

Zeitschrift:	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	17 (1941-1942)
Heft:	22
Artikel:	Der Panamal-Kanal
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-711544

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: 18.02.2026

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

Der Panama-Kanal

Das Zentrum des amerikanischen Verteidigungssystems.

Marineminister Knox erklärte kurz vor Ausbruch des Amerikanisch-Japanischen Krieges, daß die USA, England überflügelt hätten und heute die größte und stärkste Kriegsflotte der Welt besäßen. Die Stärke einer Flotte wird aber nicht allein von ihrem Tonnagegehalt, der Qualität der Schiffe usw. bestimmt, sondern vor allem durch das System strategischer Stützpunkte und Wasserstraßen, das ihr zur Verfügung steht. Kriegsschiffe brauchen Basen, wo sie ihre Öl-, Kohlen-, Munitions- und Lebensmittelvorräte erneuern können; Basen, von denen aus sie innerhalb des sie beschränkenden Aktionsradius operationsfähig sind. Kriegsflotten brauchen auch Wasserstraßen, damit sie rasch und sicher verschoben, eingesetzt oder zurückgezogen werden können.

Uebersehen wir das die ganze westliche Hemisphäre umspannende Stützpunkte- und Verbindungsnetz der Seestreitkräfte der Vereinigten Staaten, so ist leicht der Angelpunkt des amerikanischen Verteidigungs- und Angriffssystems zu erkennen: **der Panamakanal**. Der Panamakanal mit seinen Befestigungen ist für Amerika bedeutungsvoller als der Suezkanal und Gibraltar für England. Er ist die militärische und wirtschaftliche Lebensader der Neuen Welt, da er die schiffbare Entfernung von der West- zur Ostküste um rund 20,000 km verkürzt und den langen Weg um das Kap Horn unnötig macht, will man vom Atlantischen in den Stillen Ozean gelangen. Der Pa-

namakanal ist heute für die Amerikaner wegen seiner alles beherrschenden Stellung wichtiger als jede andere Position, und es lohnt sich, einige Einzelheiten aus der Geschichte und der Gegenwart dieses wirtschaftspolitischen und militärstrategischen Zentrums in Erinnerung zu rufen.

Die Durchstechung der Landenge von Panama.

Der gewaltige Plan, den Isthmus von Panama zu durchstechen, wurde bereits kurz nach der Entdeckung Amerikas gefaßt. Aber es vergingen mehrere Jahrhunderte, bis die Vision der spanischen Segler in Erfüllung ging. Eine französische Gesellschaft, an deren Spitze Graf Lesseps stand, begann die ersten Arbeiten im Jahre 1880. Nachdem Millionen und Abermillionen Franken geopfert waren, mußte das Werk aufgegeben werden, da Lesseps das Geld für die sich stetig steigenden Kosten nicht mehr erhielt. Im Jahre 1904 nahmen die Vereinigten Staaten die unterbrochenen Arbeiten wieder auf, und zehn Jahre später wurde der Panamakanal dem Weltverkehr übergeben.

Während zehn Jahren war eine Armee von 44,000 Arbeitern beschäftigt, die im ganzen 180 Millionen Kubikmeter Erde und Felsen ausbaggerfen, riesige Staudämme anlegten, Schleusen bauten usw. Aus dem ausgeworfenen Boden hätte man 63 Pyramiden von der Größe der Cheops-Pyramide aufbauen können. Berge von Zement wurden benötigt, um die Kanalbauten, Schleusen und Mauern zu erstellen, so

dafß nun die Schiffsriesen ebenso schnell von Ozean zu Ozean passieren können, als wären sie kleine Boote, die durch den Ohio-Kanal fahren. Die Schleusen haben eine Länge von 300 m, eine Breite von 34 m und eine Tiefe von zirka 13 m. Die Stahltore der Schleusen haben ein Gewicht von 450 bis 700 Tonnen, entsprechend ihrer Größe. Die Erstellungskosten des riesigen Werkes beliefen sich auf 375 Millionen Dollar, worin die Summe von 40 Millionen Dollar enthalten ist, die an Frankreich für den alten Kanal bezahlt wurde.

Das Gelbe Fieber und die Malaria waren bei den Bauarbeiten eines der größten Hindernisse. Allein in den ersten acht Jahren starben mehr als 2000 Weiße am Gelben Fieber, von einem Personal, das während dieser Zeit dauernd 1600 Köpfe stark war. Die Malaria wütete noch schlimmer unter den Arbeitern. Sie befiel Menschen jeder Rasse und Farbe und ihre Opfer werden mit 16,000 angegeben.

Der Weg durch die Wasserbrücke.

Der Panamakanal ist zum größten Teil seiner Länge — 65 km von Meer zu Meer — kein Durchstich durch eine Landenge, sondern eine gewaltige Wasserbrücke über ihr. Diese Brücke wird vom gestauten Gatunsee gebildet, zu dem die Schiffe hinaufgeschoben und dann wieder auf die Höhe des Meeresspiegels heruntergelassen werden. 38 km der Kanalstraße liegen innerhalb des Seegebietes und etwa 14 km gehen durch den Gaillard-Einschnitt. Diese 14 km sind zusammen



Plan des Panamakanals. — Plan du canal de Panama. — Piano del canale di Panama.

mit weitern 11 km, die die Zufahrtskanäle vom Atlantischen und vom Stillen Ozean bilden, alles, was als Kanal im gewöhnlichen Sinne des Wortes bezeichnet werden kann.

Elektrische Lokomotiven, die zu vieren in Tandemanordnung entlang beider Kanalufern fahren, ziehen die Schiffe durch den Kanal in die Schleusen. Vom Atlantischen Ozean her fahren sie zuerst in die mehr als 1500 m langen Gatunschleusen, ein großes Bauwerk von drei Doppelkammern. Ist ein Schiff in der Schleuse, werden die Tore geschlossen, die Wasserventile geöffnet und in der Zeit von nur 10 Minuten wird es auf die Höhe der zweiten Schleuse gehoben. Die Lokomotiven ziehen das Schiff in die zweite Kammer, wo sich das gleiche wiederholt, von dieser in die dritte Kammer, wo es dann die Höhe des Gatunsees erreicht. Durch diesen fährt das Schiff mit eigener Kraft bis zum Gaillard-Einschnitt, wo es wieder mittels Lokomotiven und einer Schleuse auf die Wasseroberfläche eines andern kleinen künstlichen Sees heruntergelassen wird. Nach einer drei Meilen langen Fahrt kommt das Schiff durch die beiden Miraflores-Schleusen auf die Höhe des Stillen Ozeans. Eine solche Fahrt dauert 7 bis 10 Stunden. Wie sich der Verkehr durch den Panamakanal entwickelt hat, zeigen folgende Zahlen: 1914 bis 1915 durchfuhren ihn 1075 Schiffe mit zusammen 3 Millionen Reg.-Tonnen und 1937 waren es 5387 Schiffe mit zusammen 28,1 Millionen Reg.-Tonnen.

Die Kanalzone.

1903 wurde die Kanalzone, ein 8 km breiter Landstreifen zu beiden Seiten des Kanals, der Souveränität der USA. unterstellt, und bis heute haben die



Das amerikanische 29 000-t-Schlachtschiff «Nevada» bei der Einfahrt in eine Schleuse des Panamakanals. — Le navire de bataille américain «Nevada», 29 000 tonnes, à l'entrée d'une écluse du canal de Panama. — La nave da guerra americana «Nevada» di 29 000 ton. all'entrata in una chiusa del canale di Panama.

führenden Männer in Washington nichts unterlassen, um sich den Staat Panama politisch zu sichern. Auf dem 1442 qkm umfassenden Bande leben jetzt rund 30,000 Menschen. Die Kanalzone ist eine Regierungsreservation, die von einem Gouverneur verwaltet wird. Der derzeitige Gouverneur ist Brigadegeneral Glen Egertson, ein energischer Selfmademan. Alles in der Zone, Städte, Dörfer, Kinos und Kirchen, Gaststätten und Fabriken gehört der Regierung. Die Zone ist einem Festungsregime unterstellt und darf von niemandem ohne Ausweis betreten werden und in ihr darf niemand wohnen, der nicht von der Kanalverwaltung angestellt ist oder zu dessen Verteidigungskräften gehört.

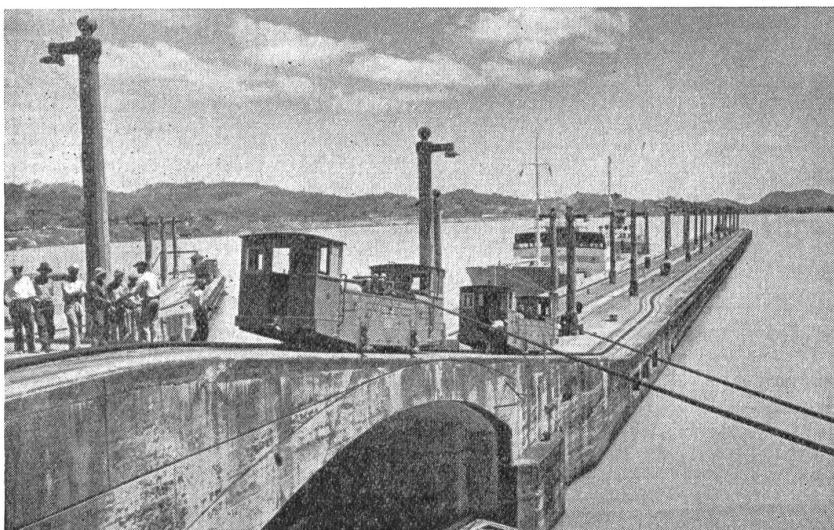
Die Entdeckung der Moskitofliege als Erreger des Gelben Fiebers und der Malaria ermöglichte den Amerikanern, das Gesundheitsproblem auf der Land-

enge befriedigend zu lösen. Unter Aufwendung riesiger Geldmittel und einer umfassenden Gesundheitsfürsorge, ist in der Stadt Panama und der Stadt Colon die Malaria und das Gelbe Fieber fast vollständig verschwunden, während sie auf den andern Gebieten immer mehr zurückgehen. Alle Wohnstätten der Zone sind bezüglich der Hygiene etwas vom fortgeschrittensten, was es auf der Welt gibt.

Die größte Festung Amerikas.

An den Endpunkten und entlang des Kanals halten Tausende von amerikanischen Soldaten Wache, und seit Jahren schon ist das ganze Gebiet ein riesiger Bauplatz, wo gehämmert, geschweißt und gebaggert wird, wie zur Zeit seiner Erbauung. Die Union begann schon früh mit der Befestigung besonders der Zufahrtsstraßen. In Panama und Colon sind Oelreservoirs, Docks, Arsenale, Waffendepots, Flugplätze und Kasernen entstanden. Am 1. Juli dieses Jahres bewilligte das Repräsentantenhaus 132 Millionen Dollar nur für zusätzliche Ausgaben für den Unterhalt des Panamakanals. Diese 500 Millionen Schweizerfranken sind nur ein kleiner Teil der Riesensummen, die schon aus den amerikanischen Tresoren zum Panama geflossen sind, um dort in Stahl und Beton investiert zu werden. Im Weißen Hause war man seit jeher bereitwillig gewesen, die Defensivkraft dieses wichtigsten Verteidigungszentrums zu verstärken und immer wieder zu verstärken.

Der Rüstungsplan für Panama sah diesen Sommer folgendes vor: Die Kasernen zu vermehren und nach ihrer Fertigstellung Ende 1941 die Garnison auf das Zehnfache der Friedensstärke zu erhöhen. In den beiden Häfen, Panama an der einen, Colon an der andern ozeanischen Küste zwei komplett-



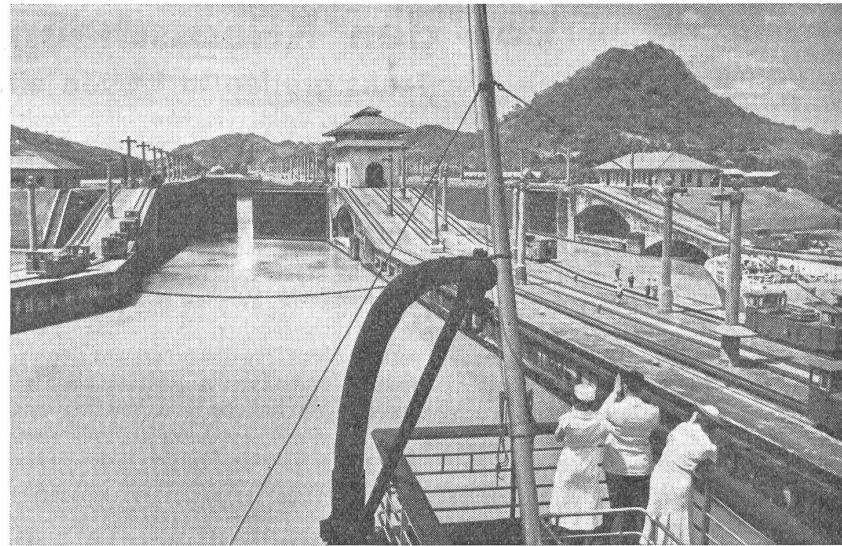
Mittels elektrischer Lokomotiven werden die Schiffe in die Kanalschleusen gezogen. — Les bateaux sont tirés dans les écluses au moyen de locomotives électriques. — Le navio vengono introdotte nelle chiuse del canale per mezzo di locomotive elettriche.

te Geschwader der Kriegsmarine zu stationieren, mit U-Booten, Flugzeugmutterschiffen, Wasserflugzeugen und Zisternenbooten, mit großen Ladebassins, weiten Werften, Speichern, Silos und Arsenalen. In der Kanalzone Flugplätze zu erstellen mit Dutzenden von Hangars, Reparaturwerkstätten, zwei meteorologischen Stationen, Funktürmen und unterirdischen Munitionslagern.

Dieses Programm dürfte nun größtenteils verwirklicht worden sein, denn in den letzten Monaten ist alles getan worden, um aus der Kanalzone die gewaltigste aller amerikanischen Festungen erstehen zu lassen, die nach Meinung ihrer Erbauer uneinnehmbar sein soll.

Der Verlauf des Krieges wird zeigen, ob sich die amerikanischen Hoffnungen auf die Kriegsflotte und ihr strategisches Zentrum, den Panama-kanal, erfüllen werden.

Ch. B.



Dampfer bei der Einfahrt in die Miraflores-Schleuse auf der Pacific-Seite des Panamakanals. — Vapeur à l'entrée de l'écluse de Miraflores sur le côté Pacifique du canal de Panama. — Vapore all'entrata nella chiusa di Miraflores dal lato verso il Pacifico del Canale di Panama.

Der Antipoden-Staat — Blick nach Australien

Durch den **Kriegsausbruch im Pazifischen Ozean** wird unsere Aufmerksamkeit auf ein Staatengebilde gelenkt, das nur am Rand unserer Kenntnisse ein kümmерliches Dasein fristete. Da dem Kontinent **Australien** als **Verbündetem Großbritanniens** und der **Ver-einigten Staaten** in einer geopolitisch außerordentlich günstigen Position eine **große Rolle** zukommen dürfte, rechtfertigt es sich, auf diesen **sonderbaren Erdteil** einen Blick zu werfen.

Australien ist einmal die Welt unserer Antipoden: Die Australier leben für uns tatsächlich am anderen Ende der Welt und wir stehen mit den Füßen gegeneinander. Es sind ihrer übrigens nicht sehr viel, denn Großlondon zählt mehr Einwohner als der ganze Erdteil Australien, obwohl er es hinsichtlich der Größe mit Europa aufnehmen kann: zu Dreiviertel kommt er unserem alten Kontinent nahe ... Man hat daher nicht mit Unrecht Australien den «leeren Kontinent» genannt. Australien ist auch im Zug der Entdeckungen in der Südsee recht spät an die Reihe gekommen, und erst dem Holländer Abel Tasman gelang im 17. Jahrhundert die erste vollständige Umschiffung der Erdteile. Der Mann lebt im Namen der Insel Tasmanien weiter. Als dann gegen Ende des 18. Jahrhunderts den Briten die nordamerikanischen Kolonien davonschwammen, indem sie sich selbstständig machten, pflanzten sie ihre Flagge auf australischem Boden auf: Der fünfte Erdteil wurde für die Engländer gleichsam zu einem Ersatz-Amerika!

Die Erschließung der Tausende und

Abertausende von Quadratkilometern war keine leichte Sache, weil im Norden Urwälder und Korallenriffe den Zugang verwehrten, im Osten hohe Gebirge sich auftürmten und die kahle, durstige Steppe im Westen und Südwesten nicht besonders anlockend war. So behalf man sich vorerst mit einem drastischen Mittel: Australien wurde zum **Riesenzuchthaus Großbritanniens**. Bis zum Jahre 1850 wurden Sträflinge am laufenden Band in die Einöden abgeschoben. Dann gellte eines Tages der Ruf durch die Welt: «**Gold** in Australien!» Und sie kamen aus aller Herren Ländern, um den gelben Segen einzuhimsen, den man zuerst im Osten entdeckt hatte, der aber bald erschöpft war. Ergiebiger gestalteten sich die Goldvorkommen in der Südwestecke des Kontinents: ein zweiter Goldrausch setzte ein, bis die Behörden dem tollen Betrieb ein Ende setzen und die Ausbeutung industriell betreiben ließen. So ist es heute noch.

Die von überallher angeschwemmten Abenteurer dagegen entwickelten sich langsam zu Siedlern, zu **Ackerbauern** und **Viehzüchtern**, und als die Briten gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts einige Schiffsladungen heiraftslustiger, mutiger Frauen aus Old England herantransportierten, entwickelten sich die Bewohner der Kolonistenstaaten zu selbsthaften und bald auch zu wohlhabenden Bauern, welche mit Hilfe künstlicher Bewässerungsanlagen — Artesischer Brunnen — gute Ernten erzielten und daneben riesenhafte **Schafherden** unterhalten konnten, welche auf den menschenleeren Steppen

genügend Nahrung fanden. 1901 schlossen sich die Gebiete zum **Australischen Staatenbund** zusammen und erhielten die Rechte eines britischen Dominiums. Sechs Einzelstaaten sind miteinander verbunden: Nord-, West- und Südaustralien, ferner Neu-Südwales, Queensland und Victoria. Während im Innern eine groteske Flora und Fauna lebt (wir denken an die Känguruhs, die Schnabel- und Beuteltiere, an das Opossum, den Paradiesvogel und das Emu) und die eingeborenen Australneger (primitive Früchtesammler, Fischer und Jäger) stark zurückgedrängt wurden, entwickelten sich an den Küsten im Westen, Süden und Osten die wichtigen **Ausfuhrhäfen** Perth, Adelaide, Melbourne, Sidney und Brisbane, und im Jahr 1913 entstand, weil sich Melbourne und Sidney nicht einigen konnten, auf halber Wegstrecke zwischen den beiden Großstädten die neue Hauptstadt **Canberra**, lauter neue, präsenteable Bauten. Alle die genannten Häfen sind auch wertvolle **Stützpunkte** für die britischen und amerikanischen Seestreitkräfte, wichtiger jedoch ist der erst in den letzten Jahren in Angriff genommene Kriegshafen **Port Darwin** an der Nordküste, dem im amerikanisch-britischen Stützpunktssystem im Pazifik eine große Bedeutung zukommt. Wie weit allerdings sein Bau fortgeschritten ist, wurde nicht bekannt: Mars weiß seine Geheimnisse zu hüten ... m.

Ein Volk ist in der moralischen Welt genau das, was seine Ehre ist und ihm als Ehre gilt.

Springer.