

Im Luxus-Kreuzer durch den Panama-Kanal



Coral Princess...



...294 Meter lang, 33m breit, 16 Decks!



Schiffe haben mich schon immer fasziniert. Nicht umsonst fuhr ich schon als junger Mann «zur See» (naja, nicht als richtiger Matrose, aber immerhin als Küchenjunge). Unser Frachter mit Ziel Schanghai musste damals durch den **Suez-Kanal**, was für mich ein gewaltiges Erlebnis war. Seither liess mich der Gedanke nicht mehr los, auch mal den anderen grossen Kanal dieses Planeten, den Panamakanal, zu erleben. Nun hab ich's geschafft – vierzig Jahre danach. Damals als kartoffelschälender und scheisshausputzender Messboy, diesmal als verwöhnter Luxus-Passagier. Unterschiedlicher könnte die Welt nicht aussehen...

Unterschiedlicher könnten aber auch die beiden Kanäle nicht sein. Währenddem der Suezkanal ein «einfacher» Durchstich durch die trockene Sandwüste ist, handelt es sich beim Panamakanal um eine hoch technologische und komplexe Fahrrinne zwischen dem Atlantik und dem Pazifik in mehreren Stufen und Schleusen. Natürlich war auch der Suezkanal eine gewaltige Leistung gemessen an den technischen Mitteln, die damals zur Verfügung standen. Und dieser Durchstich, der die Umfahrung von Afrika unnötig werden liess, wurde auch weltweit entsprechend gefeiert. Das war **1869** (meine «Eselsbrücke» zu diesem Datum: genau 100 Jahre vor der Mondlandung). Der Erbauer des Suezkanals, **der Franzose Ferdinand de Lesseps**, war der Held jener Zeit.

Als dann die Idee aufkam, auch die Umfahrung von Südamerika an die Hand zu nehmen, da war natürlich dieser erfolgreiche französische Kanalbauer die erste Adresse. Zehn Jahre nach der Suez-Eröffnung bekam Lesseps auch den Auftrag, den Panamakanal zu bauen. 1881 beginnen die Bauarbeiten. Bald zeigt sich aber, wieviel schwieriger die Aufgabe im Regenwald Panamas ist – verglichen mit der Sandwüste um Suez. Denn statt Sand, den Lesseps mit seinen eben frisch erfundenen Dampf-Baggern relativ einfach wegschaufeln konnte, findet er auf der Landenge von Panama hartes Gestein vor. Ganze Berge müssen seine Arbeiter abtragen, und das alles in einem höllischen Klima von Hitze und Feuchte. Das Schlimmste sind nicht mal die harten Felsbrocken, sondern die fiesen Moskitos, die seine Arbeiter in Massen umkommen lassen. In den rund 17 Jahren, in denen die französische Kanalgesellschaft versucht, den Kanal voranzutreiben, sterben über 20'000 (!) Menschen an Malaria und Gelbfieber. 1898 geben die Franzosen auf, am Boden zerstört und in den finanziellen Ruin getrieben.



Die Amerikaner übernehmen die Konkursmasse

Nun ist es aber nicht so, dass in den 17 Jahren von den Franzosen «nichts getan» wurde, ganz im Gegenteil: Auf der Atlantikseite war immerhin eine 50 km lange Fahrrinne ausgehoben und im felsigen Teil im Landesinnern waren grosse Vorarbeiten geleistet worden. Das war der Moment für die USA. Clever – schon damals – kauften sie den Franzosen die Konkursmasse am Kanalvertrag für 40 Mio Dollar ab. Gleichzeitig stoppten sie die Verhandlungen mit Kolumbien (Panama war bis 1902 eine Provinz Kolumbiens) und wandten sich direkt an Panama mit dem Angebot: «Wenn ihr uns den Kanal bauen lässt, dann sorgen wir dafür, dass ihr von Kolumbien unabhängig werdet». Das war natürlich für Panama eine verlockende Perspektive. Für den geradezu lächerlichen Betrag von 10 Mio Dollar übergab Panama den USA alle Rechte des Vertrags und dazu das gesamte Land in einer so genannten «Kanalzone» von 50 Meilen Länge und 10 Meilen Breite – «für ewige Zeiten»... (ewig hielt der Vertrag dann allerdings nicht, mehr darüber weiter unten). Dazu übernahmen die USA die «Pflicht», die Kanalzone «militärisch zu schützen» – im Klartext: die Amerikaner machten aus der Kanalzone einen Truppenstützpunkt. Im Gegenzug hielten sie Wort: Schon 1903 verschafften sie Panama in einem unblutigen Putsch die versprochene politische Unabhängigkeit von Kolumbien. Damit waren die Weichen für den Kanalbau gestellt.



Krieg gegen die Moskitos im Regenwald

Die Amerikaner lernen zunächst nichts aus den Fehlern der Franzosen. Sie beginnen die Bauarbeiten mit den selben Problemen: Laufend sterben die Arbeiter weg, an Malaria, an Gelbfieber, an Ruhr. Von den geplanten 20'000 Arbeitskräften finden sich gerade mal 3'000 ein, und als die Epidemien weiter um sich greifen, laufen die Überlebenden davon – 1905 müssen die Arbeiten vorerst eingestellt werden. Erstaunlich: Bis Ende des 19. Jahrhunderts hat man nicht gewusst, dass Malaria und Gelbfieber von Mücken übertragen werden. Ein englischer Arzt findet das 1897 in Indien heraus. Das ist der Wendepunkt. Der amerikanische Truppenmediziner William Gorgas, der in der Panama-Kanalzone Dienst leistet, übernimmt das Kommando. Bevor weiter gebaut wird, werden in einer gross angelegten Aktion sämtliche Häuser ausgeräuchert und die Strassen ge-teert. Alle Pfützen und stillen Gewässer, die den Mücken als Brutstellen dienen könnten, werden ausgetrocknet oder mit Kerosin bedeckt. Das macht man auch mit Trinkwasser-fässern (oben drauf eine Schicht Kerosin, damit die Mückenlarven keine Chance zur Ent-wicklung haben). Nach einem halben Jahr intensivstem Kampf ist die Schlacht gewon-nen, und von da an bewegen sich die Erkrankungs-raten für Malaria und Gelbfieber in tragbarem Rahmen. 1906 können die Bauarbeiten fortgesetzt werden.



200 Mio Kubikmeter Geröll und Fels mussten abgetragen werden

Ein neuer Kanaltyp muss her – mit Treppen und Schleusen

So erfreulich der Sieg über die Moskitos auch ist – bautechnisch ist man am Anschlag. Jetzt zeigt sich, dass der bisher verfolgte Plan eines Kanals auf Meereshöhe (einfache Verbindung des Atlantiks mit dem Ozean) nicht realisierbar ist. Neue Pläne müssen her, der Kanal muss über Treppen



In drei Stufen auf 26 Meter über Meer

gehen – Schleusen heisst das Gebot der Stunde. Aber für Schleusen braucht es gewaltige Wassermengen. Das Problem wird so gelöst, dass zuerst eine riesige Staumauer gebaut wird, die den Fluss Chagres staut. Daraus entsteht der Gatun-See, der zweitgrösste Stausee der Welt. Auf der Atlantikseite werden drei Schleusen geplant und gebaut, die die Schiffe um 26 Meter über Meereshöhe hieven, das heisst auf den Level des Gatun-Stausees. Ein technologischer Gewaltakt. Aber es wird seriöse Arbeit geleistet, denn noch heute funktionieren die 1914 fertiggestellten Schleusen einwandfrei. Modernisiert hat man in den letzten 90 Jahren nur gerade den Antrieb der Tore. Auch auf der Pazifik-Seite werden drei Schleusen gebaut, und auch dort muss ein zusätzlicher See her, der Miraflores Lake, der für genügend Wasser zu sorgen hat. Für jede Schleusenfüllung werden rund 200 Mio Liter Süsswasser verwendet, die letztlich im Meer landen.

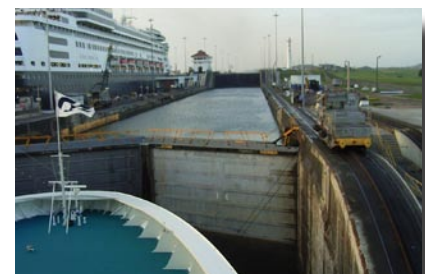


Mit einem raffinierten System von Eisenbahnzügen auf mehreren Terrassen wurde das Material abtransportiert



Berg des Leidens: Der berühmte «Culebra-Cut»

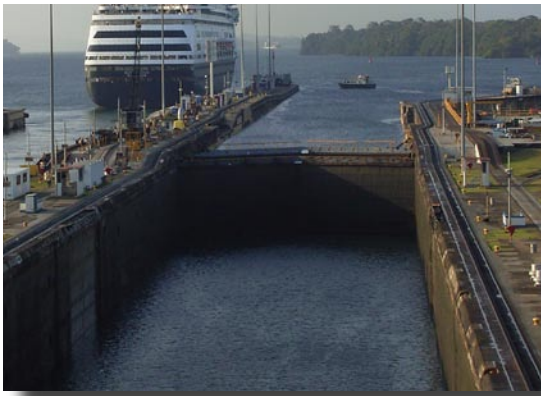
Erstaunlich die Weitsicht der damaligen Planer und Bauer. Die Schleusen sind alle rund 300 Meter lang und 33 Meter breit. So gross, dass auch Riesenkreuzer heutiger Dimensionen noch durch den Kanal kommen. Andersrum geht auch: Unsere «Coral Princess» wurde ganz genau auf die Maximalmasse der Panama-Schleusen ausgerichtet. Länge 294 Meter, Breite 32.2 Meter. Da bleiben links und rechts nicht einmal mehr 50 Zentimeter Spielraum! Damit das Schiff bei der Schleusendurchfahrt nicht anschlägt, wird es von sechs bis acht schweren Diesel-Lokomotiven und Stahlseilen stabilisiert. Die Loks ziehen das Schiff nicht (dieses fährt mit eigener Kraft), sie geben nur den nötigen Halt.



Ganze Bergzüge mussten abgetragen werden

Währenddem der Schleusenbau höchste Ansprüche an die Techniker stellte, war der aufwändigste und arbeitsintensivste Teil des ganzen Kanalbaus die Abtragung des Berg-rückens («Culebra»), der sich parallel zur Pazifikküste erstreckt, und der zum Teil aus hartem Fels besteht. Ursprünglich rund 100 Meter über Meer, musste er auf einer Län-ge von 13 Kilometern auf den Wasserspiegel des Gatunsees abgetragen werden. Wäh-





rend sechs Jahren arbeiteten rund 7'000 Männer an diesem Projekt, unterstützt von 60 Baggern und 160 Zügen, die das herausgeschlagene oder herausgesprengte Material auf mehreren Stufen abtransportieren. Im historischen Bild auf der vorangehenden Seite kann man das sehr schön erkennen (dieses Bild wie auch die anderen schwarz-weissen Aufnahmen stammen aus dem historischen Bildband von U.Keller, «The Building of the Panama Canal in Historic Photographs»).

Ende 1913 sind alle Arbeiten am Kanal und an den Schleusen abgeschlossen und der Gatunsee geflutet. Die Eröffnung findet im Januar 1914 statt, und als grosses Spektakel wollen die Amerikaner noch in jenem Jahr ihre Kriegsflotte durch den Kanal schicken, aber der erste Weltkrieg verhindert diese militärische Feier.

Übergabe des Kanals an Panama im Jahre 2000

Bis zum 31. Dezember 1999 wurde der Kanal von den Amerikanern betrieben und verwaltet. In einer Vereinbarung zwischen den USA und Panama von 1979 war vereinbart worden, dass die Verwaltung in einem Zeitraum von 20 Jahren sukzessive an Panama übergehen sollte. In diesen zwei Jahrzehnten wurde das Personal nach und nach «entamerikanisiert», und heute arbeiten zu über 90% Panamesen in der Kanalverwaltung – Tausende von US-Bürgern, die in der «Kanalzone» geboren wurden und dort aufgewachsen waren, mussten sich eine neue Heimat suchen, für viele ein tragisches Schicksal. Der Kanal gehört seit dem 1. Januar 2000 vollumfänglich Panama

Heute ein einträgliches Geschäft

Vor dem Kanalbau musste ein Schiff, das z.B. von Ecuador nach Europa wollte, rund 8000 km «Umweg» über die Südspitze Südamerikas in Kauf nehmen – eine mehrwöchige Reise! Mit dem Panamakanal fällt diese gewaltige Strecke weg, und das ist auch der Grund, warum ziemlich happige Gebühren für eine Durchfahrt verlangt werden können. Pro Jahr benutzen im Schnitt 14'000 Schiffe den Kanal, und diese entrichten – ebenfalls im Schnitt – rund 50'000 Dollar pro Durchfahrt. Für ein Kreuzschiff in der Grösse «unserer» Coral Princess müssen schon mal locker über 100'000 Dollar hingeblättert werden. Der Kanal, der früher als Nonprofit-Organisation verwaltet wurde («im Dienste der ganzen weltweiten Schifffahrt», wie es damals hiess), ist heute ein rentables Geschäft für die Panamesen, die mit den Kanaleinnahmen einen beträchtlichen Teil ihres Staatsbudgets bestreiten.

Das achte Weltwunder?

Mit 81 Kilometern Länge ist der Panamakanal zwar nur halb so lang wie der Suezkanal (163 km), aber seine Erstellung war wesentlich aufwändiger. Insgesamt sollen rund 200 Millionen Kubikmeter Erde und Fels bewegt worden sein. Unter dieser Zahl kann ich mir zwar nicht viel vorstellen, aber interessant daran ist das Verhältnis: Die Franzosen bewegten bei ihrem ersten gescheiterten Versuch 23 Mio Kubik, die Amis dann bei ihrem erfolgreichen Unternehmen weitere 177 Mio. Es muss ziemlich viel sein, denn heute reklamieren die amerikanischen Broschüren ihren Panamakanal als «achtes Weltwunder» und begründen das damit, dass sie zehn mal mehr Erde bewegt hätten als die alten Ägypter beim Bau der Pyramiden...

Bei allem Respekt vor der gewaltigen Leistung beim Bau des Panamakanals: Müsste man nicht einen kleinen Unterschied machen, ob man eine bestimmte Menge Dreck abschaufelt und irgendwo deponiert, oder ob man wie im Alten Ägypten mit Millionen von immensen Felsblöcken, die zentimetergenau behauen werden mussten, eine zum Sternbild passende kunstvoll und geometrisch makellos aufgeschichtete Pyramide erbaut, die erst noch die Jahrtausende überdauert? Naja, vielleicht nicht. Ich war und bin auch vom Kanal tief beeindruckt.

Fritz Kleisli, Februar 2005

