

er echter nog geen enkel bestaat, en daarom is de constructie zoo, dat slechts de helft van het water gebruikt behoeft te worden; men heeft n.l. tusschensluizen gemaakt en deze brengen het schip op peil.

De grootste vrees heeft men altijd gehad voor het doorbreken van de sluisdeuren, want daardoor zou men een val kunnen krijgen van een reusachtige massa water over een afstand van 160 mijlen in 't vierkant, doch daarvoor heeft men voorzorgen genomen.

Men heeft n.l. eerst een enormen stalen kabel (die men in normale omstandigheden laat zakken) recht voor de deur gespannen, zoodat wanneer een schip met te harden vaart zou aankomen, zijn vaart hierdoor zou worden gestopt, want het is berekend, dat een schip van 10.000 ton, varende met een snelheid van 4 mijlen in het uur, binnen 30 voet stil ligt, zoodat men geen vrees voor aanvaring met de sluisdeur behoeft te hebben.

Veronderstellen wij evenwel het ergste, n.l. dat een schip een deur kapot vaart, zoodat een watervloed over de lagere sluizen dondert, dan kan de ramp onmiddellijk gestuit worden, door een soort van traliwerk, waarin stalen platen worden geschoven; hierdoor zou het water worden tegengehouden, totdat een soort van barricade zou zijn opgeworpen.

Ofschoon dit nu wel niet geheel zou afsluiten, zou het toch wel wat helpen en daarenboven heeft men nog ter beschikking een reusachtigen caisson over de geheele breedte; laat men dezen vol water loopen, dan zakt de caisson op den bodem en vormt zodoende een wal, die voldoende zou tegenhouden totdat de nieuwe sluizen zouden zijn gebouwd.

Zooals men zal begrijpen hebben de sluisdeuren, waarop bovenaan gemakkelijk een automobiel kan rijden, een enorm gewicht en daarom heeft men de onderste gedeelten hol gemaakt en deze houdt men kunstmatig luchtledig, zoodat het gewicht wel wat wordt verminderd.

Bovendien worden zij electrisch bediend, welke electriciteit wordt opgewekt door verschillende watervallen alsmede door benutting van den reeds genoemden waterval aan den nooddam.

Ook de schepen worden alle electrisch geschut, en wanneer alles goed gaat, verwacht men, dat elke sluis in een halfuur zal worden gepasseerd, en aangezien het zal worden toegestaan met vollen stoom door het Gatunmeer te varen, zal men in 10—14 uur den afstand van Oceaan tot Oceaan kunnen afleggen.

Natuurlijk heeft men om tot een goed geheel te komen, nog verschillende bijwerken moeten uitvoeren, doch het grootste werk is toch wel het Culebra-kanaal, waarover wij reeds met een enkel woord gesproken hebben; dit kanaal loopt van het Gatunmeer naar de Pedro Miguelsluizen en vormt dus de directe verbinding.

Nog dagelijks ziet men hier duizenden mannen bezig met dynamietpatronen om den zoo rotsachtigen grond uit te hollen, en te doorboren en voortdurend hoort men een geluid als van het schieten van honderden kanonnen.

Reusachtige treinen vervoeren de groote hoeveelheden grond die op deze manier en ook door de honderden z. g. IJzeren Mannen (ook hier wel bekend) zijn losgemaakt en het is een eigenaardig gezicht in zoo'n gegraven vallei de wagens voet voor voet te zien voortgaan, zich zelf automatisch te vullen, om wanneer zij allen gevuld zijn, zigzag tegen de heuvels op te rijden en zich leeg te storten bij den een of anderen dam, waar de aarde weer gebruikt kan worden.

Wanneer weer een gedeelte van de rotsen is verdwenen, moeten de rails natuurlijk weer verderop en men staat verbaasd, dat men dan de rails automatisch ziet verplaatsen door een werktuig, dat men het beste zou kunnen vergelijken bij een ijzeren hand, die gedeelten rails opneemt met stutbalken en al, en deze 6 of acht voet verder neerlegt.

Natuurlijk gebeurt dit inladen van aarde ook met de hand en zoo ziet men troepen van 150—200 man, alle achter elkander de ook hier welbekende wagens voet voor voet volladen, om dan straks door een locomotief te worden weggehaald.

Heel veel heeft men bij het Culebra kanaal te kampen gehad met aardverschuivingen, die dikwijls als een lawine neerkomen en dan het werk van maanden ja van jaren verwoesten, doch de optimistische ingenieurs zijn er, aan de hand van statistieken, van overtuigd, dat deze aardverschuivingen alsmede de ondergrondse vulkanische uitbarstingen, waardoor zij ontstaan, afnemen, en de laatste jaren is dan ook werkelijk geen schok van beteekenis meer voorgekomen.

Wij willen niet besluiten alvorens nog met een enkel woord de 'evensomstandigheden van die duizenden en nog eens duizenden medearbeiders van dit werk te hebben besproken.

Vroeger heeft de zoo gevreesde gele koorts veel meer mensen weggerukt dan er nu nog daar rondloopen, doch sedert men den strijd heeft aangevangen tegen de muskieten, en hiervoor een heel leger onder bevel van Kolonel Gorgas den geheelen dag zorgt, is ook de ziekte verminderd en nu tot een minimum terug gebracht.

Eigenaardig is het ook te hooren hoe men die 50 à 60.000 mensen daar gedurende dien tijd van alles voorzien heeft.

Want men moet niet vergeten, dat Panama absoluut buiten de beschaafde wereld ligt en men zoowel arbeiders als alle machineriën daarheen heeft moeten transporteeren.

De regeering heeft echter overal uitmuntend voor gezorgd, zoowel voor de blanke Amerikanen als voor de gekleurde arbeiders.

Zelf heeft zij alle levensbehoeften enz. gedurende dien tijd tegen den laagst mogelijken prijs beschikbaar gesteld en een speciale trein voert dagelijks alles vanuit New-York, (afstand ± 2000 mijlen) ter verspreiding in de verschillende stadjes en dorpen rondom het Panama-kanaal aan, waar alles tegen inkoop prijs, alleen verhoogd met de noodzakelijkste onkosten, verkocht wordt.

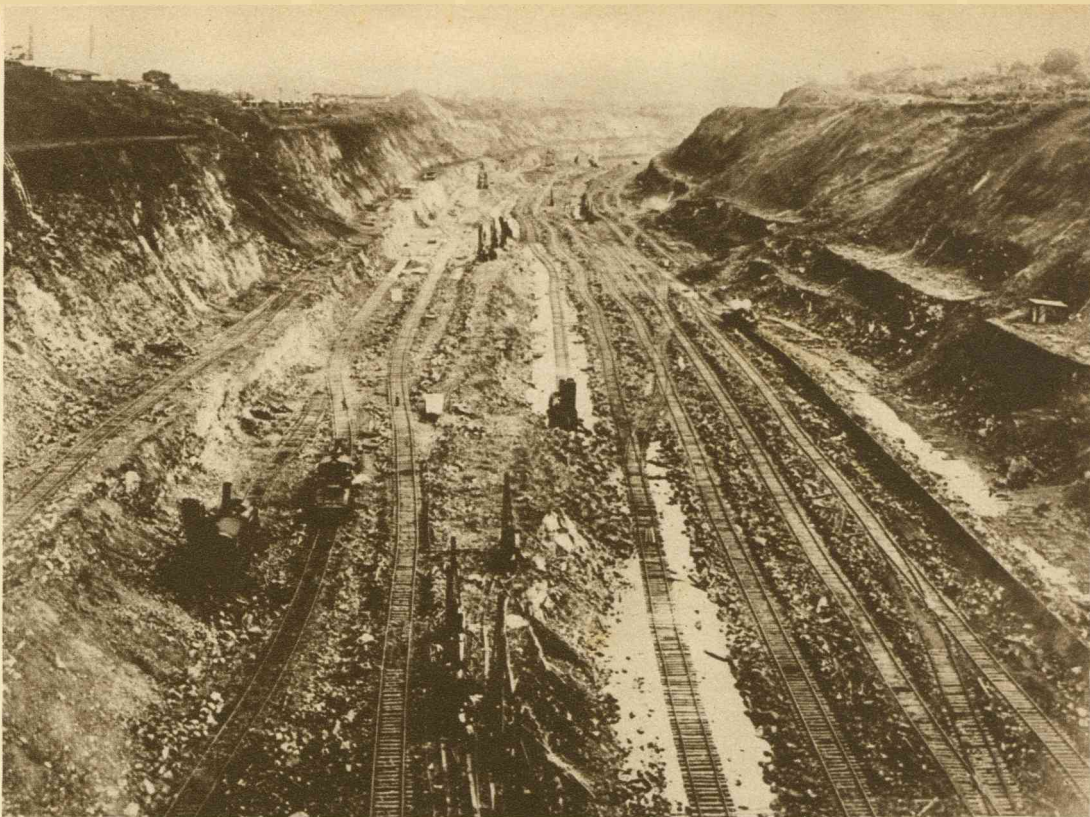
Is evenwel het werk klaar, dan gaan alle arbeiders zoowel blanke als zwarte naar huis, want de regeering wenscht om staatkundige redenen de streek te ontvolken.

Men geeft wel aan, dat het land niet geschikt is voor nederzettingen, doch in hoofdzaak is het de vrees, dat wanneer de Vereenigde Staten eens oorlog mochten krijgen, de bevolking langs het kanaal met den vijand zou kunnen samenspannen en het kanaal beschadigen.

En zoo nadert dit wonder van techniek zijn voltooiing

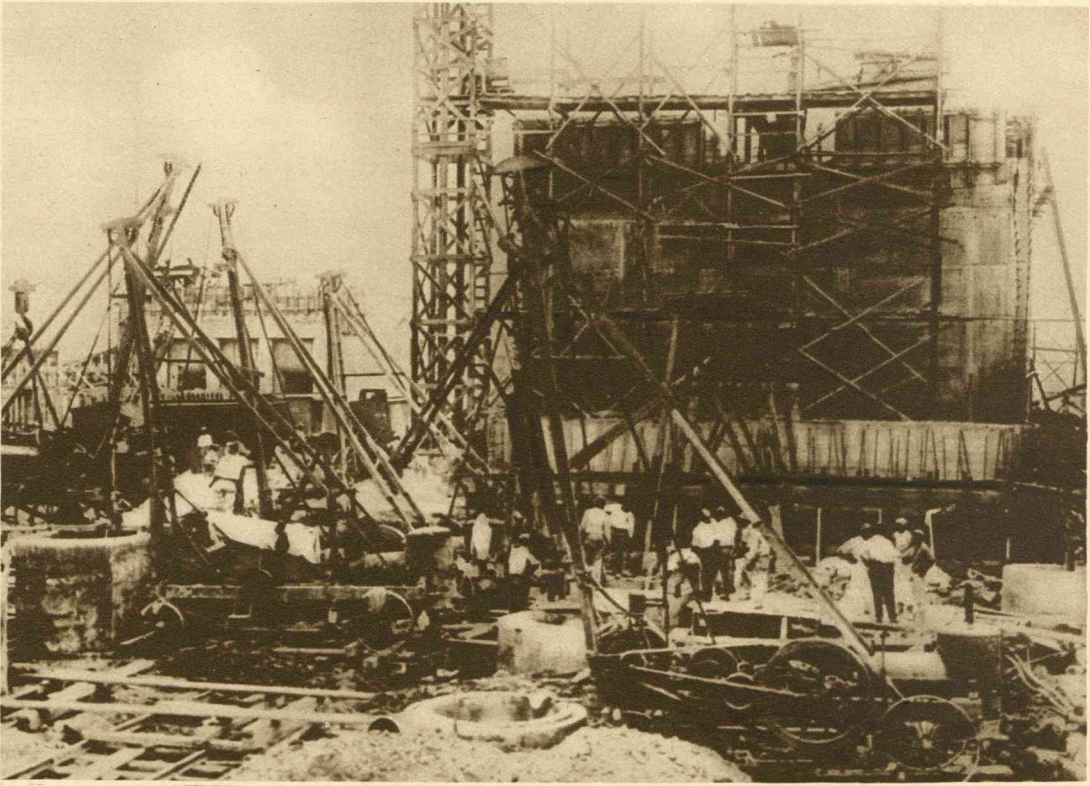
Men is nu bezig het Gatunmeer successievelijk te laten volloopen om dan aanstonds ook het Culebra Kanaal te kunnen vullen.

De sluizen worden in werking gesteld en weldra zal het eerste schip gebruik maken van den veel korteren weg, die den Atlantischen met den Groeten Oceaan verbindt en zal dus dit werk van zeker niet minder internationale beteekenis dan het Vredespaleis, ongeveer gelijk daarmee worden geopend.



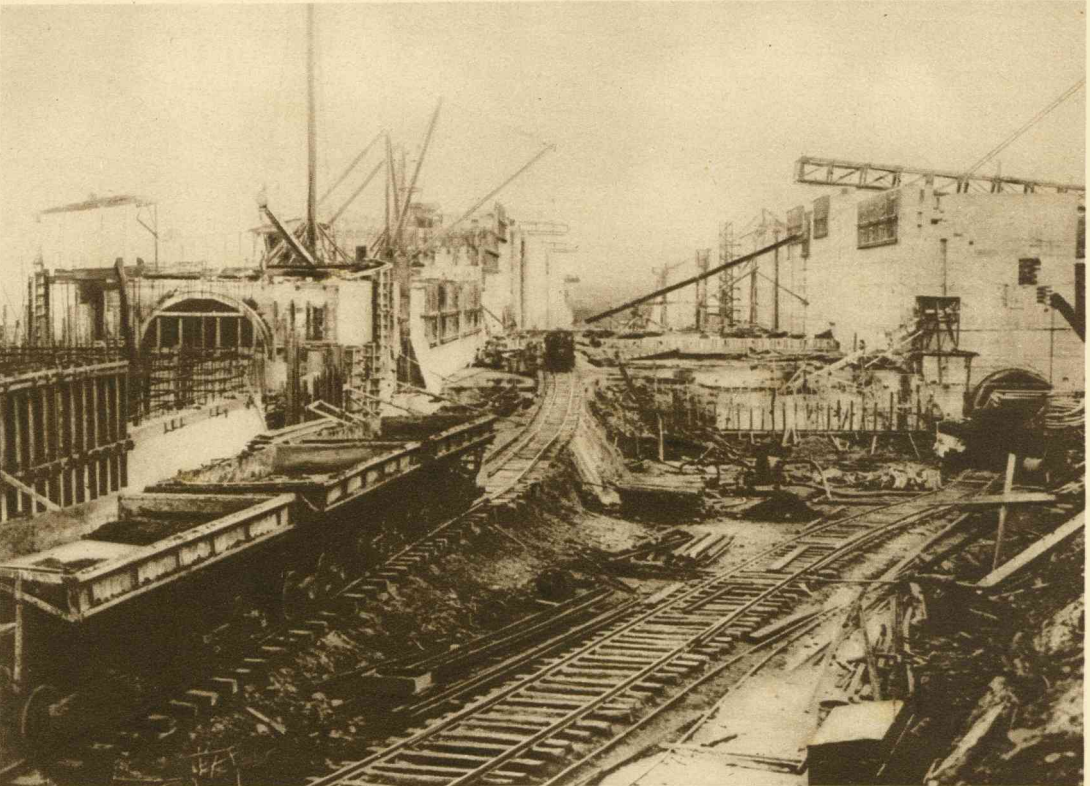
Graven van het Culebra-kanaal, dat van het Gatunmeer tot de Pedro Miguel-sluizen loopt.

(Copyright.)



Het laten zinken van een caisson voor fundeering van de Mirafloressluizen.

(Copyright.)



Gezicht op de Mirafloressluisdeuren in aanbouw.

(Copyright.)