

# Le Canal de Panama

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **17 (1941-1942)**

Heft 24

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-711914>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Le Canal de Panama

### Le centre du système défensif américain.

Peu avant l'ouverture des hostilités entre l'Amérique et le Japon, le colonel Knox, ministre de la marine, annonçait que les Etats-Unis avaient dépassé l'Angleterre et qu'ils possédaient à ce jour la plus grande et plus forte flotte de guerre du monde. La force d'une flotte ne réside pas seulement dans son tonnage et la qualité de ses bateaux, etc., mais encore et avant tout dans le système de points d'appui stratégiques et des voies maritimes dont elle dispose. Les bateaux de guerre ne représentent rien sans les bases où ils peuvent renouveler leurs provisions d'huile, de charbon, de munitions et de vivres; ces bases doivent en outre se trouver dans le rayon d'action des bateaux qu'elles ont à ravitailler. Enfin, les flottes de guerre doivent disposer de routes maritimes par lesquelles elles puissent être rapidement et sûrement déplacées, engagées ou retirées.

Si l'on considère que tout l'hémisphère occidental est entouré d'un réseau de points d'appui et de liaison des forces navales des Etats-Unis, il est facile de reconnaître le pivot du système défensif et offensif américain: le

### Canal de Panama.

Ce dernier, avec ses fortifications, est plus important pour l'Amérique que par exemple le Canal de Suez et Gibraltar pour l'Angleterre. Il est l'artère vitale militaire et économique du Nouveau Monde car il raccourcit de 20 000 km., en chiffre rond, la route navigable de la côte occidentale à la côte orientale et rend inutile la longue route du cap Horn pour passer de l'Atlantique au Pacifique. Par sa situation dominante, le Canal de Panama est aujourd'hui pour les Américains plus important que toute autre position. A ce titre, il est intéressant d'examiner quelques particularités de l'histoire et de l'existence de ce centre de politique économique et de stratégie militaire.

### Le percement de l'isthme de Panama.

Le plan gigantesque de percer l'isthme de Panama fut conçu peu après la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb. Mais plusieurs siècles passèrent avant que la vision du célèbre navigateur espagnol devint une réalité. Une société française, dirigée par le vicomte Ferdinand de Lesseps, commença les premiers travaux en 1880. Des millions et des millions de francs furent investis dans l'affaire qui, en 1889, dû être interrompue faute de nouveaux capitaux. En 1904, pourtant,

les Etats-Unis reprirent les travaux abandonnés et dix ans plus tard le canal, terminé, était ouvert à la navigation mondiale.

Pendant dix ans une armée de 44 000 ouvriers travailla à creuser, draguer 180 millions de mètres cubes de terre et de rocher, à établir des barrages gigantesques, à construire des écluses, etc. Avec les matériaux de la tranchée du canal, on aurait pu construire 63 pyramides de la grandeur de celle de Cheops (la plus grande des pyramides d'Egypte). Des montagnes ciment furent utilisées pour la construction du canal, des murs et des écluses. Mais en revanche, ces travaux gigantesques permettent aujourd'hui aux navires les plus grands de passer d'un océan à l'autre, aussi facilement que de petits bateaux circulent dans le canal de l'Ohio. Les écluses ont une longueur de 300 m., une largeur de 34 m. et une profondeur d'environ 13 m. Les portes d'acier de ces écluses pèsent entre 450 et 700 tonnes selon leur grandeur. Le coût de cette œuvre géante fut de 375 millions de dollars, montant dans lequel est comprise la somme de 40 millions payée à la France pour le premier ouvrage du canal.

La fièvre jaune et la malaria firent de terribles ravages parmi les ouvriers. Dans les seules huit premières années, plus de 2000 blancs moururent des suites de la fièvre jaune qui décima un personnel dont l'effectif permanent était de 1600 têtes. La malaria sévit encore plus durement parmi ces ouvriers et s'attaqua à des hommes de toutes races et de toutes couleurs. On estime que ses victimes se chiffrent par 16 000 âmes.

### Un gigantesque pont d'eau.

Le canal de Panama n'est pas, dans la plus grande partie de sa longueur — 65 km. de mer à mer —, une percée à travers un isthme, mais au contraire un immense pont d'eau jeté au-dessus de lui. Ce pont est formé par le lac Gatun sur lequel les bateaux sont en quelque sorte hissés pour être ensuite redescendus à la hauteur du niveau de la mer. 38 km. du tracé du canal passent par le lac et environ 14 km. par la tranchée Gaillard. Ces 14 km., avec 11 autres, qui forment les canaux d'accès des océans Atlantique et Pacifique, représentent en fait tout ce qui peut être appelé canal dans le sens ordinaire du mot.

Des locomotives électriques, circulant à quatre en tandem le long des rives du canal, tirent les bateaux dans les écluses. Venant de l'Océan Atlan-

tique, les bateaux passent tout d'abord l'écluse de Gatun, longue de plus de 1500 m., et forte de trois double-sas. Aussitôt qu'un bateau se trouve dans l'écluse, les portes sont fermées, les vannes d'eau ouvertes et en 10 minutes seulement le niveau de l'eau — avec le bateau — est amené à la hauteur de celui de l'écluse suivante. Les locomotives tirent le bateau dans le second sas où la même manœuvre se répète, de là on passe dans le troisième sas avec lequel est atteint finalement le niveau du lac Gatun. Sur les eaux de ce dernier, le bateau navigue par ses propres moyens jusqu'à la tranchée Gaillard où, de nouveau au moyen de locomotives et d'une écluse, il est redescendu au niveau d'un autre petit lac artificiel. Après un parcours de trois milles environ, le bateau parvient enfin au niveau de l'Océan Pacifique par les deux écluses de Miraflores. La traversée entière du canal se fait en 7 à 10 heures. Au cours des années, le trafic par le canal de Panama s'est beaucoup développé si l'on en juge par les chiffres suivants: de 1914 à 1915, 1075 bateaux firent la traversée avec 3 millions de tonnes payantes, tandis qu'en 1937, 5387 bateaux empruntèrent la même voie avec 28,1 millions de tonnes.

### La zone du canal.

En 1903, la zone du canal, une bande de terrain large de 8 kilomètres de chaque côté du canal, fut placée sous la souveraineté des Etats-Unis et, jusqu'à maintenant, les dirigeants de Washington n'ont pas manqué de s'assurer, sur le plan politique, le concours de l'Etat de Panama. La zone du canal est habitée par 30 000 personnes environ et un gouverneur l'administre. Cette importante fonction est assumée actuellement par le général de brigade Glen Egterson, un énergique «self-mademan». Tout, dans la zone, villes, villages, cinémas, églises, hôtels et fabriques, appartient à l'administration. Elle est en outre placée sous le régime des fortifications, de sorte que nul ne peut y pénétrer sans autorisation. De même, ne peuvent y habiter que ceux qui appartiennent à l'administration du canal ou aux forces de police et militaires qui en assurent la surveillance et la défense.

La découverte de certains moustiques et mouches, reconnus comme agents propagateurs de la fièvre jaune et de la malaria, permit aux Américains de solutionner d'une manière satisfaisante les problèmes de salubrité publique dans l'isthme. Grâce aux mesures prises et financées par des mo-

yens puissants, les villes de Panama et de Colon sont complètement débarrassées de la Malaria et de la fièvre jaune, tandis que dans d'autres contrées elles disparaissent peu à peu. Tous les lieux habités de la zone sont, sous le rapport de l'hygiène, aménagés selon les principes les plus avancés de l'époque.

### La plus grande forteresse d'Amérique.

Aux extrémités et tout le long du canal, des milliers de soldats américains montent la garde et, depuis des années, tout le territoire est devenu un immense chantier comme au temps de la construction du canal. Il y a longtemps que certains points, notamment les voies d'accès, sont fortifiés. A Panama, on a construit des réservoirs d'huile, des docks, des arsenaux, des dépôts d'armes, des aérodromes et des casernes. Le 1<sup>er</sup> juillet 1941, la Chambre des représentants a accordé une somme de 132 millions de dollars seulement pour les dépenses supplémentaires affectées à l'entretien du canal de Panama. Ces 500 millions de francs suisses ne représentent qu'une petite partie des sommes fabuleuses que le Trésor américain a déjà versées à Panama pour être là investies en acier et en béton. De tout temps, on fut d'accord, à la Maison blanche, de renforcer toujours plus la puissance défensive de cette importante position.

Le plan d'armement pour Panama prévoyait l'été dernier: l'augmentation du nombre des casernes et, à fin 1941, dès leur construction terminée, l'augmentation des forces du temps de paix en décuplant leurs effectifs; dans les deux ports, Panama d'une part sur l'Océan Pacifique et de l'autre Colon sur l'Atlantique, deux escadres complètes de la marine de guerre devaient être stationnées, avec des sous-marins, porte-avions, hydravions, bateaux-citernes, tous navires devant pouvoir disposer de bassins de radoub et de chargement, de chantiers divers, de greniers, de silos et d'arsenaux. Enfin dans la zone du canal, des aérodromes devaient être installés avec de nombreux hangars, des ateliers de réparation, deux stations météorologiques, la radio et des dépôts de munition souterrains.

Ce programme devrait être exécuté dans sa plus grande partie, car il est certain qu'au cours de ces derniers mois, tout a été mis en œuvre pour faire de la zone du canal la forteresse la plus importante d'Amérique dont ses créateurs pensent qu'elle est ainsi imprenable.

L'avenir et la guerre diront si l'Amérique a vu juste et si ses espoirs sont légitimes. Ch. B.

## Rencontre dans le tramway!

C'était hier, par un ciel gris, inclément et terne. Il pleuvait doucement alors que, revenant en tramway d'une promenade, je regagnais la ville. Des gouttelettes d'eau scintillante tremblaient aux vitres et sillonnaient celles-ci d'autant de petits ruisseaux argentés allant se perdre dans les parois de la voiture.

Comme à l'habitude, en de tels jours, ce qui n'est pas autrement agréable, le tramway était bondé. Je stationnais sur la plateforme, lorsque monta un homme qui portait à la main une boîte de carton entourée de ficelle. Pendant qu'il tentait de pénétrer à l'intérieur de la voiture, il me regarda un instant et me salua d'un air contraint, me sembla-t-il.

Je vis alors une figure amaigrie et souffrante, dont une moitié rigide et indifférente était tournée vers moi. Ses cheveux collaient au front et je remarquai la grisaille précoce des tempes.

Longtemps, je me demandai pour quelles raisons cet homme m'avait salué. Certainement l'avais-je déjà vu quelque part. Était-ce peut-être un employé, un comptable ayant jadis travaillé à mes côtés?

Pour tromper la monotonie du parcours, je lus dans un journal du jour les dernières nouvelles, mais mon esprit sans cesse revenait vers mon inconnu. Je devais l'avoir rencontré, bien certainement, mais où?

Raffa... raffa... raffa...! La voiture roulait vers la ville, accompagnée du vacarme des roues tournant sur le rail. Et de cette trépidation monotone et régulière, il me revint à l'oreille inconsciemment un autre rythme bien connu. J'entendis soudain, comme arrivant dans le lointain, le pas marqué d'une compagnie. Je savais maintenant où j'avais vu mon inconnu.

C'était dans les premiers jours de la mobilisation. Il s'appelait Jean et était, comme moi, incorporé dans la première section. Tout me revient maintenant. Il était toujours d'humeur gaie et me racontait, tandis que nous marchions en une interminable colonne par deux dans la campagne bernoise, des histoires de sa jeunesse. Jean était un tout autre homme que moi. Alors que le plus petit reproche me cinglait comme un coup de cravache et me rendait presque hargneux, Jean restait toujours d'humeur enjouée, égale.

Rapides, les heures s'égrenaient au cours de nos marches de nuit! Nous traversions des villages inconnus, ils flambaient et s'obscurcissaient ensuite dans l'obscurité après notre passage. Au matin, ils apparaissaient,

avec leurs jardins en fleurs et leurs maisons parées, encore enveloppées de vapeurs légères. Et toujours Jean savait m'entretenir d'un souvenir ou me rendre attentif à ceci et à cela, de telle manière que d'une halte-horaire à l'autre, le temps nous paraissait court à tous deux.

Bientôt vint le jour où, dans le lointain, les monts neigeux apparurent tels des palais de glace et de pierres précieuses comme dans les contes de fées.

Combien étions-nous harassés après ces longues marches! Pourtant, malgré les fatigues endurées, nous vivions intensément, car nous étions, Hans et moi, de bons et vrais camarades.

Un jour, il tomba malade. Quelques heures plus tard, il était conduit à l'hôpital. Souvent je lui écrivis pour lui narrer les péripéties de la suite de ce service actif. Lui, dans ses lettres, me contait sa peine. Par une petite plaie, à peine apparente, à laquelle il n'avait même prêté aucune attention, un violent empoisonnement de sang s'était déclaré. Peu à peu le foyer de la maladie s'étendit au point de défigurer le patient.

Je le consolais de mon mieux et espérais avec confiance qu'il supporterait facilement son mal. Ce ne fut point le cas, ses lettres s'espacèrent. Il ne revint jamais auprès de nous. Peu de temps après, il quitta l'hôpital pour séjourner longtemps dans une maison de santé du sud ensoleillé. Je n'eus plus aucune nouvelle de lui, bien que j'eusse essayé par tous les moyens de l'atteindre encore. Chaque fois, mes lettres revinrent.

\*

Entretiens, la voiture est arrivée sur la place de la gare. Nous descendons. Comme je cherche, au milieu de la foule, à gagner l'autre côté de la rue, mon ancien camarade vient près de moi. Il me regarde, fait un signe de tête, ôte son chapeau, esquisse un pauvre sourire mélancolique: «Tu ne me reconnais plus? N'est-ce pas?» Son expression est triste infiniment. Je veux lui répondre affectueusement, l'accompagner, causer amicalement avec lui comme jadis lorsque nous marchions côte à côte. Je veux le soulager dans sa peine. Mais voici qu'une voiture postale passe à côté de nous et nous sépare. Je perds de vue mon camarade. En vain je le cherche... Trop tard, déjà le remous de la foule l'a happé et me l'a repris.

Quand nous reverrons-nous?

W. Zbinden.

Firma **ANDRÉ KLEIN AG.**, Basel - Neue Welt  
liefert stets ihre ausgezeichneten

**Klein's** Spezialitäten

in Bonbons, Pfeffermünzen, Hustenpastillen,  
Biscuits, feinste Basler Leckerli usw.