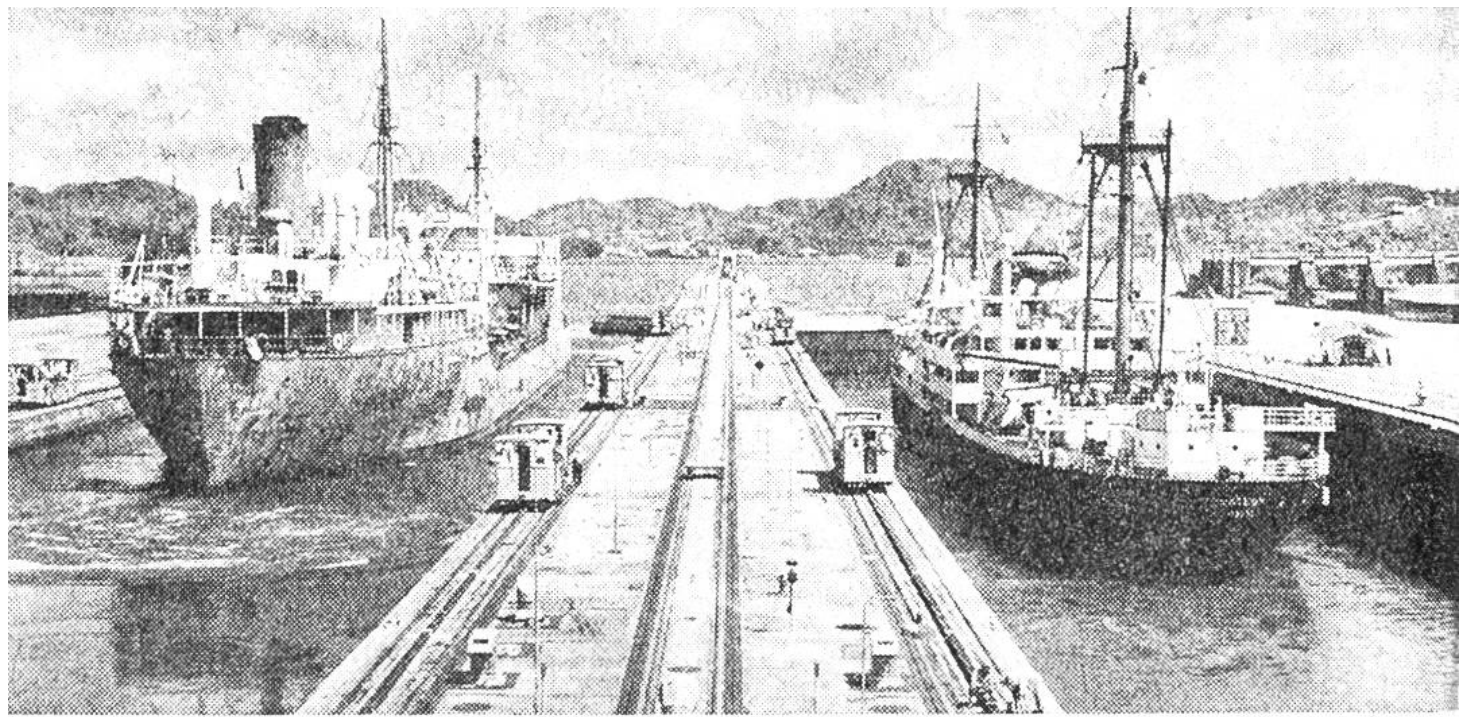
Gewaltige Rinderherden bilden den Reichtum vieler amerikanischer Bauern. Eine Herde in der Nähe von Los Angeles (California).



Der Panamakanal trennt zwei Kontinente und verbindet zwei Meere. Ein Blick auf den Gatun-Stausee mit den Schleusen, den höchsten Punkt des Kanals.

Da entschloss sich Lesseps, begeistert vom erfolgreichen Bau des Suezkanals, das Werk an die Hand zu nehmen. Er berechnete die Kosten auf 843 Millionen Franken. 1881 wurde mit dem Bau begonnen. Doch bald tauchten ungeahnte Schwierigkeiten auf. Nach sieben Jahren betrugen die Ausgaben schon 1400 Millionen. Tausende von Arbeitern hatten in dem von Moskitos verseuchten Dschungel- und Sumpfgebiet ihr Leben eingebüsst, und doch war kaum ein Drittel der Arbeit ausgeführt. Der sogenannte «Panamaskandal» brach aus. Die Baugesellschaft geriet in Konkurs, und der wagemutige Lesseps wurde zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt. Körperlich und seelisch gebrochen, starb er bald nach seiner Begnadigung.

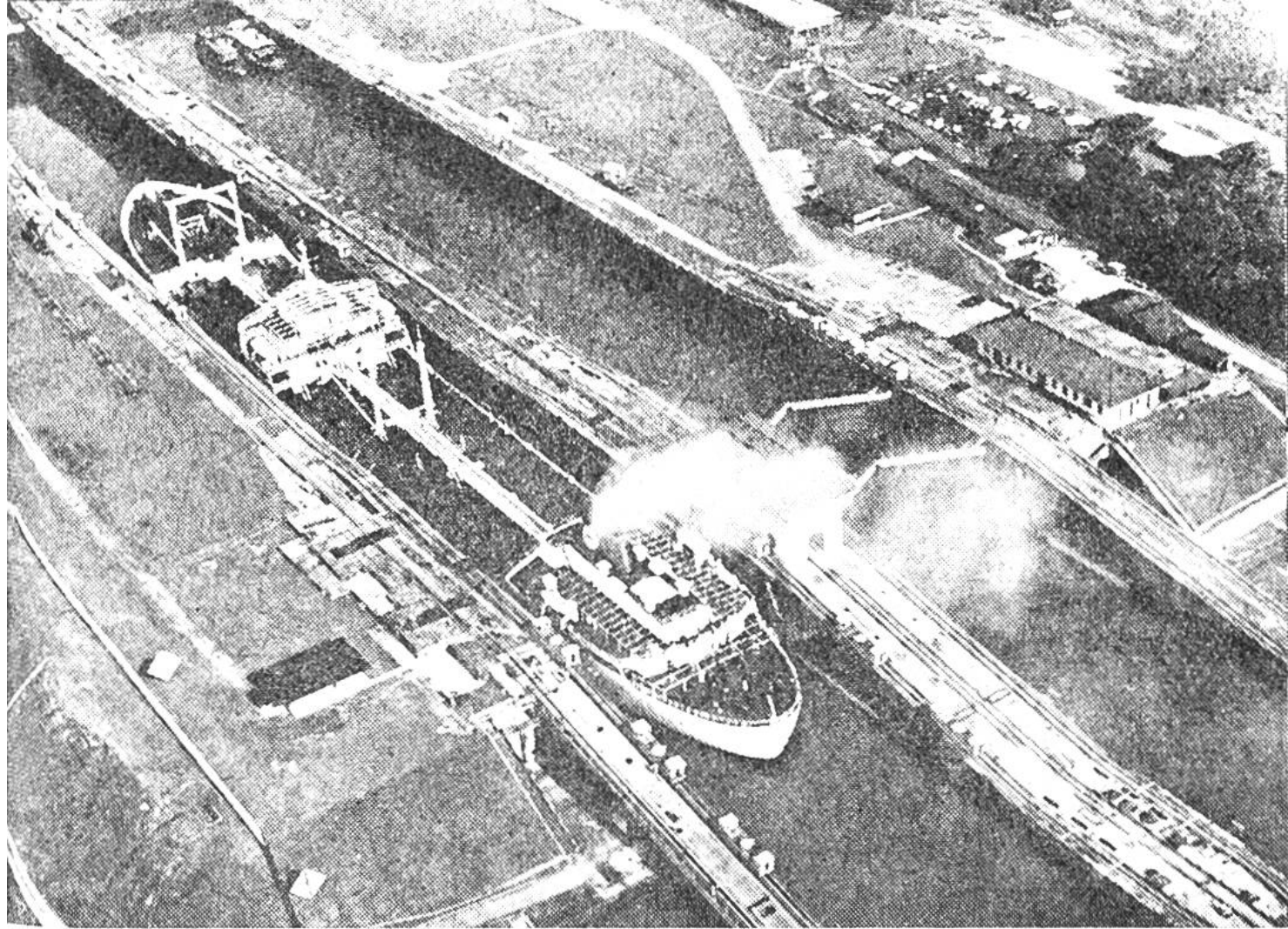
Eine zweite französische Finanzgesellschaft, die den Versuch unternahm, das angefangene Werk zu Ende zu führen, geriet nach fünf Jahren ebenfalls in Geldschwierigkeiten, und die Verwirklichung des gewaltigen Werkes war ernsthaft gefährdet. Da griffen endlich die am meisten interessierten USA ein. 1902 kauften sie der zweiten Panamagesellschaft alle Rechte für 40 Millionen Dollar ab. Zuerst schickten sie 2000 Sanitätssoldaten



Die linke Schleuse öffnet sich eben, rechts wartet ein Schiff, bis sich der Wasserspiegel genügend gehoben hat. Die kleinen Lokomotiven, «Maulesel» genannt, manövrieren die Schiffe in den Schleusen.

hin. In alle Sümpfe und Tümpel wurde Petrol gegossen. Auf diese Weise konnten die Larven der Moskitos getötet und die Gegend von der Malaria, diesem mörderischen Sumpffieber, befreit werden. Mit einem Heer von 65000 Arbeitern und zahllosen Maschinen wurde dann das Werk in sieben Jahren beendet. 150 Millionen Kubikmeter Fels und Erde mussten die Amerikaner noch sprengen und ausheben. Am schwierigsten war der Culebra-Bergeinschnitt zu bewältigen, die rund 80 m hohe Wasserscheide zwischen dem Atlantik und Pazifik. Durch die Stauung des Rio Chagres entstand ein künstlicher See, Gatunsee benannt, ungefähr von der Länge des Genfersees. Auf seiner ganzen Länge erübrigte sich durch diese kluge Massnahme der Bau eines Kanals und ermöglicht heute den Schiffen eine raschere Fahrt. Auf beiden Seiten des Kanals wurden Schleusen erstellt. Mit ihrer Hilfe werden die Schiffe gehoben oder gesenkt, denn der höchste Punkt des Kanals, der Gatunsee, liegt 26 m über dem Meeresspiegel.

1914 konnte der Kanal eingeweiht werden. 48 Schiffe vermögen ihn im Tag zu passieren. Die Durchfahrt dauert 7–8 Stunden.



Die Pedro-Miguel-Schleusen bei Panama City. Links wird ein Frachter eben von einer Schleuse in die andere gezogen.

Durch elektrische Zahnradlokomotiven werden die Schiffe durch die Schleusentreppen geschleppt.

Der ganze Kanal befindet sich auf dem Territorium des Staates Panama. Gegen eine Entschädigung von 10 Millionen Dollar und einen jährlichen Pachtzins sicherten sich die Vereinigten Staaten die «ewigen Rechte» am Kanal und an einer Zone von 5 Meilen zu beiden Seiten. Während Jahren waren die Panamesen glücklich über diese Regelung. Heute aber möchten sie den Kanal in eigenen Besitz nehmen, die Amerikaner aus der Kanalzone vertreiben. Diese Gefahr, aber auch die Tatsache, dass der Panamakanal heute zu wenig leistungsfähig ist, wird die Amerikaner wohl in naher Zukunft veranlassen, einen weitem und schleusenlosen Kanal entweder im Isthmus von Kolumbien oder bei Tehuantepec in Mexiko zu bauen.