

Fahrt durch den Panama-Kanal

von Alfons Goldschmidt

Ich hatte ein wenig Angst vor der Fahrt durch den Panama-Kanal. Aber man soll nicht glauben, was die Leute einem über Temperaturen und Landschaften erzählen. Bis jetzt war es immer anders. Nord-Amerika, Mexiko, Zentral-Amerika habe ich völlig verschieden von den Schilderungen in Büchern oder aus Reisendenmund gefunden. Saftig, voll von Abwechslungen, im allgemeinen sauber, die Menschen gütig. Man hatte mir von mexikanischen Riesenwüsten, von Dreck in Zentral-Amerika, von permanenten Räubereien erzählt. Die Wirklichkeit ist grundverschieden. In Costa Rica noch hatte man mir gesagt: auf der Fahrt durch den Panama-Kanal werden Sie vor Hitze umkommen. Es war nicht kühl, aber ich habe weniger Schweiß vergossen als etwa in dem guatemalteker Hafen Puerto Barrios oder in einer der überheizten newyorker Wohnungen. Die Kanallandschaft ist wahrhaft lieblich. Der Panama-Kanal ist überhaupt kein Kanal nach der üblichen Vorstellung. Er ist fast wie die Havel, mit Seen, entzückenden Windungen, Hügeln und Wiesen an den Ufern, auf denen Vieh grasst, Palmen und Bambus wachsen und saubere Bungalow-Häuschen stehen. Nur die Kanal-Schleusen sind schnurstracks, alles andre ist Fluß, See und Uferfreundlichkeit.

Kurz nach Sonnenaufgang, der den Hafen von Cristóbal und die Wasser der Bucht von Limón herrlich verklärte, fuhr der kleine Grace-Line-Dampfer „Santa Elisa“ dem atlantischen Kanaleingang zu. Das ist kein Tor, keine Gewaltigkeit, sondern eine Einfahrt wie in den Kaiser-Kanal bei Stettin. Aber ausgestattet mit allen technischen Schikanen und mit den furchtbarsten Verteidigungsmitteln meilenweit. Der Kanal ist hier aufs beste geschützt gegen Sturmwellen aus der Bucht von Limón, und seine Einnahme mit Waffengewalt scheint fast unmöglich. Die „Santa Elisa“ jedoch gleitet durch diese Drohungen lächelnd weiter, den Riesenschleusen von Gatún zu, begleitet von Fregattenvögeln und fröhlich springenden Fischen, und gefolgt von vier Dampfern, die an diesem Morgen den Kanal passieren wollen. Ich möchte hier ein Wort über dieses Schiff sagen. Es ist kein „Schwimmendes Hotel“, kein Palast auf dem Wasser, aber die Menschen auf ihm waren freundlich mit uns, harmlos die Spiele, und kein politisches Wort wurde gesprochen, wie auf andern Schiffen, auf denen es schleimige Denunzianten, üble Vergifter und dumme Ambitionen gibt. Das ist ein peinliches Kapitel, diese Schiffsppest ist immer noch nicht ausgeräuchert, immer noch müssen diese Leute ihr Vaterland retten, obwohl kein Mensch sie dazu berufen hat.

Als wir uns dem Wunderwerk von Gatún nähern, jagen uns über ungeheure Betonbuckel elektrische Lokomotiven, die modernen Schleusenmaultiere, mit vielem Geräusch entgegen. Ein großer roter Zeiger am Eingang der Schleuse fällt zum Zeichen, daß man bereit ist, das Schiff 85 Fuß hoch auf das Niveau des Gatúnsees zu heben, der durch Eindämmung des

Flusses Chagres gebildet wurde. Die Lokomotiven werden vor und hinter das Schiff gespannt, sie ziehen und halten es, bis wir vor dem Zyklopentor am Ausgang liegen. Ein zweiter Dampfer wird hinter uns eingeschleppt. Dann schließt sich die Einfahrt und der Schleusenspiegel hebt sich schnell. Alles geschieht ohne Geschrei, selbstverständlich und automatisch. Wir fahren in die nächste Schleuse und aus ihr in eine dritte, bis wir, an ungeheuren, in den Kanal einlaßbaren Reparaturgestellen vorbei, den Spiegel des Gatúnsees erreicht haben.

Es ist der größte künstliche See der Welt, mit etwa 184 Millionen Kubikfuß Wasser. Wir fahren, an vielen kleinen Inseln vorüber, in den sogenannten Culebra-Cut oder auch Gaillard-Cut genannt, nach dem Ingenieur David G. Gaillard, der die Durchschneidung und Durchsprengung der Anden an dieser Stelle geleitet hat. Von hier aus folgt der Kanal dem Tal des Rio Grande. Am Ende des Culebra-Cut liegen die Pedro-Miguel-Schleusen, in denen das Schiff gesenkt wird. Dann sinken wir in den Miraflores-Locks bis auf das Niveau des Pazifischen Ozeans, und legen in Balbóa, dem Hafen der Stadt Panama, am pazifischen Ausgang des Kanals an, um Passagiere und Fracht nach Süd-Amerika einzunehmen. Der Spiegel des Pazific liegt etwas höher als der Spiegel des atlantischen Ozeans.

Acht Stunden etwa hat die Fahrt gedauert. Es sind 44,08 nautische Meilen. Das Ganze ist vielleicht das größte technische Werk auf der Erde, ausgestattet mit allen Bequemlichkeiten für die internationale Schifffahrt und mit allen Waffenschrecknissen für den Kriegsfall, bis weit hinaus auf den Inseln vor der pazifischen Kanaleinfahrt. Der Kanal hat Kohlendepots von 700 000 Tonnen Kapazität mit Bunkereinrichtungen für 1500 Tonnen in der Stunde. Die Öltanks fassen 3,5 Millionen Barrels. Es gibt große Süßwasser-Anlagen, die solidesten Piers, Hospitäler, Luxushotels, Spezialvieh für die Angestellten, dazu Trockendocks, Rettungsdampfer, kurz alles, dessen die moderne Schifffahrt bedarf. Das „Washington-Hotel“ an der atlantischen Seite ist das schönste und bequemste Hotel in den amerikanischen Tropen. Vor seiner Wasserfront steht ein Denkmal des Kolumbus, an dessen hoher Gestalt ein kleiner Indianer in die Ferne sucht.

So scheint alles heiter, es ist eine Vergnügungsfahrt, und die Amerikaner kommen in der „Season“ nach Colón oder Panama, um dort Tennis und Golf zu spielen, bei Pferderennen zu wetten, Trips in die Indioumgegend zu machen, frische Kokosmilch zu trinken und in den Swimming-pools elegante Familienbad-meetings zu veranstalten. Der Kanal ist eine „Attraktion“ wie die Playa und die Spielsäle von Habana, das „Myrtle Bank-Hotel“ auf Jamaika oder die Trinkgelage auf der Insel Nassau. Aber ich konnte nicht recht froh werden auf der schönen Fahrt, denn einen Tag vorher hatte ich von den Kanal-Gedenktafeln in den Bóvedas bei Panama-Stadt, vor denen die Erinnerungssäule an die Toten des Kanals steht, die Kanalgeschichte abgelesen. Zehn Jahre nach der Eroberung Mexikos hatte der Kampf- und Raubgenosse des Cortéz, Alvaro de Saavedra, auf Veranlassung Karl V., den ersten Panama-

Kanal-Plan ausgearbeitet. Cortéz hatte mit seiner feinen Witterung die außerordentliche Möglichkeit schnell erschnüffelt. Hätte nicht der Nachfolger Karls V., Philipp II., mit den Worten: „Der Mensch soll nicht trennen, was Gott vereint hat“, das Projekt abgelehnt, so wäre schon vor Jahrhunderten das Werk versucht worden, wahrscheinlich mit noch größlicherem Resultat als in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Aber die Kanalidee ruhte nicht. Einmal sollte die Wasserstraße durch den Isthmus von Tehuantepec, dann durch den Nicaragua-See, dann wieder durch die Panama-Enge gestochen werden, über die Balbóa, der Architekt Ferdinands des Katholischen, einen Weg nach der alten Stadt Panama angelegt hatte, auf dem die von Pizarro geraubten Goldschätze und später die Raubwaren des Piraten Morgan nach der atlantischen Küste geschleppt wurden.

Auch der große südamerikanische Befreier Simon Bolivar gab Anfang des neunzehnten Jahrhunderts Auftrag, einen Kanalplan auszuarbeiten. Aber erst auf dem internationalen Panama-Kongreß in Paris, im Jahre 1879, wurde eine feste Bauteilschließung gefaßt. Ferdinand von Lesseps, der Konstrukteur des Suez-Kanals, übernahm die technische Leitung und im Januar 1882 begannen die Ausschachtungsarbeiten. Die Kanalzone war damals eine der fiebrigsten Gegenden der Welt, voll von Mosquitos und Miasmen. So mußten 22 000 Arbeiter und Angestellte sterben. Auf einer der Erinnerungstafeln wird erzählt, wie Jules Dingler, der im Jahre 1883 nach Panama kam, um die Ausschachtungen zu leiten, nach einigen Jahren mit den Leichen seiner Frau und seiner zwei Kinder nach Europa zurückkehrte. Der Kanal fraß dermaßen Menschenleben und Geld, daß, im Jahre 1888, die Arbeit aufgegeben werden mußte. 53 Millionen Pfund waren verloren. Nur 19 Meilen hatte man ausgeschachtet. Es blieb die Trace, zerfallende Häuser und ein Pestherd. Dann traten die Vereinigten Staaten in das Geschäft. Sie verhandelten mit der Regierung von Columbien, und als die nicht wollte, gab es eine kleine Revolution in Panama, das damals eine Provinz Columbiens war. Die Folge war die übliche „Autonomie“. Die „befreite“ Republik Panama trat die Kanal-Zone für wenig Geld an die USA. ab, und seit 1913 zahlt der „große Bruder im Norden“ jährlich 250 000 Dollar an die Republik Panama, deren Regierung diese Rente an ihre Angestellten verteilt.

Durch außerordentliche sanitäre Maßnahmen wurde das Fieber vertrieben, die gifttragenden Mücken sind verschwunden, die Panama-Kanal-Zone ist heute wie ein Luftkurort. Aber nachts jagen die Marine-Scheinwerfer von Colón und Panama ihre Lichtstrahlen gegen den Himmel, um amerikanische Flieger zu suchen, die dort auf den Ernstfall hin manövrieren. Ich sah ein solches Flugzeug im Schnittpunkt von vier Strahlen, beglänzt, wie ein ungeheurer Leuchtkäfer, unrettbar vom Licht gefangen. Da oben war die wahre Bedeutung des Panama-Kanals, der nach beiden Ozeanen den heute gewaltigsten Imperialismus ermöglicht und schützt.