

Der Panamá-Kanal

M. Pascal Bihler, 121, 1999

Der **Panamá-Kanal**, im Volksmund auch „Big Ditch“ genannt, wird oftmals auch als 8. Weltwunder bezeichnet. Mit 13 100 Handelsschiffen pro Jahr und mehr als 198 Millionen Tonnen Frachtgut wird circa ein Prozent des Welthandels über den Panamá-Kanal abgewickelt. Wie es zum Bau des Kanals kam und wie sehr die bewegte Geschichte der Republik Panamá mit dem „Panamá-Kanal“-Bau verknüpft ist, bleibt meist unbekannt. Die Geschichte des Kanals ist, so ein Werbeprospekt, „eine phantastische Erzählung menschlicher Ingenieurleistung und Willenskraft: Jahre der Aufopferung, erdrückender Anstrengung und letztendlich dem glorreichen Sieg!“

Erstes Interesse an einer Verbindung des Pazifischen Ozeans mit dem Atlantischen durch einen Kanal, der durch Mittelamerika läuft, gab es schon im 16. Jahrhundert. Das erste Kanalprojekt, das durch den **Isthmus** von Panamá, das Gebiet, in dem jetzt der Panamá-Kanal verläuft, führen sollte wurde **1523** von **Karl V**, Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, geplant - es kam aber nie zur Ausführung.

Durch Bücher von Alexander von Humboldt angeregt, wurde **1819** die **spanische** Regierung mit der Planung und dem Bau eines Kanals beauftragt. Unruhen in den spanischen Kolonien verhinderten jedoch die Ausführung. Die Entdeckung von Gold **1848** in Kalifornien regte das Interesse der **Vereinigten Staaten** an einem Mittelamerika-Kanal und führten zum Clayton-Bulwer-Vertrag. Bei der Planung zeigte sich dann, dass nur zwei Trassen in Frage kämen, eine durch Panamá und eine durch Nicaragua. **1876** gründete man eine **Internationale Gesellschaft** zum Bau des Panamá-Kanals, und 1878 wurde der Bau durch Panamá von der kolumbianischen Regierung gebilligt, Panamá war damals Teil Kolumbiens. Die Gesellschaft scheiterte jedoch, auch eine **französische Gesellschaft**, die **1880** zum Bau des Panamá-Kanals gegründet wurde, ging 1889 Bankrott.

Die Vereinigten Staaten hatten jedoch weiterhin an dem Kanal Interesse, zumal Präsident **Roosevelt** erkannte, dass man nur sowohl im Osten, als auch im Westen erfolgreich sein konnte, wenn man seine Flotte schnell vom Atlantischen in den Pazifischen Ozean und umgekehrt bringen könnte. Durch den Bau eines mittelamerikanischen Kanals würde sich die erforderliche Wegstrecke von 13 300 Seemeilen um fast 2/3 auf 5 400 Seemeilen verkürzen lassen. 1901 schloss die US-

amerikanische Regierung mit Großbritannien den „**Hay-Pauncefote-Vertrag**“ ab und erhielt somit die alleinigen Rechte am Panamá-Kanal. Mit Kolumbien verhandelten die Vereinigten Staaten um einen 9,5 km breiten Streifen Land, der kolumbianische Senat stimmte dem jedoch nicht zu. *Weiter ausholen.*

Panamás Geschichte ist sehr bewegt: Das Land war seit 1821 unabhängig von Spanien und hatte sich freiwillig Kolumbien angegliedert; die Verbindung war jedoch nie besonders fest und so löste sich Panama 1840 nach Aufständen von Kolumbien ab, wurde jedoch schon 2 Jahre später wieder annektiert. 1846 erhielten die Vereinigten Staaten schon Transportrechte durch Panamá, im Gegenzug erkannten sie aber die kolumbianischen Hoheitsrechte über Panamá an. 1863 erlangte Panamá für drei Jahre durch eine neue kolumbianische Verfassung praktisch die Unabhängigkeit, ehe Kolumbien die direkte Kontrolle wieder herstellte. Die Folge war eine Reihe von Aufständen, die jedoch weitgehend erfolglos blieben.

Roosevelt nutzte die gespannte Lage zwischen Panamá und Kolumbien für sein Vorhaben aus, er unterstütze die Panamamesen, indem er Marineeinheiten zu deren Schutz entsandte und die Republik Panamá, die **am 3. November 1903 ausgerufen** wurde, sofort anerkannte. Keine 14 Tage später, am **18. November 1903** unterzeichneten die Vereinigten Staaten und Panamá einen **Vertrag** über den Bau eines Kanals durch das Isthmus-Gebiet, die USA bekam einen 16 Kilometer breiten Landstreifen (ca. 1 676 Quadratkilometer) zur ständigen Verpachtung, zahlten eine einmalige Abfindung von 10 Millionen US-Dollar, eine jährliche Gebühr von 250 000 US-Dollar und garantierten darüber hinaus Panamá's Unabhängigkeit, erhielten damit auch das Recht, bei militärischen Unruhen im Land einzugreifen.

Der Kanal selber gehört zu den größten Ingenieurleistungen aller Zeiten, man musste „das größte Bauwerk errichten, das es jemals auf Erden gab, die stärksten und massivsten Kanal-Wände entwickeln, die jemals erdacht worden waren und die größten Tore konstruieren, die sich jemals öffneten“, so ein Geschichtsschreiber. Trotz einer geplanten Bauzeit von zehn Jahren wurde der Kanal schon nach 8 Jahren Bauzeit im Jahre 1914 in Betrieb genommen. Zu seiner Konstruktion mussten 143 Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden, gleichzeitig musste das Gebiet von Moskitos, die Gelbfieber und Malaria verbreiteten, gereinigt werden. Die Gesamtkosten des Kanals beliefen sich auf ca. 336 Millionen US-Dollar. Er ist insgesamt 81,6 Kilometer lang, zwischen 90 und 300 Metern breit und überwindet mit Hilfe von drei Schleusenanlagen, die jeweils 305 Meter lang sind, einen Höhenunter-

schied von 26 Metern. Für die Durchquerung braucht man, je nach Quellenangabe, zwischen acht bis zehn oder 14 bis 16 Stunden. Zusätzlich zum eigentlichen Kanal mussten auch Dämme, Wellenbrecher, Wasserkraftanlagen und eine eigene Eisenbahnlinie, die „Panamá Railway“ errichtet werden.

1934 wertete die USA den Dollar ab, was dazu führte, dass Panamá sich weigerte, die Jahresgebühr von 250 000 US-\$ anzunehmen. Die daraus entstandene Auseinandersetzung wurde **1936** zu Gunsten Panamàs beigelegt, die USA behielten zwar nach der grundlegenden Überarbeitungen der Vereinbarungen von 1903 das Recht, im Notfall Truppen zur Verteidigung des Kanals zu entsenden, in innere Angelegenheiten durften sie sich jedoch nicht mehr einmischen.

Die jährlichen Zahlungen wurden von 250 000 \$ auf 430 000 \$ und später auf 1,93 Millionen US-\$ erhöht. Trotzdem entstanden in Panamá immer wieder Anti-Amerikanische Bewegung und Unruhen, die dazu führten, dass man sich 1967 auf drei neue Vertragsentwürfe einigte. Diese wurden jedoch wieder verworfen und erst **1977** konnten zwei neue Verträge zwischen den USA und Panamá die Kanalsituation neu regeln. Der „**Neutralitätsvertrag**“ sah vor, dass allen Staaten Zugang zum Kanal garantiert wurde, die Vereinigten Staaten aber weiterhin die Verteidigung des Kanalgebietes übernehmen sollten. Im „**Panamákanalvertrag**“ wurde geregelt, dass die USA bis Ende 1999 für den Betrieb und die Instandhaltung weiterhin zuständig sind, Panamá aber einen prozentualen Anteil der Benutzungsgebühren erhält und ab dem Jahre 2000 sämtliche Rechte am Kanal übernimmt. Seitdem wird der Kanal durch die „**Panamá Canal Commission**“ verwaltet, die dem amerikanischen Verteidigungsministerium untersteht. Sie wird durch eine neunköpfige Kommission überwacht, die aus fünf Amerikanern und vier Panamánesen besteht.

Da der Panamá-Kanal ab dem Jahre **2000 vollständig unter der Verwaltung Panamàs** steht, glauben viele Amerikaner, dass die Vereinigten Staaten ihr rechtmäßiges Eigentum verschenkt hätten. Wichtig ist, dass die dringend notwendigen Reparaturen durchgeführt werden, wenn der Kanal, wie geplant, noch mindestens weitere 50 Jahre in Betrieb sein soll. Nicaragua ist jedenfalls misstrauisch und plant schon einmal einen „trockenen“ Kanal zu bauen, eine Eisenbahnlinie, die zwischen zwei Containerhäfen verläuft.

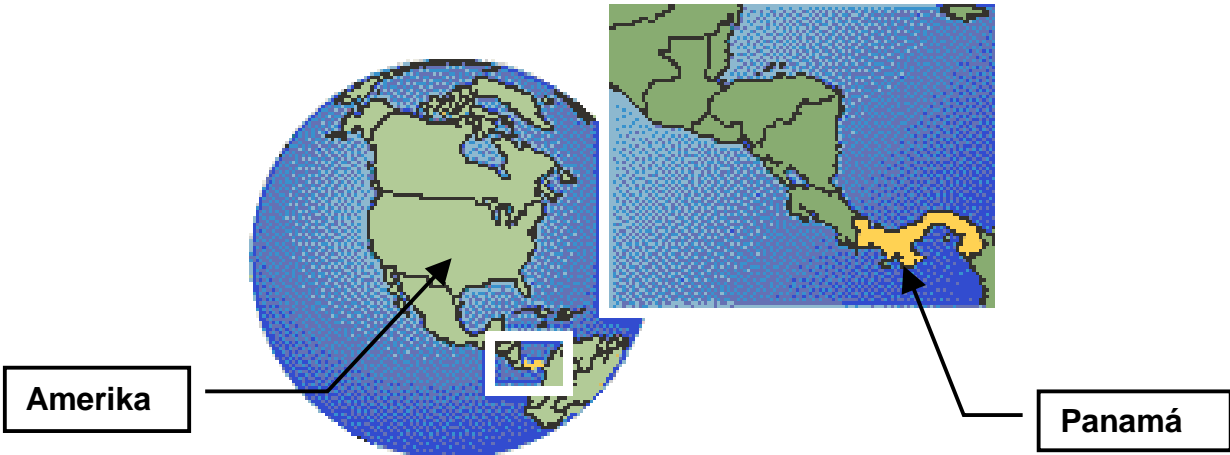
Literatur:

Egner, Anton u.a. 1994. *Geschichte S II. Wege in die Moderne*. Hannover: Schroedel Schulbuchverlag

Div. Autoren. 1998. *Microsoft Encarta 98 Enzyklopädie*. Redmond, USA

www.pancanal.com. 1999. *Information from the Panamá Canal Commission*. Panamá

Panamá-Kanal: *Geografie*

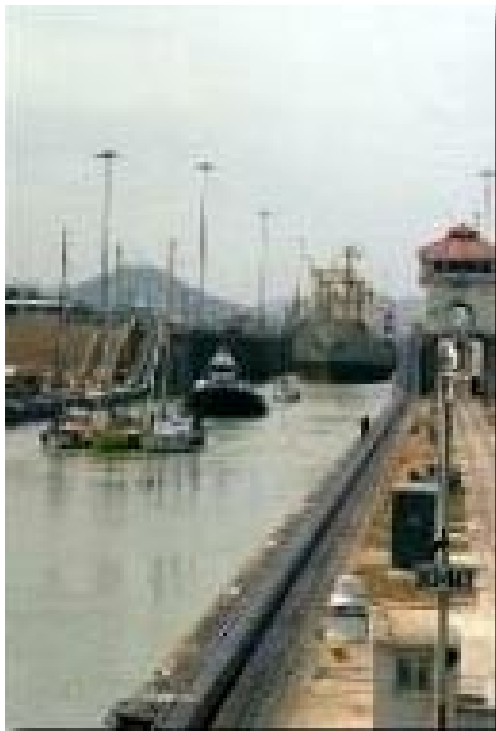




Bau des Panamá-Kanals



Schleusen am Panamá Kanal





Ein Ozeandampfer wird von einer Schleusen-Lokomotive gezogen



Ozean-Riese in einer Schleuse



Kanal-Delta