

## Die Hölle von Panama: 20'000 Tote beim Kanalbau

Paul Gauguin hatte in der Karibik das Paradies gesucht. Gefunden hat er die Hölle. Mittellos wie er war, musste er sich als Arbeiter beim Bau des Panamakanals verdienen.

Die **Franzosen** waren die ersten, die dieses Projekt in Angriff nahmen. Unter der Leitung des Suezkanal-Erbauers Ferdinand de Lesseps rackerten sie siebzehn Jahre lang (von 1881 bis 1898), kämpften sich durch den felsigen Dschungel, schafften eine 50 km lange Fahrinne, – und mussten aufgeben. Das grösste Problem waren nicht die harten Felsbrocken, sondern die Moskitos. Die Arbeiter starben buchstäblich weg. Bis 1898 kamen über 20'000 Menschen an Malaria und Gelbfieber um. Die französische Kanalgesellschaft war ruiniert.

Nun übernahmen die **Amerikaner** die Konkursmasse. Clever kauften sie den Franzosen die Konkursmasse am Kanalvertrag für lächerliche 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 10 Mio Dollar übergab Panama den USA alle Rechte und dazu das gesamte Land in einer so genannten «Kanalzone» von 50 Meilen Länge und 10 Meilen Breite. Schon 1903 verschafften die USA Panama in einem unblutigen Putsch die versprochene politische **Unabhängigkeit** von Kolumbien. Damit waren die Weichen für den Kanalbau gestellt.

Die Amerikaner lernten zunächst nichts aus den Fehlern der Franzosen. Sie begannen die Bauarbeiten mit den selben Problemen: Laufend starben die Arbeiter weg, an Malaria, an Gelbfieber, an Ruhr. Von den geplanten 20'000 Arbeitskräften fanden sich gerade mal 3'000 ein, und als die Epidemien weiter um sich griffen, liefen die Überlebenden davon – 1905 mussten 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 fand das erst 1897 in Indien heraus. Das war der Wendepunkt.

Bevor weiter gebaut werden konnte, wurde in einer gross angelegten Aktion sämtliche Häuser ausgeräuchert und die Strassen geteert. Alle Pfützen und stillen Gewässer, die den Mücken als Brutstellen dienen konnten, wurden ausgetrocknet oder mit Kerosin bedeckt. Das machte man auch mit Trinkwasserfässern (oben drauf eine Schicht Kerosin, damit die Mückenlarven keine Chance zur Entwicklung haben). Nach einem halben Jahr intensivstem Kampf war die Schlacht gewonnen, und von da an bewegen sich die Erkrankungsraten für Malaria und Gelbfieber in tragbarem Rahmen. 1906 konnten die Bauarbeiten fortgesetzt werden.

So erfreulich der Sieg über die Moskitos auch war – bautechnisch war man am Anschlag. Jetzt zeigte sich, dass der bisher verfolgte Plan eines Kanals auf Meereshöhe nicht realisierbar war. Neue Pläne mussten her, **ein Kanal über Treppen**. Schleusen hiess das Gebot der Stunde. Aber für Schleusen braucht es gewaltige Wassermengen. Das Problem wurde mit einer riesigen Staumauer gelöst, die den Fluss Chagres staute. Daraus entstand der Gatun-See, der zweitgrösste Stausee der Welt.

Auf der Atlantikseite wurden 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 wurde sehr seriöse Arbeit geleistet, denn noch heute funktionieren die 1914 fertiggestellten Schleusen einwandfrei!

Modernisiert hat man in den letzten 100 Jahren nur gerade den Antrieb der Tore. Auch auf der Pazifik-Seite wurden drei Schleusen gebaut, und auch dort musste ein zusätzlicher See her, der Miraflores Lake, der für genügend Wasser zu sorgen hat. Für jede Schleusenfüllung werden rund 200 Mio Liter Süswasser verwendet, die letztlich im Meer landen.

Die Schleusen sind alle rund 300 Meter lang und 33 Meter breit. So gross, dass auch Riesenkreuzer heutiger Dimensionen noch durch den Kanal kommen. 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 Bergrückens («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 Länge von 13 Kilometern auf den Wasserspiegel des Gatunsees abgetragen werden. Während 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.

Ende 1913 waren alle Arbeiten am Kanal und an den Schleusen abgeschlossen und der Gatunsee geflutet. Die Eröffnung fand im Januar 1914 statt, und als grosses Spektakel wollten die Amerikaner noch in jenem Jahr ihre Kriegsflotte durch den Kanal schicken, aber der erste Weltkrieg verhinderte 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 «ent-amerikanisiert», 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.

Fritz Kleisli