

aus Deutschland



Stipendien-Aufenthalt in Panama

vom 28. Februar bis 28. Mai 2006

Fluch oder Segen?

Panama und sein Kanal

Von Elena Ern

Panama, vom 28. Februar bis 28. Mai 2006



Inhalt

1. Zur Person	50
2. Einleitung	50
3. Anziehungspunkt Kanal	51
4. Kurze Kanalkunde	52
5. Zonenkinder	53
6. Guter Kanal, böser Kanal	55
7. Panamas Erste und Dritte Welt	57
7.1 Wohlstand und Fortschritt	57
8. Jenseits des Investments	60
8.1 Colón – das Elend am Ende des Kanals	62
8.2 Bocas del Toro – das Höllenparadies	63
8.3 Taboga	66
9. Kuna Yala – rettende Autonomie	68
10. „Es werden keine Stauseen gebaut“	69
10.1 Der Ausbauvorschlag der Kanalbehörde im Detail	71
11. Die Schlacht beginnt	71
11.1 „Alles Lüge“	73
12. Alternativen zum Kanalausbau	75
13. Der Panama-Kanal bekommt Konkurrenz	75

14.	Der Kampf um das „Ja“	76
15.	Objektivität gibt es nicht	78
16.	Alles fließt	80
17.	Letzte Meldungen	81

1. Zur Person

Elena Ern, Jahrgang 1972, studierte in Bochum und Bolivien Romanistik und Geschichte. Nach mehrjähriger freier Mitarbeit bei der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung, dem Westdeutschen Rundfunk und zahlreichen Praktika absolvierte sie ein Volontariat bei der Deutschen Welle. Jetzt arbeitet sie als freie TV- und Radiojournalistin für die Deutsche Welle und andere ARD-Sender.

2. Einleitung

„Panama – nicht gerade der Nabel der Welt“, lautete ein typischer Kommentar vor meiner Abreise. Aber ein wichtiges Nadelöhr. Schließlich kommt ein großer Teil der globalisierten Weltwirtschaft an Panama nicht vorbei, versicherte ich und fügte hinzu: „Schon mal was vom Panama-Kanal gehört?“ Ich musste jedoch zugeben, dass auch für mich Panama ein weißer Fleck auf der Landkarte war. Die Schlagzeilen im Jahr 2000 hatte ich noch vor Augen: „Die USA übergeben Panama den Kanal.“ Alle wichtigen deutschen Medien hatten das historische Ereignis gemeldet. Dann wieder Funkstille. Der Kanal, der fast hundert Jahre lang unter US-amerikanischer Verwaltung stand, gehört also jetzt den Panamern. Was ist seit dem Ende der „Besatzung“ geschehen? Welche Bedeutung hat der Kanal für das Land? Und: Was passiert jenseits der 80 Kilometer langen Wasserstraße? Nur einige der Fragen, denen ich auf meiner Recherchereise nachgehe. Das Praktikum im ersten meines dreimonatigen Aufenthaltes absolviere ich in der Nachrichtenredaktion des TV-Senders Canal 11 (heute SER TV), dem Staatssender des Landes. Das Team hilft mir vom ersten Tag an, einen schnellen Einblick in das Land zu bekommen. Gleichzeitig geben sie mir die Möglichkeit, mit der Sicht „von außen“ einen anderen Wind in ihre Berichterstattung zu bringen. Sie versorgen mich nicht nur mit den Mobilnummern interessanter Gesprächspartner, sondern auch mit Einladungen nach Feierabend und mit den kulinarischen Köstlichkeiten Panamas. Für diese herzliche Aufnahme möchte ich mich an dieser Stelle ebenso herzlich bedanken. Außerdem möchte ich Ulrich Storck und den Mitarbeitern der Friedrich-Ebert-Stiftung für ihre Hilfsbereitschaft Dank sagen. Mein ganz besonderer Dank geht aber an Ute Maria Kilian und die Heinz-Kühn-Stiftung, die mir diesen wertvollen Aufenthalt ermöglicht haben.

3. Anziehungspunkt Kanal

Noch wenige Meter, dann erreicht der Koloss die Schleuse. Das Wasser glitzert entspannt in der Sonne, während die Stimme des Touristenführers immer schriller wird. Seine Erklärungen trägt er in flüssigem Englisch vor, allerdings mit dem typisch spanischen Akzent. Später werden ihm seine Zuhörer, eine 20 Mann große Truppe aus Texas, ein ordentliches Trinkgeld geben, vielleicht wird er auf über 100 Dollar kommen – ein Batzen für panamaische Verhältnisse. Sonnenverbrannt sitzen die Frauen und Männer auf der Tribüne an der Schleuse Miraflores, etwa 20 Fahrminuten von Panama-Stadt entfernt. Alle tragen ein pinkfarbenedes Band um den Arm und ein T-Shirt mit der Aufschrift des Reiseveranstalters. Der Schweiß läuft. Unter der schwülen Hitze haben auch jene gelitten, die vor knapp hundert Jahren den Kanal gebaut haben. Epidemien, Erdbeben und Arbeitsunfälle rafften die Arbeiter dahin. Aus aller Welt waren sie in die Sümpfe zwischen den Meeren gekommen, um das achte Weltwunder zu bauen. Etwa 25.000 Menschen sind an den Strapazen gestorben.

Der Touristenführer, „Nelson“ steht auf dem Namensschild an der Brust, erklärt den Texanern jetzt, dass dies ein Containerschiff der Kategorie Panamax sei, eine Normgröße von genau 33,5 Metern Breite, exakt auf die Maße des Kanals zugeschnitten. Breitere Schiffe, so genannte Post-Panamax, passten hier nicht durch, sie müssten eine andere Route wählen.

„Wow“, tönt es durch die Gruppe, als er auf den Preis für eine Durchfahrt zu sprechen kommt: Sie kostet bis zu 250.000 Dollar.

Majestätisch öffnen sich die zwei Meter dicken, gigantischen Schleusentore und das Schiff läuft in die Schleuse ein. Sechs Lokomotiven sorgen dafür, dass der Riese in seiner Fahrrinne die Balance hält. Dann wird er um 26 Meter angehoben, alles in Zeitlupe.

„Sehen Sie mal, wie knapp das hier ist“, sagt der Touristenführer und zeigt auf die schmale, nur wenige Zentimeter breite Lücke zwischen Schiff und Schleusenwand. Nelson erklärt, dass die Lokomotiven „Mulas“, Maultiere, heißen und dass mit jeder Schließung rund 200 Millionen Liter Süßwasser ins Meer strömen.

Auch vergisst er nicht zu erwähnen, dass der Kanal bald erweitert werden soll, so dass ihn auch Schiffe der Größe Post-Panamax nutzen können. „Aber das ist doch noch gar nicht entschieden“, möchte ich protestieren, schließlich müssen die Panamaer erst noch darüber abstimmen, ob der Kanal tatsächlich ausgebaut wird. Und nach aktuellen Umfragen ist fast die Hälfte der Bevölkerung gegen den Ausbau. Ich verkneife mir aber meinen Einwand und nutze die Mikrofonpause: „Warum haben Sie das nicht erwähnt?“, frage ich den Touristenführer. „Das interessiert die Leute nicht.“

„Warum sollte sie das nicht interessieren?“ „Die Amerikaner wollen den Kanalausbau“, sagt er mit einem breiten Grinsen und fügt hinzu: „Ich kann gut mit denen. Bin halt ein Zonian.“ „Ein Zonian?“, frage ich. „Ja, ein Zonian. Ich bin mit Gringos aufgewachsen, hier in der Kanalzone.“ Interessant, denke ich und schreibe mir seine Telefonnummer auf, wir wollen uns bald einmal in Panama-Stadt treffen.

4. Kurze Kanalkunde

Panama, das ist die schmale Wespentaille, die Nord- mit Südamerika verbindet. In der Landenge erkannten schon die spanischen Eroberer zu Beginn des 16. Jahrhunderts eine ideale Verbindungsmöglichkeit zwischen dem Atlantischen und dem Pazifischen Ozean. Doch die Idee eines Kanalbaus verwarfen sie als technisch nicht realisierbar. Erst 1881 nahm der Erbauer des Suez-Kanal, der Franzose Ferdinand de Lesseps, diesen Gedanken wieder auf, scheiterte aber mit seinem Kanalprojekt. Nachdem circa ein Sechstel des Kanals fertig gestellt war, ging seine Panamakanal-Gesellschaft Pleite. Zu diesem Zeitpunkt war Panama noch eine Provinz Kolumbiens, plante aber seine Unabhängigkeit. Die USA, die aus strategischen und ökonomischen Gründen ein Auge auf die Meerenge geworfen hatten, begannen mit Kolumbien über den Kanalbau zu verhandeln. Doch diese lehnten das Angebot ab. Also unterstützte die USA die Unabhängigkeitsbewegung Panamas. Die Gründung der Republik wurde am 3. November 1903 proklamiert. Wenige Monate später begann der Bau des Kanals unter US-amerikanischer Führung. Für 40 Millionen US-Dollar hatte Präsident Theodore Roosevelt die Konkursmasse der gescheiterten französischen Kanalgesellschaft aufgekauft.

Mit 30.000 Tonnen Dynamit wurden fast 180 Millionen Kubikmeter Erde bewegt, dreimal soviel wie beim Durchstich von Suez. Am 15. August 1914 wurde der Kanal eröffnet. Panama hatte dem Geburtshelfer die Hoheit über die Kanalzone gegen Zahlung von 10 Millionen Dollar und jährlichem Pachtzins von 250.000 Dollar auf unbegrenzte Zeit abgetreten. Als die USA im 2. Weltkrieg Militärbasen in der Kanalzone aufbauten, gewann Panama an Bedeutung für die Kriegsführung. Zeitweise waren in der Kanalzone 20.000 Soldaten stationiert. Die berühmte „School of the Americas“ hatte hier ihren Sitz, eine Ausbildungsstätte der US-Armee für lateinamerikanische Militärs; die grausamsten lateinamerikanischen Diktatoren wurden hier ausgebildet. In den sechziger Jahren wuchs der Widerstand gegen den halbkolonialen Status des Landes. Als eine Studentendemonstration im Januar 1964 in die Kanalzone eindrang und versuchte, dort die panamaische Flagge zu hissen, erschossen US-Truppen 21 Demonstranten.

Der Militärmachthaber Omar Torrijos erklärte die Souveränität über Kanal und Kanalzone zum obersten Ziel seiner Politik. 1977 setzte er durch, dass der ursprünglich „auf Ewigkeit“ geschlossene Vertrag aufgelöst wurde und unterzeichnete mit dem damaligen US-Präsidenten Jimmy Carter die so genannten Torrijos-Carter-Verträge. Darin vereinbarten sie die Übergabe des Kanals an Panama für den 1. Januar 2000. Mit der Kanalübergabe hinterließen die USA die 1.431 Quadratkilometer große Kanalzone mit 7.000 Gebäuden.

5. Zonenkinder

Viele Panamaer lebten als Angestellte der US-Amerikaner in der ehemaligen Kanalzone. Wenige Tage nach meinem Besuch der Miraflores-Schleuse treffe ich Nelson den Touristenführer wieder. Er bietet mir eine Tour durch die „Zone“ an. Auf dem Weg dorthin müssen wir zunächst an dem Slum Curundú, den seine Bewohner „Hollywood“ nennen, vorbei. Nur zwei Straßen weiter tauchen wir dann in eine völlig andere Welt: weite Alleen, gestutzte Hecken, Schilder auf denen es zur „Church“ oder zum „Cementary“ geht. Für die Panamaer war diese Gegend hier früher tabu, ohne eine spezielle Erlaubnis kamen sie schlichtweg nicht herein, sagt Nelson. „Das war wie bei euch in Deutschland mit der Mauer.“ Diesen Satz habe ich schon ein paar Mal gehört, seitdem ich in Panama bin. Genau wie in Deutschland war die Freude nach dem „Mauerfall“ auch in Panama riesengroß. Der „Staat im Staat“ verschwand, die als arrogante Besatzer empfundenen Amerikaner zogen ab, der Kanal gehörte Panama. Die Kanalzone war als US-Kolonie inmitten des Staates Panama wahrgenommen worden. In der Zone herrschte US-Souveränität, mit eigener Gerichtsbarkeit, eigenen Schulen, Schwimmbädern, Sportanlagen, Postämtern und Polizei. Jedes Haus, jedes Kino, jedes Geschäft – alles gehörte der „Kanalgesellschaft“, das heißt, dem Pentagon. Nach dem Abzug der Amerikaner hatte die wirtschaftliche Entwicklung der Kanalzone Priorität. Die US-Amerikaner hatten die 3.200 Hektar große Fläche nur dem Betrieb und der Sicherheit gewidmet und sie wirtschaftlich vernachlässigt. Die Stadt des Wissens, das ehemalige Fort Clayton, ist heute ein gutes Beispiel für eine effektive Nutzung der Fläche. Neben Forschungszentren haben hier die wichtigsten internationalen Organisationen ihren Sitz.

Die Freude über die Integration der Kanalzone schlug jedoch bei einigen in Verbitterung um. Denn mit den „Gringos“ verschwanden auch 4.000 Arbeitsplätze und 350 Millionen Dollar Wirtschaftskraft. Und: „Für viele Panamaer ist eine unsichtbare Mauer geblieben“, erklärt Nelson und zeigt auf eine Villa, auf deren Hof drei Luxusautos parken: „Hier wohnen immer noch

die Privilegierten.“ Doch je weiter wir fahren, umso schlichter werden die Häuser. Jetzt sind es nur noch bescheidene Holzhütten mit kleinen Vorgärten, in denen die einfachen Kanalarbeiter untergebracht waren, weit weg von den weißen Residenzen, den Golfplätzen und Barbecue-Clubs. Nelsons Eltern wohnen in einer Gegend, die damals auch als „Kanalzone für Schwarze“ bezeichnet wurde, bis in die 60er Jahre, als Dunkelhäutige noch streng von den Weißen getrennt waren. Wir trinken Coca Cola und essen Patacones, grüne frittierte Bananen, dazu Reis und Hühnchen. Nelsons Vater trägt eine beigefarbene Stoffhose und ein feinkariertes Hemd. Trotz seines Alters steht er aufrecht mit durchgedrücktem Kreuz und kräftigen Schultern. Die dunkle Haut seiner Finger trägt tiefe Furchen. Er hat sein Leben lang für den Kanal gearbeitet. Sein Vater war zu Beginn des 20. Jahrhunderts aus Trinidad gekommen, ein Nachfahre afrikanischer Sklaven in der englischen Kolonie. Zu dieser Zeit kamen schwarze Arbeiter zu Tausenden von den Antillen. Zunächst für den Bau der Eisenbahn, dann für den Kanal. Sie galten als tüchtige und billige Arbeitskräfte. Um 1910 stellte die Panama Canal Company mehr als 50.000 Arbeiter ein, drei Viertel von ihnen waren Schwarze von den Antillen. Viele kamen mit der festen Absicht, zu ihrer karibischen Heimatinsel zurückzukehren, sobald sie ausreichend Geld gespart hatten. Doch nur die wenigsten machten dies wahr. Die lokale Bevölkerung Panamas, spanischsprachige Mestizen, stand den englischsprachigen, protestantischen Schwarzen zunächst ablehnend gegenüber. Auch von den weißen US-Amerikanern wurden sie diskriminiert. 1941 entzog ihnen der nationalistische Präsident Arnulfo Arias die panamaische Staatsbürgerschaft. Im Alltag der Kanalzone äußerte sich die offenkundige Diskriminierung in den Farben Gold und Silber: Die mit einem goldenen Etikett versehenen Arbeitsstellen, Kirchen, Schulen und Toiletten waren nur den Weißen vorbehalten. Alle minderwertigen Dinge wurden mit einem Silberstempel versehen und blieben für die schwarzen Bewohner der Kanalzone übrig. Erst in den 60er Jahren verbesserte sich die Situation der Schwarzen in der Kanalzone. Das Verhältnis zu den Amerikanern sei eine Art Hassliebe, sagt Nelsons Vater Patrick. Auf der einen Seite habe er durch sie einen Job mit guter Bezahlung gehabt, auf der anderen Seite habe es dieses Zwei-Klassen System gegeben. „Aber irgendwie haben wir uns auch mit denen verbunden gefühlt, schließlich waren wir auch Zonians und damit schon etwas Besonderes. Außerdem haben die Gringos uns den anderen Panamaern vorgezogen, weil wir englisch sprachen. Das war denen da draußen natürlich ein Dorn im Auge.“ Die jüngeren Generationen, zu denen auch Nelson gehört, integrierten sich in die hispanische Gesellschaft, sie gingen auf panamaische Schulen und sprachen bald besser Spanisch als Englisch.

Seine letzten zwei Jahre vor der Rente hat Patrick unter panamaischer Ver-

waltung gearbeitet. Er ist stolz, dass der Kanal so gut funktioniert. „Viele haben uns das ja gar nicht zugetraut. Sie waren überzeugt, dass wir den Kanal völlig herunterwirtschaften würden“, erinnert er sich. „Dabei haben wir ihn in einem schlechten Zustand übernommen. Einige dachten deshalb, das sei alles ein Trick der Amerikaner, den alten Krempel einfach wegzugeben. Aber wie man sieht, der Kanal funktioniert einwandfrei.“

6. Guter Kanal, böser Kanal

Mein Telefon klingelt, es ist gerade sechs Uhr morgens. Cynthia, meine geschätzte Kollegin vom „Canal 11“, ruft mir am anderen Ende der Leitung zu, ich solle mich beeilen, in einer halben Stunde gehe es los, ins Hinterland. „Heute bekommen Bauern in der Provinz Coclé offiziell Besitztitel überreicht. Martín ist da“, fügt sie hinzu. Martín? Ach ja, fast hätte ich vergessen, dass die Menschen hier ihren Präsidenten gerne beim Vornamen nennen. „Das ist genau dein Thema“, versichert mir Cynthia noch schnell. Ich schäle mich also aus dem Bett, rufe ein Taxi, das mich durch die Dunkelheit zum Treffpunkt bringt. Im Auto frage ich nach, was das mit „meinem Thema“, dem Kanal, zu tun habe. „Alles“, sagt Cynthia, „Es hat alles mit dem Kanal zu tun.“ Auf der zweieinhalbstündigen Fahrt erfahre ich, dass die Ländereien in der so genannten „Cuenca del Canal“ liegen, dem hydrographischen Becken des Kanals. In dem 552.761 Hektar großen Gebiet (eine Fläche von mehr als dem Doppelten des Saarlandes) befinden sich die notwendigen Wasserressourcen, sowohl potenzielle als auch die bereits in Nutzung befindlichen, um die Versorgung des Kanal sicherzustellen. Die panamaische Kanalbehörde ACP (Autoridad del Canal de Panamá) verwaltet die Cuenca. Doch die ACP ist in dieser Region ausgesprochen unbeliebt. Noch bis zu diesem Zeitpunkt hat sie die Absicht, einen Großteil des Gebiets für eine geplante Kanalerweiterung zu überschwemmen, um Stauseen zu schaffen, da das Fassungsvermögen der Seen, die den Kanal bisher mit dem notwendigen Wasser versorgen, auf Grund einer zunehmenden Sedimentation zurückgeht. Durch die Schaffung von neuen Stauseen soll die Wasserversorgung des Kanals gesichert werden. Die ACP plant, 40.000 Hektar produktives Land zu enteignen und zu überfluten. Die Bauern müssten zwangsumgesiedelt werden – ohne irgendeinen Ausgleich, denn sie haben keine Besitztitel. Zehntausende wären davon betroffen. Sie sollen ihre Dörfer verlassen und die Felder aufgeben, die sie seit Generationen bestellen. Dass die Bauern der Region jetzt die Möglichkeit bekommen, das Land, ihr Land, zu kaufen, sei spektakulär, findet Cynthia. Denn: „Damit ist das Thema, in der Cuenca Stauseen zu schaffen, anscheinend vom Tisch“.

Wir passieren einfache Stelzenhütten, Pferdekarren und unzählige kleine Kirchen. Dicht am Straßenrand laufen immer wieder Kinder in Schuluniformen. Es ist jetzt ein bisschen bergiger und die Vegetation üppig. Eric, unser Kameramann, der das Auto fährt, hat Mühe, durch Schlaglöcher und Schlamm zu kommen. Es ist Ende März, die Regenzeit hat begonnen. In einigen Wochen wird man Schwierigkeiten haben, überhaupt hierhin zu gelangen. Als unser Geländewagen in San Pedro ankommt, ist der Platz schon voller Männer und Frauen, die andächtig auf ihren Stühlen warten. An den Ohren einiger Frauen baumeln goldene Ohrringe, viele haben die Haare hochgesteckt. Sie tragen Sandalen. Die erdigen Füße haben sie, so gut es geht, poliert. Die Männer tragen geflochtene Hüte und eine Guayabera, das typisch karibische Hemd, das nur zu besonderen Anlässen hervor geholt wird. Ein feiner weißer Leinenzwirn mit aufwendigen Abnähern. Die Journalisten quatschen in einer Ecke laut durcheinander, während die Fernsehkameras ihre Objektive schon auf das Podest gerichtet haben, an dem „Martín“ später sprechen wird. Plötzlich lautes Gezeter vor dem Eingang. Zwei Männer wollen aufeinander losgehen, andere halten sie zurück. Jetzt erst erkenne ich, dass am Rande des Marktplatzes eine Gruppe steht, in Sandalen, einfachen Hemden und mit sonnengegerbter Haut, die gar nicht so zufrieden aussieht wie der Rest. Sie halten Schilder in der Hand, auf denen das geschrieben steht, was sie jetzt rufen „Verräter. Ihr lasst euch kaufen, von diesen vendepatrias, von diesen Vaterlandsverrättern.“ Sie sehen wütend und hilflos aus und wenn sie ihre Parolen rufen, sieht man die großen Zahnlücken in ihren Mündern. Die Männer gehören zur Bauernvereinigung gegen Stauseen (Coordinadora Campesina Contra los Embalses), kurz CCCE, die schon seit Jahren gegen das Vorhaben der Kanalbehörde kämpft, drei Stauseen auf ihrem Gebiet zu errichten. Ist dieses Vorhaben jetzt wirklich „vom Tisch“, wie Cynthia vermutet? Die Vergabe von Besitztiteln scheint ein gutes Zeichen dafür zu sein. „Wir glauben der Kanalbehörde aber nicht, und wir glauben der Regierung nicht“, erklärt mir einer, der sich mir später als Edwin Castro vorstellt. „Indem ACP und Regierung hier heute Besitztitel verteilen, wollen sie uns bloß ruhig stellen. Alle sollen glauben, die Gefahr ist gebannt, aber das stimmt nicht“, sagt Castro. Auch ein Versprechen des Präsidenten, keine Stauseen zu bauen, würde hier wenig helfen, denn sein Wort gelte doch nur bis zum Ende seiner Amtszeit 2009. „Solange es das Gesetz 44 gibt, kann die ACP hier tun und lassen was sie will, mit und ohne Besitztitel der Bauern“, befürchtet Castro.

Was ist das Gesetz 44? Das panamaische Parlament verabschiedete im August 1999 ein Gesetz, das die Grenzen des hydrografischen Beckens des Panama-Kanals ausweitet. Die Begrenzung beinhaltet das natürliche Becken des Río Chagres und einen Bereich der Provinzen Coclé und Colón, welche aufgrund ihrer Wasserressourcen einbezogen wurden. Die Verwaltung, Nut-

zung und Erhaltung der Wasservorräte des Kanalbeckens wurden der ACP unterstellt. Während ich darüber nachdenke, was es bedeutet, dass die Kanalbehörde praktisch die Hoheit über ein so großes Gebiet hat und ich mir die Frage stelle, ob die Demonstranten mit ihrer Skepsis gegenüber der Titelvergabe Recht haben, höre ich plötzlich: „Ya viene, ya viene – Da kommt er“. Der Hubschrauber in dem der Präsident sitzt, hält auf dem nahen Bolzplatz. Wie immer sehr volksnah, gibt Martín Torrijos den Männern die Hand, drückt einige Frauen, die auf ihn zukommen und grüsst uns Journalisten freundlich, aber zurückhaltend. Ein kleiner Mann mit einer weißen Guayabera empfängt den Präsidenten als Erster. Es ist Natividad Chirú, der sich seit Jahren darum bemüht hat, die Kommunikation zwischen der Kanalbehörde und den Landbewohnern zu vereinfachen. Jetzt ruft ein Begleiter des Präsidenten jeden namentlich auf. Natividad Chirú nimmt seinen Hut ab, als er den Besitztitel entgegen nimmt. Die Zeremonie dauert nicht lange, ein paar warme Worte und Torrijos verschwindet wieder in Richtung Panama-Stadt. Die Bauernvereinigung hat sich zurückgezogen und die anderen feiern das Ereignis. Bevor auch wir in die Stadt zurück fahren, lädt uns Natividad Chirú zu einem Rundgang ein. Er zeigt uns das Land, auf dem er schon als Junge gearbeitet hat. Sein Vater übergab es ihm kurz vor seinem Tod und seitdem bewirtschaftet er es mit seinen sechs Kindern und fünfzehn Enkelkindern, pflanzt Yucca, Mais, Bohnen und hält Rinder. „Dennoch waren wir bisher nur Besetzer“, sagt er „jetzt sind wir Besitzer. Der Besitztitel macht mich zufrieden, denn ich kann meinen Kindern und Enkeln ein Erbe hinterlassen.“ Und er sieht noch einen weiteren Vorteil: „Jetzt erst habe ich die Möglichkeit, einen Kredit aufzunehmen, um größere Maschinen für die Arbeit zu kaufen. Das war bisher ohne Besitztitel nicht möglich.“ Wie steht er zu den Bedenken der Bauernvereinigung? „Ich verstehe diese Leute. Leider hat sich die Politik nie wirklich für uns interessiert, aber ich bin trotzdem optimistisch.“

7. Panamas Erste und Dritte Welt

7.1 Wohlstand und Fortschritt

Cangrejos und El Chorrillo liegen nur einen Steinwurf voneinander entfernt. Doch eine weite Kluft trennt diese Viertel von Panama-Stadt. Hier die edlen Penthauswohnungen, Luxuslimousinen und adretten Mittelklassewagen, überwiegend Hellhäutige in Anzügen mit Kreditkarten in der Tasche. Dort: Baracken, Bandenkriege, Hoffnungslosigkeit. Hautfarbe: dunkel.

Vincent Malton hat soeben im Marriot-Hotel im Bankenviertel Cangrejos eingeecheckt. Es ist seine dritte Reise nach Panama, nur zweieinhalb Flug-

stunden von Florida entfernt. „Mann, die Stadt ist ja noch mehr gewachsen“, staunt Malton, dessen letzter Besuch etwa ein Jahr zurück liegt. Der US-Amerikaner will hier in Immobilien investieren. Vor allem sucht er ein schickes Apartment für seinen Altersruhesitz. Die Konditionen sind günstig. Er gehört zu der Generation der Baby-Boomer, die als finanzkräftig gilt, ständig auf der Suche, ihre Dollars zu mehren und die Kaufkraft zu nutzen. In Panama genießen sie den Vorteil der Währung, denn der panamaische Balboa ist direkt an den Dollar gekoppelt, keine Verluste durch Umtausch also und ein relativ stabiler Kurs. „Immer gutes Wetter, warmherzige Leute und super Shoppingmöglichkeiten – dieses Land hat doch alles, was man braucht“, sagt Malton. Außerdem seien die Lebenshaltungskosten ausgesprochen niedrig, mit 2.000 Dollar im Monat könne man hier leben wie ein König.

Schon am Nachmittag hat Malton den ersten Termin mit einem Makler, der ihm ein paar Penthauswohnungen in Punta Paitilla zeigen will. In dem „Manhattan Panamas“, dem modernsten Teil der Stadt direkt an der Pazifikküste, wächst ein Luxushochhaus nach dem anderen. Alle erwarten in den nächsten Jahren eine überdurchschnittliche Rendite, nicht zuletzt aufgrund der vorteilhaften panamaischen Steuerpolitik. Wie Malton wollen viele US-Amerikaner, reiche Panamaer und Lateinamerikaner sich hier ihre Immobilie sichern. Ein Zweizimmer-Apartment ist schon für 66.000 Dollar zu haben, eine Dreizimmerwohnung mit zwei Bädern im 13. Stock und Seeblick ab 93.500 Dollar. Malton träumt von einer Wohnung im 20. Stock mit Blick über den Ozean. Sicher wird der Makler ihm gerne bei der Verwirklichung seines Traums helfen.

Ich kann diesem Hochhausmeer wenig abgewinnen und empfinde es eher als Schandfleck, zumal ein Ende des Baubooms nicht in Sicht ist. Immer höher werden die Gebäude und immer weiter dehnen sie sich aus. Einige sollen zur Reinigung kolumbianischer Drogengelder errichtet worden sein. Für viele Panamaer dagegen, selbst für die, die sich dort niemals eine Immobilie leisten könnten, ist Punta Paitilla der ganze Stolz. Ein Zeichen, dass es dem Land gut geht, dass es vorzeigbar ist und sich nicht zu verstecken braucht. „Haben Sie schon gesehen, wie schön das aussieht?“, fragen oft die Taxifahrer, wenn wir von weitem die Skyline sehen. „Ja, sehr schön“, antworte ich dann immer höflich.

Doch auch Punta Paitilla hat einen Schönheitsfehler, das Meer. In der Bucht von Panama-Stadt stinkt es, am meisten genau dort wo die Nobelhochhäuser stehen. Alles ist verseucht von Panamas Exkrementen, die durch dicke Rohre aus allen Winkeln der Stadt zusammenfließen. Die Flut kaschiert den Makel, aber bei Ebbe bleibt eine schwarze, dickliche Brühe auf dem Sand zurück, der dann zum beliebten Aufenthaltsort für Geiervögel wird. Der Amerikaner Vincent Malton blickt vom 13. Stock auf das einsame

Meer, keine Luftmatratzen, keine Badenden, keine Sonnenanbeter. Doch der Immobilienmakler kann ihm auch diesen Knackpunkt schmackhaft machen. „Hier wird bald alles so aussehen wie in Rio de Janeiro“, verspricht er Malton. Die Bucht soll in der Tat gereinigt werden. Ich war mit dem Fernseheteam dabei, als Präsident Martín Torrijos und Tourismusminister Rubén Blades das Vorhaben ankündigten. In einigen Jahren soll die Küste wieder sauber sein und man wird wieder ohne Gesundheitsrisiko baden können. Für die erste Etappe hat die Interamerikanische Entwicklungsbank eine Summe von 50 Millionen Dollar gewährt. Insgesamt werden die Kosten für die Wiederherstellung der Bucht auf 360 Millionen Dollar veranschlagt. Neben dem Kanalausbau noch ein weiteres Großprojekt.

Der US-Amerikaner Vincent Malton interessiert sich auch für eine Immobilie in dem Bergdorf Boquete. Das angenehme Klima, die fruchtbare Landschaft, die Ruhe – der Ort, berühmt für seinen Kaffeeanbau, ist ein beliebtes Ziel für europäische und US-amerikanische Touristen und Ruheständler geworden. Die „Amerikanische Vereinigung der Ruheständler“ (AARP) stuft ihn als den viertbesten Platz der Welt für den Altersruhesitz ein. Die Immobilien – für Ausländer echte Schnäppchen – sind für die Einheimischen kaum erschwinglich. Mit entsprechend gemischten Gefühlen sehen sie dem Ausverkauf zu.

Bei meinem Besuch in Boquete höre ich immer wieder von den Einheimischen: „Die Ausländer treiben die Preise in die Höhe, bringen dafür aber Geld ins Land, also leben wir mit ihnen.“ Viele Bewohner sind selbst Nachfahren europäischer Einwanderer, die Boquete 1911 gründeten.

Außerdem leben hier die indigenen Guaymí. Für die etwa sechsmonatige Erntezeit der Kaffeebohnen kommen sie von den Bergen herunter in die Täler, um sich dort als Erntearbeiter zu verdingen. Rodrigo, einen jungen Guaymí, habe ich an einer Straßenkreuzung aufgelesen und fahre mit ihm im Mietwagen durch die Nachmittagssonne die letzten Kilometer bis zu seiner Schule. Normalerweise macht er die täglichen fünf Kilometer zu Fuß – und das nach einem neunstündigen Arbeitstag auf der Kaffeeplantage. Gut, dass seine Schule auch nach Feierabend Unterricht anbietet. Rodrigo sitzt auf dem Rücksitz des Wagens und stellt Fragen. Ob wir in Deutschland auch Kaffee tranken, ob mich Fußball interessiere, ob ich gut Englisch spräche. Der Junge mit den schwarzen glänzenden Haaren, den blitzend weißen Zähnen und dem breiten Gesicht erzählt stolz, dass er auf der Plantage fünf Dollar pro Tag verdiene. Mit dem Geld helfe er seiner Mutter, denn er habe noch fünf jüngere Geschwister. Zum Abschied schreibt er seine Adresse auf. Am liebsten würde ich Rodrigo jeden Tag zur Schule bringen.

Wer in der Provinz Chiriquí keine namhafte Kaffeeplantage besitzt, hat es in der Landwirtschaft, wie in ganz Panama auch, schwer. José Junker ist

zurzeit sogar arg verzweifelt. In einem Schuppen neben seiner Finca liegen bergeweise Kartoffeln, Zwiebeln und Möhren. Auch auf dem Feld ist noch Gemüse, das längst hätte geerntet werden müssen, aber er weiß nicht wohin damit und so fault es vor sich hin. Chiriquí ist die fruchtbarste Gegend Panamas, aber Junker und andere Produzenten finden keinen Absatz für ihre Ware. Die großen Supermärkte kaufen nicht von lokalen Produzenten, sondern sie beziehen Importprodukte aus den USA und Costa Rica – obwohl diese teurer sind. Dadurch sind die Preise für das lokale Gemüse in den Keller gegangen. Noch im Januar kostete ein Sack Kartoffeln im Großmarkt 14 Dollar, vier Monate später nur noch acht. In Chiriquí hängen mehr als 600 Landwirte vom Kartoffel-, Zwiebel- und Salatanbau ab. Tonnen einheimischen Gemüses verfaulen wegen des fehlenden Absatzmarktes.

Mir fallen die unterernährten Kinder ein, denen ich vor einigen Tagen im Osten des Landes begegnet bin. Dort hatte der Staat eine Schule gebaut und dabei besonderen Wert auf die Kantine gelegt. Und doch haben die Kinder nicht einmal dort gegessen, weil schlichtweg nichts da war.

Als die Panamaer vor fast sechs Jahren den Kanal übernahmen, hatten auch die Menschen im Hinterland gehofft, Hunger, fehlendes Trinkwasser und Ungleichheit würde es in der Zukunft nicht mehr geben. Viele wurden enttäuscht. Jetzt befürchten die einfachen Landwirte aus Chiriquí, dass sich ihre Lage weiter verschlimmern könnte, wenn Panama wie geplant bis Ende 2006 einen Freihandelsvertrag mit den USA unterzeichnet. Die Verhandlungen dafür laufen bereits seit 2004, doch Martín Torrijos hat das heikle Thema bis Mitte Oktober auf Eis gelegt – das Referendum zum Kanalausbau hat Vorrang.

8. Jenseits des Investments

Die Diskrepanz zwischen Arm und Reich, zwischen Luxus und Elend ist auch im idyllischen Boquete nicht zu übersehen. Es gibt kaum Berührungspunkte zwischen dem Handels- und Dienstleistungssektor, zu dem der Kanal, die reichen Banken- und Wohnviertel von Panama-Stadt und die Freihandelszone von Colón gehören und dem traditionellen Sektor, der von Subsistenzwirtschaft geprägten ländlichen Regionen. Die kleine wohlhabende Elite und die Mestizen und Indígenas des Hinterlandes leben in Parallelwelten. Gegensätze ziehen sich durch ganz Panama. Das Land nimmt in Lateinamerika nach Brasilien den zweiten Platz auf der Liste der Länder mit der ungerechtesten Einkommensverteilung ein. Über 40% der Panamaer sind so arm, dass sie ihre Grundbedürfnisse nicht erfüllen können. Die ländliche Bevölkerung lebt zu 65% und die indigene Bevölkerung zu 95%

in Armut. Einem UN-Bericht zufolge hat Panama jedoch viermal so viele Reserven wie nötig wären, um seine Bevölkerung zu ernähren. Die Armut in Panama ist also das Resultat der schlechten Verteilung, nicht der Knappheit der Ressourcen.

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf von etwa 4.900 Dollar ist relativ hoch, weshalb das Land auch offiziell nicht als Entwicklungsland gilt, jedoch tragen allein die drei Wirtschaftssäulen Panamakanal, Freihandelszone Colón und der Bankensektor zu rund 85% dazu bei. Die übrigen Wirtschaftszweige sind von geringer Bedeutung. Die Landwirtschaft erwirtschaftet beispielsweise nur einen Anteil von sechs Prozent am BIP. Die Kanalbehörde hat berechnet, dass alle direkten, indirekten und ergänzenden Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Kanal fast 30% des BIP, über 70% der Exporte und fast die Hälfte der Staatseinnahmen ausmachen.

Aber obwohl der Handels- und Dienstleistungssektor insgesamt den weitestgrößten Teil zum Bruttoinlandsprodukt beiträgt, bietet er nicht einmal der Hälfte der Erwerbsbevölkerung Arbeitsplätze.

Für die Gewerkschaftsführerin Priscilla Vásquez ist diese ungerechte Verteilung ein Hauptargument gegen den Kanalausbau. Es sei ein Skandal, dass sich die Regierung darüber Gedanken mache, die internationale Wirtschaft zu befriedigen, anstatt die Misere zuhause anzugehen. Sie fordert, dass die Gelder, die das Kanalgeschäft abwirft, in nachhaltige soziale Projekte fließen. Dafür müsse es einen speziellen Fond geben. Ich bin mit Priscilla Vásquez in der Kantine eines Krankenhauses verabredet, in dem sie „noch einen Termin hat.“ Sie verbinde gerne mehrere Dinge miteinander, fügt sie erklärend hinzu, während sie den Automatenkaffee umrührt. Ihre schwarzen Locken wippen dabei unruhig hin und her. Ich habe Vásquez bereits auf Zeitungsfotos gesehen. Da stand sie an der Spitze eines langen Protestmarsches gegen die Reform der Sozialversicherung. Die monatelangen Proteste richteten sich vor allem gegen die von der Regierung angestrebte Privatisierung von 50 Prozent der Sozialversicherung CSS und die Einführung eines Zwei-Säulen-Systems, das eine Renteneinsparung bei etwa 70 Prozent der Versicherten bewirken sollte. Aufgrund des Volkswiderstandes musste die Regierung den Gesetzentwurf zurückziehen.

„Obwohl wir den Kanal haben, sind die Leute arm. Obwohl der Kanal viel Geld ins Land bringt, sind sie arm. Es wird ihnen also nicht besser gehen, wenn der Kanal ausgebaut wird“, fährt Priscilla fort und schlägt dabei mit der Faust auf den Tisch, der Kaffee schwappt über, sie aber bleibt unbeirrt: „Ja, vielleicht kommt noch mehr Geld ins Land, aber es wird wieder nicht die erreichen, die es brauchen und die es verdient haben.“

Wir kommen auf die Slums von Panama-Stadt zu sprechen. Ich bemerke, dass es auch sein Gutes habe, dass sich die Elendsviertel nicht wie in vie-

len anderen Ländern vor den Toren der Stadt befinden, sondern mittendrin. Denn vor den Stadtvierteln Chorrillo, Curundú und Santa Ana können die Machthaber nicht die Augen schließen, nicht auf dem Weg zum Präsidentenpalast in der wieder hergestellten Altstadt, nicht auf dem Weg zur Vergnügungsmeile „Causeway“, einem künstlich angelegten Damm, aufgeschüttet mit dem Aushub des Kanalbaus, mit Jachthäfen, Restaurants und Shoppingmöglichkeiten. Die Tonangeber können den Blick vor der Misere nicht verschließen, vielleicht fallen dann auch mal Entscheidungen zugunsten der Benachteiligten aus? Doch Vásquez schüttelt energisch den Kopf: „Im Gegenteil, wer ein dickes Auto hat, fährt doch stolz an den Elendsvierteln vorbei, um zu zeigen: Ich hab es geschafft und ihr seid die Verlierer.“

8.1 Colón – das Elend am Ende des Kanals

Uns ist mulmig, als wir mit dem Auto am Straßenrand parken. Wirklich aussteigen? Jeder Reiseführer warnt vor dem gefährlichen Pflaster Colón. Am besten man fahre gar nicht erst ins Zentrum hinein, rät sogar der „Lonely Planet“. Raubüberfälle am helllichten Tage auf offener Straße seien üblich. Mein Blick fällt auf das blaue Schild am Rande des Gehweges, auf dem in ordentlichen Lettern geschrieben steht: „Sei freundlich zu den Touristen – Sie sind deine Zukunft“. Doch welcher Tourist verirrt sich schon hierher, wenn ausdrücklich davon abgeraten wird? Ein Teufelskreis, denn gerade diese Stadt bräuchte dringend Einnahmen aus dem Tourismus, Investitionen, eine bessere Infrastruktur. Von welcher Zukunft ist die Rede? Kann die Kategorie „Zukunft“ hier überhaupt existieren? Colón, das ist im doppelten Sinn das andere Ende des Panama-Kanals, eine vergessene und völlig heruntergekommene Stadt, deren Straßen nur noch bewohnte Ruinen säumen.

Viele Häuser, spanische und französische Kolonialbauten, scheinen jeden Moment einzustürzen. Auf einigen Fassaden lassen sich noch Jugendstil-Ornamente entdecken, von Feuchtigkeit zerfressen. An den Türpfosten lehnen Menschen, abgemagerte Hunde streunen um die Abfallberge am Straßenrand, eine Frau mit verfilzten Haaren durchsucht eine Mülltüte. Kaum zu glauben, dass Colón einen Großteil von Panamas Staatseinkommen erwirtschaftet – aber wahr. Hier liegt die „Zona Libre“ ein Freihandelshafen, der nach Hongkong der zweitgrößte der Welt ist. Hier werden – dank des Kanals – täglich große Warensendungen aus Europa, den USA und Asien angeliefert, umgepackt, vorläufig zwischengelagert und in die Abnehmerländer transportiert, ohne dass Zollgebühren für sie anfallen. Vor dem Eingang der Freihandelszone, die mit hohen Mauern und Stacheldraht umgeben ist, parken zahlreiche Taxis, Busse mit Touristen und die vornehmen Wagen der

Geschäftsleute. Sie kommen und gehen, ohne in der Stadt selbst auch nur einen Cent zu lassen. In der Freihandelszone werden täglich Millionen von Dollar umgesetzt und die Bewohner von Colón profitieren davon in keiner Weise, fast jeder zweite ist ohne Arbeit, ihr Geld verdienen viele mit Drogenhandel und Raubüberfällen.

Ich stelle mir die Stadt vor über hundert Jahren vor, die kolonialen Bauten mit ihren Veranden auf denen nachmittags zum Tee geladen wurde. Frauen in weißen langen Kleidern, die zum Spaziergang ihre gerüschten Schirme aufklappten, zum Schutz vor der Sonne, während ihre Männer Geschäfte abwickelten oder den Bau der Eisenbahn überwachten. Die Panama Railroad pendelte zwischen Panama-Stadt und Colón, noch bevor es den Kanal gab.

Heute ist Colón in Vergessenheit geraten, die Stadt und mit ihr die Menschen dem Verfall preisgegeben. Doch eine kleine Gruppe Colonenser hat beschlossen, sich damit nicht abzufinden. Es ist ihr drittes Treffen in der Küche von Marie-Lou Stones. Wie die meisten Colonenser stammen ihre Vorfahren von den Antillen. An diesem Abend geht es natürlich auch um den Kanalausbau. „Was interessiert mich, ob der Kanal breiter wird oder nicht, ob mehr Schiffe durchfahren oder nicht. Wir sehen eh nichts von dem Geld!“, schimpft Alain. Die Gruppe hat eine Liste zusammengestellt, mit der sie die Aufmerksamkeit wieder auf Colón richten will. Das nächste Projekt: Sie wollen Gelder beim Bauministerium beantragen, um die Häuser an der Hauptstraße zu restaurieren und wiederaufzubauen. „Wir werden jetzt ganz regelmäßig Leserbriefe an die großen Tageszeitungen schreiben, damit die drüben in Panama überhaupt merken, dass es uns noch gibt. Auf unsere Misere wollen wir aufmerksam machen. „Wir haben dieses Land aufgebaut, verdammt. Und jetzt sollen wir verrecken? Auf keinen Fall.“

8.2 Bocas del Toro – das Höllenparadies

Blaues Wasser, Korallenriffe, weiße Strände – das ist das Inselparadies Bocas del Toro im Nordwesten Panamas. Die Panamaer müssen aufpassen, dass es ihr Inselparadies bleibt. Internationale Investoren kaufen eine Insel nach der anderen. Einmal Robinson Crusoe sein für 75.000 Dollar, kein Problem. Oder lieber Cocktailbars, Tauchclubs, Jetski? Bocas bietet alles, was das Touristenherz begehrt. Nur eine halbstündige Bootsfahrt entfernt sieht die Welt aber ganz anders aus. Denn der Ort Almirante auf dem Festland, das ist kein Paradies, das ist eher die Hölle. Während die Touristen mit den Mini-Maschinen der Fluggesellschaft Aeroperlas gegen Mittag auf der Hauptinsel Isla Colón ankommen, sich auf der Insel verteilen und Koffer auf die gestärkten Bettlaken legen, erreichen wir das Festland mit dem Bus. Ich

bin mit der Journalistin Cynthia Morales unterwegs. Wir wollen uns über die Situation der Bananenarbeiter informieren. Unser Ziel ist Almirante, die Stadt, die von den Reiseführern dezent ausgelassen wird. Dieser Ort ist offensichtlich so unattraktiv, dass keinerlei Übernachtungsmöglichkeiten aufgelistet sind. Wir hoffen also, überhaupt eine Unterkunft zu finden. Obwohl wir zur Vorsicht Pullover eingepackt haben, verbringen wir die Fahrt schnatierend vor Kälte. Die Scheiben sind von der Klimaanlage beschlagen und geben keinen Blick nach draußen frei. Es ist 22 Uhr, da ruft der Fahrer plötzlich „Almirante Almirante“. Wir betreten die Dunkelheit.

Als der Bus weiterfährt, merken wir, dass wir mitten in der Pampa stehen. Die staubige Landstraße ist kaum beleuchtet, nur eine einsame Funzel hängt an einem Mast. Von weitem hören wir Stimmen und Hundegebell. Zum Glück gibt es hilfreiche Geister, überaus freundlich und stets allgegenwärtig. Eines dieser Schlitzohren kreuzt zufällig unseren Weg in Form eines Jungen, vielleicht 14 Jahre alt. Um genauer zu sein, er wartet schon in der Nähe der Bushaltestelle, um im richtigen Moment wortreich seine Dienste anzubieten. Voller Dankbarkeit sitzen wir kurz darauf im Fond eines Wagens, vorne der Junge, der Fahrer und ein weiterer Mann. Die Straße ist dunkel und nur die trüben Scheinwerfer bringen ein wenig Erleuchtung. Vor einer Kneipe lungern Männer in Gummistiefeln, die den Tag mit Bier und Hochprozentigem beenden. Dazwischen wieder Dunkelheit. Langsam aber unerbittlich beginnt das kleine Männchen in meinem Nacken Alarm zu schreien. Wie viele Geschichten hatte man schon gehört, von leutseligen Ausländern, die sich plötzlich verlassen in einer unbekanntem Gegend wiederfanden, erleichtert um alles, was sie wenige Minuten zuvor noch von den Besitzlosen unterschieden hatte. Woher war der Fahrer so plötzlich gekommen? Warfen sich er und der Junge nicht bedeutungsschwere Blicke zu, machten sie Zeichen untereinander? Ich greife gerade nach meinem Mobiltelefon, um einen Anruf zu fingieren, da bremsst der Wagen und der Junge zeigt auf ein Haus mit den Worten „el Hotel“. Diesen perfekten Service lässt er sich für panamaische Verhältnisse fürstlich entlohnen. Wir sind froh am Ziel zu sein.

Wir stolpern über die grobe Stiege, die zum Empfang führt. Eine wortkarge Frau nimmt uns zunächst im Voraus das Geld für die Übernachtung ab, dann teilt sie uns ein Zimmer zu. Froh ein Bett zu haben, genießen wir den Anblick von schmierigen grünen Wänden aus einem Material, das mich an die Rückseite meines Malblockes zu Schulzeiten erinnert. Angestrahlt von einer nackten Glühbirne entfalten sie ihre Schönheit. Die Toilette kann man mit etwas Zielgeschick durchaus benutzen. Um den Anblick etwas erträglicher zu gestalten, schalten wir das Licht aus. Während des Einschlafens ertönt plötzlich eine Sirene. Dann gehen auf der Straße und in den Kneipen die letzten Lichter aus und es herrscht drückende Stille. Die Dieselgeneratoren sind um

22 Uhr abgestellt worden. Dieselbe Sirene weckt uns am nächsten Morgen. Obwohl es in Strömen regnet, wollen wir nur raus aus dem Verschlag. Zurück auf der Straße vor dem Hotel bekommen wir eine erste Ahnung wo wir sind. Die Stadt blickt uns trübe und marode entgegen. Bocas del Toro war einmal das Zentrum der Bananenindustrie mit Südstaatencharme. Die nordamerikanische United Fruit Company (heute besser bekannt als Chiquita) hatte das Inselreich 1886 in ihr pulsierendes Bananenreich verwandelt. Es gab fünf Konsulate, eine Radiostation, drei Tageszeitungen und Panamas erste Lotterie. Doch die United Fruit war in ganz Lateinamerika als „el pulpo“, der Krake, verschrien. Das Bananenimperium beutete die Arbeiter unter miesesten Bedingungen aus, das scheint sich bis heute nicht geändert zu haben, auch wenn „Chiquita“ eifrig am Image feilt und sich in Ländern wie Costa Rica die Arbeitsbedingungen schon deutlich verbessert haben. Das gilt nicht für Almirante. Finanziell kaum mehr lukrativ, wird die Produktion nur noch durch Zugeständnisse der Regierung am Leben erhalten, damit nicht auch noch die letzten Jobs wegfallen und ganze Landstriche veröden.

Auf dem Weg zum Hafen sehen wir nur wenige Menschen. Dafür überall Schienen mit leeren Waggons und Lokomotiven. In Almirante enden die Schienen eines Güterzugs, der sich von Costa Rica durch die Bananenfelder schlängelt und die Arbeiter zu ihren Plantagen bringt. Von einer Veranda aus ruft uns eine ältere Frau mit Lockenwicklern im Haar etwas zu. Wir verstehen sie nicht, der Regen prasselt zu laut gegen unsere Gummijacken, sehen aber, dass sie uns zu sich winkt und folgen der Einladung. „American?“, fragt mich die Dame. Nein, German. Da hellt sich ihr Gesicht auf und sie beginnt zu erzählen. Ihr Sohn Wilfred habe immer davon geträumt, mal nach Europa zu kommen. Jetzt sei das sehr unwahrscheinlich geworden. Nach den Unruhen im Oktober 2005 habe er seinen Job verloren. Anwohner hatten gegen die Erhöhung der Stromgebühren durch eine private Firma protestiert und gegen den Mangel an Trinkwasser in Almirante. Einmal konnte die Feuerwehr einen Brand nicht löschen, weil ihr das Wasser ausgegangen war. Drei Häuser wurden von den Flammen zerstört. Als die Demonstranten die Straße blockierten, die zum internationalen Hafen führt, von dem aus die Bananen verschifft werden, wurde die Polizei gewalttätig und die Demonstranten antworteten ihrerseits mit Molotow Cocktails. Heute verdient Wilfred sein Geld als Wassertaxifahrer. Mit seinem Boot bringt er die Touristen zu den verschiedenen Inseln, Korallenriffen und Stränden. „Aber bei dem Wetter will natürlich keiner raus“, sagt die Frau mit Blick auf den Regen. „Wollen Sie ihn kennen lernen?“ fragt sie und ruft im gleichen Moment den Namen ihres Sohnes in die Tiefen des zweistöckigen Holzhauses. Wilfred erscheint mit nacktem Oberkörper. Rücken und Arme sind mit Flecken übersät, Spuren der jahrelangen Arbeit auf der Bananenplan-

tage. Auch heute noch laufen die Arbeiter mit rostigen Pumpspritzen auf dem Rücken durch die Plantage und besprühen ungeschützt stundenlang die Stauden mit Pestiziden. Hauterkrankungen sind üblich, viele werden von der Arbeit unfruchtbar und erblinden. Pflücker, Giftsprüher, Verpacker und Verloader – alle müssen schnell arbeiten, denn die Multis bezahlen pro Stück. Unter der Einfuhrbeschränkung der „Dollar-Banane“ in die EU-Staaten leiden die Bewohner von Bocas del Toro. Mehr als 3.000 Bananeros haben seit der Maßnahme von 1993 ihren Job verloren. Viele machen es wie Wilfred und setzen auf den Tourismus. Wir versprechen ihm eine Bootstour, sollte der Regen in den nächsten Stunden aufhören. Später im Hafen beobachten wir, wie Arbeiter einen Chiquita-Frachter beladen. In drei Tagen wird das Schiff ablegen und den Weg nach Europa aufnehmen. Die deutschen Supermärkte wollen Bananen-Nachschub.

8.3 Taboga

Ich hocke an Deck der Calypso Queen, die mich nach Taboga bringt. Hupkonzerte, Smog, Hochhäuser – Panama-Stadt bleibt am anderen Ufer zurück. Auf der Insel – nur eine gute Stunde vom Festland entfernt – will ich den Juristen Alexander Guerra treffen. Er wurde mir als ausgezeichnete Kenner der Kanalpolitik empfohlen.

Vor dem Schiffsbug zeichnen sich schon die bergigen Umrisse von Taboga ab. Pelikane ziehen in Fünfer-Formationen an uns vorbei. Durch das tiefblaue Wasser halte ich Ausschau nach Delphinen oder Haien. Vergebens. Keine Rückenflosse lässt sich blicken. Da kommt mir die Meldung in den Sinn, die ich während des Praktikums für Canal 11 erstellen konnte. Es ging um den „aleteo“, den Haifischflossenfang, der auch in panamaischen Gewässern praktiziert wird.

Vor allem Schiffe aus Taiwan und Hongkong, die unter panamaischer Flagge fahren, jagen den Hai seiner Flosse wegen. Auf welche grausame Weise das vor sich geht, veranschaulicht ein Video der Umweltorganisation „Albatros Media“, das mir für die Meldung zur Verfügung stand: Fischer ziehen ihre Beute aus dem Wasser, schneiden dem Tier mit einem Schlachtermesser die Flosse ab und schmeißen es wieder ins Meer, lebend. Dort stirbt der Hai langsam an Atemnot, wenn er nicht vorher von anderen Tieren gefressen wird. Eine weitere Einstellung zeigt Hunderte zum Trocknen ausgelegte Haifischflossen zur Herstellung von Haiflossensuppe – in Asien eine Delikatesse. 450 Gramm Haifischflosse kosten etwa 90 Dollar.

Doch die grausame Praxis soll jetzt aufhören, zumindest in panamaischen Gewässern. Panama hat ein Gesetz zum Verbot des Haifischflossenfangs

erlassen. Aus diesem Anlass war eine *blass-blonde Schönheit* ins Land gekommen, die sich am Rednerpult für das Raubtier stark machte: Alexandra Cousteau, die Nichte des legendären Dokumentarfilmers Jacques Cousteau. Als internationale Sprecherin der Stiftung „Mar Viva“ unterschrieb sie den Gesetzentwurf in einem offiziellen Akt gemeinsam mit dem charismatischen und äußerst medieninteressierten Bürgermeister von Panama, Juan Carlos Navarro.

Mit ihrem französischen Akzent klagte Alexandra Cousteau die Grausamkeit des Haifischflossenfangs an, und die männlichen Journalistenkollegen schmolzen natürlich dahin.

Das Horn der Calypso Queen holt mich aus meinen Gedanken. Der Dampfer erreicht den Kai von Taboga. Auf dem Steg wollte mich Guerra in Empfang nehmen. Aber ich warte vergebens, auf seiner Festnetznummer ist er nicht zu erreichen, eine Mobilnummer habe ich nicht. Mein Gesprächspartner scheint mich im Stich gelassen zu haben (wie ich später erfahre, mit berechtigtem Grund, aber auch er hatte meine Telefonnummer nicht). Also erkunde ich den Ort, vorbei an der kolonialen Kirche, den blühenden Vorgärten und pastellfarbenen Häusern. Es duftet nach Meer, Jasmin und Hibiskus. Kein Wunder, dass der Künstler Paul Gauguin auf der „Blumeninsel“ eine lange Ruhepause einlegte.

In der Ferne sehe ich die Ozeanriesen, die darauf warten den Kanal zu passieren. Sieben sind es an diesem Tag. Verschwitzt und mit deutlich geröteter Haut betrete ich ein schmales, dunkles Geschäft, bestelle eine Limonade und komme mit der Besitzerin Isabel ins Gespräch. Ihr Alter ist schwer zu schätzen, vielleicht 20, vielleicht 30 Jahre oder älter. Ihre schwarzen Haare sind zu vielen kleinen Zöpfen geflochten, die Haut ist dunkel, die Augen sind schmal und grün. Vor mir sitzt eine typische Panamaerin, ein bisschen Afrika, ein bisschen Westindien, ein bisschen Europa. Panama wird nicht umsonst „El crisol de razas“ genannt, wörtlich übersetzt „Schmelztiegel der Rassen.“ Wir reden über den Kanal, den Ausbau, die panamaischen Männer. Aufgeregt erzählt sie mir, dass Martín Torrijos und seine Frau Vivian zum hübschesten Paar des Landes ernannt worden sind, von wem und warum, das kann sie mir nicht sagen. „Unser Präsident sieht wirklich gut aus, aber Politik machen kann er nicht“, findet Isabel. Zum Abschied will sie mir noch eine „spannende Information“ mit auf den Weg geben. Sie begleitet mich ein paar Meter die Straße hinunter und zeigt dann auf eine prunkvolle Villa mit einer kleinen Privatbucht. „Das ist das Wochenendhaus von Alemán Zubieta von der Kanalbehörde. Ich würde sagen einer der mächtigsten Männer Panamas, wenn nicht gar der ganzen Welt.“

9. Kuna Yala – rettende Autonomie

Ein älterer Herr liegt in der Hängematte, die sich quer durch den Raum spannt. Vor ihm hockt eine junge Frau. Ein weiterer Mann sitzt auf einem Holzstamm, auf seinem Schoß liegt ein aufgeklapptes Buch. Gelegentlich erhebt er sich kurz um die Hängematte des Alten wieder in leichte Bewegung zu versetzen. Stille herrscht in dem dunklen Raum, nur das Surren der Fliegen ist zu hören und zwischendurch die Stimmen der draußen vorbei rennenden Kinder. Langsam gewöhnen sich meine Augen an das trübe Licht.

Jetzt beginnt die Frau leise etwas zu murmeln. Ich verstehe nicht was sie sagt, denn es ist die Sprache der Kuna-Indianer. „Sie bittet um Erlaubnis, in die Hauptstadt reisen zu dürfen“, übersetzt mein Begleiter Robinson. Wir befinden uns in dem Gemeindehaus der Insel Ikuptupu in Kuna Yala, Heimat der Kuna-Indianer. Ihr Gebiet, das auf Spanisch „San Blas“ genannt wird, ist ein schmaler, langgezogener Streifen an der Karibikküste mit etwa 360 vorgelagerten Inseln. Der Mann in der Hängematte ist der Saila, das Oberhaupt von Ikuptupu. Zweimal richtet er kurz sein Wort an die Frau die vor ihm hockt. Nach zehn Minuten steht sie auf, wendet sich an den Schreiber der etwas in ein Buch einträgt und bezahlt eine Gebühr.

Zurück in der gleißenden Sonne erklärt mir Robinson, dass in diesem Raum alle die Gemeinschaft betreffenden Beschlüsse gefasst werden. Jeder, der nach Panama-Stadt reisen will, muss hier um Erlaubnis bitten und eine Gebühr bezahlen. Als wir ans Wasser kommen, sehen wir, wie zwei Frauen in ein Boot steigen, voll mit leeren Wasserbehältern. „Eigentlich haben wir hier eine Wasserleitung vom Festland die Trinkwasser aus den Bergen liefert. Aber eine Segeljacht hat die Leitung beim Ankern in der Bucht beschädigt“, erklärt Robinson. „Seitdem müssen wieder alle das Wasser in Kanistern holen. Viele Stunden gehen jeden Tag dafür drauf, aber es fehlt das Geld für eine Reparatur.“

Wir erfahren, dass die Provinz Kuna Yala zwar autonom, finanziell aber doch von der Hauptstadt und von dem Wohlwollen des Parlamentes abhängig ist. Einerseits sind die Kuna ausgesprochen selbstbewusst und pflegen ihre Tradition, andererseits gibt es in ihrer Region kaum Arbeit, das Meer ist überfischt und der Tourismus wenig ausgebaut. Der Ausbau ist zwar geplant, scheitert aber immer wieder an der Angst der Kuna, sich und ihre kulturelle Identität preiszugeben. Schon in Panama-Stadt bin ich ihnen häufig begegnet, sie sind ein Teil der Gesellschaft und ein viel genutztes Aushängeschild für Tourismus-Kampagnen. Auch in dem Büro des Tourismusministers und ehemaligen Salsastars Rubén Blades hängen Werbeplakate mit Kuna-Motiven. Besonders die Frauen fallen durch ihre Trachten auf, farbi-

ger Perlenschmuck, ein rotgelbes Kopftuch und die bunte Bluse. Sie lachen viel, wenn sie in Panama auf den Straßen ihr Kunsthandwerk anpreisen, die farbenprächtige Mola – bunte ineinander genähte Stoffstücke. Selten sieht man die Kuna mit anderen Panamaern, sie scheinen unter sich zu bleiben. Denn für ihre Selbständigkeit haben sie hart gekämpft. Noch heute erinnern sich die Ältesten an den Aufstand ihres Volkes gegen die Landesregierung im Jahr 1925, aus dem die Kuna als Sieger hervorgingen. Sie riefen eine selbständige Republik aus, später einigten sie sich mit der panamaischen Regierung auf die Souveränität in ihrem Territorium unter dem Dach der panamaischen Republik. Den semiautonomen Status haben die Kuna bis heute bewahrt. Dass die fremden Welten fundamental voneinander getrennt bleiben, dafür sorgt die Verwaltungsspitze der jeweiligen Gemeinde, der Saila. Er wacht über den traditionellen, nach alten, ungeschriebenen Gesetzen festgelegten Lebensstil der Kuna. Robinson erzählt, dass die soziale Kontrolle der Gemeinschaft so stark sei, dass sich die in ganz Panama verstreut lebenden Mitglieder gegenseitig überwachen und Verfehlungen anderer wieder in die Gemeinden melden, von wo aus sie geahndet werden.

Trotz aller Probleme geht es den Kuna besser als den anderen indigenen Völkern des Landes, für die der Kuna-Stamm Vorbild und Hoffnungsschimmer ist.

Wie viele geheimnisvolle Welten doch in diesem kleinen Panama stecken, denke ich, als die zweimotorige Turbopropmaschine abhebt, um mich zurück in die Stadt zu bringen.

10. „Es werden keine Stauseen gebaut“

Im April geht der Kampf um einen Ausbau des Panamakanals in die entscheidende Phase. Nachdem die ACP sich sechs Jahre Zeit ließ, um nach eigenen Angaben mehr als 120 internationale Studien auszuwerten, wird heute das endgültige Erweiterungsprojekt vorgestellt. Lange haben die Panamaer auf diesen Augenblick gewartet. In dem riesigen Messesaal „Atlapa“ stehen die Menschen bis in den Flur. In der obersten Reihe stillt eine Mutter ihr Baby, Geschäftsleute haben ihre Aktenkoffer unter die Sitze verstaut, Studenten ihre Handys abgestellt (in Panama eine Besonderheit, selbst in den Kinos wird mitunter telefoniert). Dazwischen sitzen Botschafter, Ex-Präsidenten und Landwirte. Alle Medien des Landes sind bei dem Großereignis dabei, es wird live im Fernsehen übertragen. Ein Blitzlichtgewitter prasselt auf die Bühne als Ricaurte Vásquez, Präsident der Kanalbehörde, Martín Torrijos den Projektentwurf überreicht. Der Akt ist so feierlich wie eine Amtsübernahme, wieder und wieder appelliert Präsident Torrijos an

das Nationalgefühl der Panamaer. Er lässt keinen Zweifel daran, dass er den Kanalausbau will.

Martíns Vater Omar Torrijos hatte 1977 mit dem damaligen US-Präsidenten Jimmy Carter die Übergabe des Kanals an Panama ausgehandelt. Heute knüpft der Sohn sein politisches Schicksal an den Kanal. Es muss ein komisches Gefühl gewesen sein, das Erbe des Volkshelden Omar anzutreten, der 1981 bei einem ungeklärten Flugzeugabsturz ums Leben kam. Omar, der für die Panamaer um den Kanal gekämpft hat, der sich dem einfachen Volk verpflichtet fühlte, der Arme in die Altstadt einlud, dort gegen einen symbolischen Mietpreis zu leben. Heute erobern die Reichen die schöne koloniale Altstadt wieder zurück. Die Armen müssen die Häuser verlassen, die saniert und mit Luxusapartments verkauft werden. Inzwischen gilt die Altstadt wieder als eine der teuersten Wohngegenden Panamas und bald können die Reichen wieder ungestört reich sein. Omar Torrijos stand für soziale Reformen. Doch dieser ist nicht wie jener. Torrijos Junior wird nachgesagt, mit seinem neoliberalen Kurs die Reichen noch weiter zu begünstigen. In dem Messesaal versucht er jetzt die Bürger für das Projekt der Kanalerweiterung mit der Aussicht auf Fortschritt und Wohlstand einzunehmen. Denn der Ausbau des Kanals bedarf der Zustimmung des panamaischen Volkes, so steht es in der Verfassung. Laut Artikel 319 muss bei Kanalumbauten oder Kanalerweiterungen eine Volksabstimmung das Vorhaben legitimieren. Martín Torrijos erinnert die Menschen daran, dass der Kanal im Jahr 2005 Panama Gewinne in Höhe von umgerechnet 970 Millionen Euro eingebracht hat, wovon knapp ein Drittel in staatliche Budgets wie beispielsweise Sozialprogramme geflossen seien. Das Land stehe an einem historischen Scheideweg zwischen dritter und erster Welt, mahnt er und verkündet dann: „Mit dem Ausbau wird sich Panama in ein Land der ersten Welt verwandeln.“ Gegner und Befürworter des Kanalausbaus werden diese Worte in den nächsten Monaten immer wieder zitieren. Zum Schluss verblüfft der Präsident mit einer Neuigkeit: Das Gesetz 44, das die Grenzen des hydrografischen Beckens des Kanals ausdehnt, werde geändert und das Gebiet verkleinert. Damit, so wird es zumindest am nächsten Tag in den Zeitungen stehen, verpuffen die Argumente der Bauern, die jahrelang gegen die Kanalerweiterung gekämpft haben. „Es werden keine Stauseen gebaut“, verspricht Torrijos. Denn die neuen Schleusen sollen Wasseraustauschbecken bekommen, die das Wasser nach jedem Transit auffangen und für den nächsten Schleusengang wiederverwerten. Ich erinnere mich an die Bauernbewegung gegen Stauseen, mit der ich zum ersten Mal bei meinem Besuch in Coclé in Berührung gekommen bin. Werden die Bauern aufatmen? Oder dem Präsidenten weiter misstrauen?

10.1 Der Ausbavorschlag der Kanalbehörde im Detail

Die Kanalbehörde gibt in der Messehalle Details zum Projekt bekannt. Es sieht vor, den Kanal mit einem dritten Schleusenpaar von 55 Meter Breite und 427 Meter Länge zu versehen, so dass ihn künftig noch mehr und doppelt so große Schiffe wie bisher passieren können. Der Erweiterungsplan beinhaltet außerdem den Bau neuer Gleise für den Schienenverkehr und die Ausbaggerung neuer Zufahrtswege und Parkplätze. Schon 2007, so die ACP, könne mit den Arbeiten begonnen werden, um rechtzeitig zum 100. Geburtstag der Wasserstraße, im Jahr 2014 also, fertig zu sein. Der Ausbau, so ACP-Verwalter Alemán Zubieta, sei dringend notwendig, vorteilhaft für das Land und wirtschaftlich rentabel, denn: „Zur Zeit operiert der Kanal ganz nah an seiner Kapazitätsgrenze. Zwischen 2009 und 2012 werden wir endgültig das Maximum erreicht haben.“ Einer der wichtigsten Punkte für die Panamer ist die Ankündigung, dass der Bau der Schleuse 40.000 Arbeitsplätze schaffen werde. Die offizielle Arbeitslosenquote liegt in Panama bei 10 Prozent, die tatsächliche dürfte diese Zahl weit übersteigen.

Ein Punkt, der bisher noch offen war, betrifft die Kosten. Maximal 5,25 Milliarden Dollar soll der Umbau laut ACP kosten. Die Kanalbehörde versichert, dass die Kanalerweiterung durch eine Erhöhung der Nutzergebühren und nicht über Steuergelder finanziert werde. Die öffentlichen Schulden Panamas würden sich also nicht erhöhen. Zum Abschluss des Abends fordern Staatspräsident und ACP-Mitglieder das Volk auf, gut über das Megaprojekt nachzudenken, um dann in dem Referendum nach bestem Wissen und Gewissen zu entscheiden. Ein „stimmen Sie mit ja“ wäre an dieser Stelle das Falsche gewesen, denn streng genommen dürfen ACP und Regierung das Projekt nur vorstellen, jede direkte Beeinflussung der Bürger sind ihr von der Wahlbehörde untersagt. Doch die Haltung des Präsidenten und der ACP lässt keinen Zweifel aufkommen, dass beide bereit sind, hart zu kämpfen, um im Herbst das gewünschte Ergebnis, ein „Ja zur Kanalerweiterung“, zu bekommen. Und wie sehr man sich an die Vorgaben der Wahlbehörde hält, das werde ich in den nächsten Wochen erfahren.

11. Die Schlacht beginnt

Schon um neun Uhr morgens ist die Tageszeitung „La Prensa“ vergriffen. „Heute ist doch die Beilage der ACP drin, mit der Erweiterungsgeschichte“, klärt mich der Zeitungverkäufer auf. Am Tag nachdem Kanalbehörde und Regierung den Projektentwurf offiziell vorgestellt haben, herrscht überall nur ein Gesprächsthema: „La ampliación – die Kanalerweiterung.“

Im „Diablo Rojo“ (Roter Teufel, wie hier mit gutem Grund die öffentlichen Busse genannt werden) läuft heute ausnahmsweise mal kein Reggae-ton bis zum Ohrensausen, sondern eine Radiodebatte über das Thema. Ansonsten herrscht im Bus Stille.

Nur auf der Avenida Central, wo die einkaufen, die sich die teuren Markenartikel in den Malls nicht leisten können, scheint alles wie immer. Auf der belebten Straße bieten junge Männer Handyanrufe für 25 Cent an, eine Gruppe Moslems sitzt mit ihren Gebetsketten um einen achteckigen Brunnen, Kuna-Indianerinnen mit ihrer unverwechselbaren bunten Tracht betrachten kichernd das Bild eines Popstars vor einem Kaufhaus. In dem riesigen Internetcafé stehen Jugendliche Schlange für einen freien Rechner.

Lucila Jiménez sitzt rauchend auf einem kleinen Hocker und wartet in der Einkaufsstraße auf Kundschaft. Vor ihr liegt eine große Palette mit Fingernagelmodellen. Silberner Hintergrund mit roter Rose, weiß mit rosa Punkten, lila mit pinken Ornamenten – „was möchtest Du?“, fragt sie mich als ich staunend stehen bleibe. Lucila, die sich als Nagelkünstlerin versteht, nimmt pro Finger 80 Cent. Heute hat sie erst knapp sechs Dollar in der Kasse, aber der Tag ist ja noch lang. Für ein Gespräch mit ihr nehme ich lackierte Nägel in Kauf, „aber bitte nur eine Farbe.“ Lucila sagt gleich, sie verstehe nicht viel von Politik, solange man sie hier in Ruhe lasse, sei alles in Ordnung. Das mit der Kanalerweiterung scheint ihr völlig logisch: „Klar, wenn die sagen, die Schiffe werden immer größer und der Kanal ist zu klein, dann muss das gemacht werden. Wir haben hier doch nur den Kanal. Wenn die Schiffe nicht mehr kommen, können wir einpacken.“

Wenn die Panamaer im Herbst über die Kanalerweiterung abstimmen, wird Lucila wohl ihr Kreuz beim „Si“ machen, beim „Ja zur Kanalerweiterung“.

Doch so einfach ist das wohl nicht, wie ich am Nachmittag während eines Besuch bei Héctor Endara, Leiter der Caritas Panama, erfahre. Endara, seit 24 Jahren bei der Caritas, unterstützt aktiv die Bauernvereinigung gegen Stauseen und kämpft schon seit Jahren auf der Seite der ländlichen Bevölkerung gegen den Kanalausbau. Immer wieder machte er auch die negativen ökologischen Folgeschäden eines Ausbaus deutlich. Er ist überzeugt: „Mit dieser Milchmädchenrechnung will die ACP die einfachen Leute ködern.“ Ich lege vorsichtig nach, dass das Argument der immer größer werdenden Schiffe wirklich ganz logisch klinge. Nein, protestiert Endara, es schein nur logisch. In Wirklichkeit gebe es gar nicht so viele Post-Panamax Schiffe auf der Welt und die meisten von denen die es gibt, kommen nicht am Panama-Kanal vorbei und kämen auch nicht, wenn dieser erweitert wäre. „Die Post-Panamax Schiffe, die in erster Linie Öltanker sind, verkehren normalerweise zwischen den arabischen Ländern und den USA und zwischen Singapur und den USA. Die für sie preisgünstigste und kürzeste Route führt durch den

Suez-Kanal.“ Endara ist davon überzeugt, dass der Bedarf an Post-Panamax Schiffen nicht so riesig ist, wie die ACP ihn propagiere. Auch hält er es für unglaublich, wenn ACP und Regierung jetzt versichern, es werde keine Stauseen geben. Endara erinnert mich an den genauen Wortlaut von ACP-Verwalter Alemán Zubieta: „Es wird keine Stauseen geben, zumindest im Moment nicht“. Zweimal wiederholt er den letzten Teil des Satzes. Ich erinnere ihn daran, dass der Präsident angekündigt hat, das Gesetz 44 zu ändern, womit die Kanalbehörde das Verwaltungsrecht über diese Gebiete verliere und kein Recht mehr habe, sie so mir nichts dir nichts zu überschwemmen. Diese Maßnahme, glaubt Endara, zeige nur, wie wichtig auch der Regierung der Kanalausbau ist: „Sie will kurzfristig jegliche Kritik im Keim ersticken, um das Referendum zu gewinnen–und danach weitersehen.“ Endara lehnt sich zurück, schaut mir fest in die Augen und verspricht, er werde sich sicher nicht täuschen lassen. Mit dieser Haltung wird er sich in den nächsten Wochen viele Feinde machen. Als ich wieder in Deutschland bin, erfahre ich, dass Héctor Endara bei der Caritas entlassen wurde.

11.1 „Alles Lüge“

Auf dem Schreibtisch meines kleinen Zimmers in Panama-Stadt türmen sich zwei Haufen: Links Hefte, Pamphlete, Flugblätter der Ausbau-Gegner, rechts die Hochglanzbroschüren der Wirtschaftsverbände, das Monatsheft *El Faro* (der Leuchtturm. Nein, nicht die Zeugen Jehovas!) der Kanalbehörde und der offizielle Erweiterungsvorschlag. Täglich vergrößert sich meine Sammlung. Auf dem linken Stapel ist heute noch ein Werk hinzugekommen, das mich gerade laut lachen lässt. Es ist eine Publikation von Frenadeso, der „Nationalen Front für die Verteidigung wirtschaftlicher und sozialer Rechte“. Der Name dieser Organisation enthält das Verb „frenar“, bremsen. Das Titelblatt zeigt einen sinkenden Ozeandampfer, auf den der Macher der Montage die Köpfe bekannter Persönlichkeiten geklebt hat: ACP-Verwalter Alemán Zubieta, Vizepräsident Samuel Lewis Navarro und die „First Lady“ Vivian Torrijos, die einen Rettungsring in der Hand hält, stehen auf dem sinkenden Schiff. Am Steuer: Präsident Martín Torrijos. Auf dem Schiff prangt die Aufschrift: „Die Verhandlungen zum Kanalausbau – oder: der Tanz der Millionen.“ darunter groß: „Opposition“. Jetzt erst erkenne ich, dass der Dampfer sinkt, weil er auf einen Eisberg gelaufen ist. Und was steht auf dem Eisberg? Natürlich: Frenadeso. Frenadeso, die Spaßbremse, die der Fahrt der Post-Panamax „Titanic“ ein Ende bereitet. Daran will die Organisation in den Monaten bis Oktober noch kräftig arbeiten. Nach Umfragen im Auftrag der Tageszei-

tung „La Prensa“ von Anfang Mai sind 57,9% der Panamaer für den Ausbau, 17,1% dagegen.

Auch Juan Jované, Ökonom an der Universität von Panama und ehemaliger Direktor der Sozialversicherungskasse, sieht negative Folgen für sein Land, sollte das Ausbauprojekt umgesetzt werden. Panama werde sich nur noch weiter verschulden, fürchtet er. „Wir sind ein kleines Land mit drei Millionen Einwohnern und haben ja jetzt schon eine der höchsten Schuldenrate weltweit.“

Es sei schlichtweg eine Lüge von der ACP zu behaupten, der Kanal sei obsolet. In Wirklichkeit funktioniere er einwandfrei: „Etwa fünf Prozent des Welthandels durchqueren ihn. Derzeit passieren ihn sogar 68 Prozent aller Waren, die in US-Häfen be- oder entladen werden, für China sind es 23 und für Japan 16 Prozent“, so der Ökonom.

„Und das wird auch bis 2025 weiterhin der Fall sein. Das hat die ACP selbst gesagt“, fügt Jované hinzu. Es sei einfach irrsinnig, den Kanal rein prophylaktisch auszubauen. Man wisse schließlich nicht, wie die Situation nach 2025 aussehe, vielleicht sei die Nachfrage dann aus verschiedenen Gründen gar nicht so hoch. Jované schlägt vor, anstelle eines „riskanten Megaprojekts“ andere Wirtschaftszweige zu stärken, wie etwa die schwache Landwirtschaft.

Viele Panamaer beklagen sich, die Kanalbehörde vertrete nicht die ganze panamaische Bevölkerung. Sie setze sich zusammen aus Bankleuten, Repräsentanten von Baufirmen und Ingenieuren, die direkt die Interessen der Klienten, also der Frachter, vertreten, aber nicht die des Landes. Dies glaubt auch der Soziologe Olmedo Beluche. „Wir, die wir um die Hoheit über den Kanal gekämpft haben, finden uns darin nicht wieder“, sagt er. Auch vermutet er, dass die ranghohen ACP-Vertreter private Wirtschaftsinteressen beim Ausbau des Kanals haben. „In der Kanalverwaltung gibt es eine Gruppe von Bankleuten, zu denen auch Alemán Zubieta gehört. Zubieta ist Vorstandsmitglied der Banco General, Panamas wichtigster Privatbank“, sagt er. Von Olmedo Beluche erfahre ich, dass Alemán Zubieta, Verwalter der Kanalbehörde, Teilhaber an der größten Baufirma des Landes ist. Die Constructora Urbana s.a. (Cusa) gehört der Familie Zubieta. „Es ist offensichtlich, dass das Baugewerbe von dem Kanalausbau besonders profitiert. Diese Leute nehmen also die Verschuldung des Kanals in Kauf, für ein Werk, dessen größte Nutznießer sie sein werden“, entrüstet sich Olmedo Beluche. Die Panamaer haben kein Vertrauen in die Machthaber, unter jeder Regierung hat es zahlreiche Korruptionsskandale gegeben – das hat Wunden hinterlassen.

12. Alternativen zum Kanalausbau

Die prominentesten Gegner des Kanalausbaus sind eine Gruppe um den Ex-Präsidenten Jorge Illueca und den ehemaligen ACP-Verwaltungsratschef Fernando Manfredo. Auch sie halten das Vorhaben wegen seiner Abhängigkeit von politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen für zu riskant, unnötig teuer und nur für eine Minderheit von Vorteil.

Die „Clique“ um Jorge Illueca trägt auf einem Forum in der Jura-Fakultät ihre Alternative vor: den Bau eines riesigen Hafens auf der Pazifik-Seite des Kanals. Dort sollen große Containerschiffe ihre Fracht für den Transport in Richtung Atlantik auf kleinere Schiffe umladen können. „Das würde nur ein Zehntel der Kosten für den Ausbau des Kanals verschlingen“, versichert Illueca. Der 88-jährige ist der Meinung, dass die Regierung mehr Geld in einen nationalen Entwicklungsplan investieren sollte, der Arbeitsplätze schaffe und die Wirtschaft des Landes antreibe, anstatt mindestens 5,25 Milliarden Dollar für ein drittes Schleusenpaar auszugeben, ohne zu wissen, ob Post-Panamax Schiffe es nutzen werden. Für Illueca und Manfredo ist außerdem die Ankündigung der ACP unhaltbar, der Kanalausbau werde 40.000 Arbeitsplätze schaffen. Die ACP selbst hat sich inzwischen von dieser Zahl distanziert.

13. Der Panama-Kanal bekommt Konkurrenz

„Wenn Panama zuviel Zeit verliert, wird es bald nicht mehr konkurrenzfähig sein“, warnt Carlos Urriola, Geschäftsführer des Containerhafens Manzanillo International Terminal. Vor allem Honduras und El Salvador warteten nur darauf, dass die Kanalerweiterung von Panama abgelehnt wird, um dann einen Trockenkanal zu bauen. In Mexiko seien solche Pläne schon handfest. Dort sollen demnächst Container via Transitstrecke über die Landenge von Tehuantepec zwischen Atlantik und Pazifik transportiert werden. Alberto Alemán Zubieta, Verwalter der Kanalbehörde, sieht in dem mexikanischen Plan jedoch keine Gefahr für den Panama-Kanal. Seiner Ansicht nach ist die erforderliche Neuverladung der Container in Tehuantepec nicht nur zu teuer, sondern auch zu zeitaufwendig.

Die größte Gefahr kommt laut Carlos Urriola jedoch aus Nicaragua. Gerüchten zufolge bereitet das Land intensiv eine Wasserstraße zwischen den Ozeanen vor. Und davon träumte es schon, als es den Panama-Kanal noch gar nicht gab. Doch die Abgeordneten im US-amerikanischen Kongress entschieden sich 1901 bekanntlich gegen Nicaragua und für Panama. Eine nicaraguanische Briefmarke, die den rauchenden Vulkan Momotombo zeigte,

soll den Ausschlag gegeben haben – man hatte Angst vor Erdbeben. Und weil sich die geographische Situation in Nicaragua bis heute nicht geändert hat, dürfte Nicaragua ja kein echter Konkurrent für Panama sein, oder?

Außerdem sei noch eine Art „natürlicher Feind“ für den Panama-Kanal erwähnt, nämlich die Klimaveränderung. Diese These vertritt beispielsweise der Journalist Walter Franco. „Wenn die Eisberge in den Polarmeeren aufgrund der steigenden Temperaturen schmelzen, dann bekäme die internationale Schifffahrt plötzlich drei neue Routen hinzu, die bisher von Eis bedeckt waren. Dies ist für ihn ein Grund, im Oktober gegen den Kanalausbau zu stimmen: „Das Geld für den Ausbau bekämen wir angesichts dieser neuen, völlig kostenfreien Wege nie wieder raus.“

14. Der Kampf um das „Ja“

Stanley Muschett hat aufgehört, mich zu duzen. Das Lächeln ist aus dem Gesicht des Managers der Kanalbehörde verschwunden. Wir sitzen in der „Zentrale der Macht“, dem Hauptgebäude der Kanalbehörde in der Ridge Road mitten in der ehemaligen US-Kanalzone. Octavio aus der PR-Abteilung hat das Aufnahmegerät angestellt, um mein Interview mit Muschett aufzuzeichnen. Ich will wissen, mit wie vielen Post-Panamax Schiffen die ACP in Zukunft rechnet und fragt, ob es darüber Aufstellungen gibt. Muschett sagt, es sei ein Missverständnis, es gehe nicht ausschließlich darum, den Kanal auch für Post-Panamax Schiffe zugänglich zu machen, es gehe darum, ihn generell für mehr Schiffe zugänglich zu machen. „Die Panamax-Schiffe brauchen über eine Stunde, um durch die Schleusen zu kommen, das hält den Verkehr auf. Die Wartezeit kostet die Nutzer viel Geld. Mit einer weiteren Schleuse können wir dieses Problem lösen.“

Ich komme auf die Kosten für das Projekt zu sprechen, einer der umstrittensten Punkte. Denn Experten gehen nicht von 5,25 Milliarden Dollar aus, wie sie die ACP offiziell veranschlagt hat, sondern von bis zu 15 Milliarden Dollar. Und sie haben ausgerechnet, dass sich das Projekt nur rechnet, wenn es nicht mehr als fünf Milliarden Dollar kostet. „Zunächst müssen wir klarstellen, dass wir die komplette Konstruktion über eine Gebührenerhöhung finanzieren werden, sollte das Projekt in dem Referendum beschlossen werden“, erklärt Muschett und fährt fort: „Es werden also unsere Klienten und Nutzer sein, die es finanzieren. Zweitens bedeutet das, dass wir keine staatlichen Gelder für den Bau der Schleusen verwenden.“ Es ist inzwischen bekannt, dass die Kanalbehörde für die Finanzierung noch einen zusätzlichen Kredit aufnehmen will. Muschett erwähnt dies nicht. Kritiker halten eine Erhöhung der Nutzergebühren für falsch, denn dies könne die Kunden

möglicherweise sogar vertreiben. Sollten weitere amerikanische Länder tatsächlich rentable Verbindungswege zwischen den Ozeanen schaffen, bleibt der Kanal nur konkurrenzfähig, wenn er die Gebühren relativ niedrig hält. Als die Kanalbehörde 2002 und 2003 schon einmal die Gebühren für eine Durchfahrt an hob, gab es massive Proteste vor allem von den südamerikanischen Ländern, wie Chile und Ecuador.

Ich frage Muschett, was es bedeutet, wenn die ACP sagt, im Moment werde es keine weiteren Stauseen geben. „Sehen Sie, wir können die Entwicklung nicht voraussehen, aber ich kann ihnen versichern, dass wir bis zum Jahr 2025 ohne weitere Stauseen auskommen werden. Was danach kommt, kann ich Ihnen nicht sagen“, so der Manager. Aber eines solle ich ihm glauben: „Es wäre preisgünstiger gewesen, Stauseen zu bauen. Wir haben uns aus humanitären Gründen dagegen entschieden, die Länder der Bauern zu überschwemmen.“

Stanley Muschett schaut auf die Uhr. Er habe viel zu tun. Ich müsse verstehen, in diesen Tagen sei die Hölle los. Ich verstehe und wundere mich umso mehr, als mir der Manager dann bei der Verabschiedung spontan einen Rundgang über das ACP-Gelände anbietet. Wunderbar. Gerne. Die Sekretärin verabschiedet mich freundlich mit englischem Akzent.

Zunächst zeigt mir Muschett das Wandbild in der Kuppel des Erdgeschosses, das den Kanalbau darstellt. Der Maler W.B. Van Ingen hat das Werk 1915 in seinem New Yorker Studio angefertigt und nach Panama verschifft. Der Manager streicht über die Bronzestatue von Theodore Roosevelt, dem 26. Präsidenten der USA, die sich in der Mitte des Raumes befindet. Unter seiner Führung begann das Kanalprojekt für die USA mit dem legendären Ausspruch des Präsidenten „I took the Canal“. Wir verlassen das Hauptportal, vorbei an dem riesigen Steinbrocken, der aus dem Culebra-Bergrücken stammt und der die Kraft und den Einsatz der Kanalbauarbeiter symbolisieren soll. „Hier ist nichts dem Zufall überlassen worden“, erklärt Muschett als wir die palmengesäumte Allee hinuntergehen. „Diese Allee hat exakt die Breite und Länge einer Schleusenkammer“. „Dann wird sie sicher demnächst auch vergrößert“, scherze ich und ernte ein breites Grinsen. Unsere Tour endet an einem hohen Marmordenkmal: George W. Goethals, Kanal-Chefingenieur und erster Gouverneur der Kanalzone. Sein Denkmal steht inmitten eines Brunnens mit drei Becken. Sie repräsentieren die Schleusengruppe Miraflores, Pedro Miguel und Gatún. Zum Schluss versichert mir Muschett, auch er bedauere die Armut in Panama und wünschte, er könnte etwas tun. Diesmal klingt er sehr ehrlich. Dann wünscht er mir noch viel Spaß in Panama, einem „wunderbaren Land mit wunderbaren Menschen.“

15. Objektivität gibt es nicht

Fast täglich werde ich zu einem Forum, einer Konferenz, einer Informationsveranstaltung über die Kanalerweiterung eingeladen. Dabei erlebe ich selten eine ausgewogene Debatte. Die Kanalbehörde bügelt durchaus berechtigte Bedenken platt oder ignoriert sie, während ihre „Gegner“ auf die ACP eindreschen, sie als Lügner, Korrupte und Diebe bezeichnen. Auch die ein oder andere Verschwörungstheorie wird mir hinter vorgehaltener Hand zugeraunt. So sei die Schlange der Schiffe, die darauf warteten, den Kanal zu passieren in diesen Tagen verdächtig länger als sonst. „Das haben die doch gezielt eingefädelt, damit wir alle sehen: Wir brauchen dringend eine dritte Schleuse“, meint der Jura-Student Carlos Sandoval.

Jeden Tag liegen den großen Tageszeitungen Prospekte der Kanalbehörde bei, in denen sie Details des Ausbaus erklärt. Zweiseitige Anzeigen in Farbe sind keine Seltenheit. Gezielt werden immer wieder neue Nachrichten auf die erste Seite der Zeitungen lanciert, die in Wirklichkeit schon ein alter Hut sind. Einmal zieht die Überschrift „China am Ausbau des Kanals interessiert“ meine Aufmerksamkeit auf sich. Bei genauem Hinsehen stelle ich fest, dass es sich um ein Interview mit einem chinesischen Geschäftsmann handelt, der schon lange in Panama lebt und guten Kontakt zur Kanalbehörde hält, kein offizielles und schon gar kein repräsentatives Statement also. In einer halbstündigen TV-Dokumentation klärt die Kanalbehörde den Zuschauer mit einnehmender, pathetischer Sprache über die Vorteile eines erweiterten Kanals auf. Der Film erzeugt den Eindruck, dass Panama bald ein Land sein wird, in dem es wirklich jedem Menschen gut geht, dank Kanalausbau. Dass der staatliche Sender den Film 1:1 sendet, ist fast logisch. Aber auch die privaten Sender übertragen ihn kurz nachdem der Präsident in Atlapa das Projekt vorstellte. In die Fernsehtalkshows werden Kanalgegner gar nicht erst eingeladen. Nur Kanal 33 RCM hat als einziger Sender den Ex-Präsidenten Jorge Illueca und Fernando Manfredo aufgefordert, ihre Position und Alternativen zum Bau eines dritten Schleusenpaares zu erläutern. In seiner Rede hatte der Präsident davon gesprochen, jeder werde seine Meinung unter gleichen Bedingungen verbreiten können. Aber dies ist ganz offensichtlich nicht der Fall.

Sie wollen in entlegene Regionen fahren, in kleinste Dörfer und Städte um die Jüngsten aufzuklären über das Kanalprojekt, besser gesagt: die jüngsten Wähler. Erziehungsminister Miguel Cañizares eröffnet die landesweite Kampagne gemeinsam mit der Kanalbehörde in einer Schule des Stadtviertels Bella Vista. Etwa 200 Schüler in blau-weißer Uniform hören den dynamischen Erklärungen aufmerksam zu. Wie groß die ökologischen Folgen des Megaprojekts seien, will ein Schüler wissen. „Es gibt keine negativen ökologischen Folgen“, antwortet ihm ein Vertreter der ACP. Der Ka-

nal führt mitten durch einen riesigen Naturpark. Tigerkatzen, Nasenbären, Kaimane und Tukane leben in dem tropischen Regenwald. Viele Tierarten sind vom Aussterben bedroht. Die Kanalbehörde sieht Flora und Fauna jedoch nicht gefährdet, denn: „In den 30er Jahren haben die Amerikaner bereits begonnen, Erde für eine Schleuse auszugraben, die sie nie bauten. An der Stelle wollen auch wir graben.“

Für die landesweite Kampagne in den Schulen sollen ACP-Mitarbeiter schon am nächsten Tag ausschwärmen, um in den nächsten Wochen den Schülern landesweit Rede und Antwort zu stehen. Vor allem sollen sie diejenigen erreichen, die schon das Alter haben, bei dem Referendum im Oktober ihre Stimme abzugeben. Ich treffe Cañizares einen Tag darauf im Büro des Erziehungsministeriums, das mitten in der ehemaligen Kanalzone liegt.

„Wir können es uns nicht leisten, dass die Schüler nicht die korrekten Informationen haben, um die beste Entscheidung zu treffen“, sagt Cañizares. Panama habe mit Martín Torrijos zum ersten Mal einen Präsidenten, der auch an das Volk denke: Von jeder Tonne, die den Kanal passiert, investiere Martín Torrijos 10 Cent in die Erziehung. Das habe es noch nie gegeben. Cañizares spricht langsam und leise, dabei beugt er seinen Kopf immer ein wenig nach unten. „Wenn wir das „Ja“ beim Referendum schaffen, wird es noch mehr Mittel für Schulen geben, mehr Straßen, eine moderne Ausstattung in den Schulen, besser ausgebildete Lehrer.“ Ich kann mir die Frage nicht verkneifen, wie objektiv die Kampagne in den Schulen wirklich ist. „Wir sind nicht parteiisch, wir setzen uns nicht für ein ‚ja‘ ein. Wir machen eine öffentliche, staatliche Politik und verteilen Informationen über die technischen Abläufe“, erklärt Cañizares und ergänzt: „Wir haben einen Kompromiss mit der Geschichte. Wenn uns Panamaer etwas verbindet, dann ist es der Kanal. Und die Religion. Das hat schon Omar Torrijos gesagt.“

Am nächsten Tag lese ich einen Kommentar in der Zeitung „Panamá América“: „ACP-Beamte und Regierung haben eine Werbekampagne initiiert, die es als Tatsache verkauft, dass die Kanalerweiterung durch eine dritte Schleuse für Panama von Vorteil sein wird. Auf Staatskosten wollen sie die Bürger davon überzeugen, dass das Projekt nicht andere Länder oder eine Gruppe Geschäftsleute begünstigt. Also müssen wir noch die Lügen und Fehlinformation, die man uns gibt, bezahlen, denn es sind schließlich öffentliche Gelder, die da verwendet werden.“

Auch Panamas wichtigster Denker, der Soziologe Raúl Leis, ist nicht gerade begeistert von der aggressiven Marketingkampagne zugunsten des Kanalausbaus. Wir haben uns in einem Café der belebten Via Argentina verabredet. Ich hatte Leis auf einer Unicef-Veranstaltung kennen gelernt und erkenne ihn jetzt von weitem an der hohen kahlen Stirn. „Mir gefällt nicht, wie die Diskussion über die Kanalerweiterung geführt wird, nämlich völ-

lig undemokratisch“, erklärt er. Es gebe keinen freien Zugang zu Information, keinen Raum für die Beantwortung offener Fragen. „Das ganze ist mehr eine Art Marketing, als wirklich ein ziviler Dialog. Zwar hätten Regierung und Kanalbehörde viel Geld ausgegeben, aber nur für eine reine Marketing-Kampagne zugunsten des Kanalausbaus.“ Nicht alle hätten dieselben Möglichkeiten, ihre Meinung zu verbreiten, dabei sollte es doch das Ziel sein, dass die Menschen informiert zum Referendum gehen.

Auch Leis glaubt, dass der Kanalausbau ein großes finanzielles Risiko für Panama bedeutet. Er fragt sich: „Wenn wir eine Hypothek für den Kanal aufnehmen, wie können wir garantieren, dass er öffentliches Eigentum bleibt und nicht aufgrund der Schulden plötzlich der Bank gehört und seine Autonomie verliert? Ich bin zwar grundsätzlich der Meinung, dass der Kanal modernisiert werden muss, aber darüber muss ich erst Klarheit kriegen.“ Es sei eine kühne Behauptung des Präsidenten gewesen, dass der Ausbau des Kanals Panama in die erste Welt hieven würde. „Das Konzept, was ich von der ersten Welt habe, ist, dass es ein hohes Bruttoinlandsprodukt gibt, aber auch ein gutes Sozialsystem. Dabei zählt weniger der Reichtum, als die Lebensqualität der Menschen. Panama mag wirtschaftlich wachsen, aber es muss die Ungleichheit beheben, die indigene und ländliche Bevölkerung integrieren – und da sind wir von der ersten Welt noch meilenweit entfernt.“

16. Alles fließt

Nun stehe ich wieder hier, wo für mich alles angefangen hat. Ich lehne mich über die Brüstung der gewaltigen Schleusenanlage und lasse, nun als „Insider“, den Blick auf das weite Meer und die wartenden Schiffe auf mich wirken. Ich habe mit sehr vielen Leuten gesprochen, unzählige Meinungen gehört und bin oft nach meiner eigenen Meinung gefragt worden. Hat mir gerade jemand logisch darlegen können, warum der Kanal unbedingt erweitert werden muss, höre ich kurze Zeit später einem glühenden Ausbaugegner zu und fühle mich wie ein Fähnchen im Wind. Bei der Übergabe des Kanals vor sechs Jahren, und als der Kanal nach langem Kampf endlich ihnen gehörte, haben sich die Panamaer kollektiv gefeiert – jetzt spaltet der Kanal die Nation. Er ist in Panama mehr als ein Wirtschaftszweig, mehr als ein Handelsplatz – er ist geknüpft an das Nationalgefühl, das kollektive Gedächtnis und die eigene Identität eines jeden Panamaers. So lässt er hier niemanden unbeteiligt. Dennoch ist er für die einen ein lukratives Geschäft, die anderen sehen sich, zu Recht, in ihrer Existenz bedroht, sollte der Ausbau tatsächlich fortschreiten und zu Lasten der Ärmsten gehen, die dann alles verlieren würden – früher oder später.

Die ungerechte Verteilung des Reichtums anzugehen, darin sollte der Ansatz für grundlegende soziale, wirtschaftliche und politische Umwälzungen liegen. Erst wenn dieses Problem gelöst ist, gehört der Kanal wirklich allen Panamaern, nicht nur auf dem Papier.

17. Letzte Meldungen

Eigentlich war das Schlusswort dieses Berichts längst geschrieben, doch dann erreichten mich diese Meldungen:

14.10.2006:

„Nicaragua will eine Wasserstraße vom Pazifik zum Atlantik bauen. Das kündigte der Präsident des mittelamerikanischen Landes, Enrique Bolaños, jetzt in Managua an. Der Kanal soll Nicaragua auf einer Länge von 280 Kilometern durchqueren, 18 Milliarden Dollar kosten und in zwölf Jahren fertig gestellt sein. Schiffe mit einem Volumen bis zu 250.000 Tonnen könnten den Kanal durchfahren. Der Panama-Kanal erlaubt in seiner derzeitigen Form nur Schiffe bis 80.000 Tonnen.“ (La Prensa)

23.10. 2006:

„78 Prozent der Wähler votierten für den Plan, den Panama-Kanal zu erweitern. Rund 22 Prozent stimmten gegen das Projekt. Die niedrige Wahlbeteiligung von nicht einmal 40 Prozent führen die Behörden auf das im Fernsehen übertragene Fußballspiel zwischen Barcelona und Real Madrid zurück.“ (AFP)