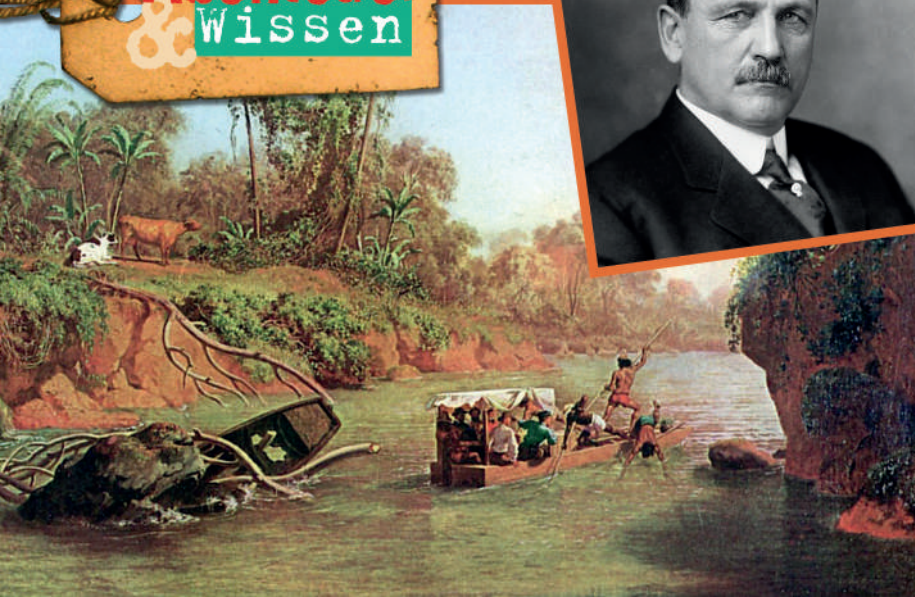
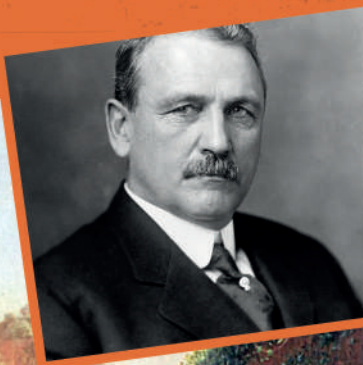


Der Panamakanal

Meisterbauwerk im Dschungel

Abenteuer
& Wissen

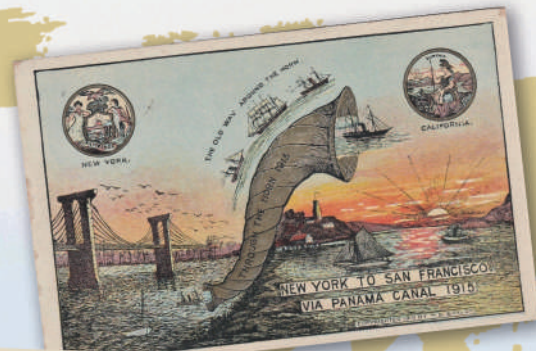


>>> Die verrückteste Abkürzung der Welt

Der Panamakanal verkürzt die Seestrecke New York – San Francisco von 30.000 km auf nur 10.000 km – und ist der Beweis, das aus einer verrückten Idee ein Jahrhundertbauwerk entstehen kann.

Der Panamakanal ist nur 81,6 km lang – aber er ist die Erfüllung eines Traums. Zwischen den Städten Colón am Atlantik und Balboa an der Pazifikküste entstand eine Wasserstraße, die seitdem die beiden Weltmeere verbindet. Vor ihrem Bau führte der kürzeste Weg vom Atlantik in den Pazifik durch die Magellanstraße – eine aufgrund von heftigen Stürmen gefährliche Durchfahrt zwischen dem südamerikanischen Kontinent und Feuerland.

Nicht alle glaubten an den Erfolg des Kanals – wie dieser Illustrator, der das gerade aufkommende Transportmittel am Eröffnungstag des Kanals in vielfältiger Weise am Himmel drapiert: das Flugzeug.



>>> Der gescheiterte Pionier: Ferdinand de Lesseps (1805-1892)

Der Traum, eine Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik zu schaffen, ist schon 400 Jahre alt, als Frankreichs Nationalheld Ferdinand Vicomte de Lesseps den ersten Versuch zu seiner Erfüllung wagt. Der französische Nationalheld und erfolgsverwöhnte Erbauer des Suezkanals hat Panama nie besucht, Klima und Geographie kennt er nur aus Büchern.

Dennoch wird er 1880 mit dem Bau des Panamakanals an der Mündung des Río Grande beginnen. Aber das Vorhaben gerät zum Debakel. Lesseps hat die Probleme unterschätzt; den Suezkanal hat er durch flache Wüste gebaut, doch in Panama erwarten ihn Urwälder, tiefe Sümpfe, Bergketten und mit dem Río Chagres einer der unberechenbarsten Flüsse der Erde. Am Culebra Cut, dem schwierigsten Teil, muss auf mehr als 14 Kilometer Länge ein Bergücken durchstochen werden. Mörderische Hitze und 98 Prozent Luftfeuchtigkeit fordern ihren Tribut. Das extreme Klima lässt Eisen rosten, Bücher schimmeln über Nacht. Brände, Überschwemmungen und ein Erdbeben tun ein Übriges.

Mangrovenwald in Panama



Gefährlicher Erdbeben am Culebra Cut



Ferdinand de Lesseps



Der Fels muss weg - Bauarbeiten am Culebra Cut

Die Aktiengesellschaft, die zum Bau des Panamakanals gegründet wurde, muss am 4. Februar 1889 aufgelöst werden – sie ist bankrott. Bilanz des Scheiterns: 287 Millionen Dollar sind vergeudet, 800.000 Kleinaktionäre verlieren ihr Geld.

De Lesseps und sein Sohn Charles werden der Veruntreuung angeklagt, man verurteilt sie zu einer Gefängnisstrafe - Charles verbringt ein Jahr in Haft. Ruhlos geht die Ära Lesseps zu Ende.



SCHON GEWUSST?

Der Künstler Paul Gauguin ist heute weltbekannt. Doch er war zeitweise so arm, dass er sein Geld als Arbeiter verdienen musste – beim Bau des Panamakanals!

>>> Der jüngste US-Präsident aller Zeiten und sein Abenteuer

Der Traum vom Panamakanal scheint ausgeträumt – bis die USA 1903 die vom Urwald überwucherte Kanalruine kaufen. Präsident Theodore Roosevelt, von allen *Teddy* genannt, will das Land zur weltweit führenden Seemacht aufsteigen lassen; der Kanal dient ihm als Symbol für Amerikas Weg in die Zukunft. 1906 reist Roosevelt nach Panama; es ist das erste Mal, dass ein US-Präsident überhaupt das Land verlässt. *Teddy* will unbedingt wissen, was am Kanal passiert. Und er ist begeistert: im Tropenanzug und mit Strohhut auf dem Kopf blickt er mit strahlenden Augen auf die riesige Dampfmaschine, die sich durch die Erde gräbt. Er ignoriert alle Bedenken der Ingenieure und klettert auf Löffelbaggern, Lokomotiven und ölverschmierten Baumaschinen herum. Er verliebt sich regelrecht in dieses mächtige Bauwerk mit seinen gewaltigen Herausforderungen. Ein großer Abenteuerspielplatz!

Vor seiner Abreise wendet er sich an die Arbeiter: „Das Land steht in eurer Schuld. Dies ist eine der großartigsten Leistungen in der ganzen Welt. Sie ist noch viel großartiger, als ihr es ahnt.“



Roosevelt im Führerstand eines 95-Tonnen-Dampfbaggers:
Dieses Foto wird zum Symbol seiner Amtszeit:
ein entschlossener Machtmensch an den
Schalthebeln einer großen Maschinerie.

>>> Der Panamahut

Als Theodore Roosevelt nach Panama reist, trägt er dort zum Schutz gegen die unerbittliche Sonne einen handgeflochtenen Strohhut. Die Bilder der Reise gehen um die Welt und der *Panamahut* beginnt seinen Siegeszug als Modeaccessoire des Mannes von Welt. Alle trugen ihn: John D. Rockefeller, Ernest Hemingway, Winston Churchill, Paul Newman und sogar Erich Honecker.

Unglaublich, dass dieser so berühmte *Panamahut* gar nicht aus Panama stammt! Hergestellt wird er seit Jahrhunderten traditionell in Ecuador. Er wird aus dem sehr feinen *Toquillastroh*, den Fasern des Scheibenblumengewächses kunstvoll gearbeitet. Warum er einen falschen Namen trägt, hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass der Hut im 19. Jahrhundert nicht direkt von Ecuador in die USA exportiert werden durfte. Alle Güter mussten über eine bestimmte Zollstelle in die USA eingeführt werden. Und diese zentrale Sammel- und Zollstelle war allein Panama. Daher bekamen alle die Hüte aus Ecuador einen Zollstempel aus Panama. Und so nannte man sie in den USA kurzerhand *panama hat*. Theodore Roosevelt festigte diesen Begriff mit seinen Besuchen in Panama und dem berühmten Hut auf dem Kopf.



Ein kleiner Trost: In vielen spanisch-sprechenden Ländern wird der von der *Unesco* zum immateriellen Kulturerbe deklarierte Hut noch *Jipijapa* genannt – nach der Stadt in Ecuador, die eines der Zentren dieser Handwerkskunst ist.



>>> Der meisterliche Ingenieur: John Frank Stevens



John Frank Stevens

Im April 1905 wird der Kanalbau dem US-amerikanischen Eisenbahn-Ingenieur John Stevens anvertraut. Dieser modernisiert zunächst die Bahnlinie, plant den Kanal komplett neu mit einem aufwendigen Schleusensystem und Stausee. Doch als er mit allen Planungen fertig ist, kündigt Stevens überraschend und zum Unmut Theodore Roosevelts.

Stevens verlässt im April 1907 den Kanal. Die Umsetzung seiner Pläne übernimmt Generalmajor George Washington Goethals.

John Stevens aber kehrt zu seinen Eisenbahnen zurück. Ab 1917 wird er von der russischen Regierung angeheuert, um die *Transsibirische Eisenbahn* mit zu erbauen; später ist er im Gremium zum Betrieb der *Chinesischen Östlichen* und *Sibirischen Eisenbahn*.

1923 kehrt Stevens in die Vereinigten Staaten zurück und wird 1928 in die *American Academy of Arts and Sciences* gewählt.

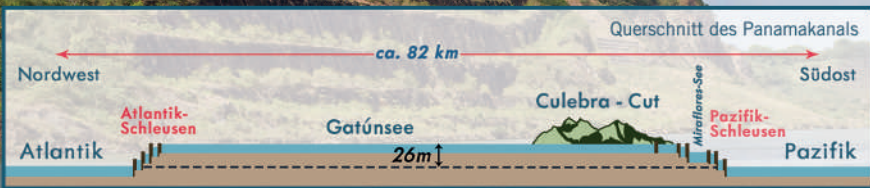


Wem gehört der Kanal?

Im Vertrag von 1903 heißt es, dass der Kanal und die Kanalzone „auf ewig“ im Besitz der Vereinigten Staaten von Amerika bleiben. Diese Klausel sorgt wiederholt für Spannungen zwischen der US-Regierung und Panama. Doch für Ronald Reagan gibt es 1976 keinen Zweifel: „Wir haben den Kanal gebaut, wir haben ihn bezahlt, wir werden ihn auch behalten.“

Als 1977 Jimmy Carter ins *Weißer Haus* zieht, schließt er jedoch noch im selben Jahr mit Omar Torrijos Herrera, dem populären Machthaber von Panama, einen neuen Vertrag. Dieser schreibt fest, dass Panama spätestens vom Jahr 2000 an die volle Gewalt über die Kanalzone ausübt.

Am 31.12.1999 um 12 Uhr ist es soweit; das Meisterwerk im Dschungel steht nicht mehr unter Verwaltung der USA.



>>> Der Sieg gegen die Seuche

Der französische Bauversuch des Panamakanals kostet rund 22.000 Menschen das Leben. Knapp ein Viertel der am Kanal beschäftigten Arbeiter und Angestellten erliegt der Malaria, dem Gelbfieber oder anderen Tropen-Krankheiten. Auf dem Fahrplan der Panamabahn steht täglich ein Leichenexpress.

Lange Zeit hat man geglaubt, dass Malaria (*mala aria* ist italienisch und heißt übersetzt *schlechte Luft*) durch Sumpfgase und giftige Winde übertragen wird.

Doch nun stellen einige Ärzte die These auf, dass Stechmücken das Gelbfieber übertragen könnten. Zunächst werden sie belächelt und ihre Theorie setzt sich nur langsam durch.

Ein Kanalarbeiter versprüht Öl, um die Mosquito-Plage einzudämmen



Dr. William Gorgas

Erst der renommierte US-Militärarzt Dr. William Crawford Gorgas kann sie konsequent anwenden. Mit Unterstützung von Präsident Roosevelt stellt er 1902 in der Panamakanalzone ein gewaltiges Gesundheitsprogramm auf die Beine. Häuser werden ausgeräuchert, Moskitolarven im Wasser abgetötet, in den Kirchen wird das Weihwasser täglich ausgetauscht; auf den Straßen wird jede Pfütze zur Gefahrenzone erklärt, in einem einzigen Jahr versprüht man 120 Tonnen Insektizide. Mit diesen Maßnahmen kann das Gelbfieber erfolgreich besiegt und der Bau des Panamakanals ermöglicht werden. Dr. Gorgas bringt es den Ruf eines Nationalhelden ein.

Der Autor **Robert Stuedtner** ist ein Allrounder, wie er im Buche steht. Nachdem er an der *Internationalen Filmschule Köln* Regie studiert hatte, moderierte er für den Jugendsender *1Live* und führte Regie bei zahlreichen Hörspielen. Heute arbeitet er als Sprecher und Autor u.a. für die Reihe *Abenteuer & Wissen*.

Bisher sind bei headroom von ihm erschienen: *Carl Benz*, *Alexander von Humboldt*, *Sir Francis Drake*, *Lawrence von Arabien* und *Antoine de Saint-Exupéry*, der mit dem Deutschen Kinderhörbuchpreis *BEO* ausgezeichnete wurde.



**“Es ist schwer zu scheitern,
aber es ist schlimmer nie zu
versuchen, Erfolg zu haben.”**

Theodore Roosevelt



Weitere Titel sind im
Buchhandel oder unter
www.headroom.info
erhältlich

headroom Verlag
Rupprechtstraße 5
50937 Köln
Tel.: +49-221-669695-0
info@headroom.info