

## Panamakanaal

Ditmaal een prestatie die ruim honderd jaar geleden plaats vond.

De Amerikanen staken een stuk zee weg af, dwars door Panama. Een leger van gigantische stoomgraafmachines en 25.000 arbeidskrachten werd gemobiliseerd.

Tegen twee uur s'-middags steeg de spanning onder het publiek op de oevers van het Gatunmeer. Alle ogen waren gericht op de enorme dam tussen het meer en het kersverse kanaal. Alles verliep volgens plan. Om 14.02 uur klonk er een enorme knal, en het water spoot de lucht in. Het gejuich barstte los



terwijl de bruisende watermassa's het kanaal in stroomden. De elementen waren getrotseerd en er was een waterweg aangelegd dwars door het Amerikaanse continent - van de Stille naar de Atlantische Oceaan. De knal kwam van een explosie die op zich al een technisch hoogstandje was. De lont van het dynamiet werd op meer dan 3000 kilometer afstand aangestoken door president Woodrow Wilson. Met een druk op een knop in Washington D.C. koppelde de president de telegraaf aan een mechanisme bij het Gatunmeer.

Door de vonk ontplofte het dynamiet en sprong de dijk, het laatste wat de doorstroming van het kanaal nog in de weg stond.

In 1881 waren de Fransen als eersten aan een kanaal door Panama begonnen. Het project stond onder leiding van ingenieur Ferdinand de Lesseps, die 12 jaar eerder de aanleg van het Egyptische Suezkanaal op kundige wijze had begeleid.

De landengte van Panama was moerassig en heuvel-achtig. Overstromingen, tropische ziekten en aardverschuivingen maakten het leven en het werken er zo moeilijk dat de Fransen na acht jaar het bijltje erbij neergooiden en onverrichter zake naar huis gingen.

De wrede natuur had inmiddels 20.000 levens opgeëist en De Lesseps zelf zat aan de grond en werd geestesziek verklaard.

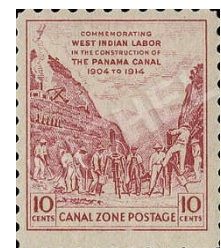


Het zou nog tien jaar duren voor anderen wilden beginnen. Roosevelt tilde er niet al te zwaar aan dat het gebied waarin hij zijn route wilde aanleggen, van Columbia was. De V.S. bewezen de wereld immers een dienst door de zegeningen van de techniek en de beschaving te verspreiden? Met militair machts-vertoon en diplomatieke trucjes wist hij het 1430 vierkante kilometer grote gebied in Panama waar het kanaal moest komen, in handen te krijgen.

Op 4 mei 1904 ging het werk van start. Men had gigantische stoomgraafmachines van 95 ton aangeschaft, die per keer acht ton aarde aan de kant schoven. Niemand had eraan gedacht dat de opgegraven grond ook verwijderd moest worden. Zonder toereikende spoorwegcapaciteit en een doordacht bouwplan verzandde het werk in de enorme bergen grond. De hoofdingenieur Wallace diende zijn ontslag in. Roosevelt nam John Frank Stevens in de arm, die in Noord-Amerika al diverse spoorwegtrajecten had aangelegd.

Stevens moderniseerde het spoor en maakte er de hoofdadere van het project van. De grond moest niet alleen per trein worden afgevoerd, maar langs het kanaal moest ook een spoorweg komen vanaf de stad Colon aan de Atlantische Oceaan tot Panama-Stad aan de Stille Oceaan. De treinen voerden al het materiaal aan en reden keurig op tijd. Om de rails met het voortschrijdende werk mee te kunnen verplaatsen, liet Stevens bijvoorbeeld een speciale kraan bouwen, die in één keer rails en bielzen kon oppakken, zonder ze uit elkaar te hoeven halen. Zo schoof het spoor anderhalve kilometer per dag op.

In het najaar van 1906 verliep de bouw van het kanaal gesmeerd. 24.000 Man boorden en groeven zich van vroeg tot laat een weg door de engte in de hitte of de stromende regen. Het grootste obstakel was de Culebra, een bergketen die pal op de geplande



Werk aan de Culebra

kanaalloop lag. Met stoomboren maakten de bouwvakkers gaten in de bergwanden, waar ze staven dynamiet in staken. Zo bliezen ze de hele bergwand op tot gruis, dat de stoomgraafmachines vervolgens konden afvoeren. Het lawaai van de 300 stoomboren en de 60 tot 70 stoomgraafmachines ging vergezeld van het gedreun van explosies en het gesis van de altijd aanwezige locomotieven.

Het was er een hels kabaal, maar het geluid wat de bouwvakkers nog het meest vreesden was de fluit. Dat betekende dat er een ploeg was bedolven onder een lawine, en dat die uitgegraven moest worden. Maar voor de meeste mannen was het dan te laat. Vooral bij explosies vielen er slachtoffers, en vanwege de vele sterfgevallen legden de ingenieurs een speciale spoorweg naar het kerkhof aan. Het project kostte 10.000 levens, of 30.000 als je de Franse verliezen meetelt.



Ondanks alle perikelen bij de Culebra schreed het werk gestaag voort, en rond 1911 begon het kanaal vorm te krijgen. De journalisten en toeristen verdrongen zich in de Panamakanaalzone. De sluis-deuren, of, zoals de pers ze plechtig noemde: 'de machtige poorten tot de Panamapassage', trokken nog het meest bekijks.

Drie sluisen moesten de schepen door de landengte helpen. Met behulp van een kleppensysteem werd het water in de sluiskamers geleid, waar het schip met het water omhoog kwam. De sluiskamers waren de grootste tot dan toe. De enorme hoeveelheden cement - 5 miljoen zakken en tonnen- werden ter plekke gemengd en in grote vaten van elk zes ton inhoud gestort. Een kraan die op kabels over de sluisen liep tilde de vaten op en leegde ze in het gat waar de sluis moest komen.

Om de doorvaart zonder problemen te laten verlopen werden alle sluisfuncties gemeten en getest. Toen de sleepboot Gatun op 26 september 1913 als eerste door de sluisen voer, werkte alles volgens het boekje. Nog eens twee weken later, op 10 oktober, nam president Wilson met een druk op de knop de laatste hindernis weg en was het Panamakanaal een feit.

Otto Verkerk.

## Foutje

Om de geplande uitbreiding van het Suezkanaal te vieren, besloot Egypte om een aantal postzegels te produceren die het Suezkanaal afbeelden. Het probleem is echter dat de ontwerpers zich vergist hebben.



In plaats van het Suezkanaal prijkt nu het Panamakanaal, gelegen in Midden-Amerika, op de nieuwe postzegels. Lang duurde het niet voor er iemand achter de fout kwam en de fout op social media verscheen.

Bron: *Metrotime.be*