

Alpinisten, Medien und Industrie:
Seilschaft mit Widersprüchen Seite 48

Turtmantal: eine Annäherung an
die Walliser Viertausender Seite 49

El Salvador ist touristisch
ein Newcomer Seite 50

Zur Brutzeit der Schildkröten an
die Karibikküste Costa Ricas Seite 51



Der Río Chagres ist die wichtigste Wasserquelle für den Panamakanal. Durch seine Aufstauung ist der Gatúnsee entstanden.

CHRISTIAN ZIEGLER / MINDEN / PRISMAONLINE

Zauberhaftes Zentralamerika

Seit hundert Jahren bildet der Panamakanal einen Schnitt durch den amerikanischen Kontinent

Der 1914 eröffnete Panamakanal ist eine der wichtigsten Wasserstrassen der Welt. Die Durchquerung des 82 Kilometer langen Kanals, der den Atlantik mit dem Pazifik verbindet, ist der Traum vieler Reisender.

Gabriele Spiller

Kurz vor 6 Uhr morgens steigt die Unruhe auf dem Schiff. Ständig klingeln Liftglocken, und Menschen schieben sich durch die Gänge. Sie drängen nach vorn, zum Bug, der heute ausnahmsweise für die knapp 2000 Passagiere geöffnet wird. Die Durchquerung des 82 Kilometer langen Panamakanals, der Höhepunkt der Kreuzfahrt, steht bevor. Auf Deck warten Kellner mit heissem Kaffee und frischen «Panamabrötchen». Wer jetzt noch schläft, verpasst den Traum vieler Weltenbummler.

Das Schiff wartet mit anderen in den Cristóbal Breakwaters. Nun sollte eigentlich die Sonne aufgehen, doch es bleibt dunkel; dichte Bewölkung sorgt für ein feuchtwarmes Klima. Es wird 7 Uhr 20, bis sich das MS «Zuiderdam» in die Kanaleinfahrt schiebt. Rechter Hand zeigt sich ein vergleichsweise schmaler Kanal – der Versuch der Franzosen, eine Passage durch den dichten Regenwald zu schlagen. In der Bauzeit des Panamakanals von 1881 bis 1889 verloren 22 000 Menschen das Leben.

Der französische Unternehmer Ferdinand de Lesseps, der Konstrukteur des Suezkanals, hatte nach dem finanziellen Erfolg mit der Wasserstrasse in Ägypten weitere Pläne: einen Kanal durch die Landenge von Panama zu bauen, der Atlantik und Pazifik miteinander verbinden würde. Für dieses Ziel schönte er das Budget und brachte damit eine halbe Million französischer Mittelstandsfamilien, die sich von den Anteil-

scheinen eine Altersabsicherung erwartet hatten, um ihr Geld. Furchtbarer waren jedoch die völlig unterschätzten Seuchen, welche die Arbeiter hinwegrafften. Gelbfieber und Malaria, deren Übertragungswege damals noch unbekannt waren, kamen mit den Moskitos, die im Sumpfgebiet siedelten. In den Krankenstationen, in denen man Wassersinnen um die Bettpfosten gezogen hatte, um Ameisen fernzuhalten, brühten bald schon infizierte Stechmücken.

Zentimetergenaue Einfahrt

An Deck des Schiffs werden nun Cocktails angeboten, um diesen Morgen gebührend zu feiern. Vor dem MS «Zuiderdam» gleitet die «Norwegian Jewel» in die doppelte Kammer der Gatún-Schleusen. Geschäftig rangieren kleine silberne Treidelokos auf Schienen parallel zu den Schleusen. Ein Schlauchboot bringt das Zugkabel zum Schiff. An sechs Stellen ist das riesige Kreuzfahrtschiff mit den Miniaturbähnchen verbunden, die es bei der zentimetergenauen Einfahrt in die Schleuse in der Spur halten sollen. Schaut man den Arbeitern zu, hat man den Eindruck, dass der präzise Rangierprozess für sie – Angehörige der 9000 Angestellte zählenden Autoridad del Canal de Panamá – eine entspannende, da oft ausgeübte Tätigkeit ist.

ZAHLEN UND FAKTEN

- Am 15. August jährt sich der Geburtstag des Panamakanals zum hundertsten Mal, der 1914 erstmals von der Karibik in Richtung Pazifik befahren wurde.
- 1928 durchschwamm der Amerikaner Richard Haliburton den Kanal und zahlte dafür 36 Cents Gebühren – basierend auf seiner Grösse und seinem Gewicht.
- Seit 1963, nach Ausbau von Beleuchtung und Fahrinne, kann der Kanal während 24 Stunden betrieben werden.
- Zurzeit wird die Zufahrtskapazität mit zusätzlichen Schleusen (427 Meter lang und 55 Meter breit) an beiden Enden des Kanals verdoppelt.
- Die Schleusen arbeiten ohne Wasserpumpen. Durch die starken Regenfälle gibt es genügend Wasser, das, wie in einem artesischen System, die Schleusenkammern speist. Die neuen Schleusen können durch einen Kreislauf jeweils 60 Prozent des Wassers wieder verwenden.

Auch auf dem Kreuzfahrtschiff in der parallel liegenden Schleuse haben sich die Reisenden auf den Balkonen versammelt. An der dritten und höchsten Schleusenstufe steht eine Besuchertribüne. Viele Tagesausflügler betrachten von dort aus den Schiffsverkehr.

Schleusentore in der Grösse von Wohnblocks warten am Ufer auf den Einbau in die neue Kanalzufahrt von der Karibik her. Das Megaprojekt ist zeitlich in Verzug, 2015 sollte es abgeschlossen sein. Doch schon hat sich Konkurrenz angekündigt. Ein chinesischer Investor möchte den alten Traum vom Nicaraguakanal realisieren, vor-

ausgesetzt, er bringt die veranschlagte Finanzierung von 40 Milliarden Dollar zusammen. Der Entscheid für die Route auf dem Río San Juan zum Nicaraguasee und den Durchstich in die Karibik war 1870 bereits gefallen, als de Lesseps das Projekt zugunsten seiner Idee sabotierte. Es gebe zu viele unruhige Vulkane in Nicaragua, argumentierte er, während Panama sozusagen eine vulkanfreie Zone sei. Zum Beweis führte er nicaraguanische Briefmarken an, die den rauchenden Momotombo zeigten.

Durchfahrt für Atom-U-Boote

Politisch war der Kanal, der an Silvester 1999 administrativ von den USA an Panama ging, schon immer ein strategischer Brennpunkt. Denn das Territorium Panamas wurde erst 1903 im Rahmen der Kanalerschliessung durch US-Truppen aus dem Staatsgebiet Kolumbiens herausgelöst. Mit der vertraglich festgeschriebenen Neutralität des Kanals sicherten sich die Vereinigten Staaten weiterhin ihren Zugang, auch zum Verlagern von Atom-U-Booten.

Der mittlere Abschnitt der Durchquerung führt über den Gatúnsee, der 26 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Der dampfende Regenwald bietet einen verträumten Anblick. An den schmalen Stränden unter den Mangroven könnte man Krokodile vermuten. Hier ergiesst sich der Fluss Chagres in den See. Am Culebra Cut erreicht die Fahrt die schmalste Stelle, den Ort, an dem massive Erdbeben das Projekt immer wieder an den Rand des Scheiterns brachten. Gegen 14 Uhr reihen sich Gas-Transporter und Containerschiffe in die Einfahrt der Pedro-Miguel-Schleuse ein. Vier Prozent des Welthandels werden über den Panamakanal abgewickelt. Bis zu einer halben Million Dollar zahlt ein Schiff für die Passage. Bei einem durchschnittlichen Kreuzfahrtliner sind das rund 200 Dollar pro Passagier.

Die Pedro-Miguel-Schleuse führt in den Miraflores-See. Nun passiert das Boot die Kontinentalscheide und steigt über zwei weitere Schleusen hinab zum Pazifischen Ozean. Unter der Jahrhundertbrücke hindurch, die den enormen Schwerverkehr trägt, gehen die letzten Kilometer am Frachthafen vorbei. Und waren das nicht grün überwachsene Vulkankrater? Im Hintergrund erscheint die imposante Wolkenkratzer-Silhouette von Panama-Stadt. Das Schiff unterquert die Brücke der beiden Amerika. Nach zehn Stunden ist die Passage durch den Kontinent geschafft, und 12 666 Kilometer Fahrt um Kap Hoorn sind eingespart.

www.panacanal.com.

ANZEIGE

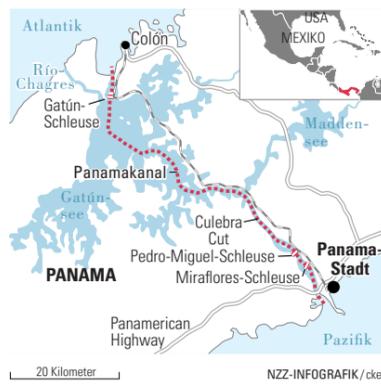


BEGLEITETE RUNDREISEN WELTWEIT.
ENTDECKEN SIE MITTEL-
UND SÜDAMERIKA:

- Mexiko-Guatemala NEU
- Panama-Nicaragua-Costa Rica NEU
- Peru-Bolivien
- Argentinien NEU

Beratung und Katalogbestellung:
0800 835 800/info@voegele-reisen.ch
www.voegele-reisen.ch

Vögele Reisen



NZZ-INFOGRAFIK/dke