Panamakanal-Kreuzfahrt

Inhaltsverzeichnis

1 Norwegian Pearl **1**

1.1 Geschichte . . . 1

1.2 Technische Details . . . 1

1.3 Trivia . . . 1

1.4 Siehe auch . . . 2

1.5 Weblinks . . . 2

1.6 Fußnoten . . . 2

2 Cabo San Lucas **3**

2.1 Geschichte . . . 3

2.2 Die heutige Touristenhochburg . . . 4

2.3 Der weltweit höchstdotierte Hochseefischerwettbewerb . . . 4

2.4 Einzelnachweise und Anmerkungen . . . 4

2.5 Weblinks . . . 5

3 Puerto Vallarta **6**

3.1 Weblinks . . . 6

3.2 Einzelnachweise . . . 6

4 Municipio Santa María Huatulco **7**

4.1 Geografie . . . 7

4.2 Orte . . . 7

4.3 Geschichte . . . 7

4.4 Weblinks . . . 7

5 Municipio Tonalá (Chiapas) **8**

5.1 Weblinks . . . 8

6 Puerto San José **9**

6.1 Lage und Klima . . . 9

6.2 Wirtschaft und Tourismus . . . 9

6.3 Geschichte . . . 9

6.4 Siehe auch . . . 9

6.5 Weblinks . . . 9

7 Puntarenas **10**
7.1 Söhne und Töchter der Stadt . . . 10
7.2 Klimatabelle . . . 10

8 Costa Rica **11**
8.1 Geographie . . . 11
8.1.1 Geologie . . . 11
8.1.2 Klima . . . 11
8.2 Natur . . . 12
8.2.1 Naturschutz . . . 13
8.2.2 Südlich von Puerto Viejo . . . 13
8.3 Bevölkerung . . . 13
8.3.1 Religion . . . 14
8.3.2 Sprache . . . 14
8.4 Soziales . . . 14
8.4.1 Gesundheit . . . 14
8.4.2 Bildung . . . 14
8.5 Geschichte . . . 15
8.5.1 Erste Besiedelung . . . 15
8.5.2 Spanische Eroberung . . . 15
8.5.3 Unabhängigkeit . . . 15
8.6 Politik . . . 15
8.6.1 Sicherheit . . . 16
8.6.2 Außenbeziehungen . . . 16
8.6.3 Menschenrechte . . . 16
8.7 Administrative Gliederung . . . 17
8.8 Wirtschaft . . . 17
8.8.1 Wirtschaftsstruktur nach Sektoren . . . 18
8.8.2 Staatshaushalt . . . 18
8.9 Schienenverkehr . . . 18
8.9.1 Geschichte . . . 18
8.9.2 Heutiger Zustand . . . 19
8.10 Kultur . . . 19
8.10.1 Literatur . . . 19
8.10.2 Musik . . . 20
8.10.3 Typische Speisen und Getränke . . . 20
8.11 Sport . . . 20
8.12 Siehe auch . . . 21
8.13 Literatur . . . 21
8.14 Weblinks . . . 21
8.15 Einzelnachweise . . . 21

9 Panama **24**
9.1 Geographie . . . 24
9.1.1 Landschaftszonen . . . 24
9.1.2 Flora und Fauna . . . 25
9.2 Bevölkerung . . . 25
9.2.1 Ethnische Gliederung . . . 25
9.2.2 Religion . . . 25
9.3 Geschichte . . . 25
9.4 Politik . . . 26
9.5 Verwaltungsgliederung . . . 26
9.6 Infrastruktur . . . 27
9.6.1 Panamericana / Der Tapón del Darién . . . 27
9.6.2 Transistmica . . . 27
9.6.3 Energie . . . 27
9.7 Wirtschaft . . . 27
9.7.1 Allgemein . . . 27
9.7.2 Landwirtschaft . . . 28
9.7.3 Forstwirtschaft und Fischerei . . . 28
9.7.4 Bergbau und Industrie . . . 28
9.7.5 Finanzwirtschaft . . . 28
9.7.6 Währung und Außenhandel . . . 28
9.7.7 Staatshaushalt . . . 28
9.8 Verkehr . . . 28
9.8.1 Straße . . . 28
9.8.2 Eisenbahn . . . 28
9.8.3 Schifffahrt . . . 29
9.8.4 Flugverkehr . . . 29
9.9 Kultur . . . 29
9.9.1 Musik und Tanz . . . 29
9.9.2 Literatur . . . 30
9.9.3 Sport . . . 30
9.10 Gesellschaft . . . 30
9.10.1 Küche . . . 30
9.11 Literatur . . . 30
9.12 Filme . . . 30
9.13 Siehe auch . . . 30
9.14 Einzelnachweise . . . 30
9.15 Weblinks . . . 31

10 Panamakanal **32**
10.1 Übersicht . . . 32
10.2 Beschreibung . . . 33

10.2.1 Der Kanal . . . 33
10.2.2 Die Schleusen . . . 34
10.3 Wasserhaltung . . . 37
10.4 Verkehr . . . 37
10.4.1 Allgemeines . . . 37
10.4.2 Passagegebühren . . . 38
10.5 Betriebsmittel . . . 38
10.6 Querungen . . . 38
10.7 Erweiterung des Kanals ab 2007 . . . 39
10.8 Geschichte des Kanals . . . 40
10.8.1 Vorgeschichte . . . 40
10.8.2 Erster Versuch des Kanalbaus . . . 40
10.8.3 Zweite Bauphase und Fertigstellung . . . 41
10.9 Politische Probleme nach Fertigstellung des Kanals . . . 43
10.10 Pläne zum Ersatz des Panamakanals durch einen anderen Mittelamerika-Kanal . . . 43
10.10.1 Mexiko . . . 43
10.10.2 Nicaragua / Costa Rica . . . 43
10.10.3 Panama . . . 44
10.10.4 Kolumbien . . . 44
10.11 Literatur . . . 44
10.11.1 Sachbücher . . . 44
10.11.2 Belletristik . . . 45
10.12 Film . . . 45
10.13 Weblinks . . . 45
10.14 Einzelnachweise . . . 45

11 Cartagena (Kolumbien) 48
11.1 Geographie . . . 48
11.2 Geschichte . . . 48
11.3 Kultur und Sehenswürdigkeiten . . . 49
11.4 Wirtschaft und Infrastruktur . . . 50
11.4.1 Hafenanlagen . . . 50
11.5 Sonstiges . . . 50
11.6 Söhne und Töchter der Stadt . . . 50
11.7 Ehrenbürger der Stadt . . . 50
11.8 Städtepartnerschaften . . . 51
11.9 Weblinks . . . 51
11.10 Einzelnachweise . . . 51
11.11 Text- und Bildquellen, Autoren und Lizenzen . . . 52
11.11.1 Text . . . 52
11.11.2 Bilder . . . 54
11.11.3 Inhaltslizenz . . . 58

Kapitel 1

Norwegian Pearl

Die ***Norwegian Pearl*** ist ein bei der Meyer Werft in Papenburg gebautes Kreuzfahrtschiff, das für Reederei Norwegian Cruise Line fährt.

1.1 Geschichte

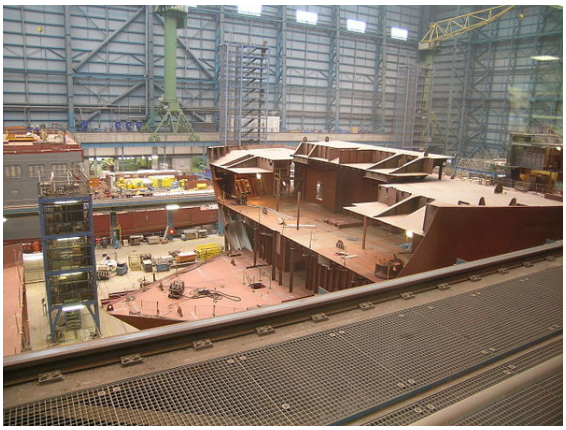
Das Schiff wurde am 7. November 2006 über die Ems von Papenburg nach Eemshaven (NL) überführt und am 28. November 2006 dort an die Reederei NCL ausgeliefert.

Ihre Jungfernfahrt fand am 30. November 2006 von Rotterdam (NL) nach Southampton (GB) statt. Von Southampton aus fand am 2. Dezember 2006 die 9 Tage andauernde Überquerung des Atlantiks ins US-amerikanische Miami, dem späteren Basishafen des Schiffes, statt. Am 16. Dezember 2006 wurde es in Miami getauft; Taufpatin war die amerikanische Talk Show-Moderatorin Rosie O'Donnell.

Von Miami aus führt die Norwegian Pearl Kreuzfahrten in die Karibik durch, im Sommer fährt sie auch von Seattle nach Alaska. Zur Umpositionierung zwischen Pazifik und Karibik werden Fahrten durch den Panamakanal angeboten.

1.2 Technische Details

- Auf dem gesamten Schiff wurde Farbe mit einem Gesamtgewicht von rund 220 Tonnen aufgetragen
- Die Meyer Werft verlegte rund 2.000 Kilometer Kabel auf dem Schiff
- Auf dem Schiff sorgen rund 200 Kilometer Rohrleitungen für die optimale Abfertigung von Wäsche, Frisch- und Abwasser
- Es ist das größte je gebaute Schiff der Panamax-Größe
- Es gibt noch drei Schwesterschiffe: *Norwegian Jewel*, *Norwegian Jade* und *Norwegian Gem*.



Die Norwegian Pearl *im Bau bei der Meyer Werft, Produktionsstand April 2006*

1.3 Trivia

- Am 10. Januar 2006 um 0:12 Uhr kollidierte der Schlepper *Ems Tug*, der den *Emsponton 7* schleppte, in der Elbmündung aus dem Nord-Ostsee-Kanal kommend mit der Frachtfähre *Tor Dania*. Der Schlepper verlor den Ponton, der ein zwölf Meter langes Loch in der Außenwand der *Tor Dania* verursachte. Dabei verlor der Ponton eine 32 Meter lange und 70 Tonnen schwere Sektion für die *Norwegian Pearl*, die im Auftrag der Meyer Werft bei Aluship in Danzig gebaut worden war. [3]
- Im Vorfeld der ursprünglich am 4. November 2006 angesetzten Überführung des Schiffes über die Ems wurde die 380-kV-Ems-Freileitungskreuzung bei Weener abgeschaltet. Die Abschaltung der Leitung belastete das nordwestdeutsche Stromnetz zu stark und war damit Auslöser eines Stromausfalls in weiten Teilen Westeuropas, infolgedessen bis zu 12 Millionen Menschen etwa eine halbe Stunde ohne Strom waren. Das Schiff konnte Papenburg an diesem Tag nicht verlassen.[4]
- Am 14. April 2010 passierte dieses Kreuzfahrtschiff den Panamakanal. Mit 375.000 Dollar war dies die höchste Kanalgebühr aller Zeiten. Der Preis wird nach Gewicht und Größe eines Schiffes bestimmt

Die Norwegian Pearl *im Bau bei der Meyer Werft, Produktionsstand August 2006*

und beträgt im Schnitt 52.000 Dollar.[5]

1.4 Siehe auch

- Liste von Kreuzfahrtschiffen

1.5 Weblinks

Commons: ***Norwegian Pearl*** – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Norwegian Cruise Line Infos zur *Norwegian Pearl*
- Schiffsinformationen *Norwegian Pearl*

1.6 Fußnoten

[1] *Norwegian Cruise Line ordert neue Schiffe.* 17. Dezember 2004, abgerufen am 12. April 2014.

[2] *Norwegian Pearl dockt aus.* 14. Oktober 2006, abgerufen am 12. April 2014.

[3] *Schiffsbauteil gesunken.* 11. Januar 2006, abgerufen am 18. April 2014.

[4] Frankfurter Allgemeine vom 6. November 2006

[5] Welt.de vom 3. Februar 2012

Kreuzfahrtschiffe der Norwegian Cruise Line

Norwegian Breakaway | Norwegian Dawn | Norwegian Epic | Norwegian Gem | Norwegian Getaway | Norwegian Jade | Norwegian Jewel | Norwegian Pearl | Norwegian Sky | Norwegian Spirit | Norwegian Star | Norwegian Sun | Pride of America

Kapitel 2

Cabo San Lucas

Cabo San Lucas ist ein Ort an der äußersten Südspitze der zu Mexiko gehörenden Halbinsel Niederkalifornien. Zusammen mit seiner etwa 30 Kilometer östlich gelegenen Schwesterstadt San José del Cabo bildet San Lucas den südlichsten Landkreis Los Cabos im Bundesstaat Baja California Sur.

Das Wahrzeichen von San Lucas ist der 62 Meter hohe Felsen *El Arco* am südlichen Ende der Halbinsel. Während er bei Ebbe durch einen Strandspaziergang von der nahegelegenen *Playa del Amor* erreichbar ist, versinkt der ihn umgebende Sandstrand bei Flut im Pazifik.

Obwohl die Gegend um San Lucas vermutlich bereits seit Jahrtausenden besiedelt war, entstand das ehemalige Dorf erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Während die Bewohner anfangs nahezu ausschließlich vom Fischfang lebten, bildet heute der Tourismus die Haupteinnahmequelle. Denn durch seine überaus attraktive Lage, nach mehreren Seiten hin vom Meer umgeben zu sein (westlich und südlich liegt der Pazifik, östlich die Cortes-See), wurde der Ort zunehmend als begehrtes Feriendomizil der Superreichen aus den USA entdeckt.

2.1 Geschichte

Es wird angenommen, dass erstmals vor etwa 14.000 Jahren Menschen an die Südspitze der Halbinsel gekommen sind. Nach heutiger Erkenntnis lebten vor der Kolonialisierung Amerikas ausschließlich Pericú, ein nomadischer Indianerstamm, für mehrere hundert, wenn nicht gar tausende Jahre in dieser Region. Der Spanier Juan Rodríguez Cabrillo war 1542 der erste Europäer, der mit den Pericú in Kontakt kam, als er die Küste der Baja entlang segelte. 1721 ging hier der englische Korsar George Shelcocke an Land. Er war der erste Europäer, der Aufzeichnungen über die Pericú angefertigt hatte. In diesen schilderte er die Bewohner der Halbinsel als von großer, gerader und gut gebauter Gestalt. Seinem Bericht zufolge hatten sie dickes, schwarzes, aber wenig gepflegtes Haar. Ihre Hautfarbe war dunkel kupferfarben und somit dunkler als die anderer Inselbewohner im Pazifik.

Während der spanischen Kolonialisierung diente San Lucas' Naturhafen häufig englischen Piraten, die immer wieder große Handelsschiffe in der Region plünderten, als Unterschlupf. Denn aufgrund der fehlenden Süßwasserversorgung lebten hier kaum Menschen. Die wenigen spanischen Siedler, die es in den Süden der Halbinsel verschlug, ließen sich lieber in San José del Cabo nieder, wo es frisches Wasser gab. So blieb San Lucas bis in das frühe 20. Jahrhundert hinein eine kleine Ortschaft, deren wenige Einwohner sich vorwiegend vom Fischfang ernährten.

Erst zu Beginn des 20. Jh. entwickelte sich in San Lucas so etwas wie ein kleines Fischerdorf. 1917 errichtete eine US-amerikanische Gesellschaft eine schwimmende Plattform, um den Thunfischfang zu kommerzialisieren. Zehn Jahre später wurde die *Compañia de Productos Marinos, S.A.* gegründet, die dem verschlafenen Fischerdorf weiteres Wachstum bescherte.

In den 1930er Jahren – San Lucas zählte gerade mal um die 400 Einwohner – wurde eine Dosenfabrik eröffnet, um den Überschuss des selbst gefangenen Fisches in die anderen Teile des Landes zu verkaufen. Fortan war der Verkauf von Fischdosen die Haupteinnahmequelle der Bewohner von San Lucas. Bis die Dosenfabrik 1941 bei einem Hurrikan schwer beschädigt wurde.

Der Aufschwung begann nach dem Zweiten Weltkrieg, als San Lucas in den 1950er und 1960er Jahren zum Anziehungspunkt von Sportfischern zu werden begann. Mit der Fertigstellung des Transpeninsular Highway im Jahr 1973 stieg die Bevölkerungszahl auf etwa 1.500 an. [Anm. A]

Die Entwicklung zum Urlaubs- und Partygebiet reicher und berühmter US-Amerikaner, insbesondere aus Südkalifornien, wurde 1974 gelegt. In jenem Jahr erhielt Baja California Sur den Status eines eigenständigen Bundesstaates und ferner wurde eine Fährverbindung nach Puerto Vallarta eingeführt, was Los Cabos zu einem leicht erreichbaren Ferienziel der Festlandmexikaner machte. Mit Eröffnung des internationalen Flughafens bei San José del Cabo in den 1980er Jahren wurde ein weiterer Grundstein für die Steigerung des Tourismus gelegt.

El arco de Cabo San Lucas

2.2 Die heutige Touristenhochburg

An keinem anderen von Mexikos führenden Badeorten findet man so viele traumhafte Strände unweit des Stadtzentrums. Hinzu kommt die außerordentlich vorteilhafte Lage der Stadt am Zusammenfluss des Pazifik mit der Cortes-See, wodurch die Stadt Meeres- und Luftströmungen von beiden Seiten der Halbinsel erhält. Diese Kombination erzeugt angenehme Temperaturen, sowohl im Wasser als auch an Land. Denn auf diese Weise wird die Stadt zu keiner Jahreszeit vom kühlen Pazifik oder der warmen Cortes-See dominiert. Als Folge davon sind die Sommer nicht so heiß wie in La Paz und die Winter nicht so kühl wie in Todos Santos. Selten ist es heißer als 33 Grad oder kälter als 13 Grad. Zudem ist der Landkreis Los Cabos ausreichend vor den auf der Halbinsel vorherrschenden Nordwinden geschützt, was die Winter hier wärmer sein lässt als an jedem anderen Ort der Halbinsel. Auch ist San Lucas nur selten von Regen betroffen und hat etwa 360 Sonnentage im Jahr. [1] Darüber hinaus verfügt San Lucas über eine Vielzahl erstklassiger Restaurants und komfortabler Hotels. Der Gitarrist und Sänger Sammy Hagar betreibt in dem Ort den Nachtclub Cabo Wabo Cantina. Die zahlreichen Annehmlichkeiten ziehen ein entsprechendes Publikum von diesseits und jenseits der Grenze zu den USA an und sind der Grund dafür, dass San Lucas sich mittlerweile zu einem begehrten Anziehungspunkt für gut betuchte Touristen und zu Mexikos viertgrößtem Badeort nach Cancún, Puerto Vallarta und Acapulco entwickelt hat. [2] Dennoch sind die Kommunalpolitiker von Los Cabos bestrebt, das urtümliche Lebensgefühl einer Kleinstadt am Leben zu erhalten. [3]

2.3 Der weltweit höchstdotierte Hochseefischerwettbewerb

Neben diversen anderen Angler- und Hochseefischerwettbewerben wird in Cabo San Lucas alljährlich im Oktober das dreitägige *Bisbee's Black and Blue Marlin Jackpot Tournament* ausgetragen. Mit einer Siegprämie von zuletzt mehr als 2,3 Millionen US-Dollar ist es der höchstdotierte Marlin-Hochseefischerwettbewerb weltweit.[4] Gigantisch sind auch die gewaltigen Steigerungen der Preisgelder, denn bereits zu Beginn des neuen Jahrtausends war das *Bisbees* der höchstdotierte Wettbewerb seiner Art, obwohl die Siegprämie damals „nur“ bei etwas mehr als 850.000 US-Dollar lag.[5]

2.4 Einzelnachweise und Anmerkungen

[Anm. A] Obwohl die Einwohnerzahl in den frühen 1970er Jahren noch überschaubar war, variieren die Einwohnerzahlen je nach Quelle erheblich. So gibt die Internetseite http://www.cabosanlucasinsider.com/ die Einwohnerzahl für 1974 mit nur rund 900 an, während die hier mehrfach zitierte Ausgabe von *Moon Handbooks* aus dem Jahr 2003 die Zahl im Jahr 1973 mit rund 1.150 beziffert. Im Gegensatz dazu gibt die 1973 vom *Automobile Club of Southern California* publizierte Broschüre mit dem Titel *Baja California Sur* die Einwohnerzahl mit etwa 1.600 an. Da sie in jenem Jahr gedruckt wurde, dürfte sie wohl als die authentischste Quelle eingestuft werden. Weil die Zahlen sehr schwanken und allesamt auf “circa"-Angaben beruhen, wurde hier der “circa"-Wert 1.500 zugrunde gelegt, der sich zudem mit der Angabe der offiziellen Website des Landkreises Los Cabos deckt.

Die den geschichtlichen Daten zugrunde liegenden Quellen sind:

- http://www.cabosanlucasinsider.com/
- Moon Handbooks: Cabo (Fourth Edition), Emeryville, CA, USA (2003), S. 202ff ISBN 1-56691-409-4
- http://www.loscabos.net/cabo/index.htm
- Weitere Referenzen:

[1] Joe Cummings: Cabo - La Paz to Cabo San Lucas (Moon Handbooks, Fourth Edition), Emeryville, CA, USA (2003), S. 200ff

[2] http://www.baja.org/7mares/bleibweg.htm

[3] http://www.loscabos.net/cabo/index.htm

[4] http://realtravel.com/a-90499-cabo_san_lucas_attraction-bisbees_black_blue_marlin_jackpot_tournament

[5] Joe Cummings: Cabo - La Paz to Cabo San Lucas (Moon Handbooks, Fourth Edition), Emeryville, CA, USA (2003), S. 220

2.5 Weblinks

- Stadtplan von Cabo San Lucas
- Offizielle Website
- Website über die Strände von Cabo San Lucas (mit Fotos)

Commons: Cabo San Lucas – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

Kapitel 3

Puerto Vallarta

Puerto Vallarta ist neben Acapulco und Cancún das bedeutendste Seebad Mexikos, an einer der größten Buchten (Banderas-Bucht) Amerikas am Pazifik im Bundesstaat Jalisco gelegen. Beim Zensus 2010 hatte die Stadt Puerto Vallarta 203.342 Einwohner. Sie ist Verwaltungssitz und größter Ort des Municipio Puerto Vallarta.

Zirka zehn Kilometer nördlich – bereits im Bundesstaat Nayarit – liegt Nuevo Vallarta, das mehr oder weniger eine Hotelstadt mit Jachthafen, Golfplätzen und kilometerlangem Sandstrand ist.

Die Altstadt mit der Flaniermeile Malecón zeigt sich im spanischen Kolonialstil. In den 1960er Jahren wurde Puerto Vallarta berühmt durch die Dreharbeiten für John Hustons Film *Die Nacht des Leguan* (1963), in dessen Folge sich Elizabeth Taylor und Richard Burton hier niederließen und den internationalen Jetset hierhin brachten. Burton kaufte das Haus *Villa Kimberley* (heute ein Museum) für Elizabeth Taylor. Sie heirateten in der Hauptkirche von Puerto Vallarta. 1987 wurde unter anderem in Puerto Vallarta der Film Predator mit Arnold Schwarzenegger gedreht.

Während der Hauptreisezeit (Oktober bis Mai: fast kein Regen, angenehme Temperaturen und erträgliche Luftfeuchtigkeit) legen fast täglich für einen Tagesstopp Kreuzfahrtschiffe auf ihren Routen Los Angeles – Los Cabos – Mazatlán – Puerto Vallarta – Manzanillo – Acapulco hier an. Wegen der Enge des Naturhafens ist das An- und Ablegen der bis zu 300 Meter langen Kreuzfahrtschiffe stets eine schwierige Operation.

Im Februar ist Puerto Vallarta neben Cancún eines der beliebtesten Reiseziele der US-Studenten in Mexiko zum Spring Break. Insgesamt nahm die Zahl der Touristen in Puerto Vallarta seit 2008 um über eine Million ab; die Zahl ausländischer Besucher fiel zwischen 2005 und 2010 von 1.057.029 auf 431.181.[1]

Die Stadt hat einen internationalen Flughafen (IATA-Code PVR).

3.1 Weblinks

Commons: Puerto Vallarta – Album mit Bildern, Videos und Audiodateien

- http://www.puertovallarta.de

3.2 Einzelnachweise

[1] Kent Paterson: Puerto Vallarta: After the Storms. In: Salem-News.com, 3. Februar 2013

Normdaten (Geografikum): GND: 4122626-4 | VIAF: 135989604

Kapitel 4

Municipio Santa María Huatulco

Koordinaten: 15° 51′ N, 96° 20′ W

Santa María Huatulco, kurz **Huatulco**, ist ein Municipio im Süden des mexikanischen Bundesstaats Oaxaca. Von touristischer Bedeutung sind die Sandstrände am Pazifik in den Buchten von Huatulco (*Bahías de Huatulco*). Das Municipio Santa Cruz Huatulco hatte beim Zensus 2010 38.629 Einwohner, die Fläche des Municipios beläuft sich auf 513,8 km^2. Verwaltungssitz des Municipios ist das gleichnamige Santa María Huatulco. Das Municipio zählt zum Distrikt Pochutla in der Región Costa.

4.1 Geografie

Huatulco erstreckt sich über 35 km Küstenlinie zwischen den Mündungen der Flüsse Coyula und Copalita. Von den neun Buchten Huatulcos sind vier touristisch erschlossen (Tangolunda, Conejos, Chahué, Santa Cruz) und fünf (San Agustín, Chachacual, Cacaluta, Maguey, Órgano) im Rahmen des Nationalparks Huatulco geschützt.

Das Municipio liegt in der physiographischen Provinz der Sierra Madre del Sur und in dieser zum überwiegenden Teil in der Subprovinz der *Costas del Sur*. Das Gemeindegebiet umfasst Höhen bis zu 1300 m. Vorherrschende Gesteinstypen sind Granit-Granodiorit und Gneis, als Bodentyp dominiert der Regosol. 73 % des Municipios werden von tropischen laubabwerfenden Wäldern bedeckt.

Das Municipio Santa María Huatulco grenzt an die Municipios San Pedro Pochutla, San Mateo Piñas, Santiago Xanita und San Miguel del Puerto sowie an den Pazifik.

4.2 Orte

Das Municipio umfasst 74 Ortschaften (*localidades*). Hauptstadt des Municipio ist das ca. 20 km von der Küste entfernte Santa María Huatulco. Wirtschaftlich bedeutender ist jedoch der mitten im Tourismusgebiet gelegene Ort Crucecita (auch *Santa Cruz Huatulco*), der zudem der einwohnerstärkste des Municipios ist. Insgesamt haben neun Ortschaften mehr als 500 Einwohner:

4.3 Geschichte

Die Conquista erfolgte 1539. Im 17. Jahrhundert litt die Region unter Pirateneinfällen, die Neugründung Huatulcos erfolgte gegen Ende des 17. oder zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Im 19. Jahrhundert begann der Kaffeeanbau in der Region.

Seit 1983 wird die Region planmäßig touristisch erschlossen. Dazu wurde unter anderem ein internationaler Flughafen mit Verbindungen in die USA und Kanada errichtet.

4.4 Weblinks

Commons: Huatulco – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Offizielle Webseite von Huatulco
- Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México: Municipio Santa María Huatulco (spanisch)
- INEGI: Datos Geográficos: Municipio Santa María Huatulco (spanisch; PDF)

AusklappenMunicipios im Bundesstaat Oaxaca – Región Costa

Municipios Oaxacas nach Region: Cañada • **Costa** • Istmo • Mixteca • Papaloapan • Sierra Norte • Sierra Sur • Valles Centrales

Kapitel 5

Municipio Tonalá (Chiapas)

Koordinaten: 16° 6′ N, 93° 45′ W

Tonalá ist ein Municipio im Westen des mexikanischen Bundesstaats Chiapas. Das Municipio hat 84.594 Einwohner und eine Fläche von 1858,9 km^2. Verwaltungssitz und größter der mehr als 500 Orte im Municipio ist das gleichnamige Tonalá (35.322 Einwohner), weitere Orte mit mehr als 2.500 Einwohnern sind Paredón, Tres Picos und Cabeza de Toro. Zudem befinden sich zwei Naturschutzgebiete im Municipio, *La Sepultura* und *Playa de Puerto Arista*.

Tonalá grenzt an die Municipios Villa Corzo, Arriaga, Villaflores und Pijijiapan sowie an den Bundesstaat Oaxaca und den Pazifik.

5.1 Weblinks

- Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México: Municipio Tonalá (spanisch)
- INEGI: Datos Geográficos: Municipio Tonalá (spanisch; PDF)
- El Portal de Chiapas: Landkarte des Municipios (PDF)

Municipios in Chiapas

Acacoyagua | Acala | Acapetahua | Aldama | Altamirano | Amatán | Amatenango de la Frontera | Amatenango del Valle | Ángel Albino Corzo | Arriaga | Bejucal de Ocampo | Belisario Domínguez | Bella Vista | Benemérito de las Américas | Berriozábal | Bochil | Cacahoatán | Catazajá | Chalchihuitán | Chamula | Chanal | Chapultenango | Chenalhó | Chiapa de Corzo | Chiapilla | Chicoasén | Chicomuselo | Chilón | Cintalapa | Coapilla | Comitán de Domínguez | Copainalá | El Bosque | El Parral | El Porvenir | Emiliano Zapata | Escuintla | Francisco León | Frontera Comalapa | Frontera Hidalgo | Huehuetán | Huitiupán | Huixtán | Huixtla | Ixhuatán | Ixtacomitán | Ixtapa | Ixtapangajoya | Jiquipilas | Jitotol | Juárez | La Concordia | La Grandeza | La Independencia | La Libertad | La Trinitaria | Larráinzar | Las Margaritas | Las Rosas | Mapastepec | Maravilla Tenejapa | Marqués de Comillas | Mazapa de Madero | Mazatán | Metapa | Mezcalapa | Mitontic | Montecristo de Guerrero | Motozintla | Nicolás Ruiz | Ocosingo | Ocotepec | Ocozocoautla de Espinosa | Ostuacán | Osumacinta | Oxchuc | Palenque | Pantelhó | Pantepec | Pichucalco | Pijijiapan | Pueblo Nuevo Solistahuacán | Rayón | Reforma | Sabanilla | Salto de Agua | San Andrés Duraznal | San Cristóbal de las Casas | San Fernando | San Juan Cancuc | San Lucas | Santiago el Pinar | Siltepec | Simojovel | Sitalá | Socoltenango | Solosuchiapa | Soyaló | Suchiapa | Suchiate | Sunuapa | Tapachula | Tapalapa | Tapilula | Tecpatán | Tenejapa | Teopisca | Tila | Tonalá | Totolapa | Tumbalá | Tuxtla Chico | Tuxtla Gutiérrez | Tuzantán | Tzimol | Unión Juárez | Venustiano Carranza | Villa Comaltitlán | Villa Corzo | Villaflores | Yajalón | Zinacantán

Kapitel 6

Puerto San José

Puerto San José ist eine Hafenstadt an der Pazifikküste Guatemalas und hat etwa 25.000 Einwohner. Puerto San José ist Verwaltungssitz der Großgemeinde (*Municipio*) San José im Departamento Escuintla.

6.1 Lage und Klima

Die Stadt liegt etwa 110 km südlich von Guatemala-Stadt am Beginn der Autobahn CA 9 nach Guatemala-Stadt. Das Klima ist tropisch heiß, die Regenzeit dauert von Mai bis Oktober.

6.2 Wirtschaft und Tourismus

Puerto San José war bis in die 1970er Jahre der wichtigste Pazifikhafen Guatemalas und Endpunkt der vom Atlantikhafen Puerto Barrios kommenden Eisenbahnstrecke. Nach dem Bau des modernen, nur wenige Kilometer östlich gelegenen Containerhafens Puerto Quetzal verlor die Stadt viel von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Der Industriekomplex von Puerto Quetzal ist der wichtigste Arbeitgeber in der Region. Daneben spielt auch der Tourismus eine wichtige Rolle, insbesondere dank der Ferienanlagen in Chulamar und Likín.

Puerto San José hat einen modernisierten Flughafen von regionaler Bedeutung. Er wird von der Allgemeinen Luftfahrt genutzt und von ausländischen Charterfluggesellschaften angeflogen. Er ist offiziell Ausweichflughafen für den internationalen Flughafen Guatemala-Stadt. In Puerto San José befindet sich ein Fallschirmjägerverband der Streitkräfte Guatemalas.

6.3 Geschichte

In der Kolonialzeit war der bereits von Pedro de Alvarado genutzte, 13 km östlich von Puerto San José gelegene Hafen von Iztapa das Tor Guatemalas zum Pazifik. Erst 1853 wurde Puerto San José gegründet. Die ersten Einwohner kamen hauptsächlich aus Amatitlán und Escuintla. 1982 richtete der Hurrikan David schwere Schäden in Puerto San José an.

6.4 Siehe auch

- Liste der Städte in Guatemala
- Champerico

6.5 Weblinks

- Bilder auf guate360.com

Kapitel 7

Puntarenas

Koordinaten: 9° 59′ N, 84° 50′ W

Puntarenas ist eine Hafenstadt im Westen des mittelamerikanischen Staates Costa Rica. Puntarenas ist der bedeutendste Hafen an der Pazifikküste des Landes und zählt 40.000 Einwohner (2001). Die Stadt liegt am Eingang zum Golf von Nicoya, gegenüber der Nicoya-Halbinsel auf einer schmalen Landzunge.

Seit der Einstellung des Eisenbahnverkehrs in den 1980er Jahren war Puntarenas nur noch auf dem Straßenwege mit der Landeshauptstadt San José verbunden. Allerdings wurde vor einigen Jahren dann ein Personenzugpaar von San José bis hinunter zum Pazifik nach Puntarenas reaktiviert. Dieses eine Zugpaar befördert an Sonntagen Ausflügler aus dem Ballungsraum San José an den Pazifik, was immer noch ein beliebter Familienausflug ist, für welchen die Eisenbahn unersetzlich ist. Diese Fahrt dauert insgesamt rund 4 Stunden, morgens nach Puntarenas, abend zurück nach San José. Diese Fahrten müssen vorab gebucht werden.

Puntarenas ist die Hauptstadt der gleichnamigen costaricanischen Provinz Puntarenas.

7.1 Söhne und Töchter der Stadt

- Rónald Gómez (* 1975), costa-ricanischer Fußballspieler

7.2 Klimatabelle

Normdaten (Geografikum): GND: 4564271-0 | VIAF: 168657487

Kapitel 8

Costa Rica

Costa Rica ([ˈkostɑ ˈrikɑ], spanisch für „reiche Küste“) ist ein Staat in Zentralamerika, der im Norden an Nicaragua und im Süden an Panama grenzt. Im Osten ist er durch die Karibik und im Westen durch den Pazifik begrenzt. Das Land gilt als eines der fortschrittlichsten Lateinamerikas. So wurde bereits in den 1950er-Jahren die Armee zugunsten der Förderung von Bildungs- und Gesundheitsprogrammen abgeschafft, das Land gewinnt mehr als 90 % seines Energiebedarfs aus regenerativen Quellen und der Ökotourismus wird stark gefördert. Rund 27 % der Landesfläche stehen unter Naturschutz.

Im Gegensatz zu vielen anderen Ländern der Region ist es seit den 1950er Jahren eine stabile Demokratie und blieb durch frühzeitige sozialpolitische Maßnahmen von der in Lateinamerika des 20. Jahrhunderts weit verbreiteten Problematik der sozialen Unruhen, Bürgerkriege und Diktaturen verschont. Angesichts damaliger bewaffneter Konflikte in benachbarten Ländern erklärte es 1983 seine „dauerhafte und aktive unbewaffnete Neutralität“ und wird auch als „die Schweiz Zentralamerikas“ bezeichnet.

8.1 Geographie

Topographisch lässt sich Costa Rica in fünf Großräume gliedern.

- die vulkanischen Bergketten der Cordilleras, speziell die Cordillera de Talamanca
- das Valle Central mit der Hauptstadt San José
- die Schwemmlandebenen der Karibikküste
- die zentrale Pazifikküste
- die trockene Halbinsel Guanacaste im Nordwesten

In den Cordilleras gibt es eine Vielzahl noch aktiver und auch erloschener Vulkane, darunter der Turrialba. Die drei am meisten besuchten sind der Volcán Poás (2704 Meter), der Arenal (1633 Meter) und der Irazú (3432 Meter). Der Chirripó Grande (3820 Meter)[4] ist der höchste Berg des Landes.

- Vulkan Arenal
- Vulkan Irazú
- Vulkan Poás

8.1.1 Geologie

Geologisch ist Costa Rica vor relativ kurzer Zeit geformt worden. Durch die Subduktion *(Unterschiebung)* der Cocos-Platte unter die Karibische Platte am Mittelamerikanischen Graben formte sich vor etwa 140 bis 65 Millionen Jahren eine Kette von Vulkaninseln. Diese Inseln verbanden sich allmählich durch Anhebungen des Meeresbodens, durch Abtragung der Vulkanhänge und die Anschwemmungen der Flüsse untereinander. Diese Bewegungen halten bis heute an, so dass es fast täglich zu leichten Erdbeben kommt.

Parallel zum Mittelamerikanischen Graben gliedert sich Costa Rica in mehrere geologische Einheiten:

- im Westen und Osten besteht die Kruste aus angehobener, ozeanischer Kruste und Sedimenten, welche heute von vulkanischen Ablagerungen überdeckt sein können.
- Im Landesinneren überwiegen die Ablagerungen von im Tertiär und Quartär aktiven Vulkanketten. Zur aktiven Vulkankette gehört die Kordillere Guanacaste mit den Vulkanen Rincon de la Vieja und der Arenal. Ebenfalls zu diesen Erscheinungen wird die Zentralkordillere mit den Vulkanen Poás und Irazú gerechnet.[5]

8.1.2 Klima

Aufgrund seiner Lage zwischen 8° und 11° nördlicher Breite befindet sich Costa Rica in den Tropen. Allerdings differieren die Niederschläge erheblich: In San José fallen im Jahr 1867 mm, in Puerto Limón an der Karibikküste mit 3518 mm fast doppelt so viel. In Costa Rica sind zwei der tropischen Klimatypen anzutreffen. Die Abgrenzung der beiden Typen wird durch die von Nordwest nach Südost verlaufende Gebirgskette bewirkt. Das wechselfeuchte Klima der Pazifikküste ist durch zwei Jahreszeiten gekennzeichnet: eine Regen- und eine Trockenzeit. Die Re-

genzeit erstreckt sich im Zentraltal und im nordwestlichen Landesteil von Mai bis November, die Trockenzeit von Dezember bis April. Im niederschlagsreicheren Süden und der zentralen Pazifikküste des Landes setzt die Trockenzeit ein bis zwei Monate später ein und endet ebenfalls im April. Der im zentralen Norden (östlich der großen Gebirgskette) liegende Landesteil liegt in einer klimatischen Übergangszone, in der die Niederschläge während der Trockenzeit der Pazifikregionen Costa Ricas etwas zurückgehen, aber nicht völlig ausbleiben. An der Karibikküste herrscht durch die vorwiegend aus Nordost wehenden Winde, die über der karibischen See Feuchtigkeit aufnehmen, ein äquatoriales Klima mit Niederschlägen zu jeder Jahreszeit vor, wobei die Monate Februar und März sowie September und Oktober trockener ausfallen.[6]

- Klimadiagramm Puerto Limón
- Klimadiagramm San José
- Klimadiagramm Puntarenas

8.2 Natur

Tropischer Nebelwald

Ein „Arbol de Guanacaste“, der Nationalbaum Costa Ricas

Würgefeige an der Pazifik-Küste bei Cabo Blanco

Bronzekopf-Elvirakolibri

Costa Rica weist eine sehr hohe biologische Vielfalt an Pflanzen und Tieren sowie Landschaftsformen auf. Das Land liegt in den Neotropen. Mit einer Landfläche von rund 51.100 Quadratkilometern und einem Gebiet von 589.000 Quadratkilometern an territorialen Gewässern gehört Costa Rica zu den 20 an Biodiversität reichsten Ländern der Erde.

Die beiden Küsten und die Bergregionen weisen eine Vielzahl verschiedener Mikroklimate auf, die mit ein Grund für die Fülle verschiedener Ökosysteme des Landes sind. Die nachgewiesenen 500.000 Arten des Staa-

tes sind vier Prozent der weltweit angenommenen Arten. 300.000 der insgesamt 500.000 Arten sind Insekten.[7]

8.2.1 Naturschutz

Klimaschutz, Naturschutz und Waldschutz werden als wichtiger Bestandteil der staatlichen Umweltpolitik angesehen und werden konsequent umgesetzt. Hatten Holzfäller in den 1970er und 1980er Jahren rund 80 Prozent des Regenwaldes gerodet, ist heute wieder mehr als 50 Prozent des Landes von Wald bewachsen. Zum Schutz des Waldes setzt Costa Rica erfolgreich auf den Ökotourismus, von dem dann Einheimische als auch umweltbewusste Reisende profitieren. So geben rund 1,5 Millionen Touristen jährlich fast 1,5 Milliarden Dollar für einen Besuch der Regenwälder und anderer ökologischer Ziele Costa Ricas aus.[8]

Rund 27 % der Fläche Costa Ricas stehen unter Naturschutz.[9] Zurzeit (Stand 2012) gibt es 160 Schutzgebiete wie biologische Reservate, Nationalparks und Naturschutzgebiete.

Es gibt 26 Nationalparks über das Land verstreut mit ganz unterschiedlichen charakteristischen Merkmalen. In dem 1969 erlassenen Gesetz zur Erhaltung des Waldes wurde *Santa Rosa* im Nordwesten des Landes an der Pazifikküste als erster Nationalpark eingerichtet. Gleichzeitig wurde eine Nationalparkverwaltung geschaffen, die aber zunächst weder genügend finanzielle Mittel noch Personal besaß, um den Park wirksam gegen Bauern und Neusiedler zu schützen. Dank der Privatinitiative Regenwald der Österreicher ist inzwischen die Situation deutlich besser geworden ist. Die zu Costa Rica gehörende unbewohnte Cocos-Insel (*Isla del Coco*) liegt 500 Kilometer vor der Küste im Pazifischen Ozean und darf nur mit besonderer Genehmigung betreten werden. Sie ist wie auch die Nationalparks La Amistad und *Guanacaste* von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt worden.

Siehe auch: Nationalparks in Costa Rica

8.2.2 Südlich von Puerto Viejo

Vor Puerto Viejo (*Puerto Viejo de Talamanca*) befindet sich der Nationalpark Cahuita mit Vögeln, Schlangen, Echsen und Schmetterlingen. In den Baumwipfeln findet man Mantelbrüllaffen. Auf der küstennahen Strecke in Richtung Manzanillo herrscht in den meisten Abschnitten dichter Wald. Im Gandoca-Manzanillo-Nationalpark sind Pflanzen, Meer und Tiere geschützt. Auf der Strecke bewegen sich Tukane, Faultiere und Herden von Affen mit kräftigem Greifschwanz, die sich von Blättern ernähren. Ebenfalls häufig in diesem Teil Costa Ricas sind Weißschulterkapuzineraffen. Die seltenen Rotrücken-Totenkopfäffchen hingegen können nur noch im südpazifischen Raum Costa Ricas, beispielsweise in den Nationalparks Manuel Antonio und Corcovado, beobachtet werden. Die vierte Affenart Costa Ricas, der Geoffroy-Klammeraffe, bevorzugt dichte Waldgebiete und ernährt sich von Insekten und kleinen Früchten.

Eine wichtige Grundlage der staatlichen Umweltpolitik war die „Initiative Frieden mit der Natur“ des Präsidenten Oscar Arias mit der er der Umweltzerstörung ein radikales Ende setzen wollte. Im Dezember 2007 wurde das Gesetz verabschiedet. Arias erklärte 2007, dass bis zum Jahr 2021, Costa Ricas 200. Geburtstag, das Land als erster Staat der Erde eine ausgeglichene Bilanz beim Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid (CO_2) erreichen wolle. Seit mehreren Jahren deckt das Land über 90 % seines Energieverbrauchs aus erneuerbaren Energiequellen.[10]

2011 bezeichnete der ehemalige deutsche Bundespräsident Christian Wulff bei seinem Staatsbesuch in Costa Rica das Land als „ökologisches Vorbild“.[11]

8.3 Bevölkerung

Kinder mit der Nationalflagge am Unabhängigkeitstag

Die Bevölkerung setzt sich zusammen aus 94 % Mestizen („Mischlingen“) und Weißen, 3 % Schwarzen, 1 % Indios, 1 % Chinesen und 1 % Sonstigen. Umgangssprachlich werden die Einwohner *Ticos* und *Ticas* genannt.

Unter den Costa-Ricanern mit afrikanischer Abstammung sind viele Nachkommen eingewanderter Arbeiter von den westindischen Inseln, die daher zumeist ein englisches Kreol sprechen.

Costa Rica hat den geringsten Anteil rein indigener Bevölkerung unter den mittelamerikanischen Staaten. Der größte Teil der costa-ricanischen Indios lebt heute zurückgezogen und in Restgruppen in der Cordillera de Talamanca. Diese sind aber dennoch einem starken Assimilationsdruck ausgesetzt.

Etwa 60 % der Costa-Ricaner leben in Städten. Zwei Drittel der etwa vier Millionen Einwohner des Landes leben im klimatisch begünstigten Hochland, Siedlungsschwerpunkt ist das *Valle Central*, in dem die bedeutenden Städte San José, Heredia, Cartago und

Alajuela liegen. Wichtige Küstenstädte sind Puerto Limón (Karibikküste) und Puntarenas (Pazifikküste). Liberia ist das wirtschaftliche Zentrum der Nordwestregion Guanacaste und verfügt neben San José als einzige weitere Stadt Costa Ricas über einen internationalen Flughafen.

In einer Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes Gallup[12] vom Dezember 2012 zählen die Einwohner des Landes mit zu den glücklichsten Menschen auf der Erde.[13]

8.3.1 Religion

Die Basilika Nuestra Señora de los Ángeles in Cartago

Die Bevölkerung ist überwiegend christlich (76,7 % römisch-katholisch, 13,7 % Protestanten). Es bestehen auch Gruppen wie die Zeugen Jehovas mit etwa 1,3 % und Mormonen. Die römisch-katholische Konfession ist Staatsreligion des Landes.

8.3.2 Sprache

Die offizielle Landessprache ist Spanisch mit einigen costa-ricanischen Eigenarten. An der Atlantikküste ist auch Englisch und eine englisch-basierte Kreolsprache weit verbreitet, die dem Jamaika-Patois ähnlich ist.

Das in Costa Rica gesprochene Spanisch weist einige Unterschiede zum Standard-Spanisch auf.

- Keine Unterscheidung zwischen „vos“, „tú“ und „usted“. So spricht der Moderator der costa-ricanischen Variante von „Wer wird Millionär?“ Ignacio Santos in der Sendung vom 8. September 2009 Kandidaten im Kinderalter mal mit „usted“, mal mit „vos“ oder auch „tú“ an. Die Form „tú“ gehört nach Aussagen der Mehrzahl der Costa-Ricaner nicht zu den landestypischen Formen. Unbewusst wird sie jedoch verwendet. Die häufigste Anrede ist „usted“, „vos“ wird wiederum hauptsächlich in der Region Cartago benutzt. Besonders unter Jugendlichen und unter Männern spricht man sich häufig mit dem umgangssprachlichen Ausdruck „mae“ an, was man mit dem deutschen „Alter“ oder „Mann“ übersetzen kann. Oft wird „mae“ auch zusammenhangslos als Lückenfüller (wie „ähm“) verwendet. Dies stellt eine der größten Besonderheiten des costa-ricanischen Spanisch dar.

- Für die Bezeichnung eines Zeitpunkts wird in Costa Rica die Konjunktion „hasta“ verwendet. Üblicherweise wird dieses Wort jedoch zur Beschreibung eines Zeitraumes verwendet. Beispiel: „Vuelvo de Nicoya hasta el martes“ anstatt „Vuelvo de Nicoya el martes“.

- Zusätzlich gibt es viele eigene Wortkreationen.[14] Zu den bekanntesten costa-ricanischen Ausdrücken gehören folgende: „Tico / Tica“, die umgangssprachliche Eigenbezeichnung der Costaricaner. Diese leitet sich von der besonders beliebten Verkleinerungsform -tico ab. „Pura vida“ (deutsch wörtlich „Pures Leben“), ein Ausdruck für Begeisterung, ist oft zu hören. Eine landestypische Form für „cool“ lautet „tuanis“ (angeblich abgeleitet von engl. „too nice“).

8.4 Soziales

8.4.1 Gesundheit

In Costa Rica gibt es etwa 6800 Ärzte, das sind pro 1000 Einwohner etwa 1,69 (Stand 2005). Es gibt öffentliche und private Krankenhäuser. Aufenthalte in privaten Krankenhäusern sind allerdings für die Mehrheit der costa-ricanischen Bevölkerung aufgrund der hohen Kosten nicht möglich. Demzufolge sind öffentliche Krankenhäuser meist überfüllt. Für Gesundheitsaufgaben gibt das Land zurzeit etwa 689.654.600 $ jährlich aus. Die tägliche Nahrungsaufnahme pro Kopf beträgt etwa 2610 kcal. Die durchschnittliche Lebenserwartung lag 2004 bei 78,3 Jahren.[15]

8.4.2 Bildung

Die erste Universität wurde 1843 gegründet, wegen ihrer engen Bindung zur katholischen Kirche aber 1888 wieder geschlossen. Die heute größte und renommierteste Hochschule ist die Universität von Costa Rica. Das Land hat ein hohes Bildungsniveau, die Analphabetenquote ist mit 4,2 Prozent nach Kuba (mit 3 %) die zweitniedrigste Mittelamerikas[16] und eine der niedrigsten in Lateinamerika und den Entwicklungsländern. Es gilt eine sechsjäh-

rige Schulpflicht.[17] Bereits 1940 wurde die erste Behindertenschule von Fernando Centeno Güell eröffnet.

8.5 Geschichte

→ *Hauptartikel: Geschichte Costa Ricas*

8.5.1 Erste Besiedelung

Nationalmonument Guayabo

Die ältesten archäologischen Funde, die eine menschliche Besiedlung Costa Ricas dokumentieren, werden der Zeit zwischen 12000 und 8000 vor Christus zugerechnet.[18] Bis zur Ankunft der Spanier im 16. Jahrhundert n. Chr. lebten vermutlich 400.000 Menschen im heutigen Staatsgebiet.[19]

8.5.2 Spanische Eroberung

1502 landete Christoph Kolumbus als erster Europäer an der Atlantikküste des heutigen Costa Rica. Die ersten Erkundungen der Küstenregion und des Inlands fanden erst 1510 unter Diego de Nicuesa statt.[20] Zwischen 1519 und 1523 wurde dann der Großteil des heutigen Costa Ricas im Namen der spanischen Krone erobert.[21] Die von Kolumbus vorgenommene Bezeichnung *Costa Rica y Castillo de Oro* (dt.: Reiche Küste und Goldene Burg) sollte sich als Wunschvorstellung herausstellen: Das Land ist arm an mineralischen Rohstoffen und Edelmetallen. Erst ab 1560 wurde Costa Rica systematisch kolonisiert; spanische Konquistadoren gründeten 1563 Cartago, das bis 1823 Hauptstadt Costa Ricas war. Im 17. Jahrhundert festigten die Spanier ihre Herrschaft in Costa Rica, das jedoch wegen seiner Rohstoffarmut und unbedeutenden strategischen Lage eine nachrangige und unterentwickelte Kolonie blieb.

Republik Costa Rica (in den Grenzen von 1850)

8.5.3 Unabhängigkeit

Am 15. September 1821 erhielt Costa Rica die Unabhängigkeit von der ehemaligen Kolonialmacht Spanien. Die Geschichte Costa Ricas ist für mittelamerikanische Verhältnisse eine Erfolgsgeschichte. Seit dem späten 19. Jahrhundert gab es nur zwei kurze Perioden der Gewalt, die die Demokratisierung des Landes beeinträchtigten.

Von 1936 bis 1940 amtierte in Costa Rica der autoritäre Präsident León Cortés, dem Sympathien für den Nationalsozialismus nachgesagt wurden. Umstritten ist dabei insbesondere die Rolle des deutschen Einwanderers Max Effinger, der unter Cortés das Amt des Direktors für öffentliche Arbeiten ausübte. Unter seinem Nachfolger, Rafael Calderón Guardia, vollzog das Land einen außenpolitischen Kurswechsel und orientierte sich nun stärker an den USA. Im Dezember 1941, nach dem Angriff auf Pearl Harbor, trat Costa Rica als erstes zentralamerikanisches Land in den Zweiten Weltkrieg ein. Deutsche, italienische und japanische Staatsbürger wurden nun überwacht und ihr Vermögen unter staatliche Kontrolle gestellt.

8.6 Politik

Costa Rica ist eine Präsidialrepublik. Der Präsident wird alle vier Jahre vom Volk direkt gewählt und kann nach einer Legislaturperiode zunächst nicht wiedergewählt werden. Bis zu den Wahlen im Februar 2010 hatte Óscar Arias Sánchez dieses Amt inne, der bereits zwischen 1986 und 1990 Präsident Costa Ricas war. Bei den Wahlen am 7. Februar 2010 wurde zum ersten Mal in der Geschichte Costa Ricas eine Frau als Staatsoberhaupt gewählt.[22] Laura Chinchilla Miranda von der sozialdemokratisch-liberalen Regierungspartei Partido Liberación Nacional (PLN) wurde mit 46,78 Prozent der Stimmen eindeutig an die Spitze des Landes gewählt.[23] Nachdem sein Ge-

genkandidat vor den Stichwahlen der Präsidentschaftswahlen 2014 zurückgezogen hatte, wurde Luis Guillermo Solís am 6. April 2014 mit 77,8 % der abgegebenen Stimmen zum neuen Präsidenten des Landes gewählt.[24]

Das Einkammer-Parlament besteht aus 57 Abgeordneten und wird alle vier Jahre nach Verhältniswahl gewählt.

Das deutsche Auswärtige Amt beschreibt den Staat innenpolitisch in der Zusammenfassung mit sehr positiver Wertung: „Costa Rica ist – was politische Stabilität und sozialen Frieden angeht – im zentralamerikanischen Kontext ein Musterland, das verfassungsmäßig und institutionell teilweise dem nordamerikanischen Muster (Präsidialsystem) folgt. Die Gewaltenteilung ist streng […].“[25]

Siehe auch: Liste der Präsidenten von Costa Rica

8.6.1 Sicherheit

Präsident José Figueres Ferrer (1948–1949, 1953–1958, 1970–1974) ließ nach dem Beitritt zum TIAR-Pakt die Armee am 8. Mai 1949 per Verfassung abschaffen und investierte die hierdurch freigesetzten Gelder in den Aufbau des Bildungs- und Gesundheitswesens. Grenzschutzaufgaben hat die Polizei übernommen. Allerdings existierte von 1949 bis 1996 eine paramilitärische Polizeitruppe, die *Guardia Civil de Costa Rica* mit einer Stärke von zeitweise bis zu 8400 Mann. 1983 verkündete Präsident Luis Alberto Monge angesichts der Verschärfung der Bürgerkriege in Zentralamerika (v. a. in Nicaragua) die dauernde, aktive und unbewaffnete Neutralität des Landes. Unabhängig davon bildete die *Guardia Civil* 1985/86 aufgrund des Contra-Kriegs eine Spezialeinheit, das *Batallon Relámpago* (“Blitz-Bataillon”) zur Sicherung der Grenze nach Nicaragua.

Präsident Óscar Arias Sánchez erhielt 1987 für sein Engagement für die friedliche Beilegung von Konflikten in Mittelamerika den Friedensnobelpreis. Costa Rica wird auch die „Schweiz Mittelamerikas“ genannt, nicht nur wegen der bergigen Landschaft, sondern auch wegen des relativen Wohlstands und der oben genannten Neutralität, die sich im Gegensatz zur Schweiz bislang auch durch die Abwesenheit einer Armee ausdrückte. Am 1. Juli 2010 jedoch genehmigte das Parlament Costa Ricas auf Antrag der Präsidentin des Landes, Laura Chinchilla, die Stationierung von bis zu 46 Kriegsschiffen und 7000 Soldaten der USA in Costa Rica. Diese sollen den von Kolumbien ausgehenden Drogenschmuggel bekämpfen. Die Opposition sieht durch „das kriegerische Potenzial“ die nationale Souveränität des Landes verletzt und reichte Klage beim Verfassungsgericht ein. Die Stationierung wurde zunächst auf einen Zeitraum von sechs Monaten bis zum 31. Dezember 2010 befristet. Seither wird sie um jeweils sechs Monate verlängert. Die Journalistin Eva Golinger wies darauf hin, dass in einem offiziellen Dokument, das die amerikanische Botschaft an das Ministerium für Sicherheit in Costa Rica geschickt hat, die uneingeschränkte Straflosigkeit von US-Soldaten zu einer Voraussetzung des Einsatzes gemacht wird, wie das bei allen Auslandseinsätzen des US-Militärs üblich ist: „Das Personal der Vereinigten Staaten in Costa Rica genießt Bewegungsfreiheit und das Recht, jeder Tätigkeit nachzugehen, die für die Erfüllung seiner Mission notwendig ist.“[26]

Seit 1996 ist statt der *Guardia Civil* die *Fuerza Pública de la República de Costa Rica* für die innere Sicherheit zuständig.

8.6.2 Außenbeziehungen

Am 7. Oktober 2007 fand in Costa Rica eine Volksabstimmung (Referendum) über ein Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika, Zentralamerika und der Dominikanischen Republik statt (Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana, kurz TLC), die mit einer knappen Mehrheit von 51,6 % der abgegebenen Stimmen akzeptiert wurde. Vor dem Referendum über das TLC fanden verschiedenste Diskussionen unter breiter Anteilnahme der Bevölkerung im Fernsehen und im Radio, aber auch in Kirchen, Schulen, Universitäten und auf öffentlichen Plätzen statt. Die Kampagne für das TLC wurde vor allem vom damaligen Präsidenten und Friedensnobelpreisträger Óscar Arias Sánchez und seiner Partei der Partido Liberación Nacional (PLN) getragen, aber auch von Intellektuellen, Politikern und Wirtschaftsvertretern unterstützt (so von dem Ex-Wirtschaftsminister Alfredo Volio). Die Kampagnen gegen das TLC wurden dagegen von der Oppositionspartei Partido Acción Ciudadana (PAC) und deren Vertretern Ottón Solís und José Miguel Corrales unterstützt. Es bildeten sich aber auch verschiedene private Initiativen gegen das TLC, die unter dem Slogan „¡Mi corazón dice no!“ (Mein Herz sagt nein!) zusammengefasst waren. Bemerkenswert ist, dass es trotz einer teilweise recht emotional geführten Debatte nach dem Referendum zu keinen nennenswerten Krawallen oder Zerstörungen kam.

Costa Rica ist Mitglied der CELAC. Die OECD kündigte im Mai 2013 an, dass 2015 Beitrittsgespräche mit Costa Rica beginnen sollen.[27]

8.6.3 Menschenrechte

Indigene Bevölkerungsgruppen

Indigene Gruppen wehrten sich seit den 1990er Jahren gegen den geplanten Staudamm im bewaldeten Térraba-Tal im Süden Costa Ricas. 2006 wurde das Projekt ohne ihre Zustimmung beschlossen. Das El-Diquis-Wasserkraftwerk soll 680 Megawatt Strom produzieren, wovon 90 Prozent für den Export bestimmt sind. Für den Stausee wurden 2200 Hektar Waldfläche in technische

Nutzfläche umgewandelt, wobei zusätzlich das geschlagene Tropenholz zur weiteren wirtschaftlichen Prosperität des Landes beitrug. Der restliche Wald im Térraba-Tal ist das geschützte Reservat der Teribe, einer indigenen Gruppe von noch 750 Personen (Stand 2011). Die Teribe siedeln seit Jahrhunderten in dem Gebiet, das einst 9000 Hektar umfasste. Zehn Prozent sind dem Stamm geblieben. Auf dem Rest siedelten nach costa-ricanischem Recht illegal nicht indigene Siedler. Der costa-ricanische Staat ließ sie gewähren.

Prostitution

Prostitution ist nach costa-ricanischem Gesetz geduldet. In größeren Städten wie San José sind Prostituierte in einigen Zonen auf der Straße anzutreffen und Sex-Tourismus insbesondere durch nordamerikanische Touristen ist üblich. Prostitution ist in einigen Touristenhotels geduldet. Kinderprostitution wird seit Jahren von der Regierung bekämpft und im Rahmen der Möglichkeiten der Behörden versucht zu verhindern. Die Kinderschutzorganisation ECPAT versucht mit einem *Code of Conduct* für Angestellte von Tourismusunternehmen, Hotels, Autoverleihen, Taxi-Firmen, Schiffs-Betreibern und anderen im Tourismusgeschäft Tätigen ebenso die Aufmerksamkeit für das Problem zu erhöhen.[28]

8.7 Administrative Gliederung

Die Provinzen sind in Kantone (*cantones*) untergliedert, von denen jeder wiederum in eine unterschiedliche Anzahl Distrikte (*distritos*) aufgeteilt wird. Genauso wie die Provinzen sind alle Kantone und Distrikte innerhalb ihrer nächsthöheren Verwaltungseinheit durchnummeriert. Insgesamt gibt es 81 Kantone und 470 Distrikte.[29]

Costa Rica ist außerdem in sechs Regionen (*regiones*) unterteilt: Central, Chorotega, Pacífico Central, Brunca (auch Pacífico Sur), Huetar Atlántica und Huetar Norte. Diese Regionen sind im Gegensatz zu den Provinzen keine Verwaltungseinheiten, sondern die Unterteilung wurde zum Zweck sozioökonomischer Untersuchungen vorgenommen. Jede Region umfasst mehrere Kantone verschiedener benachbarter Provinzen.[30] Die Namen Chorotega, Brunca und Huetar sind abgeleitet von den gleichnamigen indigenen Völkern.

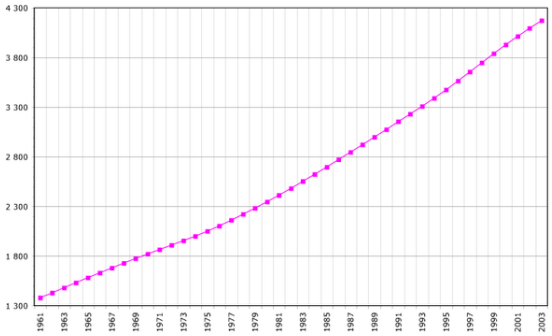
8.8 Wirtschaft

Die Handelsbilanz Costa Ricas ist traditionell negativ.

Obwohl Costa Rica immer noch stark landwirtschaftlich geprägt ist, konnten auch andere Wirtschaftssektoren ausgebaut werden. Wichtigster Devisenbringer des Landes ist inzwischen der Tourismus, der 2009 mit 1,9 Millionen Besuchern 6,6 % des BIP ausmachte. Eine wichtige Rolle nimmt hierbei der Ökotourismus ein. Daneben wurde auch der High-Tech-Sektor ausgebaut; zweitwichtigster Devisenbringer des Landes ist eine Chipfabrik der Firma Intel.[31] Der Anteil der Landwirtschaft am Bruttoinlandsprodukt betrug im Jahre 2009 8,8 % (1965 noch 23,5 %) während die Industrie 26 % und die Dienstleistungen 61,1 % zum Bruttoinlandsprodukt beitrugen.[32] Die meisten Industriebetriebe konzentrieren sich auf der zentralen Hochebene um die Hauptstadt San José. Der Bananenanbau in ausgedehnten Plantagen befindet sich traditionell an der Karibikküste um den Hafen Puerto Limón und neuerdings auch an der Pazifikküste um die Hafenstadt Golfito.

Costa Rica ist der zweitgrößte Bananenexporteur der Welt. In der Produktion von Bananen liegt Costa Rica

Bananenplantage in Costa Rica



Bevölkerungsentwicklung x1000

Zuckerplantage und -fabrik in Costa Rica

mit 2,7 Millionen Tonnen jedoch weltweit nur auf dem 7. Platz hinter Indien mit 15,1 Millionen Tonnen, Ecuador mit 7,56 Millionen Tonnen, Brasilien mit 5,5 Millionen Tonnen, China mit 5,2 Millionen Tonnen, Philippinen mit 4,5 Millionen Tonnen und Indonesien mit 3,6 Millionen Tonnen (die Angaben beziehen sich auf die Produktion im Jahr 2001).[33]

Neben Bananen wurde in den letzten Jahren zunehmend die Ananas zu einem wichtigen Exportgut. Auf Kosten der Umwelt und der kleinbäuerlichen Landwirtschaft erschlossen die wichtigsten internationalen Fruchtherstelle r, darunter Chiquita, Dole und Del Monte, in den vergangenen Jahrzehnten immer neue Flächen und machten Costa Rica zum weltweit führenden Ananasexporteur. Die über 27.000 im Ananasanbau arbeitenden Menschen haben zumeist keinen gewerkschaftlichen Schutz und arbeiten unter katastrophalen Gesundheitsbedingungen.[34]

Ein weiteres Exportprodukt ist Kaffee, der hauptsächlich im Valle Central angebaut wird. Bis Ende der 1980er Jahre war Kaffee das wichtigste Exportprodukt. Weitere Agrarprodukte, die exportiert werden, sind Papaya, Melonen, Macadamianüsse und Zierpflanzen. Die wirtschaftliche Bedeutung von Rinderzucht und Zuckerrohr nimmt weiterhin ab.

Am 7. Oktober 2007 hat Costa Rica in einem Referendum dem Freihandelsvertrag Cafta mit den USA zugestimmt. 51,6 % der Wähler stimmten mit Ja. Die Wahlbeteiligung lag bei rund 60 % von insgesamt 2,6 Millionen Wahlberechtigten. Der costa-ricanische Präsident Oscar Arias ging als Sieger aus der Abstimmung hervor. Seine Hoffnungen waren, dass mit dem Freihandelsvertrag die staatlichen Monopole fallen und Investitionen angezogen werden könnten, wodurch Arbeitsstellen geschaffen würden. Dem Referendum waren heftige Kontroversen vorausgegangen. Die Gegner des Freihandels argumentierten, das Land sei nicht gewappnet und noch nicht reif für die Beseitigung der Handelsschranken, da dies zur Folge habe, dass die USA Costa Rica mit Waren überschwemmten, was zu Arbeitsplatzverlusten führte. Die Zustimmung zum Referendum sei auch als Verrat am eigenen Land zu werten, gehe doch die nationale Souveränität dadurch verloren.[35]

8.8.1 Wirtschaftsstruktur nach Sektoren

Costa Rica importierte im Jahr 2011 für 16,21 Mrd. US$ Waren und exportierte gleichzeitig für 10,36 Mrd. US$, hatte also eine negative Handelsbilanz.[37] Wichtigste Importgüter waren Rohstoffe (55 %), Konsumgüter (19 %) und Investitionsgüter (17 %). 34 % aller Importe kamen aus den USA. Hauptabnehmerländer für die costaricanischen Exporte waren die USA mit 33 %, Guatemala mit 7 %, Nicaragua mit 6 % und Deutschland mit 6 %.

Das durchschnittliche BIP/Kopf betrug im Jahre 2005 4.620 US$ und 10.434 US$/KKP.[38]

8.8.2 Staatshaushalt

Der Staatshaushalt umfasste 2009 Ausgaben von umgerechnet 4,908 Mrd. US-Dollar, dem standen Einnahmen von umgerechnet 3,795 Mrd. US-Dollar gegenüber. Daraus ergibt sich ein Haushaltsdefizit in Höhe von 3,8 % des BIP.[39]
Die Staatsverschuldung betrug 2009 14,44 Mrd. US-Dollar oder 49,3 % des BIP.[39]

2006 betrug der Anteil der Staatsausgaben (in % des BIP) folgender Bereiche:

- Gesundheit: 7,7 %[40]
- Bildung: 6,3 % (2009)[39]
- Militär: 0,6 % [39] (Costa Rica unterhält kein Militär im eigentlichen Sinne.)

8.9 Schienenverkehr

8.9.1 Geschichte

Die erste Eisenbahnlinie führte in Kapspur (1067 mm) von San José zum Atlantik, von Alajuela nach San José und später weiter bis Cartago. Aus der anderen Richtung führte die Eisenbahn von Limón bis nach Matina, doch dann ging das Geld aus. Erst Jahrzehnte später konnte das fehlende Zwischenstück gebaut werden, und die Strecke bis Limón konnte erst im Dezember 1890 eröffnet werden. Die erste formelle Eisenbahngesellschaft war die Costa Rica Railway Co. Ltd. Weitere Eisenbahnstrecken wurden von der United Fruit Company, heute Chiquita Brands International, im Bananen-Anbaugebiet am Atlantik zum Abtransport der Früchte gebaut. Später folgte die Northern Railway of Costa Rica, welche die Strecken der Costa Rica Railway übernahm. Die Strecke vom Pazifik nach San José, die Ferrocarril al Pacífico, wurde, nach Überwindung zahlreicher baulicher Schwierigkeiten, im Juli 1910 ebenfalls mit einer Spurweite von 1067 mm (Kapspur) eröffnet. Jede dieser Linien hat in San José eine eigene Endstation, Estación al Atlántico und Estación al Pacífico. Die weiter unten erwähnte Stadtbahn verkehrt unter anderem zwischen diesen beiden Stationen als eine Art Straßenbahn. Im Jahre 1930 beschloss man die Elektrifizierung der Pazifikstrecke, die Elektrifizierung erfolgte durch die deutsche Firma AEG. Die Strecke ist sehr kurvenreich und hat eine Länge von 130 Kilometer. Als erste Bahn in einem Tropenland wählte man Einphasen-Wechselstrom von 15 kV, 20 Hertz und benötigte deshalb kein Unterwerk. Im Jahr 1977 wurden alle noch existierenden Eisenbahnstrecken unter der Staatsbahn FECOSA (Ferrocarriles de Costa Rica) zusammengefasst. 1980 wurden dann auch die insgesamt 106 Kilometer langen, am Atlantik gelegenen Strecken für den Bananentransport von Rio Frio nach Siquirres und Puerto Limón elektrifiziert.

Die damals als FECOSA benannte Staatsbahn, welche diese Strecken übernommen hatte, betrieb die Strecken bis dahin mit Dieselloks. Da die Belastung mit über einer Million Tonnen pro Jahr außergewöhnlich hoch war, beschloss man die Strecke grundlegend zu erneuern und zu elektrifizieren. 1985 wurde die FECOSA durch die neue Staatsbahn INCOFER (Instituto Costarricense de Ferrocarriles) ersetzt. Alle nichtelektrischen Eisenbahnlinien werden heute mit Dieseltraktion betrieben, anfangs wurde auf allen Strecken mit Dampfloks gefahren. Durch starke Erdrutsche wurde die Strecke zwischen Cartago und Turrialba im Jahre 1988 zerstört und das Eisenbahnnetz somit in zwei Teile geteilt. Ein starkes Erdbeben beschädigte dann im Jahre 1991 die Strecken entlang der atlantischen Küste, die jedoch innerhalb von zwei Wochen wieder instand gesetzt wurden. Allerdings war die atlantische Bananentransportlinie schon früher wegen der Erschöpfung der Bananenfelder und der hohen Stromtarife nicht mehr konkurrenzfähig. Die Bananen werden am Abend transportiert, wenn die Tarife am höchsten sind, und die Elektrizitätswerke waren nicht zu Konzessionen zu bewegen. Weitere Gründe waren die hohen Personalkosten (Überbemannung), und so wurden die Transporte auf LKWs umgestellt. Als Folge davon wurde der Betrieb im Jahr 1995 eingestellt.

8.9.2 Heutiger Zustand

Die Eisenbahn führt in Costa Rica seit den letzten Jahren ein Schattendasein. Etwa im Jahr 2000 wurde dann jedoch das Eisenbahnnetz Costa Ricas komplett stillgelegt. Einige Jahre später wurde dann ein Wochenendpersonenzug reaktiviert, dieser wird von *America Travel* organisiert und verkehrt von der Hauptstadt San José bis hinunter zum Pazifik nach Caldera. Von dort kann man mit dem Bus weiter nach Puntarenas fahren. Dieses eine Zugpaar verkehrt nur an Sonntagen und befördert die Ausflügler aus dem Ballungsraum San José an den Pazifik, was immer noch ein beliebter Familienausflug ist, für welchen die Eisenbahn unersetzlich ist. Diese Fahrt dauert insgesamt rund vier Stunden, morgens hin zum Pazifik, abends zurück nach San José. Diese Fahrten müssen jedoch vorab gebucht werden. Außerdem wurden im mittleren Teil des Landes zusätzlich einige wichtige Strecken für den Güterverkehr wieder reaktiviert. Kurz darauf wurden auch zwei Vorortbahnen im Ballungsraum von San José für den Personenverkehr wieder reaktiviert. Gesicherte Bahnübergänge gibt es selbst in San José nicht, anfangs gab es viele Kollisionen mit Autofahrern. Diese haben mittlerweile aber stark abgenommen.

Der Prozess der Privatisierung der Bahn wurde von der Regierung Costa Ricas in den Jahren 2008/09 wieder gestartet. Dadurch bedingt kam es zu teilweisen Ausfällen beim Wochenendzug San José–Puntarenas.

8.10 Kultur

8.10.1 Literatur

Bis in die 1930er Jahre dominierte auch in Costa Rica der Costumbrismo. Das Elend der Bananenproduzenten war seit Generationen ein Dauerthema in der Literatur Costa Ricas, zuerst beschrieben von Carmen Lyra (1888–1949) in *Bananos y hombres*. Carlos Luis Fallas (1909–1966), der wohl bekannteste Autor seines Landes, verarbeitet seine eigenen Erfahrungen als Arbeiter auf den Bananenplantagen der United Fruit Company in dem Roman „Die grüne Hölle“ (Mamita Yunai), der 1954 in der DDR erschien. Joaquín Gutiérrez (1918–2000) wurde in Deutschland durch den Roman „Die Glut und ihr Schatten“ (Puerto Limón) (1963 in Karlsruhe erschienen) bekannt. Er behandelt ebenfalls die Zustände auf den Plantagen der United Fruit Company. In der DDR erschien 1956 sein preisgekrönter Kindheitsroman „Cocori“.[41] Der ehemalige Vizeaußenminister und Kulturminister Alberto Cañas (* 1920) beschreibt in seinem Roman *Los molinos de Dios* („Die Mühlen Gottes“, 1992) das Schicksal der oft aus Deutschland stammenden Kaffeepflanzer und ihre Rolle in der Politik des Landes.[42]

Zu nennen sind ferner die Romane „Die Freunde und der Wind“ (*Los amigos y el viento*) von Virginia Grütter Jiménez (1929–2000), die darin ihre Kindheit im faschistischen Deutschland und der unmittelbaren Nachkriegszeit verarbeitet hat, sowie „Der wundersame Krieg“ (*La guerra prodigiosa*) des Lyrikers, Roman- und Theaterautors, Essayisten und Diplomaten Rafael Angel Herra (* 1943). Die Zerstörung des Aztekenreiches aus der Sicht der Unterlegenen behandelt José León Sánchez, geboren 1919 als Sohn indianischer Eltern, in seinem Roman „Tenochtitlan. Die letzte Schlacht der Azteken“ (*Tenochtitlan – La última batalla de los aztecas*).

Fernando Contreras Castro (* 1963) ist ein wichtiger Vertreter der jüngeren skeptischen Generation. Sein Roman *Los Peor* (1995) ist 2002 (Neuauflage Zürich 2011) auch in deutscher Sprache erschienen. Seine Sicht auf das Leben der Unterschichten und Randgruppen mischt sich mit Motiven und Figuren aus der griechischen Mythologie.

Frauen sind in der Literatur Costa Ricas sehr präsent. 1993 veröffentlichte Linda Berrón (* 1951) die Anthologie “Relatos de Mujeres. Antologia de Narradoras de Costa Rica”. In der Hauptstadt gibt es eine blühende Theaterszene.

Weitere bekannte Autoren sind

- Leon Octavio Alonso
- Alfonso Chase (* 1944)[43]
- Fernando Centeno Güell
- Carmen Naranjo (* 1931)
- Manolin Ortega

- Tatjana Lobo Wiehoff (* 1939)

8.10.2 Musik

Nationaltheater

Costa Rica besitzt eine vielseitige Musikkultur von traditioneller einheimischer Musik über karibische Musik und allgemein lateinamerikanische Musik bis hin zu weltweiten Strömungen und Stilen. Neben den internationalen Charts haben vor allem lateinamerikanische Tanzmusik – von Salsa bis Reggaeton – aber auch andere Stile und Gruppen aus Lateinamerika großen Einfluss. Gleichzeitig gibt es eine reiche Kultur an aktiven Musikern und zahlreiche private und öffentliche Musiker-Gruppen (zum Beispiel Universitätsorchester). Zu den typischen Elementen traditioneller Musik zählen unter anderen Gesang, Marimba und Gitarre.

→ *Hauptartikel: Café Chorale*

- Gandhi - eine Rockband[44]
- Malpais [45]
- Manuel Monestel und die Gruppe Cantoamérica – Vertreter karibischer Musik[46]

Beispiele für traditionelle Musik

- *La Guaria Morada* – besingt die Nationalblume, eine lilafarbene Orchidee
- *Ticas Lindas*
- *Soy Tico* – ein patriotisches Lied mit dem Namen *Ich bin Costaricaner*

8.10.3 Typische Speisen und Getränke

Zu den Hauptbestandteilen der sehr vielfältigen costaricanischen Küche zählen Reis, Bohnen und häufig auch Kochbananen. Diese Grundzutaten werden zu den verschiedensten Gerichten verarbeitet. An den Karibik-Küstenregionen locken schmackhafte exotische Speisen, die unter anderem durch die Zubereitung mit Kokosmilch ihre Raffinesse erhalten. Vor allem in San José haben sich in den letzten Jahren aber auch viele Fastfood-Ketten wie McDonald's, Pizza Hut, Burger King und Taco Bell etabliert.

Das typische Frühstück und zugleich das Nationalgericht Costa Ricas ist *Gallo Pinto*: ein Gericht aus gebratenem Reis mit schwarzen Bohnen und Zwiebeln. Dazu werden häufig Spiegel- oder Rühreier sowie Tortillas und Sauerrahm serviert. Zu Mittag werden in der Regel sogenannte *Casados* gegessen, bei denen ebenfalls Reis und Bohnen die Basis bilden. Dazu werden Kochbananen und Fleisch, Hähnchen oder Fisch sowie ein wenig Salat und gedünstetes Gemüse gereicht. In den zahlreichen kleinen *Sodas* erhält man die Mittagsgerichte zum günstigen Preis.

Auch *Tamales* gelten als typisch für Costa Rica. Diese gefüllten, in Bananenblätter gewickelten und anschließend gekochten Maistaschen bereiten Costaricaner traditionell zu Weihnachten, aber mittlerweile auch während des Jahres gerne zu. Sie werden häufig zum Frühstück gegessen, oftmals auch mit *salsa italiana*. Zum Nachtisch werden häufig frische Früchte oder auch Süßspeisen wie Kuchen, Torten oder Schokolade serviert.

Die beliebtesten Getränke stellen neben Wasser, Limonaden und Kaffee Erfrischungsgetränke wie *Batidos* (mit Wasser, Milch, Joghurt oder Eis zubereitete Getränke aus frischen Früchten) und *pipa* (direkt aus der Kokosnuss getrunkenes Kokoswasser) dar. Allgemein kann gesagt werden, dass bei Getränken sehr viel Zucker verwendet wird, auch wenn die Früchte in den *Batidos* viel Fruchtzucker besitzen. Bei alkoholischen Getränken dominiert der Bier- und Schnapskonsum, Wein wird nur selten getrunken. Die am häufigsten getrunkenen Biersorten sind die costa-ricanischen Biere *Imperial*, *Pilsen* und *Bavaria*.

8.11 Sport

Der Fußball hat in Costa Rica einen hohen Stellenwert, bekanntester Spieler der Nationalmannschaft war Paulo Wanchope. Der Rekordnationalspieler des Landes ist Walter Centeno.

Die costa-ricanische Fußballnationalmannschaft konnte sich bisher für die vier Fußball-Weltmeisterschaften 1990, 2002, 2006 und 2014 qualifizieren. 2006 bestritt sie mit Deutschland das Eröffnungsspiel in München, das Costa Rica mit 2:4 verlor. Das zweite Spiel verlor man mit 0:3 gegen Ecuador, was gleichzeitig das WM-Aus bedeutete. Das letzte Spiel wurde mit 1:2 gegen Polen verloren. 1990 erreichte die Nationalmannschaft in einer Vorrundengruppe als Zweiter hinter Brasilien das Achtelfinale. Bei der Fußball-Weltmeisterschaft 2002, ebenfalls in einer Gruppe mit Brasilien, schied sie in der Vorrun-

de als Dritter nur aufgrund der schlechteren Tordifferenz gegenüber der Türkei aus. 2014 gelang es der Auswahl, sich durch Siege über die favorisierten Mannschaften aus Uruguay und Italien, wie bereits 1990 erneut für das Achtelfinale und durch einen Sieg nach Elfmeterschießen gegen Griechenland zum ersten Mal in der Geschichte auch für das Viertelfinale zu qualifizieren. Dort schied man nach Elfmeterschießen gegen die Niederlande aus.

Die nationale Fußball-Liga Primera División de Costa Rica wird von zwei Klubs dominiert, zum einen vom Deportivo Saprissa aus der Hauptstadt San José, zum anderen von dem Verein LD Alajuelense aus Alajuela.

8.12 Siehe auch

- Nationalmonument Guayabo
- Vulkanwappen
- Liste der belgischen Botschafter in Costa Rica

8.13 Literatur

- Sebastian Huhn, Torge Löding: *Zentralamerika – Sozialer Konflikt um CAFTA und seine Folgen. (PDF; 437 kB)* in: *GIGA Focus Lateinamerika.* Hamburg 2007,10. ISSN 1862-3552
- Andreas Maislinger (Hrsg.): *Costa Rica. Politik, Gesellschaft und Kultur eines Staates mit ständiger aktiver und unbewaffneter Neutralität.* Inn-Verlag, Innsbruck 1986, ISBN 3-85123-091-4 (*Studien zur politischen Wirklichkeit*, Band 3).
- Bruce M. Wilson: Institutional Reform and Rights Revolutions in Latin America: The Cases of Costa Rica and Colombia, in: Journal of Politics in Latin America, 2 (2009), S. 59–85.
- Patrick Spittler: *Entwicklung und wirtschaftliches Potential der sekundären regengrünen Trockenwälder in Costa Rica.* Göttinger Beiträge zur Land- und Forstwirtschaft in den Tropen und Subtropen. Bd. 144. Dissertation. Goltze, Göttingen 2001, ISBN 3-88452-405-4.
- Sebastian Huhn: *Die marode Musterdemokratie Costa Rica. (PDF; 404 kB)* in: *GIGA Focus Lateinamerika.* Hamburg 2006,4. ISSN 1862-3552
- Aviva Chomsky: *West Indian workers and the United Fruit Company in Costa Rica, 1870–1940.* Louisiana State University Pr., Baton Rouge [u. a.] 1996, ISBN 0-8071-1979-2
- Carlos Caballero Jurado, Nigel Thomas: *Central American Wars 1959–89.* Oxford 1990, Nachdrucke 1998, 2000.

8.14 Weblinks

Wiktionary: Costa Rica – Bedeutungserklärungen, Wortherkunft, Synonyme, Übersetzungen

Commons: Costa Rica – Album mit Bildern, Videos und Audiodateien

Wikimedia-Atlas: Costa Rica – geographische und historische Karten

Wikisource: Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Costa Rica (1877) – Quellen und Volltexte

Wikivoyage: Costa Rica – Reiseführer

- Datenbank inhaltlich erschlossener Literatur zur gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Situation in/im Costa Rica
- Die amtliche Website des costarikanischen Instituts für Tourismus (ICT) (auch deutsch)
-
- Links zum Thema Costa Rica bei DMOZ
- Costa Rica Geschichte, Umwelt und Natur

8.15 Einzelnachweise

[1] Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC): Costa Rica tiene 4 301 712 habitantes (Spanisch) INEC, Costa Rica. 20. Dezember 2011. Abgerufen am 20. Dezember 2011.

[2] International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2008

[3] Human Development Report Office: *Costa Rica – Country Profile: Human Development Indicators*, abgerufen am 25. Oktober 2014

[4] http://www.peaklist.org/WWlists/ultras/CentAm.html

[5] http://www.vulkane.net/vulkane/costa/costa.html

[6]

[7] Angaben zur regionalen Biodiversität

[8] *Der Preis des Lebens/Marktplatz der Natur.* In: *Der Spiegel.* Hamburg 2008, 21 (19. Mai), S. 132 f. ISSN 0038-7452

[9] Nach botschaft-costa-rica.de

[10] http://www.botschaft-costa-rica.de/cms/de/informationen

[11] focus.de: International: Wulff sieht Costa Rica als ökologisches Vorbild

[12] gallup.com: latin-americans-positive-world

[13] Das-Glueck-wohnt-in-Lateinamerika

[14] http://carretica.com/diccionario/index.asp

[15] UNDP: Human Development Report 2006 (PDF; 8,3 MB), S. 283.

[16] Statistiken des PRIE über Costa Rica

[17] *Ley Fundamental de Educación*, Artikel 8; *Convenio Centroamericano sobre Unificación Básica de la Educación*, Artikel 18.

[18] Iván Molina Jiménez, Steven Paul Palmer: *The History of Costa Rica.* UCR, San José 2006, S. 3. ISBN 9968-46-023-0

[19] Robert M. Carmack: *Perspectivas sobre la historia antigua de Centroamérica.* in: Robert M. Carmack (Hrsg.): *Historia General de Centroamérica.* Bd. 1. Historia Antiqua. Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid 1993, S. 300. ISBN 84-86956-29-3

[20] Iván Molina Jiménez, Steven Paul Palmer: *The History of Costa Rica.* UCR, San José 2006, ISBN 9968-46-023-0, S. 23.

[21] Iván Molina Jiménez, Steven Paul Palmer: *The History of Costa Rica.* UCR, San José 2006, ISBN 9968-46-023-0, S. 20.

[22] Kerstin von Bremen: Kontinuität in Costa Rica für die kommende Legislaturperiode. Costa Rica hat seine neue Präsidentin gewählt, KAS-Auslandsinformationen, 4/2010.

[23] Homepage des Wahlgerichtshofes TSE zu den Wahlergebnissen 2010

[24] *Solís ist der Sieger.* taz.de, 7. April 2014

[25] Deutsches Auswärtiges Amt: Costa Rica: Innenpolitik

[26] Malte Daniljuk: *Verfassungsbeschwerde gegen US-Militär.* In: *amerika21.* 9. Juli 2010, abgerufen am 26. September 2010.
Eva Golinger: *Massive Militärpräsenz der USA in Costa Rica.* In: *amerika21.* 9. Juli 2010, abgerufen am 14. November 2010.
Blanko-Scheck zur Invasion. In: *taz.* 4. Juli 2010, abgerufen am 14. November 2010.

[27] Colombia:- Global OECD boosted by decision to open membership talks with Colombia and Latvia with more to follow - Organisation for Economic Co-operation and Development. Oecd.org. Abgerufen am 31. Mai 2013.

[28] costa rica ecpat

[29] Offizielle Liste des Ministeriums für Infrastruktur

[30] Decree 16068-PLAN of 2/15/85

[31] Beat Glogger: *Riese im Zwergenstaat* – DIE ZEIT Nr. 24/2001

[32] Länderinformationen Costa Rica des deutschen Auswärtigen Amts Stand: 18. Januar 2007

[33] Weltweiter Bananenmarkt Zusammenfassung der UNCTAD (englisch)

[34] Malte Daniljuk: *Agrar-Exporte stoßen an ihre Grenze.* In: *amerika21.* 5. September 2010, abgerufen am 5. September 2010.

[35] *Ein Ja zum Freihandel mit den USA.* in: *Neue Zürcher Zeitung.* vom 9. Oktober 2007

[36] Länderinformationen Costa Rica im CIA World Factbook (englisch) abgefragt am: 26. Juli 2010

[37] Das auswärtige Amt Deutschlands über die Wirtschaft von Costa Rica.

[38] World Economic Outlook Database, September 2006 des Internationalen Währungsfonds.

[39] The World Factbook

[40] Der Fischer Weltalmanach 2010: Zahlen Daten Fakten, Fischer, Frankfurt, 8. September 2009, ISBN 978-3-596-72910-4

[41] Klaus Küpper: *Einladung zu einer Entdeckungsreise.* http://www.ila-bonn.de/artikel/ila331/mittelamerika_literatur.htm

[42] Klaus Jetz: *Neue Literatur aus Costa Rica.* http://www.quetzal-leipzig.de/lateinamerika/costa-rica/neue-literatur-aus-costa-rica-19093.html (1994)

[43] Nach anderen Angaben 1945. Biographische Information

[44] http://www.grupogandhi.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7&Itemid=13

[45] (http://www.grupomalpais.com/)

[46] (http://www.cantoamerica.co.cr/)

Politische Gliederung Nordamerikas

23 nordamerikanische Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen:
Kanada • Mexiko • Vereinigte Staaten
Zentralamerika: Belize • Costa Rica • El Salvador • Guatemala • Honduras • Nicaragua • Panama
Karibik: Antigua und Barbuda • Bahamas • Barbados • Dominica • Dominikanische Republik • Grenada • Haiti • Jamaika • Kuba • St. Kitts und Nevis • St. Lucia • St. Vincent und die Grenadinen • Trinidad und Tobago[1]

Andere Gebiete:
Amerikanische Jungferninseln (USA) • Anguilla (UK) • Aruba (NL) • Bermuda (UK) • Bonaire, Saba und Sint Eustatius (NL) • Britische Jungferninseln (UK) • Curaçao (NL) • Grönland (DK) • Guadeloupe (F) • Cayman Islands (UK) • Martinique (F) • Montserrat

(UK) • Navassa (USA) • Puerto Rico (USA) • San Andrés und Providencia (COL) • Saint-Barthélemy (F) • Saint-Martin (F) • Saint-Pierre und Miquelon (F) • Sint Maarten (NL) • Turks- und Caicosinseln (UK)

[1]liegt auf dem südamerikanischen Festlandssockel.

Mitglieder der DR-CAFTA

Dominikanische Republik | Vereinigte Staaten | Costa Rica | El Salvador | Guatemala | Honduras | Nicaragua

Mitgliedstaaten der Organisation Amerikanischer Staaten (OAS)

Antigua und Barbuda | Argentinien | Bahamas | Barbados | Belize | Bolivien | Brasilien | Chile | Costa Rica | Dominica | Dominikanische Republik | Ecuador | El Salvador | Grenada | Guatemala | Guyana | Haiti | Jamaika | Kanada | Kolumbien | Mexiko | Nicaragua | Panama | Paraguay | Peru | St. Kitts und Nevis | St. Lucia | St. Vincent und die Grenadinen | Suriname | Trinidad und Tobago | Uruguay | Venezuela | Vereinigte Staaten

Ehemalige Mitglieder: Honduras | Kuba

Koordinaten: 10° N, 84° W

Normdaten (Geografikum): GND: 4010618-4 | LCCN: n79070075 | VIAF: 126073638

Kapitel 9

Panama

Panama (spanisch *Panamá*) ist ein Staat in Mittelamerika, der an Costa Rica im Westen und Kolumbien im Osten grenzt. Der das Land durchquerende Panamakanal verbindet die Karibik im Norden und den Pazifischen Ozean im Süden.

9.1 Geographie

Panama-Stadt

Die Isla El Porvenir im Gebiet der Kuna Yala

Der Staat Panama hat eine Fläche von 75.517 km^2, davon sind 210 km^2 Binnenwasserflächen. Seine Küste ist 1.915 km lang.

Panama nimmt den schmalsten Teil der mittelamerikanischen Landbrücke ein, die hier vom Panamakanal durchbrochen wird. Der höchste Berg des Landes ist der Volcán Barú mit 3477 m. Er ist Teil der mittelamerikanischen Kordillere, die Panama parallel zu den Küsten durchzieht.

Die am dichtesten besiedelten Gebiete liegen an der pazifischen Küste und um die Kanalzone. Über die Hälfte der Bevölkerung lebt in Städten.

Siehe auch: Liste der Städte in Panama

Panama grenzt im Westen an Costa Rica und im Osten an Kolumbien mit Grenzlängen von 330 bzw. 225 Kilometern.

9.1.1 Landschaftszonen

Karibik

An der nördlichen, der karibischen Küste ist von Januar bis März/April „Trockenzeit", ab Ende Juli bis September „kleine Trockenzeit". Die Inselgruppe Bocas del Toro im äußersten Nordwesten Panamas beherbergt einen Nationalpark und ist mit ihren weißen Stränden eines der beliebtesten Touristenziele von Panama. Die Flora und Fauna ist durch den Tourismus zunehmend bedroht. Die nord-östliche Karibikküste ist Heimat der Kuna Yala-Indianer (auch *San Blas*), die anerkannte Autonomie innerhalb der Region besitzen.

Halbinsel Azuero – Umgebung von Chitré

Die Halbinsel Azuero liegt etwa auf halber Strecke zwischen Panama-Stadt und David. Auf der gesamten Fahrt via Chitré und Pedasi überwiegen Weideflächen, die nur gelegentlich von Reis- und Maisanbauten unterbrochen werden. Nach und nach geht die Strecke in das Canajagua-Bergland über, in dem die Erosion eigenartige, kegelartige Hügel hinterlassen hat. Im südwestlichen Teil, dem trockensten Gebiet Panamas, liegt der etwa 8.000 ha große, halbwüstenartige Nationalpark Parque Nacional Sarigua.

Darién

Die Provinz Darién ist großteils durch tropischen Regenwald gekennzeichnet. Für Touristen sind der Osten und der Süden der Provinz gefährlich. Insbesondere im Grenzgebiet zu Kolumbien bestehen hohe Sicherheitsrisiken, da hier Schmuggler und Drogenhändler aus Kolumbien sowie Widerstandskämpfer die staatliche Ordnung und Sicherheit weitgehend ausgeschaltet haben.

Siehe auch: Liste der Nationalparks in Panama

9.1.2 Flora und Fauna

Panama ist eine natürliche Landbrücke und verbindet Nord- und Zentralamerika mit Südamerika. So kommen hier einige Tierarten aus beiden Teilen vor, wie beispielsweise die Agutis, Tapire oder auch die Harpyie. Geschätzt leben in Panama rund 300.000 Insektenarten. Mehr als 29 % der Landfläche ist in 15 Naturparks aufgeteilt, die dem Schutz und Arterhalt der heimischen Tier- und Pflanzenwelt dienen.

9.2 Bevölkerung

Gemäß dem letzten Census vom 16. Mai 2010 hatte Panama rd. 3,406 Mio. Einwohner. Die amtliche Bezeichnung der Einwohner lautet „Panamaer/in".[5] Umgangssprachlich wird auch oft die Bezeichnung „Panamenier" abgeleitet von span. „Panameños" oder Englisch „Panamanians" benutzt. Die Lebenserwartung beträgt bei den Männern 75 und bei den Frauen 80 Jahre.[6] In einer Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes Gallup[7] vom Dezember 2012, zählen die Einwohner des Landes mit zu den glücklichsten Menschen auf der Erde.[8]

9.2.1 Ethnische Gliederung

Zwei Drittel (rund 60 %) der Panamaer sind Mestizen, also Mischlinge aus Indios und Europäern. Sie leben vor allem im Westen (in den Provinzen Coclé, Herrera und Veraguas, wo sie bis zu 90 % der dortigen Bevölkerung ausmachen). Die zweitstärkste Gruppe bilden die Schwarzen und Mulatten mit ca. 15 % (in den Provinzen Darién und Bocas del Toro, jeweils um 50 %). Sie lassen sich in zwei Gruppen einteilen, die jeweils die Hälfte aller Afropanamaer ausmachen. Sie stammen meist entweder von durch Spanier aus Afrika verschleppten Sklaven ab und sprechen daher spanisch, oder von Einwanderern von den westindischen Inseln, welche somit des kreolischen Englisch mächtig sind. Auf die Afropanamaer folgen mit 13 % die Weißen (in den Provinzen Panamá, Los Santos, und Chiriquí über 15 %). Die Indigenen haben einen Anteil von 8,3 % an der Bevölkerung (größte Gruppen: Guaymí und Cuna). Asiaten machen einen Anteil von rund 4 % an der Bevölkerung aus.

9.2.2 Religion

Die Bevölkerung Panamas ist überwiegend christlich; 86 % sind Katholiken und 10 % Protestanten. Es gibt jeweils ungefähr 1 % Juden und Muslime. [9]

9.3 Geschichte

→ *Hauptartikel: Geschichte Panamas*

Im Jahr 1821 spaltete sich Panama von Spanien ab und

Die Kirche San Francisco de Asis

wurde Teil von Großkolumbien unter Simón Bolívar.

Infolge einer militärischen Intervention der USA spaltete sich das heutige Panama nach dem *Panamakonflikt* am 3. November 1903 von Kolumbien ab. Gleich darauf unterzeichnete Philippe Bunau-Varilla als panamaischer Unterhändler den Hay-Bunau-Varilla-Vertrag, der den USA erlaubte, den Panamakanal zu bauen und gleichzeitig die Hoheitsrechte für das Gebiet um den Kanal für sich zu beanspruchen. Es entstand dabei die *Panamakanalzone*. Zwischen 1904 und 1914 errichteten Ingenieure der US Army den Panamakanal. Erste Arbeiten an dem Kanal hatten allerdings schon unter französischer Führung im Jahre 1881 begonnen.

Von 1959 bis 1962 wurde die „Puente de las Américas", eine den Kanal überspannende Brücke, unter den US-Amerikanern erbaut, die über 40 Jahre die einzige Landverbindung zwischen Nord- und Südamerika bleiben sollte. Am 15. August 2004 wurde eine zweite Brücke namens „Puente del Centenario" unter der scheidenden Präsidentin Mireya Moscoso eröffnet. Sie wurde allerdings erst 2005 in Betrieb genommen.

1964 kam es in der Panamakanalzone zum Flaggenstreit zwischen den USA und Panama.

Am 7. September 1977 wurden die Torrijos-Carter-Verträge unterzeichnet (dem Vertrag den Namen gegeben haben der damalige De-facto-Präsident Panamas, Omar Torrijos, und der damalige US-Präsident Jimmy Carter), der die Übertragung der gesamten Kanalzone von den USA an Panama bis Ende 1999 zusicherte.

Im Dezember 1989 wurde der Diktator Manuel Noriega, der Panama nach dem mysteriösen Tod von Omar Torrijos 1981 mit Hilfe des Militärs regierte, durch die USA (unter George H. W. Bush) in der Operation Just Cause gestürzt. Bis zu seinem Sturz war Noriega einer der wichtigsten Verbündeten der Vereinigten Staaten in Mittelamerika. Der General wird oft fälschlicherweise als Präsident von 1983 bis 1989 angesehen. Er war jedoch lediglich der Chef der Nationalgarde, die später in die Panama Defence Forces umgewandelt wurde. Fünf Tage vor seiner Festnahme erhob ihn die Nationalversammlung zum Chef der Regierung mit außerordentlichen und zeitlich unbeschränkten Rechten.

Am 31. Dezember 1999 um 12:00 Uhr nach dem Toriijos-Carter-Vertrag, wurden das gesamte US-Gebiet entlang des Kanals sowie alle US-amerikanischen Militärbasen offiziell an Panama übergeben. Der Betrieb und die Verwaltung des Kanals wurden von der panamaischen Panamakanal-Behörde (Autoridad del Canal de Panamá – ACP) übernommen. Nach Angaben der Regierung ist aber geplant, dass die USA zwei Marinestützpunkte in Panama errichten werden, in Bahia Piña und Punta Coca.[10]

9.4 Politik

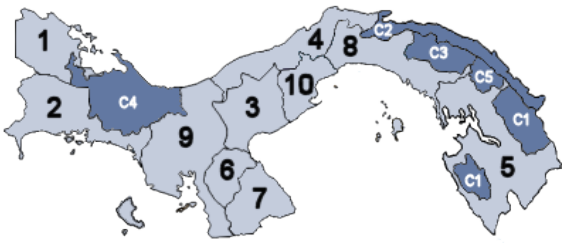
Das Parlament in Panama ist die Nationalversammlung. Seit Juli 2014 ist Juan Carlos Varela (50) von der Partido Panameñista (PP), der Ricardo Martinelli von der Cambio Democrático (CD) nach der Präsidentschaftswahl 2014 ablöste, Präsident Panamas.

Am 22. Oktober 2006 wurde in einer Volksabstimmung für den Ausbau des Panamakanals entschieden. 78 % stimmte dabei für den Ausbau (bei einer Wahlbeteiligung von 44 %). Der Kanal, eine der Haupteinnahmequellen des Landes, hatte seine Kapazitätsgrenze von 14.000 Schiffen pro Jahr erreicht.

Siehe auch: Liste der Staatspräsidenten von Panama

9.5 Verwaltungsgliederung

Karte von Panama inklusive Provinzen



Verwaltungsgliederung von Panama

Panama ist verwaltungsmäßig in neun Provinzen (provincias) und fünf Territorien (comarcas) eingeteilt. In den autonomen Territorien gibt es eine Selbstverwaltung der vier indianischen Volksgruppen Kuna, Ngöbe-Buglé, Emberá und Wounaan.

Mit Wirkung ab 1. Januar 2014 wurde eine zehnte Provinz – *Panamá Oeste* – gebildet, die aus den westlich des Panamakanals liegenden Gebieten der Provinz Panamá besteht.[11]

Provinzen (in Klammer die Provinzhauptstadt):

- 1 Bocas del Toro (Bocas del Toro)
- 2 Chiriquí (David)
- 3 Coclé (Penonomé)
- 4 Colón (Colón)
- 5 Darién (La Palma)
- 6 Herrera (Chitré)
- 7 Los Santos (Las Tablas)
- 8 Panamá (Ciudad de Panamá)
- 9 Veraguas (Santiago de Veraguas)
- 10 Panamá Oeste (La Chorrera)

Autonome indigene Territorien mit Provinzstatus:

- C1 Emberá (Cirilo Guainora)
- C2 Guna Yala (El Porvenir)
- C4 Ngöbe-Buglé (Quebrada Guabo)

Comarcas ohne vollständigen Provinzstatus

- C3 Madugandí (Akua Yala)
- C5 Wargandí (Nurra)

9.6 Infrastruktur

Puente del Centenario über den Panamakanal

9.6.1 Panamericana / Der Tapón del Darién

Die Hauptverbindungsstraße ist die Panamericana, die durch ganz Panama führt. Die Panamericana (engl. *Pan American Highway*) verbindet eigentlich Nordamerika mit Südamerika und führt von Alaska bis Süd-Chile, doch im Grenzgebiet zwischen Panama und Kolumbien, im Urwaldgebiet des Darién, befindet sich eine Lücke, der so genannte *Tapón del Darién* (auch unter dem englischen Namen *Darien Gap* bekannt), die bisher noch nicht geschlossen wurde. Die Gründe dafür liegen vor allem daran, dass das Gebiet von Sümpfen durchzogen ist und darüber hinaus von kolumbianischen Guerrilleros gehalten wird, die dort Schmuggel und Drogenhandel betreiben, so dass der Aufwand für die Sicherheit beim Bau der Straße sehr hoch wäre. Zudem sind auch Bedenken von Umweltschützern laut geworden, so dass die panamerikanische Nord-Süd-Verbindung wohl in naher Zukunft nicht fertiggestellt werden wird.

9.6.2 Transistmica

Die Nord-Süd-Verbindung zwischen Atlantik und Panama-Stadt am Pazifik ist als Transistmica bekannt. Heute verläuft neben dem Panamakanal die Bahnstrecke (vor kurzem renoviert) sowie in einiger Entfernung eine Straßenverbindung zwischen Panama-Stadt und Colón. Auf ihr passieren viele Unfälle (durch hohes Verkehrsaufkommen und schlechten Zustand). Von 2007 bis 2009 wurde parallel zur Transistmica eine 42 km lange neue Autobahn durch den brasilianischen Odebrecht-Konzern gebaut, um die Fahrt zwischen Colón und Panama-Stadt zu verkürzen und sicherer zu machen.

9.6.3 Energie

2005 wurden 5,8 Terawattstunden elektrischer Strom erzeugt, davon 36 Prozent in Wärmekraftwerken und der Rest fast ausschließlich in Wasserkraftwerken.

9.7 Wirtschaft

9.7.1 Allgemein

Kanalschleuse des Panamakanals

Wichtigste Einkunftsquellen der panamaischen Volkswirtschaft sind der Panamakanal, in dessen Verwaltung, Betrieb und Instandhaltung rund 8000 Menschen arbeiten, sowie die Registrierung von Schiffen. In Panama sind weltweit die meisten Schiffe registriert, fast jedes fünfte. Der Grund dafür sind das vergleichsweise unkomplizierte Verfahren und die geringen Steuern.

Die größte Einkommensquelle Panamas hängt mit dem Betrieb des Panamakanals zusammen, der lange Zeit unter der gemeinsamen Verwaltung Panamas und der Vereinigten Staaten stand und seit dem 31. Dezember 1999 der alleinigen Verfügungsgewalt Panamas unterliegt. Für die Wirtschaft, die bereits unter den Sanktionen der Vereinigten Staaten litt, bedeutete der amerikanische Einmarsch vom Dezember 1989 einen weiteren Rückschlag. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) beträgt 13 733 Millionen US-Dollar (2004; Dienstleistungen: 74 Prozent, Industrie: 18 Prozent, Landwirtschaft: 8 Prozent); daraus ergibt sich ein BIP pro Kopf von 4210 US-Dollar.

Die Gesamtzahl der Arbeitskräfte Panamas, die einer regulär bezahlten Arbeit nachgehen, liegt bei weniger als einem Drittel der Gesamtbevölkerung. Der Rest arbeitet für den Eigenbedarf, lebt von der Schwarzarbeit oder ist arbeitslos (2005: 9,6 Prozent). 19 Prozent der regulär beschäftigten Erwerbstätigen arbeiten in der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei, 62 Prozent sind im Handels-, Finanz- und Dienstleistungsbereich beschäftigt, 19 Prozent in der Industrie. Knapp 17 Prozent aller Lohnarbeiter sind gewerkschaftlich organisiert.

9.7.2 Landwirtschaft

8,8 Prozent der Bodenfläche Panamas werden landwirtschaftlich genutzt. Hauptsächlich werden Bananen, Plátanos, Zuckerrohr, Reis, Ananas, Mais und Kaffee angebaut. Zum Tierbestand gehören Rinder, Schweine und Hühner.

9.7.3 Forstwirtschaft und Fischerei

Wälder bedecken etwa 45 Prozent der Landesfläche. Eine nationale Forstbehörde verwaltet den Großteil der Waldflächen – etwa zwei Drittel stehen unter Schutz, das verbleibende Drittel wird als Wirtschaftswald genutzt.

Die Fischerei ist ein führender Wirtschaftszweig. Zu den wichtigsten Fangprodukten gehören Garnelen und Krabben.

9.7.4 Bergbau und Industrie

In Panama werden geringe Mengen Gold und Silber abgebaut; Salz wird an der Pazifikküste gewonnen. Die meisten Erzeugnisse der Fertigungsindustrie wie Zement, Zigaretten, Schuhe, Bekleidung, Seife, verarbeitete Nahrungsmittel und alkoholische Getränke sind für den einheimischen Markt bestimmt. Erdölraffinerien produzieren hauptsächlich für die Ausfuhr.

9.7.5 Finanzwirtschaft

Panama hat seit den 1980er Jahren eines der größten Bankwesen in Lateinamerika[12] und zog darum auch deutsche Vermögende an.[13]

9.7.6 Währung und Außenhandel

Die Währungseinheit von Panama ist der Balboa (PAB), dabei ist 1 PAB in 100 Centésimos unterteilt. Der US-Dollar ist ebenfalls offizielles Zahlungsmittel. Der Balboa ist 1 zu 1 an den US-Dollar gekoppelt. Neben US-Cent-Münzen sind auch Balboa-Münzen im Umlauf. Ab 1 PAB/USD wird nur noch mit US-Dollar-Scheinen bezahlt. Die Nationalbank von Panama ist die 1904 gegründete Staatsbank.

Die wichtigsten Exportgüter des Landes sind Bananen, Ananas, Erdölerzeugnisse, Garnelen, Rohzucker und Kaffee. Über 60 Prozent davon gehen in die Vereinigten Staaten. Die Importe stammen hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten und China. Weitere Hauptlieferanten Panamas sind Mexiko und Japan. Eingeführt werden in erster Linie fossile Brennstoffe, Textilien, Konserven, Maschinen, Chemikalien, Fördereinrichtungen und Rohstoffe. Die Handelsbilanz ist negativ.

9.7.7 Staatshaushalt

Der Staatshaushalt umfasste 2009 Ausgaben von umgerechnet 6,4 Mrd. US-Dollar, dem standen Einnahmen von umgerechnet 6,1 Mrd. US-Dollar gegenüber. Daraus ergibt sich ein Haushaltsdefizit in Höhe von 1,2 % des BIP.[14]
Die Staatsverschuldung betrug 2009 11,2 Mrd. US-Dollar oder 44,7 % des BIP.[14]

2006 betrug der Anteil der Staatsausgaben (in % des BIP) folgender Bereiche:

- Gesundheit:[15] 7,3 %
- Bildung:[14] 3,8 % (2004)
- Militär:[14] 1,0 %

9.8 Verkehr

9.8.1 Straße

Panamas Straßennetz ist einschließlich eines Abschnitts des Pan-American Highway 11.400 Kilometer lang.

9.8.2 Eisenbahn

Das Land verfügte einst über rund 450 Schienenkilometer, wovon rund 380 km Schmalspurbahnen waren, die letzten wurden 2008/2009 abgebaut. Die etwa 75 km lange Hauptstrecke der Eisenbahn verläuft quer durch den Isthmus und verbindet die Stadt Colón an der Karibik mit Panama-Stadt am Pazifik, immer mehr oder weniger parallel dem Kanal entlang. Die Panama Canal Railroad besaß die Spurweite von 1524 mm, sie wurde in den 1990er Jahren privatisiert und von der Kansas Southern Industries aus den USA übernommen, modernisiert und auf 1435 mm umgespurt. Es findet reger Güterverkehr statt, zudem verkehrt an Werktagen ein Personenzug in jede Richtung und für die Reisenden von Kreuzfahrtschiffen werden Charterzüge gefahren.

Das Innere eines Wagons der Panama Canal Railway Company

9.8.3 Schifffahrt

Der Panamakanal verbindet das Karibische Meer mit dem Pazifischen Ozean. Die größten Häfen des Landes sind Balboa, Cristóbal, Bocas del Toro, Almirante und Puerto Armuelles. Die Handelsflotte von Panama ist mit 6184 Schiffen z. Zt. die größte der Welt, was allerdings auf die Praxis der Ausflaggung zurückzuführen ist: fast alle hier registrierten Schiffe befinden sich in ausländischem Besitz und sind mit ausländischen Mannschaften besetzt.

Flughafen Tocumen

9.8.4 Flugverkehr

In der Nähe der Stadt Panama liegt der internationale Flughafen Aeropuerto Internacional de Tocumen (PTY) nahe Tocumen. Außerdem befindet sich in der ehemaligen Kanalzone in unmittelbarer Nähe des zentralen Busterminals der Regionalflughafen Marco A. Gelabert. Von dort aus erreicht man Provinzhauptstädte wie David (Chiriqui) oder Changinola und Isla Colon (Bocas del Toro). Die Inlandfluggesellschaften sind Aeroperlas Regional (zur Grupo TACA gehörend) und die private Air Panama. Die Fluggesellschaft Aeroperlas Regional hat Anfang April Konkurs angemeldet und seitdem den regionalen Flugverkehr komplett eingestellt.

9.9 Kultur

Frau in der Pollera, der Nationaltracht

Nationalfeiertag ist der 3. November, an dem der Unabhängigkeit von Kolumbien gedacht wird.

9.9.1 Musik und Tanz

Panamas Volksbrauchtum ist durch spanische, afrikanische und indigene Einflüsse geprägt. Ihren Ausdruck findet es vor allem in Musik, Tanz und Festen wie z.B. im Karneval. Historische sowie moderne Tänze aus dem Nachbarland Kolumbien und der Karibik formen, zusammen mit den typischen lateinamerikanischen Tänzen, eine große Vielfalt. Bekannte Tänze sind der aus dem 17. Jahrhundert stammende *Tamborito* und der von der Guineaküste stammende Cumbia im Zweiviertel- und Viervierteltakt, der auch in Kolumbien und El Salvador verbreitet ist. Trommeln und andere Perkussionsinstrumente spielen bei diesen Tänzen eine bedeutende Rolle.

Zu nennen sind weiterhin:

- der Tipico und Vallenato, die aus der früheren Staatengemeinschaft mit Kolumbien erhalten geblieben sind;
- der Reggae, Reggaetón (der dazugehörige Tanz heißt Perreo, wird auch Rákata genannt) aus Puerto Rico, der Dominikanischen Republik und Panama selbst;
- Tänze der verschiedenen Ureinwohnergruppen, unter anderem der Kuna Yala;
- der Haitano aus Haiti;
- die typischen lateinamerikanischen Tänze Salsa, Merengue, Bachata.

Einer der bekanntesten Salsa-Musiker der Welt stammt aus Panama: Rubén Blades, er war von 2004 bis Juni 2009 Tourismusminister seines Landes.

Die meisten Tänze werden nach wie vor von breiten Teilen der Bevölkerung beherrscht.

9.9.2 Literatur

Das erste in der Kolonialzeit Panamas veröffentlichte Werk ist das „Llanto de Panama con la muerte de Don Enrique Enriquez“ aus dem 17. Jahrhundert.

Der bekannteste Autor des 20. Jahrhunderts ist Ricardo Miro (1883–1940), der aus politischen Gründen das Studium der Malerei in Bogotá aufgeben musste. Nach der Unabhängigkeit verfasste er das Gedicht „Patria“ (1904), das eine Art informeller Nationalhymne darstellt. Von ihm stammen auch die Romane „Las noches de Babel“ und „Flor de María“.[16]

Panama hat zahlreiche weitere Schriftsteller hervorgebracht, deren Werke allerdings in der Regel bislang nicht ins Deutsche übersetzt wurden. Zu den bekannteren Autoren gehören unter anderem Joaquín Beleño (1922–1988), dessen Erfahrungen mit den US-Amerikanern in der Kanalzone sich in seinen Romanen niederschlugen,[17], der Lyriker Tristán Solarte (* 1924) und der Erzähler, Lyriker und Essayist Enrique Jaramillo Levi (* 1944). Unter den Autoren der jüngeren Generation sticht die von karibischen Vorfahren abstammende Musikerin und Musiktherapeutin Melanie Taylor (* 1972) hervor, die sich von der Lyrik Guatemalas inspirieren lässt und auch Mikrogeschichten verfasst.[18]

9.9.3 Sport

Zu den beliebtesten Sportarten in Panama gehören Baseball und Fußball. Der größte Erfolg der Fußballnationalmannschaft war der zweite Platz beim CONCACAF Gold Cup 2013 und 2005.

9.10 Gesellschaft

9.10.1 Küche

Die Küche Panamas ist eine Mischung aus spanischen und karibischen bis hin zu amerikanischen und deutschen Gerichten und Zutaten. Auch der Einfluss der indigenen Bevölkerung hat Panamas Speisekammer maßgeblich beeinflusst. Zu den bekanntesten Gerichten des Landes gehören heute der „Sancocho”, ein Eintopf aus Huhn und Gemüse, die sogenannten „Tamales”, eine Art Maisteig mit verschiedenen Zutaten wie Fleisch oder Rosinen und „Yuca al Mojo”, gekochte Maniokstücke mit Olivenöl.

9.11 Literatur

- Arq. Samuel Gutierrez: Arquitectura Caribeña (Puerto Limon – Bocas del Toro). Auf Spanisch zur Architektur des Gebiets. Viele interessante alte Fotos und Geschichten. ISBN 958-9082-61-0
- Mellander, Gustavo Adolfo & Nelly Mellander Maldonado: ″The Panama Years″. San Juan (Puerto Rico): Editorial Plaza Mayor 1999. ISBN 1-56328-155-4
- Mellander, Gustavo A. (1971). The United States in Panamanian Politics: The Intriguing Formative Years. Danville, Ill.: Interstate Publishers. OCLC 138568.

9.12 Filme

- The Panama Deception

9.13 Siehe auch

- Liste der Hörfunksender in Panama

9.14 Einzelnachweise

[1] POP

[2] BIP 2009 nach Ländern in der World Economic Outlook Database, April 2010 des Internationalen Währungsfonds

[3] BIP pro Kopf 2009 nach Ländern in der World Economic Outlook Database, April 2010 des Internationalen Währungsfonds

[4] Human Development Report Office: *Panama – Country Profile: Human Development Indicators*, abgerufen am 25. Oktober 2014

[5] www.duden.de

[6] (vom 30. Juli 2010)

[7] http://www.gallup.com/poll/159254/latin-americans-positive-world.aspx

[8] http://bazonline.ch/leben/gesellschaft/Das-Glueck-wohnt-in-Lateinamerika/story/22273447

[9] *Panama*. Website des Auswärtigen Amt. Abgerufen am 11. Februar 2014.

[10] Le Monde diplomatique: Vorgeschobene Einsatzpunkte (vom 12. Februar 2010)

[11] Eventos Top Panama (spanisch)

[12] *Country study* der US-amerikanischen Library of Congress, abgerufen am 19. März 2013

[13] Bastian Obermayer: *Porsche, Piech und Quandt in Panama.*, sueddeutsche.de, 20. März 2013, abgerufen am 20. März 2013

[14] The World Factbook

[15] Der Fischer Weltalmanach 2010: Zahlen Daten Fakten, Fischer, Frankfurt, 8. September 2009, ISBN 978-3-596-72910-4

[16] http://www.biografiasyvidas.com/biografia/m/miro_ricardo.htm

[17] Biographische Notiz in encaribe.org

[18] Autorenbiographie des Goethe-Instituts mit Leseproben

9.15 Weblinks

Wiktionary: Panama – Bedeutungserklärungen, Wortherkunft, Synonyme, Übersetzungen

Commons: Panama – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

Wikimedia-Atlas: Panama – geographische und historische Karten

Wikivoyage: Panama – Reiseführer

- Datenbank inhaltlich erschlossener Literatur zur gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Situation in/im Panama
- Panama: Zwischen den Ländern und zwischen den Meeren – Artikel von Nadja Einzmann in Frankfurter Allgemeine Zeitung

Politische Gliederung Nordamerikas

23 nordamerikanische Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen:
Kanada • Mexiko • Vereinigte Staaten
Zentralamerika: Belize • Costa Rica • El Salvador • Guatemala • Honduras • Nicaragua • Panama
Karibik: Antigua und Barbuda • Bahamas • Barbados • Dominica • Dominikanische Republik • Grenada • Haiti • Jamaika • Kuba • St. Kitts und Nevis • St. Lucia • St. Vincent und die Grenadinen • Trinidad und Tobago[1]

Andere Gebiete:
Amerikanische Jungferninseln (USA) • Anguilla (UK) • Aruba (NL) • Bermuda (UK) • Bonaire, Saba und Sint Eustatius (NL) • Britische Jungferninseln (UK) • Curaçao (NL) • Grönland (DK) • Guadeloupe (F) • Cayman Islands (UK) • Martinique (F) • Montserrat (UK) • Navassa (USA) • Puerto Rico (USA) • San Andrés und Providencia (COL) • Saint-Barthélemy (F) • Saint-Martin (F) • Saint-Pierre und Miquelon (F) • Sint Maarten (NL) • Turks- und Caicosinseln (UK)

[1] liegt auf dem südamerikanischen Festlandssockel.

Mitgliedstaaten der Organisation Amerikanischer Staaten (OAS)

Antigua und Barbuda | Argentinien | Bahamas | Barbados | Belize | Bolivien | Brasilien | Chile | Costa Rica | Dominica | Dominikanische Republik | Ecuador | El Salvador | Grenada | Guatemala | Guyana | Haiti | Jamaika | Kanada | Kolumbien | Mexiko | Nicaragua | Panama | Paraguay | Peru | St. Kitts und Nevis | St. Lucia | St. Vincent und die Grenadinen | Suriname | Trinidad und Tobago | Uruguay | Venezuela | Vereinigte Staaten

Ehemalige Mitglieder: Honduras | Kuba

Koordinaten: 9° N, 80° W

Normdaten (Geografikum): GND: 4044445-4

Kapitel 10

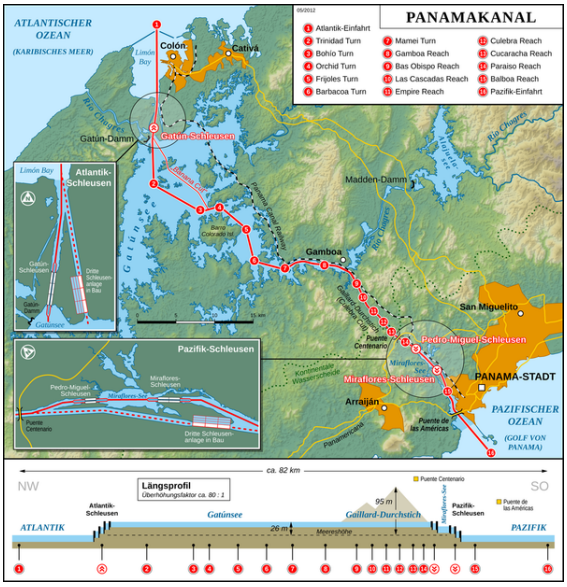
Panamakanal

Der **Panamakanal** ist eine künstliche, etwa 82 Kilometer lange Wasserstraße, die die Landenge von Panama in Mittelamerika durchschneidet, den Atlantik mit dem Pazifik für die Schifffahrt verbindet und ihr damit die Fahrt um das Kap Hoorn an der Südspitze Südamerikas erspart. Der 1914 eröffnete Kanal ist eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt; etwa 14.300 Schiffe (Mittel der Jahre 2011 bis 2013) durchfahren ihn pro Jahr.[1]

Die Abmessungen der Schleusen und Fahrrinnen – die sogenannten Panamax-Maße – genügen beispielsweise für Containerschiffe mit 4.600 Standardcontainern (TEU), die aber nach heutigen Maßstäben lediglich mittelgroße Schiffe sind. Nach der Vollendung des 2007 begonnenen Ausbaus (Fertigstellung voraussichtlich Mitte 2016)[2] sollen ihn Schiffe mit 12.000 TEU passieren können.

Die durch den Panamakanal transportierte Warenmenge entspricht etwa fünf Prozent des Seefrachtverkehrs. Der Kanal generiert fast acht Prozent des Bruttoinlandsprodukts von Panama.[3]

10.1 Übersicht



Karte und Längsprofil des Panamakanals

Sicht vom Cerro Ancón (Panama-Stadt) auf den Panamakanal

Der Kanal ist einschließlich der Zufahrtskanäle ungefähr 82 Kilometer lang.[4] Er verläuft zwischen den Städten Colón an der Atlantik- und Balboa, einem Vorort von Panama-Stadt an der Pazifikküste. Er ist durchgehend zweispurig für Gegenverkehr ausgelegt. Die dieser Beschreibung zugrundegelegte Richtung vom Atlantik zum Pazifik gilt in der umgekehrten Richtung sinngemäß ebenso. Die Schiffe werden bei Colón durch die Gatún-Schleusen zu dem auf 26 Metern über dem Meeresspiegel[5] aufgestauten Gatunsee gehoben, fahren in ausgebaggerten Rinnen durch den Gatunsee und den Río Chagres, durchqueren im Gaillard-Kanal (auch Culebra Cut genannt) einen Bergrücken und werden mit den dicht aufeinanderfolgenden Pedro-Miguel- und Miraflores-Schleusen wieder zum Pazifik hinabgelassen.

Der Kanal ist seit seiner Übergabe durch die USA an Panama am 31. Dezember 1999 *unveräußerliches Eigentum des panamaischen Volkes*[6] und wird von der Panama Canal Authority (spanisch: Autoridad del Canal de Panamá, „ACP“) verwaltet und betrieben, einer selbstständigen panamaischen Behörde mit rund 9000 Mitarbeitern.[7] Die ACP ist an die Bestimmungen des *Abkommens über die Neutralität des Kanals*[8] gebunden, das ein Bestandteil der am 7. September 1977 zwischen den USA und Panama abgeschlossenen Torrijos-Carter-Verträge ist, und deshalb verpflichtet, die Benutzung allen Schiffen, auch Kriegsschiffen, aller Nationen ohne Diskriminierung und zu gleichen Bedingungen zu gewähren – gegen Bezahlung

der Transitgebühren.

Durch die Schleusen und die Puente de las Américas ist die Größe der Schiffe auf die Panamax-Maße beschränkt. Schiffe, die dementsprechend maximal 294,3 Meter lang und exakt 32,3 Meter breit sind, haben in den Schleusen auf beiden Seiten noch 61 Zentimeter Abstand zu den Wänden der Schleusenkammer.

Die für die Durchfahrt benötigte Zeit wird vom Andrang und von dem nicht so seltenen Nebel beeinflusst. Für gebuchte Passagen betrug sie 2011 im Durchschnitt 15,2 Stunden für die gesamte Strecke und knapp 11 Stunden von der Einfahrt in die erste Schleuse bis zur Ausfahrt aus der letzten Schleuse.[7]

Im Jahr 2011 fuhren 14.684 Schiffe durch den Kanal, davon 6.918 Schiffe der Panamax-Klasse. Das Transportvolumen betrug 322,1 Mio. PCUMS (Einheiten des Panama Canal Universal Measurement System); die Gebührenerlöse beliefen sich auf 1,73 Milliarden Balboa (= US-Dollar).[7][9] Am 4. September 2010 fuhr der chinesische Schüttgut-Frachter mit dem Namen „Fortune Plum“ (Glückspflaume) als einmillionstes Schiff seit der Eröffnung durch den Panamakanal.[10]

Bedeutend ist der Kanal insbesondere für Transporte zwischen der Ost- und der Westküste der USA sowie für die Importe aus Asien, soweit sie zur Ostküste der USA transportiert werden. Die wichtigsten Nutzer des Kanals sind daher die USA und China.[7] Die transportierte Warenmenge entspricht 68 % aller Waren, die in US-Häfen be- oder entladen werden; für China 23 % und für Japan 16 %.

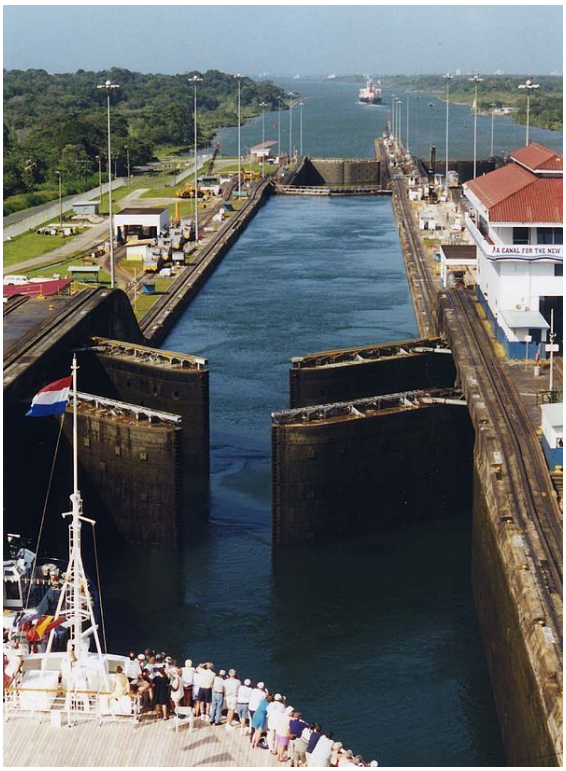
Der Preis der Passage wird nach Art und Größe des Schiffes berechnet. Seit 2011 gilt eine revidierte, komplexe Gebührentabelle, die eine Vielzahl von Grund- und Nebengebühren enthält, wie beispielsweise Lotsen-, Schlepper- und Lokomotivgebühren. Als Anhaltspunkt für die anfallenden Gebühren können die Basisgebühren von 74 US-Dollar pro Standardcontainer und von 134 US-Dollar pro Passagier-Bett dienen.[11]

Vor dem Bau des Kanals führte die kürzeste nutzbare Seeverbindung von der Ostküste zur Westküste Nordamerikas durch die Magellanstraße. Durch den Kanal wurde die Seestrecke New York–San Francisco von etwa 25.000 auf zirka 10.000 Kilometer verkürzt. Die Einsparung von 15.000 Kilometern (8.100 Seemeilen) entspricht bei einer angenommenen Schiffsgeschwindigkeit von 15 Knoten einer Verkürzung der Reisezeit um rund drei Wochen. Für anders liegende Relationen, etwa von/nach Europa oder von/nach China ist die Abkürzung naturgemäß geringer.

Der Kanal wurde 1984 von der American Society of Civil Engineers in die List of Historic Civil Engineering Landmarks aufgenommen.

10.2 Beschreibung

10.2.1 Der Kanal



Gatún-Schleuse, Blick von der obersten Kammer, hinten der Zufahrtskanal

Der Staat Panama erstreckt sich etwa 700 Kilometer entlang des neunten Breitengrades, so dass der Atlantik beziehungsweise die Karibik nördlich und der Pazifik südlich von Panama liegen. Da der Kanal von der Einfahrt auf der atlantischen Seite aus in südöstlicher Richtung verläuft, liegt diese atlantische Einfahrt westlicher als die pazifische Ausfahrt bei Panama-Stadt. Mit anderen Worten: Der Panamakanal führt auf Grund dieser geographischen Besonderheit in West-Ost-Richtung von dem östlicher gelegenen Atlantischen Ozean in den westlich gelegenen Pazifischen Ozean.

Auf der atlantischen Seite gilt die Einfahrt in die Limón Bay (Bahía Limón) zwischen den Wellenbrechern von Colón und Fort Sherman (Fuerte Sherman) als Beginn des Kanals. Die Limón Bay dient als Reede für wartende Schiffe. Ihr 8,7 Kilometer von der Einfahrt entferntes südliches Ende ist gleichzeitig der Beginn des 3,1 Kilometer langen Zufahrtskanals zu den Gatún-Schleusen.

In den Gatún-Schleusen werden die Schiffe zu dem im Mittel 26 Meter über dem Meeresspiegel[12][13] liegenden, künstlich aufgestauten Gatúnsee gehoben.

Von den Gatún-Schleusen aus ist in südwestlicher Richtung der Gatún-Damm zu sehen, ein 2.300 Meter langer Erddamm, in dessen Mitte eine bogenförmige Beton-

mauer mit 14 großen Stahltoren den Abfluss aus dem See steuert. Hinter dem Damm liegt ein Wasserkraftwerk, das den Schleusenbetrieb und die Steuerung des Damms mit Strom versorgt.[14] Mit dem Damm wurde der Río Chagres so weit aufgestaut, dass die Schiffe große Strecken im Gatúnsee fahren können und außerdem der Durchstich des Kanals durch die Berge nicht bis unter den Meeresspiegel ausgehoben werden musste.[15]

Gaillard-Durchstich, Centennial Bridge (northbound)

Im Gatúnsee folgt der Kanal in einer ausgebaggerten und gut betonnten,[16] etwa 29 Kilometer langen Fahrrinne dem früheren Bett des Río Chagres. Die Fahrrinne umgeht dabei verschiedene Inseln, unter anderem die größte und bekannteste Insel, das Barro Colorado Island (BCI) mit der gleichnamigen Forschungsstation der Smithsonian Institution. Auf Grund der seit 1946 durchgeführten intensiven Beobachtung durch internationale Forscher gilt der tropische Regenwald auf BCI als der besterforschte der Erde. Kleinere Boote, wie die Dienstboote der Panama Canal Authority und private Segeljachten, können im Gatunsee eine *Banana Cut* genannte Abkürzung durch eine enge Passage zwischen zwei kleineren Inseln nehmen.

Der Gatúnsee geht in den immer noch aufgestauten Teil des Río Chagres über, dem die Schiffe über 8 Kilometer lang bis zu dem Ort *Gamboa* folgen. Dort beginnt der rund 13 Kilometer lange *Culebra Cut* oder *Gaillard-Durchstich* durch die Berge der kontinentalen Wasserscheide. Der Kanal war auf dieser Strecke ursprünglich nur 152 Meter breit, so dass für große Schiffe kein Begegnungsverkehr möglich war. 2002 wurde der Abschnitt auf 192 Meter in den Geraden und auf 222 Meter in Kurven erweitert. Seither kann ständig in beide Richtungen gefahren werden, was zu einer Zeitersparnis von mehr als 16 % führte.[17][18]

Kurz vor dem Ende des Gaillard-Durchstichs überquert die Puente Centenario (Centennial Bridge, Jahrhundertbrücke), eine sechsspurige Schrägseilbrücke, den Kanal in 80 Metern Höhe.

Der Gaillard-Durchstich endet an der Pedro-Miguel-Schleuse, die den Abstieg zum Pazifik einleitet und in den ebenfalls künstlich aufgestauten, nur rund zwei Kilometer langen Miraflores-See führt.

Auf der anderen Seite des 16,5 Meter über dem mittleren Wasserspiegel des Pazifik liegenden Sees[14] befindet sich die Einfahrt in die Miraflores-Schleusen. Unmittelbar neben der Schleuseneinfahrt beginnt der Miraflores-Damm, eine 133 Meter lange Gewichtsstaumauer aus Beton mit acht anhebbaren Stahltoren zur Steuerung des Abflusses aus der Pedro-Miguel-Schleuse und aus dem in den See mündenden Río Cocoli.[14]

Nach den Miraflores-Schleusen folgt ein natürlicher Zufahrtskanal vorbei an den Hafenanlagen von Balboa und unter der Puente de las Américas (Brücke der Amerikas) hindurch in den Golf von Panama. Die Puente de las Américas hat eine lichte Höhe von 61,3 m über MHW – Mittleres Hochwasser, weshalb die Höhe der Schiffe auf 57,91 m (190 Fuß) über der Wasserlinie begrenzt ist. Der Anfang beziehungsweise das Ende des Kanals auf der pazifischen Seite wird durch eine Boje bei der Isla Perico am Ende eines langen Dammes markiert. Die Strecke von den Schleusen bis zu der Boje ist gut 12 Kilometer lang. Der Damm dient hier weniger dem Schutz vor anbrandenden Wellen. Er soll vielmehr den Eintrag von Schlamm durch eine entlang der Küste verlaufende Strömung verhindern.

Der Kanal kann seit der Erweiterung des Gaillard-Durchstichs auch von großen Schiffen durchgehend in beiden Richtungen im Gegenverkehr befahren werden.

Um bei den zahlreichen Kurven und Richtungsänderungen keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, werden alle vom Atlantik zum Pazifik fahrenden Schiffe als *southbound (südwärts fahrend)*, die in der Gegenrichtung zum Atlantik fahrenden Schiffe als *northbound (nordwärts fahrend)* bezeichnet.

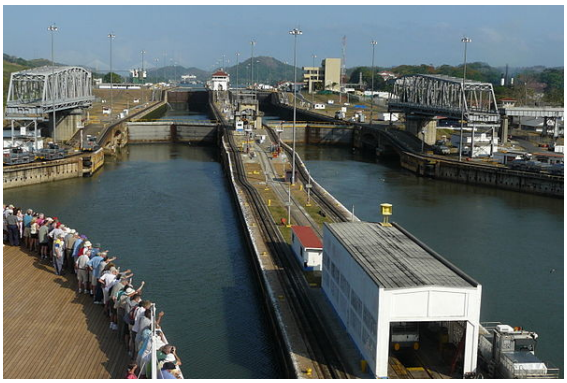
10.2.2 Die Schleusen

Gatún-Schleusen, vorn knapp über dem Wasser die ausgefahrenen Kfz-Brücken

Der Panamakanal hat drei Schleusenanlagen, die für den Begegnungsverkehr und als Vorsorge für Wartungsunterbrechungen jeweils paarweise angelegt sind:

- Die Gatún-Schleusen befinden sich auf der atlan-

Pedro-Miguel-Schleuse, ganz hinten der Pier der Miraflores-Schleusen



Miraflores-Schleusen, an den Bildrändern die Drehbrücke

tischen Seite unmittelbar nach dem Zufahrtskanal, die die Schiffe mit drei direkt aufeinanderfolgenden Schleusenkammern zu dem 25,9 Meter (85 Fuß)[19] über dem Meeresspiegel liegenden Gatúnsee heben. Die Schiffe fahren dabei von einer Schleusenkammer direkt in die nächste, das obere Tor der einen Kammer ist gleichzeitig das untere Tor der nächsten Kammer. Der Tidenhub beträgt in dem Zufahrtskanal nur 0,6 Meter und hat deshalb so gut wie keinen Einfluss auf den Schleusenbetrieb. Auch der Seespiegel im Gatúnsee steigt bis maximal 26,5 Meter (87 Fuß) über den Meeresspiegel, so dass diese Differenz ohne weiteres von der oberen Schleusenkammer verarbeitet werden kann. Die drei Kammern haben daher einen Hub beziehungsweise eine Fallhöhe von jeweils knapp neun Meter.

24 h-Zeitraffer an der Miraflores-Schleuse

- Die Pedro-Miguel-Schleusen liegen am Ausgang des Gaillard-Durchstichs an der pazifischen Seite mit nur einer Schleusenkammer mit einem Hub von 9,5 Meter (31 Fuß).
- Die Miraflores-Schleusen sind auf der pazifischen Seite an dem dortigen Zufahrtskanal mit zwei direkt aufeinanderfolgenden Schleusenkammern und mit einem Hub beziehungsweise einer Fallhöhe von nominal insgesamt 16,5 Metern (54 Fuß) zu finden. Allerdings liegt der Wasserspiegel des Pazifik hier im Mittel um 20 Zentimeter höher als der des Atlantik vor den Gatún-Schleusen[20] und der Tidenhub beträgt bis zu 6,55 Meter.[21] Die Miraflores-Schleusen müssen daher einen Höhenunterschied zwischen mindestens 13 Meter und höchstens fast 20 Meter (65 Fuß) überwinden.

Maße der Schleusenkammern

Es gibt somit auf beiden Seiten je drei Schleusenkammern pro Richtung, insgesamt also zwölf Schleusenkammern, die folgende Maße haben:[14]

- Die Breite aller Kammern beträgt 33,53 Meter (110 Fuß).
- Die Länge der Kammern ist meist 327,66 Meter (1075 Fuß). Die oberste Kammer der Gatún-Schleusen und die Kammer der Pedro-Miguel-Schleuse sind innen jedoch nur 304,8 Meter (1000 Fuß) lang, da sie auf beiden Seiten doppelte Tore mit einem Abstand von etwa 24 Meter (80 Fuß) haben.[22]
- Die Tiefe der Kammern der Gatún-Schleusen beträgt 23,16 Meter (76 Fuß), die Kammern der anderen Schleusen sind entsprechend dem größeren Hub noch tiefer. Da der Wasserzu- und -ablauf der Kammern über große Öffnungen im Boden erfolgt, muss

unter dem Schiffsboden noch ausreichend Raum für die Wasserströme sein.

Zulässige Schiffsmaße

Die zulässigen Schiffsmaße[23] sind deshalb:

- Breite: 32,31 Meter (106 Fuß); mit Sondergenehmigung 32,6 Meter (107 Fuß), sofern der Tiefgang weniger als 11,3 Meter (37 Fuß) beträgt.
- Länge: 294,13 Meter (965 Fuß) für Passagier- und Containerschiffe, sonst 289,6 Meter (950 Fuß); Schiffe, die länger sind als 274,3 Meter (900 Fuß), müssen vor der ersten Durchfahrt diverse Unterlagen wie Querschnittspläne usw. einreichen.
- Tiefgang: 12,04 Meter (39,5 Fuß) TFW (in tropical fresh water – *in Süßwasser unter tropischen Bedingungen*)[24], vorausgesetzt, eine Reihe technischer Details sind erfüllt. Dieser Tiefgang bietet auch bei einem niedrigen Wasserstand des Gatunsees von 24,84 Meter (81,5 Fuß) in kritischen Kanalpassagen noch 1,5 Meter (5 Fuß) Wasser unter dem Kiel und mindestens 0,6 Meter (2 Fuß) Wasser über den Schleusenschwellen.
- Höhe: 57,91 Meter (190 Fuß) über der Wasserlinie wegen der Durchfahrt unter der Puente de las Américas; in Ausnahmefällen mit vorheriger Genehmigung durch die Kanalbehörde bis zu 62,5 Meter (205 Fuß), sofern in Balboa Niedrigwasser ist und kein Wartungsgerät unter der Puente de las Américas hängt.[25]

Ein Schiff mit genau der zulässigen Breite und Länge hat somit an beiden Seiten noch 0,61 Meter Abstand zur Kanalwand und an Bug und Heck noch 5,33 Meter Abstand zu den Schleusentoren der kürzeren Kammern. Die Schiffsklasse, die an diese zulässigen Schiffsmaße angepasst ist, wird Panamax genannt. Schiffe, die diese Maße überschreiten, werden Post-Panamax-Schiffe genannt.

Das Luxuskreuzfahrtschiff Queen Elizabeth 2 wurde so konstruiert, dass es gerade noch in die Schleusen des Panamakanals passt (Panamax-Klasse). Die Nachfolgerin Queen Mary 2 ist deutlich größer und kann den Panamakanal derzeit noch nicht passieren.[26] Nach Abschluss der Erweiterungen wird sie es aber bei Niedrigwasser voraussichtlich auch können.

Schleusentore

Die beiden obersten Kammern der Gatún-Schleusen, die Pedro-Miguel-Schleuse und die oberste Kammer der Miraflores-Schleusen haben an beiden Enden aus Sicherheitsgründen doppelte Schleusentore im Abstand von

Doppeltes Tor in den Miraflorresschleusen

ungefähr 24 m (80 Fuß).[27] Die Gatún-Schleusen haben somit sechs Tore pro Richtung, die Pedro-Miguel-Schleuse vier Tore und die Miraflores-Schleusen fünf Tore pro Richtung, zusammen somit 15 Tore beziehungsweise in beiden Richtungen insgesamt 30 Tore. Jedes Tor hat zwei V-förmig zum Oberwasser schließende Torflügel, die beim Absenken des Unterwassers vom steigenden Wasserdruck gegeneinandergepresst und abgedichtet werden. Jeder Torflügel ist 19,81 m (65 Fuß) breit und 2,13 m (7 Fuß) stark. Seine Oberkante ist als Gehweg für das Schleusenpersonal ausgebildet. Der untere Teil der Torflügel enthält Hohlkörper, die ihm so viel Auftrieb geben, dass sie sich relativ leicht bewegen lassen. Die Höhe der Torflügel variiert je nach ihrem Einsatzort zwischen 14,33 m im oberen Tor der Gatún-Schleusen und 25 m in den Miraflores-Schleusen (zwischen 47 und 82 Fuß) und ihr Gewicht zwischen 320,96 Tonnen und 600,73 Tonnen (353,8 und 662,2 Short tons).[13] Ursprünglich wurden die Tore von einem stählernen Arm bewegt, der an einem horizontalen Rad mit 6 Meter Durchmesser in den Wänden der Schleusenkammern angebracht war, ähnlich der Pleuelstange am Treibrad einer Dampflokomotive. Dabei genügten zwei 19-kW-Elektromotoren für die Bewegung eines Torflügels, der im Notfall auch von einem der Motoren bewegt werden konnte.[28] Seit einigen Jahren werden die Torflügel hydraulisch bewegt.

Wasserzu- und -abfluss

Die parallelen Schleusenkammern sind durch eine 18,29 m (60 Fuß) dicke Betonwand getrennt, in deren oberem Teil sich ein Gang für das Personal, ein Kabelkanal und eine Abwasserleitung befinden. Die Seitenwände sind an der Basis 15,24 m stark und verjüngen sich nach oben auf rund 2 Meter. Im unteren Teil der drei Wände verlaufen die Zu- und Abflussleitungen der Schleusenkammern, die am Einlass zunächst einen Durchmesser von 6,7 m (22 Fuß) haben, der nach 97,5 m (320 Fuß) reduziert wird auf 5,49 m (18 Fuß). Je zehn elliptische Querverbindungen unter dem Boden der Kammern sind abwechselnd mit dem Seiten- und dem Mittelrohr verbunden. Sie haben

jeweils fünf Öffnungen im Boden der Schleusenkammer, so dass das Wasser durch 100 Öffnungen im Boden mit geringen Turbulenzen ein- und ausfließen kann.[29][30]

Die Schleusenkammern werden allein durch die Schwerkraft des Wassers gefüllt und geleert, es gibt dafür keine Pumpen. Es dauert ungefähr acht Minuten, um eine Kammer zu füllen oder zu leeren, das heißt, den Wasserspiegel vom Niveau des Unterwassers auf das des Oberwassers anzuheben und umgekehrt.[13] Der Schleusungsvorgang mit Ein- und Ausfahrt der Schiffe dauert wesentlich länger als die genannten 8 Minuten. Dabei laufen typischerweise 101.000 m^3 Wasser aus der Kammer oder in sie.[31][32] Die Schleusen haben keine Sparbecken. Um Wasser zu sparen, kann jedoch die Verbindung zwischen den parallelen Schleusen genutzt werden. Eine Schleusung im Sinne einer Durchfahrt durch alle Schleusen soll 197.000 m^3 Süßwasser verbrauchen (52 Millionen US-Gallonen).[13][33]

Treidelloks

Muli *in den Miraflores-Schleusen*

Eine zügige und sichere Durchfahrt durch die Schleusenanlagen gewährleisten die beidseitig angebrachten Zahnradbahnen. Je nach Größe des Schiffes schleppen vier bis acht Zahnradlokomotiven (*Treidelloks*, „Mulis“, nach den Lasttieren benannt) die Schiffe durch die Schleusen und stabilisieren sie gegen die Strömungen in der Schleusenkammer beim Wasserein- und -auslass. Dabei können sie auf bis zu 45 Grad steilen Rampen von einer Schleusenkammer zur nächsten fahren. Das Zahnradbahnsystem und die Lokomotiven wurden von Edward Schildhauer konstruiert, dem für die Planung der elektrischen Ausstattung der Schleusen zuständigen Ingenieur, und von Schenectady, New York, zu einem Preis von 13.000 US-Dollar pro Stück gebaut und geliefert.[28] Um eine bessere Traktion zu erreichen, werden spezielle Zahnstangen verwendet, die auf dem System Riggenbach beruhen. Die 2012 im Einsatz befindlichen neuen Lokomotiven wiegen rund 45 Tonnen (50 tons) und haben zwei Antriebseinheiten mit jeweils 290 PS, gegenüber den 170 PS des Vorgängermodells.[13] Kleine Schiffe werden dagegen in traditioneller Weise mit von Hand gehaltenen Leinen geführt.

10.3 Wasserhaltung

Der Wasserverlust durch die Schleusungen wird durch den Río Chagres ausgeglichen, wobei der Gatúnsee als Pufferspeicher wirkt. Da zunehmender Verkehr zwangsläufig zu einem größeren Wasserverlust führt, wurde bereits 1935 der Oberlauf des Río Chagres durch den Madden-Damm zum Alajuelasee aufgestaut, um die großen Wassermassen der Regenzeit für die Trockenzeit speichern zu können. Sollte der Wasserspiegel des Gatunsees dennoch unter die für den maximalen Tiefgang der Schiffe ausschlaggebende Niedrigwassermarke von 24,84 Meter (81,5 Fuß) fallen, wird der zulässige Tiefgang schrittweise um jeweils 15 cm reduziert, nach Möglichkeit mit dreiwöchiger Ankündigung.[34]

Extrem hoher Zulauf kann weitgehend durch die großen Tore des Gatún-Dammes und durch die großen Rohre in den Schleusen abgeführt werden, um den Wasserspiegel im Gatúnsee nicht über 26,5 Meter (87 Fuß) ansteigen zu lassen.[35] In großen zeitlichen Abständen führt der Río Chagres allerdings so viel Wasser, dass sowohl der Alajuela- als auch der Gatúnsee ihren maximalen Füllstand erreichen. So musste der Schiffsverkehr auf dem Panamakanal vom 8. zum 9. Dezember 2010 für 17 Stunden unterbrochen werden – zum dritten Mal in der bis dahin 96-jährigen Geschichte des Kanals.[36]

10.4 Verkehr

10.4.1 Allgemeines

Die Talisman *in der oberen Kammer der Miraflores-Schleusen*

Nach den traditionellen Regeln der Autoridad del Canal de Panamá (ACP) erfolgt die Durchfahrt in der Reihenfolge der Ankunft.[37] Dabei können Wartezeiten von mehreren Stunden entstehen, im Fall der Schließung einer *Fahrspur* wegen Reparaturarbeiten an den Schleusenkammern auch von mehreren Tagen. Deshalb können pro Tag 24 Passagen (von insgesamt etwa 40 möglichen

Durchfahrten) in einem komplexen Verfahren im Voraus gebucht werden, eine 25. Passage wird von der ACP versteigert.[38]

Die Autoridad del Canal de Panamá (ACP) hat für den Schiffsverkehr 291 Lotsen und 36 Schlepper zur Verfügung, während in den Schleusen 100 Lokomotiven im Einsatz sind (Stand Mai 2012).[39] Die Schiffe müssen einer Reihe von technischen Vorschriften entsprechen, die vor der ersten Passage nachgewiesen werden. Im Kanal besteht Lotsenpflicht, eine Passage wird von bis zu drei Lotsen gleichzeitig begleitet. Vor den Schleusen wird eine Gruppe von *Pasacables* (in etwa: Schiffsbefestiger) an Bord genommen, die die Leinenverbindung zu den Lokomotiven herstellen und bis zur Ausfahrt aus der Schleuse überwachen. Im engen und kurvigen Culebra Cut erhalten große Schiffe meist die Unterstützung von ein oder zwei Schleppern.[40] Die Höchstgeschwindigkeit wird von der ACP für die verschiedenen Kanalabschnitte je nach den Umständen festgelegt, meist wird mit 6 kn (11 Kilometer/h) gefahren.[41]

10.4.2 Passagegebühren

Die Gebühren für eine Passage werden nach einer seit 2011 geltenden, komplexen Gebührentabelle berechnet, bei der unterschieden wird zwischen Art und Größe des Schiffes, ob es beladen oder unter Ballast fährt und die eine Vielzahl von Grund- und Nebengebühren enthält, wie beispielsweise die Gebühren für Lotsen, *Pasacables*, Lokomotiven und Schlepper. Als Anhaltspunkt für die anfallenden Gebühren können die Basisgebühren von 74 US-Dollar pro Standardcontainer und von 134 US-Dollar pro Passagier-Bett dienen.[11] Für ein Containerschiff mit den maximal möglichen 4.600 TEU würden daher Grundgebühren von 340.400 US-Dollar anfallen zuzüglich der genannten Nebengebühren. Für ein auf die Panamax-Maße hin konstruiertes Kreuzfahrtschiff wie die Coral Princess oder ihr Schwesterschiff Island Princess mit jeweils 1.970 Passagierbetten wird deshalb eine Grundgebühr von 263.980 US-Dollar zuzüglich der Buchungsgebühr für die Passage und den sonstigen Nebengebühren bezahlt, so dass insgesamt knapp 400.000 US-Dollar anfallen (Stand April 2012). Zum Vergleich: Die Queen Elizabeth 2 musste für ihre Panamakanal-Passage im Jahre 2003 vor der Umstellung der Gebühren auf die Anzahl der Passagierbetten nur 99.000 US-Dollar bezahlen.

Ebenfalls vor der Einführung der neuen Gebührentabelle betrug der höchste Preis für eine versteigerte Passage 220.300 US-Dollar für einen Tanker, der im August 2006 dadurch eine Warteschlange von 90 Schiffen passieren und eine siebentägige Wartezeit wegen der Schließung einer Schleuse vermeiden konnte.[42] Die normale Gebühr hätte nur 13.430 US-Dollar betragen.[43]

Die niedrigste Gebühr fiel im Jahre 1928 für den US-Amerikaner Richard Halliburton (1900–1939) an, den ersten Menschen, der den Panamakanal durchschwamm. Der weltreisende Journalist und Abenteurer war im April 1928 von New Orleans aus nach Mexiko aufgebrochen. Dort wandelte er auf den Spuren von Hernán Cortés und bestieg den Popocatépetl. Krönender Abschluss seiner Tour durch Mittelamerika sollte die Benutzung des Panamakanals als Schwimmer werden.

Die US-Kanalbehörde war einverstanden unter dem Vorbehalt, dass sie nur einem „Wasserfahrzeug“ die „Durchfahrt“ gestatten könne. Halliburton wurde daher nach dem Schiffsmaß Tonnage vermessen und eingestuft und durfte gegen eine Gebühr von 36 US-Cent, das niedrigste jemals entrichtete Entgelt, seinen Plan umsetzen. In acht Tagesetappen bewältigte er die Strecke inklusive aller Schleusen.[44]

10.5 Betriebsmittel

Die Autoridad del Canal de Panamá (ACP) unterhält eine Verkehrslenkungszentrale[45], die Wasserkraftwerke am Gatún- und am Madden-Damm, das thermoelektrische Kraftwerk von Miraflores[46], eigene Leitungsnetze für Strom, Wasser und Telefon[47] sowie verschiedene Schiffe zur Instandhaltung des Kanals, darunter einen großen Greiferbagger und ein Saugbaggerschiff sowie eine Bohrplattform für die Vorbereitung von Sprengungen. Vier Schwimmkräne mit einer Kapazität von 75 bis 386 Tonnen dienen unter anderem der Wartung der Schleusentore.[48] Zwei Trinkwasseraufbereitungsanlagen an den beiden Enden des Kanals versorgen nicht nur die ACP, sondern auch große Teile der umliegenden Städte.[49] Eine Schiffswerft dient der Wartung und Reparatur der Wasserfahrzeuge der ACP.[50]

10.6 Querungen

Die Rosemar *vor der Puente de las Américas*

Die wichtigsten Querungen des Panamakanals sind

- die Puente de las Américas, eine 1962 in Betrieb genommene vierspurige Straßenbrücke bei Balboa, die

die *Thatcher Ferry* ersetzte, eine fast an der gleichen Stelle verkehrende Fähre

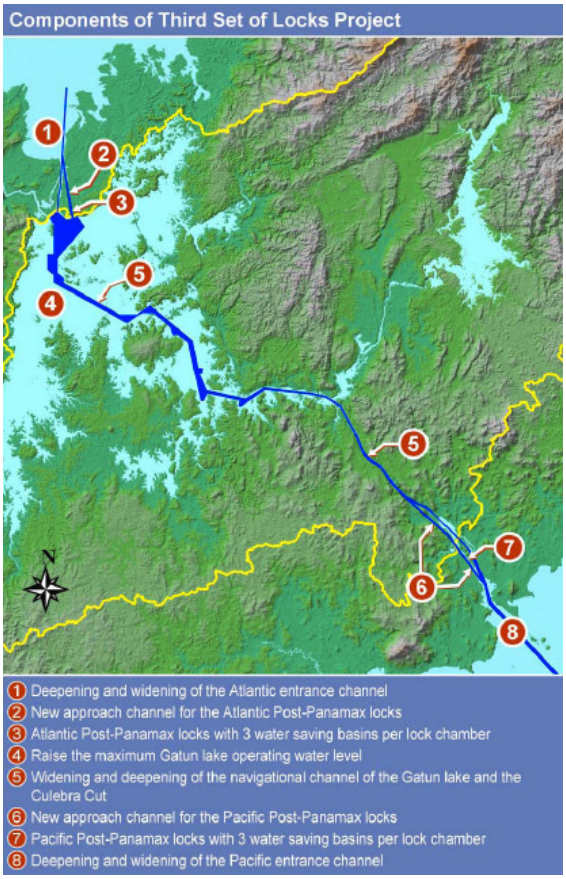
- die 2004 eröffnete Puente Centenario, eine sechsspurige Autobahnbrücke nahe der Pedro-Miguel-Schleuse

Seit 1942 gibt es die Drehbrücke in den Miraflores-Schleusen, die heute wegen der nahegelegenen festen Straßenverbindungen kaum noch genutzt wird.

Bei den Gatún-Schleusen gibt es quer zu den unteren Einfahrten eine einspurige bewegliche Brücke für kleinere Kraftfahrzeuge. So wie die Torflügel der Schleusentore hat sie zwei Brückenteile pro Einfahrt, die sich bei Schiffsverkehr ebenso wie die offenen Torflügel in Nischen entlang den Schleusenwänden befinden, sonst aber wie ein sich schließendes Tor in die Einfahrt gedreht werden können.

Im Rahmen des Ausbauprogramms soll an der atlantischen Seite eine weitere Schrägseilbrücke mit zwei Pylonen gebaut werden.[51]

Nahe der Puente Centenario queren zwei Hochspannungsleitungen den Kanal mit einer Spannweite von je 1,8 Kilometer.



Ausbaupläne

10.7 Erweiterung des Kanals ab 2007

Nach jahrelanger Diskussion wurden im April 2006 die Pläne für den Ausbau verkündet. Ein verfassungsgemäßes Referendum wurde am 22. Oktober 2006 durchgeführt, wobei 78 Prozent der Wähler bei 43 Prozent Wahlbeteiligung für den Ausbau des Kanals stimmten. Das Ergebnis ist aufgrund der Torrijos-Carter-Verträge von 1978 für die Regierung bindend.

Der Panamakanal wird seit 2007 ausgebaut und erweitert. Dazu werden auf beiden Seiten, der atlantischen und der pazifischen Seite, neben den existierenden je eine neue, dreistufige Schleusenanlage gebaut, deren Kammern 55 m breit und 427 m lang sein werden.[52] Die pazifische Schleusenanlage umgeht dabei mit verlängerten Zufahrtskanälen sowohl die Miraflores- als auch die Pedro-Miguel-Schleusen. Die beiden Schleusen werden als Sparschleusen mit je drei Sparbecken pro Kammer ausgelegt. Außerdem sollen die Fahrrinnen im Gatúnsee erweitert und vertieft und der Culebra Cut vertieft werden. Die alten Schleusen sollen weiterhin in Betrieb bleiben. Auf der atlantischen Seite wird eine weitere Straßenverbindung durch eine Schrägseilbrücke mit zwei Pylonen geschaffen, die Anfang 2015 eröffnet werden soll.[51]

Mit einer feierlichen Eröffnung am 3. September 2007, dem 30. Jahrestag des Abkommens über die Rückgabe der Kontrolle des Kanals von den USA an Panama, wurde der Ausbau begonnen. Im Beisein

Darstellung der neuen Schleusen

des früheren US-Präsidenten Jimmy Carter, zahlreicher lateinamerikanischer Staatschefs sowie rund 40.000 Schaulustiger ließ Präsident Martín Torrijos, der Sohn von Omar Torrijos, mehr als 13 Tonnen Sprengstoff explodieren.[53] In der ersten Bauphase mussten rund 47 Millionen Kubikmeter Erde und Gestein abtransportiert werden.[54] Der Erweiterungsbau soll bis 2015 abgeschlossen sein.[55] Die Regierung rechnet mit 7.000 neuen Arbeitsplätzen und weiteren 35.000 indirekten Arbeitsplätzen. Baubeginn für die Postpanamax-großen Schleusen soll 2014 sein.[veraltet][56]

Der finanzielle Aufwand ist schwer abzusehen. Kritiker beziffern ihn auf rund 8 Milliarden US-Dollar,

was rund der Hälfte des jährlichen panamaischen Bruttoinlandsprodukts entspricht. Alberto Alemán Zubieta, der Chef der ACP, bezifferte die Ausbaukosten auf 5,24 Milliarden Dollar. Die Finanzierung soll durch vorgezogene höhere Kanalgebühren und Kredite sichergestellt werden. Die Kanal-Behörde rechnet bis 2025 mit Einkünften von 4,8 Milliarden Euro.[57] Die Höhe der Kosten waren vor allem deshalb umstritten, weil unter anderem zugleich eine Kürzung der Renten diskutiert wurde.[58][59][60]

Gegen den Ausbau des Kanals wurden ökologische Bedenken ins Feld geführt. Der Wasserbedarf des vergrößerten Kanals mit eventuell vergrößerten Stauseen wäre größer und könnte einen erheblichen Eingriff in die Landschaft bedeuten. Diese befindet sich zwar nicht mehr in einem Naturzustand, sondern ist schon seit präkolumbischer Zeit und insbesondere infolge des Kanalbaus bis 1914 eine ausgeprägte Kulturlandschaft. Sie ist aber nicht zuletzt deswegen wichtiger ökologischer Lebensraum und auch wichtige Süßwasserquelle für die Stadt Panama. Die neuen Kanalschleusen sollen deshalb als Sparschleusen mit mehreren Kammern ausgeführt werden, um den Gesamtwasserbedarf zu minimieren. Angeblich sollen keine vergrößerten Wasserreservoirs nötig werden.

Letzterem widersprach der US-Wissenschaftler und Ingenieur Bert G. Shelton in einem am 5. Januar 2011 veröffentlichten Artikel.[61] Darin wies er darauf hin, dass mehrere Verfahren bekannt seien, die benötigten Wassermengen zu reduzieren, von denen nur zwei in das Projekt eingeflossen seien. Shelton gibt an, dass bei Anwendung weiterer Kriterien mit dem gleichen oder geringfügig höheren Kostenaufwand die Kapazität des Kanals erheblich erweitert und damit seine Rentabilität erhöht werden könnte, die Versalzung des Gatun-Sees verhindert, die Instandhaltungskosten verringert und der Bau zusätzlicher Vorhaltebecken vermieden werden könnte. Unter anderem kritisierte er den Bau eines Dammes über einer bekannten tektonischen Bruchlinie, der bei einem Bruch die wichtige Verbindung zwischen Atlantischem und Pazifischem Ozean gefährden und ein ökologisches Desaster auslösen könnte. Shelton äußerte die Vermutung, dass in erster Linie große finanzielle Interessen für das Festhalten an einem vorgefassten und in seiner Sicht mangelhaften Entwurf bei gleichzeitiger Fehlinformation der Öffentlichkeit verantwortlich seien.

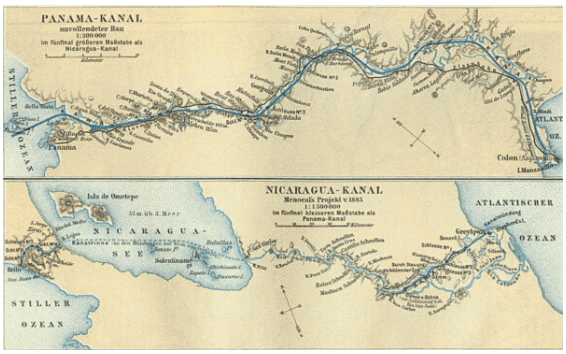
10.8 Geschichte des Kanals

10.8.1 Vorgeschichte

1513 überquerte – auf der Flucht vor dem Galgen und auf der Suche nach dem sagenumwobenen Perlen- und Goldland im Westen Südamerikas – der Spanier Vasco Núñez de Balboa mit einer Gruppe von Gefolgsleuten mit Booten als erster die Landenge. Die Idee einer Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik durch einen Kanal in der mittelamerikanischen Provinz Darién wurde 1523 von Kaiser Karl V. angeregt. In seinem Auftrag suchte Hernando de la Serna 1527 nach einem geeigneten Weg für den Bau eines Kanals.[62]

Das erste Projekt wurde 1529 vom Spanier Alvarado de Saavedra Colon ausgearbeitet. In den folgenden Jahrhunderten beschäftigte sich eine Reihe von Politikern und Wissenschaftlern mit der Frage eines Kanalbaus. Anfang des 19. Jahrhunderts galt das insbesondere für Alexander von Humboldt, der von 1799 bis 1804 Lateinamerika erforschte. Johann Wolfgang von Goethe prophezeite 1827, dass es der „jugendliche Staat“ der USA sein werde, der einen Kanal bauen würde.[63] Nach Goldfunden in Kalifornien wurde 1848 eine Lizenz für eine Eisenbahnverbindung vergeben. 1849–1853 nutzten Goldgräber eine Fluss-Land-Route durch das Isthmusgebiet von Panama.

10.8.2 Erster Versuch des Kanalbaus

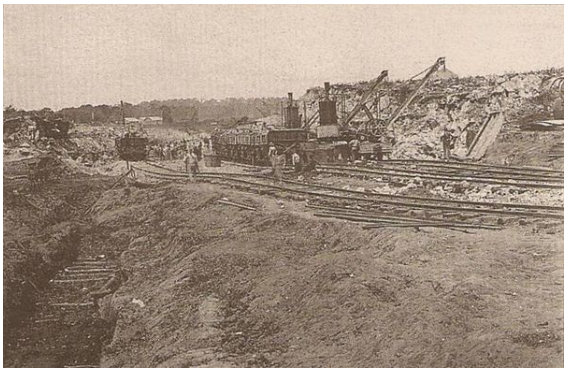


Historische Karte des Panamakanals und des Nicaragua-Kanals

Nach dem finanziellen Erfolg des 1869 eröffneten Sueskanals in Ägypten wurde in Frankreich davon ausgegangen, dass ein Kanal, der Atlantik und Pazifik miteinander verbindet, ebenso einfach zu bauen wäre. Diese Gedanken nahmen Gestalt an, als 1876 in Paris die *Société Civile Internationale du Canal Interocéanique* geschaffen wurde[64], der 1879 durch französisches Gesetz die Panamakanal-Gesellschaft folgte, zu deren Präsidenten der 73-jährige Graf Ferdinand de Lesseps, der Erbauer des Sueskanals, ernannt wurde. Die Panamakanal-Gesellschaft übernahm eine 1878 von der Société Civile Internationale du Canal Interocéanique erworbene Konzession der kolumbianischen Regierung, die sogenannte Wyse-Konzession[65], und begann 1881 mit den Arbeiten[66], die bis 1889 andauerten.[67]

Gebaut werden sollte ein schleusenloser Kanal über den Isthmus von Panama mit einer Länge von 73 Kilometern. Der Aushub sollte 120 Millionen Kubikmeter nicht übersteigen. Eine Aktiengesellschaft, die *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*, wurde zur Finanzierung gegründet und versprach genauso hohe Rentabilität wie die Sueskanal-Aktien. In der Bauzeit von 1881 bis 1889

starben bei dem Bau 22.000 Arbeiter (7,5 Menschenleben pro Tag) in der Sumpflandschaft an Gelbfieber und Malaria, deren Erreger noch unbekannt waren. Auf Anraten französischer Ärzte wurde 1883 beim Bau des Kanals angeordnet, zum Schutz vor Malaria die Pfosten der Betten der Arbeiter in Wassereimer zu stellen.[68]



Bau des Kanals, 1888

Die Eimer wurden allerdings zu Brutstätten der Malariamücken, die Krankheit breitete sich rasend schnell aus, der Bau musste nicht zuletzt auch deshalb abgebrochen werden. Rund um die Baustelle standen Kreuze; Leichen wurden in Essigfässern nach Europa verschifft, damit nicht noch mehr Kreuze aufgestellt werden mussten. 287 Millionen US-Dollar wurden investiert.

Während der Bauarbeiten emittierte die *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* mit großem publizistischen Aufwand wiederholt neue Schuldverschreibungen. Der ständig steigende Finanzbedarf konnte damit nicht befriedigt werden. Ähnlich wie beim Bau des Sueskanals sollte eine Lotterie das notwendige Kapital einbringen. In der französischen Nationalversammlung war die erforderliche gesetzliche Ermächtigung anfangs hoch umstritten. Die Widerstände überwand die *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* 1888 durch Bestechung in Form von Geldzahlungen an mehr als einhundert Abgeordnete.[69] Eine objektive Berichterstattung über die technischen und finanziellen Unzulänglichkeiten des Projekts wurde durch Journalistenbestechung und Einflussnahme auf die Zeitungsverlage durch die *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* hintertrieben, Öffentlichkeit und Anleger wurden planmäßig und systematisch belogen.[70][71] 1887 revidierte Ferdinand de Lesseps unter dem Druck der schlechten Finanzlage die Pläne und schloss mit dem Ingenieur Gustave Eiffel einen Vertrag ab, um einen Schleusenkanal bis 1890 herzustellen. Die Kosten für den Schleusenkanal wurden auf 1,6 Milliarden Goldfranken geschätzt. Wegen Planungsmängeln, falscher geologischer Untersuchungen, schlechter Organisation, Bestechung, unzähliger technischer Schwierigkeiten und Pannen gaben die Franzosen schließlich aus finanziellen und politischen Überlegungen auf und stellten die Arbeiten 1889 ein.

Am 15. Dezember 1888 trat die Zahlungsunfähigkeit der *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* ein. Wegen des nichtkommerziellen Unternehmensgegenstandes der Gesellschaft, des Baus eines Kanals, wurde diese nach damaliger gesetzlicher Regelung als nichtkonkursfähige Gesellschaft behandelt, was ein vermögensauseinandersetzendes Konkursverfahren ausschloss.[72] Der Zusammenbruch löste den Panamaskandal, einen der größten Finanzskandale des 19. Jahrhunderts in Frankreich, aus und zog heftige öffentliche Auseinandersetzungen und Politikerrücktritte nach sich.[73]

10.8.3 Zweite Bauphase und Fertigstellung

Bau des Panamakanals: der sogenannte Culebra Cut*, 1907*

Die Kroonland *am 2. Februar 1915, bis zu dem Tag das größte Passagierschiff, das den Kanal je durchquerte*

1894 übernahm eine Auffanggesellschaft, die *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama*, die Fortführung der theoretischen Arbeiten und verkaufte 1902 den Gesamtkomplex für 40 Millionen US-Dollar an die USA, die etwa 40 % der bis dahin geleisteten praktischen Arbeiten ver-

Das deutsche Tankschiff Vistula *vor dem Culebra Cut, 1931*

Das Schlachtschiff Missouri *in einer Schleuse des Panamakanals am 13. Oktober 1945 auf dem Weg vom Pazifik nach New York. In der Zwischenkriegszeit und während des Zweiten Weltkrieges wurden amerikanische Schlachtschiffe so gebaut, dass sie die Schleusen des Kanals noch passieren konnten.*

wenden konnten. Senator John Coit Spooner hatte Präsident Theodore Roosevelt überzeugt, dass nun die Gelegenheit gekommen war, beim im Panama steckengebliebenen Projekt einzusteigen. Mit dem 1902 verabschiedeten „Spooner Act“ machte der Kongress den Weg dafür frei.

Die USA hatten sich bereits vorher mit verschiedenen Kanalprojekten einer Querung Mittelamerikas beschäftigt, waren jedoch bis dahin zu keinem praktikablen Ergebnis gelangt. Die Planungen des Panamakanals konkurrierten mit Planungen zum Nicaragua-Kanal. Dieser wurde jedoch nicht realisiert, da dessen Investoren den Panamakanal favorisierten. Kolumbien weigerte sich, es entstand der Panamakonflikt. Nach dem Ankauf der Wyse-Konzession verlangten die USA von Kolumbien die Abtretung des Panamakanalgebiets.

Im November 1903 landeten US-Truppen, besetzten das Gebiet und riefen den unabhängigen Staat Panama aus. Die US-Regierung glaubte, so schneller den Bau des aus strategischen Gründen für absolut notwendig erachteten Kanals zu erreichen. Am 18. November 1903 vereinbarten der damalige US-Außenminister, John Hay, und ein ehemaliger Mitarbeiter von Ferdinand de Lesseps, der französische Ingenieur Philippe Bunau-Varilla einen Staatsvertrag – den sogenannten Hay-Bunau-Varilla-Vertrag, nach dem Ende der Ratifikation am 26. Februar 1904 in Washington verkündet und auf unbestimmte Zeit gültig – über die Nutzung einer Kanalzone in der Breite von zehn Meilen (16 Kilometern), jeweils fünf Meilen beiderseits der Kanaltrasse, ihre Besetzung und ihre unbeschränkte Kontrolle. Die USA kontrollierten damit eine Kanalzone in einer Größe von 84.000 Hektar. Sie mussten aber die territoriale Souveränität Panamas zusichern. Der Vertrag sah zudem die Zahlung von 10 Millionen US-Dollar vor sowie eine ab 1913 beginnende jährliche Zahlung von 250.000 US-Dollar in Gold.

Am 6. Mai 1904 ernannte Präsident Roosevelt John Findley Wallace zum leitenden Ingenieur, welcher nach einem Jahr aufgab. Die Feldbahn konnte die anfallenden Erdmengen nicht abtransportieren. Außerdem wurde der Bau durch großen bürokratischen Aufwand – jede Entscheidung von Wallace musste durch die Isthmus-Kanal-Kommission (ICC) bestätigt werden – erschwert.[74]

Im April 1905 wurde der Kanalbau dem Ingenieur John Frank Stevens anvertraut.[75] Er erkannte, dass die größten Schwierigkeiten die Krankheiten darstellten und er daher zuerst die Lebensumstände der Arbeiter verbessern musste. Mit seinem Einsatz erwarb er sich ihren Respekt, so dass er sich mit der Planung der Logistik und dem Aufbau der Organisation der eigentlichen Herausforderung stellen konnte. Als er damit fertig war, kündigte er überraschend und zum Unmut Roosevelts mit der Erklärung, er habe seinen Vertrag aufs Wort erfüllt. In diesem hieß es, er solle solange daran arbeiten, bis er selbst mit Sicherheit sagen könne, dass es gelingen oder scheitern wird. Die Gründe für seine Kündigung sind umstritten. Vermutet wird, dass er begriff, der beste Mann für die Planung, aber nicht für die Ausführung zu sein. Eine andere Anekdote besagt, er habe einfach den für ihn interessanten Teil und die eigentliche Herausforderung bewältigt, die Ausführung habe ihn nur noch gelangweilt. In einem Brief seines Nachfolgers an dessen Sohn wird davon gesprochen, Mr. Stevens habe den Bau so perfekt organisiert, dass es für ihn eigentlich nichts zu tun gäbe, außer die Organisation zu erhalten.

Im April 1907 verließ Stevens den Kanal, und die Arbeit wurde von Generalmajor George Washington Goethals fortgesetzt, der besonders von US-Präsident Theodore Roosevelt unterstützt wurde.[76] Roosevelt hatte ihn u. a. deshalb ausgesucht, weil er – anders als sein Vorgänger – als Militärangehöriger nicht kündigen konnte. Die Kosten des nun mit Schleusen und Stauseen erbauten Kanals beliefen sich auf 386 Millionen US-Dollar. Wäh-

rend der Bauarbeiten 1906–1914 starben 5.609 Arbeiter an Unfällen und Krankheiten (noch etwa 1,9 Todesfälle pro Tag). Insgesamt forderte der Bau somit circa 28.000 Menschenleben.

Am 3. August 1914 passierte der Doppelschraubendampfer *Cristobal* als erstes Wasserfahrzeug den Panamakanal in voller Länge.[77] Wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs wurden die Eröffnungsfeierlichkeiten abgesagt und erst 1920 nachgeholt. Am 12. Juli 1920 gab US-Präsident Woodrow Wilson die Wasserstraße offiziell für den Schiffsverkehr frei.[78]

10.9 Politische Probleme nach Fertigstellung des Kanals

Die Tatsache, dass die USA die Hoheit über den Kanal und die Panamakanalzone, einen Landstreifen entlang des Kanals, behielten, sorgte wiederholt für Spannungen zwischen der US-Regierung und Panama. 1935 und 1936 erfolgten die ersten Revisionen der entsprechenden Abkommen, die unter anderem eine Erhöhung der jährlichen Zahlungen der USA an Panama auf 430.000 US-Dollar und die Gewährung eines Landkorridors durch die Kanalzone an Panama vorsahen und den USA das Interventionsrecht absprachen.

1955 erfolgte eine weitere Revision, in der die Jahrespacht auf 1,93 Millionen US-Dollar erhöht wurde. Zudem gab es eine Erhöhung der Löhne der panamaischen Arbeiter der Panamakanalverwaltung. Panama erhielt auch das Recht, die in der Kanalzone tätigen Arbeiter mit Ausnahme der US-Bürger zu besteuern.

1960 gab US-Präsident Dwight D. Eisenhower auf Grund von Beschwerden der Regierung von Panama ein 9-Punkte-Programm bekannt, das insbesondere verbesserte Arbeits- und Wohnbedingungen in der Kanalzone und den Bau einer Wasserleitung zur Versorgung der Hauptstadt Panama-Stadt vorsah.

Am 17. September 1960 gab US-Präsident Eisenhower bekannt, dass ab sofort die Flagge Panamas gemeinsam mit der der USA in der Kanalzone als Ausdruck der nominellen Souveränität Panamas über dieses Gebiet gehisst werden solle. Die erste Hissung der panamaischen Flagge fand am 21. September 1960 auf dem Shaler Triangle statt.

1964 kam es zu gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen Zivilisten und der US-Armee im Flaggenstreit zwischen den USA und Panama 1964.

1977 handelte US-Präsident Jimmy Carter mit General Omar Torrijos die Torrijos-Carter-Verträge aus, nach denen der Kanal bis zum Jahre 2000 an Panama zurückzugeben sei, was dann am 31. Dezember 1999 um 12 Uhr geschah. Seitdem wird der Kanal von der Panamakanal-Behörde (span. *Autoridad del Canal de Panamá – ACP*) verwaltet. Die Behörde ist autonom, allerdings wird ihr Vorstand vom panamaischen Präsidenten ernannt.

Am 15. Juli 2013 stoppte die Behörde ein Schiff, das – verborgen unter Zuckersäcken – zwei Container mit (vermutlich) Raketenausrüstung von Kuba nach Nordkorea transportieren sollte. Panamas Präsident Martinelli erklärte dazu: „Man kann nicht einfach undeklarierte Waffen durch den Panamakanal transportieren. Der Panamakanal ist ein Kanal des Friedens und nicht des Krieges“.[79]

10.10 Pläne zum Ersatz des Panamakanals durch einen anderen Mittelamerika-Kanal

Im Zusammenhang mit den Auseinandersetzungen um den Panamakanal 1964 wurden erneut Pläne diskutiert, Mittelamerika an einer anderen Stelle zu durchstechen, da einem Ausbau des Panamakanals Grenzen gesetzt waren und seine Verkehrskapazität Ende der 1960er Jahre erschöpft war. Erwogen wurden Durchstiche in Mexiko, Nicaragua/Costa Rica, Panama und Kolumbien. In allen Fällen sollte der neu zu bauende Kanal ohne Schleusen angelegt werden, da der Niveau-Unterschied zwischen Pazifik und Atlantik für minimal gehalten wurde.

Alle unten kurz aufgeführten Projekte würden eine Bauzeit von fünf bis zehn Jahren erfordern und mehrere Milliarden US-Dollar an Baukosten verschlingen.

10.10.1 Mexiko

Die Mexiko-Planung sah einen Durchstich am Isthmus von Tehuantepec von der Mündung des Flusses Coatzacoalcos am Atlantik entlang des Flusses zum Golf von Tehuantepec vor. Bei konventionellen Arbeitsmethoden sollte der Kanal 266 Kilometer lang sein und damit mehr als dreimal so lang wie der Panamakanal. Die USA erwogen zudem im Rahmen der Operation Plowshare Sprengungen mit Hilfe von Nuklearladungen, die dann eine Kanallänge von 241 Kilometer ergeben hätte.

10.10.2 Nicaragua / Costa Rica

→ *Hauptartikel: Nicaragua-Kanal*

Schon Mitte des 16. Jahrhunderts hatten spanische Kolonialisten einen Kanal entlang des San-Juan-Flusses zwischen dem heutigen Nicaragua und Costa Rica im Süden angedacht. Der amerikanische Eisenbahnmagnat Cornelius Vanderbilt (1794–1877) verdiente einen Teil seines Vermögens durch den Goldrausch, indem er in den 1840er und 1850er Jahren Abenteurer und Goldsucher von der Ostküste Nordamerikas – via Nicaragua – nach

Kalifornien brachte. Damals gab es noch keine Eisenbahnverbindung durch Nordamerika. Vanderbilt sicherte sich die Rechte für einen Kanalbau und eine Route durch Nicaragua für seine *Accessory Transit Company*.

Einen Kanal durch Nicaragua zu bauen erwog auch Napoleon III. Frankreichs letzter Kaiser (1852–1870). Seine Französische Intervention in Mexiko von Januar 1862 bis März 1867 endete mit einer Niederlage und der Hinrichtung des von den Franzosen 1864 als Kaiser von Mexiko eingesetzten Maximilian I.

Der Durchstich durch Nicaragua war parallel zur Grenze mit Costa Rica projektiert und sollte den südlichen Teil des Sees von Nicaragua durchschneiden, die konventionelle Trasse hätte 270 Kilometer und eine Trasse mit Hilfe von Nuklearsprengungen 225 Kilometer betragen. Der Nicaragua-Kanal hätte aber die Grenze mit Costa Rica geschnitten und würde den Pazifik auch auf dem Gebiet von Costa Rica erreichen. Nicaragua will die Pläne mit einem Gesetz vom 3. Juli 2012 wiederbeleben.[80][81] Dieses Gesetz überträgt einer *Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co.* (HKND) die Rechte für zunächst 50 Jahre (verlängerbar um weitere 50 Jahre) für den Bau und den Betrieb des Kanals. HKND bzw. seinem Besitzer, Investor Wang Jing, wird 49 % und Nicaragua 51 % der Anteile gehören.[82]

Im Sommer 2014 gab HKND die Streckenführung des El Gran Canal, von der Mündung des Río Punta Gorda an der Karibikküste zur Mündung des Río Brito auf der Pazifikseite, bekannt und verkündete, dass mit den Baumaßnahmen noch im Jahr 2014 begonnen werden soll. Der Kanal wird mit der geplanten Streckenführung eine Länge von 278 Kilometer sowie eine Breite zwischen 230 und 530 Metern haben.[83]

10.10.3 Panama

Für Panama gab es zwei mögliche neue Kanalrouten, die ausgemessen wurden:

1. Ein Kanal vom Golf von San Blas am Atlantik mit einer Länge von 64 Kilometer
2. Eine Kanalroute vom Atlantik zur Bucht von San Miguel auf der sogenannten Sasardi-Morti-Trasse mit einer Länge von 97 Kilometer

10.10.4 Kolumbien

Das Kanal-Projekt in Kolumbien sah einen Durchstich unter Nutzung der Flussbetten des Atrato und des Truando vor und sollte eine Länge von 153 Kilometer haben. Seit Anfang 2011 wird zwischen der Volksrepublik China und Kolumbien über den Bau einer Eisenbahnlinie als „trockener Konkurrenz“ zum Panamakanal verhandelt.[84][85]

10.11 Literatur

10.11.1 Sachbücher

- I. L. Maduro's Souvenir Store (Hrsg.): Souvenir of Panama and the Canal. Maduro's Souvenir Store, Panama um 1918 (englisch).
- Jörn Brossmann: Der Ausbau des Panama-Kanals. In: HANSA. Nr. 11, 2007, S. 72–75 (ISSN 0017-7504).
- Richard Henning: Die Geschichte der mittelamerikanischen Kanalunternehmungen. In: Conrad Matschoss (Hrsg.): Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. Band 4, Springer, Berlin 1912, S. 113–146, ZDB-ID 2238668-3 (Volltext online).
- Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. F. Muller, London 1966 (englisch).
- David Howarth: Panama-Kanal. Entdecker, Piraten, Techniker. Hestia, Bayreuth 1989 (Originaltitel: The Golden Isthmus, übersetzt von Reinhard Federmann, mit einem Beitrag von Michael P. Sommer), ISBN 3-7770-0410-3.
- Hans Hummel: Vor dem Ziel steht England. Biographie von Ferdinand de Lesseps. Vorwerk, Berlin 1939 (DNB 574050345).
- David G. McCullough: Sie teilten die Erde. Abenteuer und Geschichte der Erbauung des Panama-Kanals. Droemer Knaur, München 1982 (Originaltitel: The path between the seas, übersetzt von Wolfgang J. Helbich), ISBN 3-426-03657-6.
- Emil Maurer: Der Panama-Kanal gestern und heute. Goldmann, Leipzig 1943 (DNB 575031492).
- Gustavo A. Mellander: The United States in Panamanian Politics. The intriguing formative years. Interstate Publishers, Danville Ill 1971 (englisch).
- Gustavo A. Mellander u.a.: The Panama Years. Editorial Plaza Mayor, Río Piedras Puerto Rico 1999, ISBN 1-56328-155-4 (Geschichtlicher Schwerpunkt, englisch).
- Alexander Missal: Seaway to the Future. American Social Visions and the Construction of the Panama Canal. University of Wisconsin Press, Madison, Wisconsin 2008, ISBN 0-299-22940-8.
- A. und H. Säuberlich: Achterbahn in Panama. Treidelloks an der Zahnstange. In: Lok Magazin. Jahrgang 41, Nr. 252, GeraNova, München 2002, S. 64/65 (ISSN 0458-1822).

10.11.2 Belletristik

- Hans Dominik: Atlantis. Scherl Verlag, Berlin 1924 (Zukunftsroman, in dem die Freisprengung des unpassierbar gewordenen Panamakanals eine zentrale Rolle spielt).
- Christoph Erik Ganter (d.i.Curt Elwenspoek): Panama. Roman um einen Kanal. Rowohlt Verlag, Hamburg 1954 (Historischer Roman vor dem Hintergrund der Geschichte des Panamakanalsbaus).
- Yvan Goll: Panama. Gedichte. Meyer, Berlin 1914.
- John le Carré: Der Schneider von Panama:Roman. Ullstein, Berlin 2008 (Originaltitel: The tailor of Panama, übersetzt von Werner Schmitz), ISBN 978-3-548-60851-8.
- Eric Zencey: Die Panama-Affäre. Historischer Roman. dtv, München 2000, ISBN 3-423-20354-4.

10.12 Film

- Marie Galante. Spionagefilm. 1934.
- Abenteuer in Panama. 1942 (mit Humphrey Bogart u.a.).
- *Panama-Kanal*, Dokumentation zur Geschichte des Baus des Panama-Kanals, USA 2011
- Dokumentarfilm von National Geographic über die Entwicklung des Kanalbaus bis zum Panamakanal (auf youtube nicht mehr zugänglich)
- *Videoblog: "Vámonos".* In: *ARD-aktuell ARD-Aktuell.* 21. August 2014, abgerufen am 20. Juni 2015.

10.13 Weblinks

Commons: Panamakanal – Album mit Bildern, Videos und Audiodateien
Wiktionary: Panamakanal – Bedeutungserklärungen, Wortherkunft, Synonyme, Übersetzungen

- Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority (spanisch/englisch)
- Webcams der Schleusen des Panamakanals
- *A History of the Panama Canal* auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority
- El Canal Actual in *Apéndice A* des *Plan Maestro del Canal de Panamá*; ausführliche Beschreibung des Kanals (spanisch) auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá / Panama Canal Authority
- *Panamakanal.* In: Structurae.
- George W. Goethals: *The Panama Canal*, Rede vom 10. Februar 1911; auf CZBrats.com
- Ira E. Bennett: *History Of The Panama Canal*, Historical Publishing Co., Washington DC, 1915; auf CZBrats.com
- Der Kampf um den Panamakanal
- Der Gaillardabschnitt (französisch)
- Geschichte des Kanalbaus und der Bau- und Betriebsgesellschaften
- Bedeutung und Grenzen des Panamakanals
- An Bord eines Frachters durch den Kanal – Artikel im Hamburger Abendblatt
- Eine Passage auf einem Kreuzfahrtschiff Ausführlicher Bericht (englisch)
- Construction of the Panama Canal auf Critical Past; mit Filmsequenzen aus der Bauzeit

10.14 Einzelnachweise

[1] *Transit statistics.* Panama Canal Authority, abgerufen am 15. Juni 2014 (englisch).

[2] Frank Binder: *Kanalstreik bremst Panama-Wachstum*. In: *Täglicher Hafenbericht* vom 6. August 2014, S. 2

[3] Deutsche Seeschifffahrt Februar 2014, S. 30–33: *Oh wie teuer wird Panama* (S. 32)

[4] Es werden unterschiedliche Längen zwischen 76 und 82 Kilometern genannt, je nachdem, wo genau die Endpunkte angesetzt und wie die Kurven im Gatúnsee gemessen werden. Eine Pfadmessung auf Google Earth ergab 81,7 Kilometer.

[5] *This is the Canal* auf der Website der 'Autoridad del Canal de Panamá'/Panama Canal Authority

[6] Artikel 315 der Verfassung Panamas

[7] Annual Report 2011 auf der Website der ACP

[8] Treaty concerning the permanent neutrality and operation of the Panama Canal

[9] Die ACP erzielte insgesamt einen Umsatz von 2,3 Milliarden Balboa, da sie auch Erlöse aus Strom- und Wasserlieferungen hat. Der Net Profit aus allen Aktivitäten betrug 1,229 Milliarden Balboa

[10] FAQ Tolls and Transit auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority

[11] Gebührentabelle der ACP

[12] Genauer: 85 Fuß = 25,9 Meter

[13] FAQ Physical Characteristics auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority

[14] El Canal Actual

[15] Bei der Beurteilung der Einsparung ist das V-förmige Profil des Einschnitts zu beachten: jede Vertiefung des Einschnitts bedeutet auch eine Erweiterung des Profils und damit ein Vielfaches an notwendigem Aushub.

[16] Vgl. Das Foto in El Canal Actual, S. 17

[17] Panama Canal Authority – Culebra Cut Widening Completed (7. November 2001)

[18] Panama Canal Authority Reduces Time Vessels Take to Travel the Canal by more than 16 Percent (21. November 2002)

[19] Der Kanal und seine Bauwerke wurden im angloamerikanischen Maßsystem geplant und gebaut, wobei meist glatte Zahlen für die Maße in Fuß verwendet wurden, die in Metern umgerechnet (1 Fuß = 0,3048 Meter) durchweg zu seltsam erscheinenden krummen Zahlen führen.

[20] FAQ Nr. 3 auf PMSML – Permanent Service for Mean Sea Level

[21] Samuel F. Hildebrand (1939): *The Panama Canal as a Passageway for Fishes …*

[22] Die Länge der Kammern wird oft unterschiedslos mit 1000 oder 1050 Fuß angegeben.

[23] Art. 52 ff Regulation for Navigation in Canal Waters auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority

[24] Salzwasser hat eine höhere Dichte als Süßwasser und deshalb eine höhere Tragfähigkeit. TFW wird in den Regulations for Navigation definiert als: *Tropical fresh water of Gatun Lake, density .9954 gms/cc, at 29.1° Centigrade (85 °F)*

[25] OP Notice to Shipping N-1-2012 (Rev. 1) – Vessel Requirements, 2. Size and Draft Limitations of Vessels auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority

[26] FAZ Queen Mary 2

[27] Die doppelten Schleusentore sind in Google Earth und auf verschiedenen Fotos deutlich erkennbar.

[28] Locks Design in A History of the Panama Canal; auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority

[29] George W. Goethals: *The Panama Canal; The Locks …*, 10. Februar 1911; auf CZBrats.com

[30] Planskizze einer Schleusenkammer der Gatún-Schleusen in Goethals: *The Panama Canal*

[31] 33,53 Meter Breite × 327,66 Meter Länge × 9,2 Meter Hub = 101.075 m^3

[32] Die Größe der Schiffe hat darauf keinen Einfluss.

[33] 1 US.liq.gal = 3,785411787 Liter

[34] Art. 53 Regulation for Navigation

[35] El Canal actual enthält auf S. 19 f eindrucksvolle Fotos vom größtmöglichen Ablass von den Dämmen.

[36] NASA

[37] Unter Berücksichtigung von Besonderheiten wie Gruppierungen kleinerer Schiffe in einer Kammer usw.

[38] OP Notice to Shipping N-7-2012 auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority

[39] Monthly Canal Operations Summary – may 2012 Advisory to shipping No. A-10-2012; auf der Website der Autoridad del Canal de Panamá/Panama Canal Authority

[40] El Canal actual, S. 14 f

[41] Section Two, Steering and sailing rules, Rule 5.7

[42] *Récord en pago de peajes y reserva*, in prensa.com, Panamá, vom 24. April 2007

[43] *Cupo de subasta del Canal alcanza récord*, in prensa.com, Panamá, vom 25. August 2006

[44] Richard Halliburton: New Worlds to Conquer. Garden City Publishing, New York 1929.

[45] El Canal Actual, S. 19

[46] El Canal Actual, S. 22/23

[47] El Canal Actual, S. 17 f, 23/24

[48] El Canal Actual, S. 21/22

[49] El Canal Actual, S. 24/25

[50] El Canal Actual, S. 25

[51] Neue Brücke

[52] Proposal for the Expansion of the Panama Canal auf der Website der ACP

[53] Neue Zürcher Zeitung Online (4. September 2007) „13 Tonnen Sprengstoff zur Feier des Tages“

[54] Süddeutsche Zeitung online (4. September 2007) Panamakanal – Die Engstelle des Welthandels wird breiter

[55] *Panamakanal Anfang 2015 startklar*. In: Täglicher Hafenbericht vom 9. Juli 2012, S. 3

[56] *Antwerpen baut die Megaschleuse / Stahl des Eiffelturms mal drei*, ORF.at 20. Mai 2013

[57] Süddeutsche Zeitung online (23. Oktober 2006) Milliarden-Projekt: Panama-Kanal wird ausgebaut

[58] Die Zeit Online; (23. Oktober 2006): Gelungener Volksentscheid: Panama-Kanal wird ausgebaut

[59] ARD-Tagesschau Online (23. Oktober 2006): Der Panama-Kanal wird ausgebaut → Erläuterung

[60] Die Welt Online (23. Oktober 2006): Der Panama-Kanal wird ausgebaut

[61] 'Why a Damaging Panama Canal Expansion is Being Advanced'. Veröffentlicht in „The Panama News“. Abgerufen am 7. Februar 2011

[62] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 9.

[63] Johann Peter Eckermann: *Gespräche mit Goethe in den letzten Jahren seines Lebens*, hg. von Gustav Moldenhauer. Bd. 1: *1823–1827*. Reclam, Leipzig 1884. S. 84.

[64] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 27.

[65] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 28.

[66] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 47.

[67] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 67.

[68] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 54, 55.

[69] WDR5, Zeitzeichen zum 1. Februar 1881, Der Beginn der Bauarbeiten zum Panamakanal

[70] WDR5, Zeitzeichen zum 1. Februar 1881, a.a.O.

[71] Heinrich August Winkler: Geschichte des Westens, Von den Anfängen in der Antike bis zum 20. Jahrhundert, 2. Auflage, C.H.Beck, München 2010, ISBN 978-3-406-59235-5, S. 1070

[72] Ansgar Becker: *Die Entwicklung des Kaufmannsbegriffs im Sinne eines übergeordneten Abgrenzungskriteriums für den persönlichen Anwendungsbereich handelsrechtlicher Vorschriften*; *IUS VIVENS /Abteilung B: Rechtsgeschichtliche Abhandlungen* Bd. 17, 2004, ISBN 3-8258-7639-X, S. 56

[73] Pierre A. Bourson: *L'affaire Panama*. Édition de Vecchi, Paris 2000, ISBN 2-7328-2977-3

[74] The Chief Engineers of the Panama Canal

[75] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 113.

[76] Rolt Hammond, C.J. Lewin: The Panama Canal. S. 151.

[77] *Engineering News*, Band 72, Nr. 8, 20. August 1914, S. 416.

[78] http://www.efstour.com/en/panama-canal.html (Memento vom 30. Mai 2010 im *Internet Archive*) abgefragt am 11. Juli 2010

[79] http://orf.at/stories/2191076/2191070/ Panama stoppt nordkoreanisches Schiff, ORF.at vom 16. Juli 2013

[80] El Nuevo Diario.com.ni: *Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad del Gran Canal de Nicaragua*.

[81] *Weiterer Schritt zum Nicaragua-Kanal*. In: Täglicher Hafenbericht vom 6. Juli 2012, S. 14

[82] FAZ.net Dezember 2013: Öko-Katastrophe in Nicaragua? Ein Megakanal im Zeichen des Drachen

[83] *Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik: Route für Kanal durch Nicaragua festgelegt.* Spiegel Online, 9. Juli 2014, abgerufen am 6. August 2014.

[84] Der trockene Kanal (9. März 2011)

[85] *Züge für den Regenwald* (Memento vom 22. April 2014 im *Internet Archive*) erschienen in SZ am 15. Februar 2011, gesichtet 21. April 2014

Koordinaten: 9° 4′ 48″ N, 79° 40′ 48″ W

Normdaten (Geografikum): GND: 4044446-6 | VIAF: 245637111

Kapitel 11

Cartagena (Kolumbien)

Cartagena de Indias ist eine Stadt an der Karibikküste Kolumbiens und mit seinen 952.036 Einwohnern (Stand 1. Januar 2005) Hauptstadt des Departements *Bolívar*. Der Name der Stadt stammt von der spanischen Stadt Cartagena, zur Unterscheidung dient der Zusatz Indias.

11.1 Geographie

Cartagena liegt an der Karibikküste im Norden des Landes mit Zugang sowohl zum offenen Meer als auch zur *Bahia de Cartagena*. Zum Landesinneren wird sie von einer Bergkette geschützt.

11.2 Geschichte

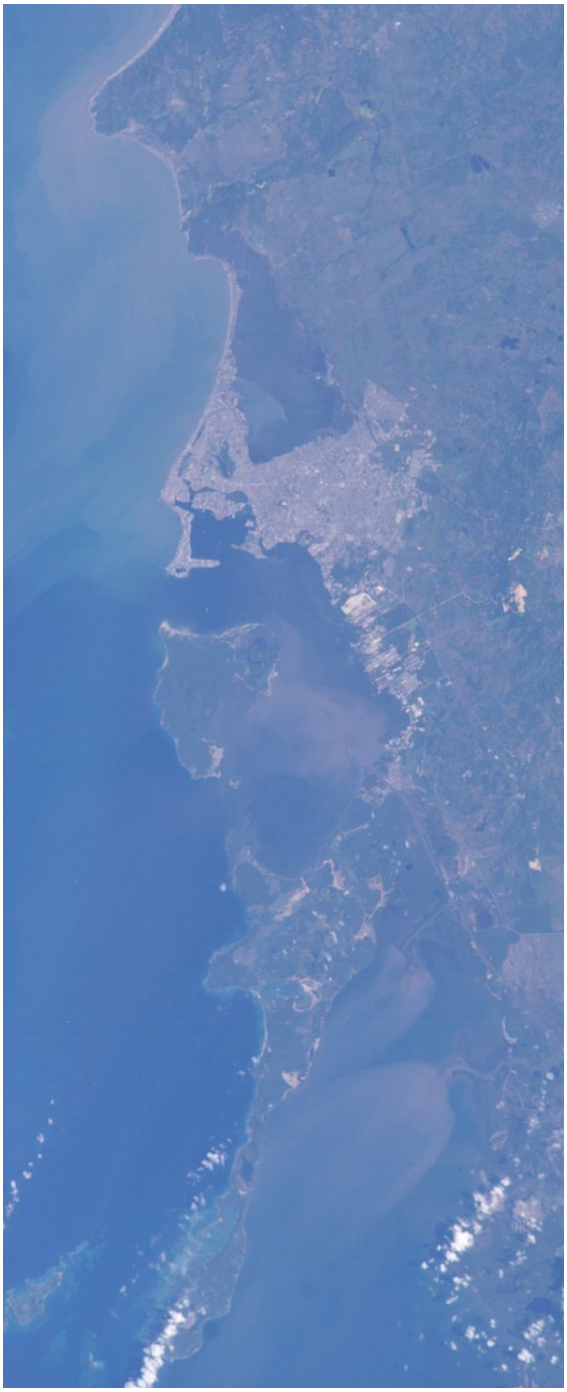
Die Stadt wurde im Zuge der Kolonialisierung Südamerikas am 1. Juni 1533 von Pedro de Heredia gegründet. Bei der Eroberung und Stadtgründung erhielt der spanische Konquistador Unterstützung von der India Catalina. Cartagena gilt in der Geschichte als eine der ersten spanischen Stadtgründungen im Norden Südamerikas und erlebte ein schnelles Wachstum als wichtiger Hafen für die Schifffahrt des Kontinents. Die spanische Flotte kam zweimal jährlich von Sevilla oder Cádiz nach Cartagena, um hier spanische Waren wie Waffen, Rüstungen, Werkzeug, Textilien und Pferde zu vermarkten und Gold, Silber, Perlen und Edelsteine zu laden, bevor sie nach Puerto Bello und Santo Domingo weitersegelte.

Auch die niederländischen und englischen Sklavenschiffe, soweit sie überhaupt in spanische Häfen in Amerika einlaufen durften, mussten nach Cartagena. Aus diesem Grund wurde Cartagena häufig von Piraten attackiert und geplündert, beispielsweise 1585 durch Sir Francis Drake, 1697 von den Franzosen unter Jean-Bernard Louis de Saint-Jean, Baron de Pointis, genannt Bernard Desjean, und Jean Baptiste du Casse. Nach dem Einfall Drakes befestigten die Bewohner die Stadt durch einen elf Kilometer langen Schutzwall und die riesige Wehranlage *San Felipe*. Die Einfahrt in die Bucht säumten fortan zwei Forts, *San José* und *San Fernando*, die nur schwer zu überwinden waren.

Auch die Kirchen in der Stadt gleichen Wehrbauten. 1575 bis 1585 wurde an der Kathedrale gebaut, 1570 bis 1612 wurde das Kloster Santo Domingo errichtet; im 17. Jahrhundert kam das Jesuitenkloster *La Compania* hinzu. Schon 1610 wurde die spanische Inquisition auch in Cartagena eingeführt, die 1770 einen eigenen Palast bezog und hier eine mächtige Rolle spielte. Cartagena wurde als die Perle von *Las Indias* bezeichnet, galt nach einem Überfall englischer Piraten 1741, gegen den sich Cartagena behaupten konnte, zeitweilig als uneinnehmbar und als *das* Beispiel spanischer Militärarchitektur. Die gelagerten Schätze, die nach Spanien transportiert werden sollten, und die stetig ankommenden und abfahrenden Schiffe machten die Hafenstadt aber auch sehr schnell zu einem bevorzugten Ziel von Freibeutern und Piraten. Es wurde – mit Hilfe von Sklaven aus Afrika – ein mächtiger Schutzwall und insgesamt 29 Forts errichtet. Nach der Kriegserklärung Englands an Spanien wurde Admiral Vernon mit einer Streitmacht von 186 Schiffen und 18000 Mann geschickt um Cartagena einzunehmen. Der am 13. März 1740 begonnene größte Angriff der Geschichte Cartagenas musste drei Monate später abgebrochen werden, da keine Aussichten mehr auf Sieg bestanden und die Flotte Vernons von Gelbfieber und Malaria zermürbt war.

Der Jesuit Pedro Claver beschränkte im 17. Jahrhundert seine Hilfe für die zahllosen schwarzen Sklaven, die hier versteigert wurden, nicht auf Massentaufen, sondern bemühte sich in tätiger Nächstenliebe als Arzt um die Verbesserung der menschenunwürdigen Bedingungen, unter denen sie zu leiden hatten, und wurde dafür von der Katholischen Kirche heiliggesprochen. Am 31. März 1741 wurde hier im Zuge des War of Jenkins' Ear die *Schlacht von Cartagena* zwischen der englischen Armada mit 186 Schiffen unter dem Kommando des englischen Admirals Edward Vernon und den Verteidigern Cartagenas unter Don Blas de Lezo ausgetragen.

Im November 1811 erklärte der Befreier Südamerikas Simón Bolívar unter dem Eindruck der französischen Revolution und der napoleonischen Besatzung des Mutterlandes die Unabhängigkeit auch für Cartagena und das Ende der Inquisition. Doch die Spanier wollten ihre Kolonien nicht so widerspruchslos ziehen lassen: Im Dezember 1815, nach dem Abzug der napoleonischen Truppen



Satellitenbild von Cartagena

aus Spanien und der Wiederherstellung der spanischen Monarchie, eroberten spanische Verbände unter Pablo Morillo die Kolonie zurück. Erst nach der *Schlacht von Boyacá* 1821 und weiteren Zusammenstößen im Frühjahr 1822 erlangte Cartagena gemeinsam mit der Kolonie die international anerkannte Unabhängigkeit vom spanischen Mutterland.

Festung San Felipe

Festung San Felipe

Sonnenuntergang in Cartagena

11.3 Kultur und Sehenswürdigkeiten

Die Stadt hat sich als eine der schönsten Kolonialstädte Südamerikas behauptet. Cartagena ist die Stadt mit den meisten Touristen und nicht zuletzt wegen der geografischen Lage die sicherste und bestbewachte Stadt in Kolumbien. Wie in allen Großstädten ist wegen der Kleinkriminalität trotzdem Vorsicht geboten. Vom bewaffneten Konflikt zwischen Militär, Paramilitärs (AUC) und Guerilla (FARC, ELN) ist Cartagena kaum betroffen. Die kolumbianische Marine hat in Cartagena ihren Hauptstütz-

punkt.

Das komplett ummauerte alte Stadtzentrum mit Festungsring und den Stadtteilen *Centro* mit der Kathedrale und zahllosen Palästen im andalusischen Stil, *San Diego*, dem Viertel der Händler und der zahlenmäßig kleinen Bourgeoisie sowie *Getsemaní*, dem Viertel der kleinen Leute und Handwerker, das aus dieser Zeit stammt, wurde 1959 zum nationalen Kulturerbe erklärt und ist seit 1984 UNESCO-Weltkulturerbe. Auf einer Landzunge neben der ummauerten Altstadt liegt die riesige Hotelzone, Bocagrande.

Das karibische Nachtleben in Cartagena de Indias ist legendär, eine touristische Spezialität ist *rumba en chiva*, eine Party im Bus. Die meisten Diskotheken befinden sich in der Calle Arsenal, Getsemaní. Kleinere Clubs und Restaurants befinden sich im Historischen Zentrum der Stadt. In Cartagena entstand die afrokaribische Musikrichtung Champeta, die vor allem in den Armenvierteln der Stadt gehört und gefeiert wird.

Jedes Jahr findet hier das internationale *Cartagena Film Festival* statt, das FICCI (*Festival Internacional de Cine de Cartagena de Indias*).[2]

11.4 Wirtschaft und Infrastruktur

Die Einwohner sind zu großem Teil afrikanischer Abstammung. Die Mehrheit lebt in Armut oder zumindest in bescheidenen Verhältnissen. Zu den wichtigsten Einkommensquellen zählen Fischerei, Tourismus, Schiff-Fracht und Öl-Industrie. Exportiert wird hauptsächlich Öl, Kaffee und Platin.

Erdölraffinerien, chemische und petrochemische Industrie sind hier angesiedelt.

Der internationale Flughafen *Aeropuerto Internacional Rafael Núñez* (IATA: CTG, ICAO: SKCG) befindet sich im Nordosten der Stadt.

11.4.1 Hafenanlagen

Im Südwesten befinden sich über 40 Seehäfen für die Handels- und Sportschifffahrt. Der Hafen ist der wichtigste Erdöl- und Containerhafen Kolumbiens. Die Betreiber der drei größten Containerhafenanlagen sind *Sociedad Portuaria de Cartagena de Indias*, *Muelles El Bosque* und *Terminal de Contenedores de Cartagena de Indias*. Daneben gibt es u. a. folgende Betriebshäfen: *REFICAR S.A.* (Raffinerie), SABMiller, Argos cement, Dow Chemical, BASF Colombia, DuPont, Cemex, Dole Food Company und *Colombian Navy Steelworks*.

11.5 Sonstiges

Der Literaturnobelpreisträger Gabriel García Márquez setzte Cartagena im Roman *Die Liebe in den Zeiten der Cholera* aus dem Jahre 1985 ein Denkmal. In Cartagena fand 1990 der Drogengipfel mit den Präsidenten Kolumbiens, Perus, Boliviens und der USA statt, auf dem Maßnahmen gegen den Anbau von Cocasträuchern und die Gewinnung von Kokain besprochen wurden.

Ebenfalls in Cartagena fand 2003 eine Konferenz über den grenzüberschreitenden Transport, die Handhabung und den Umgang mit gentechnisch veränderten Organismen statt, deren Ergebnis ein völkerrechtlich bindendes Abkommen über die biologische Sicherheit war, kurz Cartagena-Protokoll genannt, das am 11. September 2003 verabschiedet wurde.

Alljährlich findet hier der nationale Schönheitswettbewerb *Miss Colombia* statt.

Cartagena hat eine Universität, die Universidad de Cartagena, und ist Sitz eines Erzbischofs.

In dieser Stadt und dem Umland wurden zu großen Teilen der Bud-Spencer-Film Banana Joe gedreht.[3]

11.6 Söhne und Töchter der Stadt

- Rafael Núñez (1825–1894), Politiker
- Edgardo Carmona Vergara (*1950), Bildhauer
- Joe Arroyo (1955–2011), Sänger und Komponist
- Fernando Araújo Perdomo (* 1955), Politiker
- Erick Morillo (* 1971), Musikproduzent und DJ
- Alejandro Berrio (* 1976), Boxer
- Elson Becerra (1978–2006), Fußballspieler
- Cecilia Brækhus (* 1981), Boxerin
- Cecilia Baena (* 1986), Speedskaterin
- Juan Pablo Pino (* 1987), Fußballspieler

11.7 Ehrenbürger der Stadt

- 2001: Elfride Jagersberger, Missionsschwester
- 2013: Maria Bernarda Bütler, Missionsschwester

- Straße in der Altstadt
- Altstadt Cartagena

11.8 Städtepartnerschaften

- Coral Gables, Florida, USA
- St. Augustine, Florida, USA
- San Juan, Puerto Rico

11.9 Weblinks

Commons: Cartagena (Kolumbien) – Album mit Bildern, Videos und Audiodateien
Wikivoyage: Cartagena (Indias) – Reiseführer

- Offizielle Stadtseite Cartagenas (spanisch)
- Karte von Cartagena
- Karte Altstadt Cartagena
- *Eintrag* in der Welterbeliste der UNESCO auf Englisch und auf Französisch

11.10 Einzelnachweise

[1] http://www.elespectador.com/noticias/nacional/dionisio-velez-manda-cartagena-articulo-433655

[2] http://www.ficcifestival.com/

[3] IMDb (Online Datenbank)

Gemeinden im Departamento de Bolívar

Achí | Altos del Rosario | Arenal del Sur | Arjona | Arroyohondo | Barranco de Loba | Calamar | Cantagallo | Cartagena | Cicuco | Córdoba | Clemencia | El Carmen de Bolívar | El Guamo | El Peñón | Hatillo de Loba | Magangué | Mahates | Margarita | María La Baja | Montecristo | Mompós | Morales | Pinillos | Regidor | Río Viejo | San Cristóbal | San Estanislao | San Fernando | San Jacinto | San Jacinto del Cauca | San Juan Nepomuceno | San Martín de Loba | San Pablo | Santa Catalina | Santa Rosa | Santa Rosa del Sul | Simití | Soplaviento | Talaigua Nuevo | Tiquisio | Turbaco | Turbaná | Villanueva | Zambrano

Hauptstädte der kolumbianischen Departamentos

Arauca (ARA) | Armenia (QUI) | Barranquilla (ATL) | Bogotá (CUN) | Bogotá (DC)* | Bucaramanga (SAN) | Cali (VAC) | Cartagena (BOL) | Cúcuta (NSA) | Florencia (CAQ) | Ibagué (TOL) | Inírida (GUA) | Leticia (AMA) | Manizales (CAL) | Medellín (ANT) | Mocoa (PUT) | Monteria (COR) | Mitú (VAU) | Neiva (HUI) | Pasto (NAR) | Pereira (RIS) | Popayán (CAU) | Puerto Carreño (VID) | Quibdó (CHO) | Riohacha (LAG) | San Andrés (SAP) | San José del Guaviare (GUV) | Santa Marta (MAG) | Sincelejo (SUC) | Tunja (BOY) | Valledupar (CES) | Villavicencio (MET) | Yopal (CAS)

* = Hauptstadtdistrikt

Welterbestätten in Kolumbien

Cartagena | Los Katíos | Malpelo | Mompós | Tierradentro | San Agustín

Normdaten (Geografikum): GND: 4085163-1

11.11 Text- und Bildquellen, Autoren und Lizenzen

11.11.1 Text

- **Norwegian Pearl** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Pearl?oldid=142144360 *Autoren:* Media lib, Aka, Ben gb, Sinn, Leipnizkeks, Termo, Pelz, Jergen, Florian Adler, DieAlraune, Rainyx, Felix Stember, Jackalope, Fuchsmario, Savin 2005, Gerd Fahrenhorst, Klaus Eifert, DerHexer, SpBot, PortalBot, Tobnu, Logograph, Tönjes, L.92, Frila, Asdfj, GIVazquez, Tobi B., HeikoH, Flann, Giftmischer, Therebel123, Grandeur, Felmadyn, Bücherwürmlein, Schützenmeister, OfficeBoy, Marioneschütze, Matrosenjunge, Marinefanjunker, Matrosenausbilder, Toastbrotmaschine, Engie, Zieh ab!, Svíčková, Wikiroe, Vector444, Arthur Rockensü0, Tiefseeexperte, Jetzt ist meine Zeit, Gerti Gleim, Auf geht er der peter, Angelstarmann, Ambross07, Hajotthu, Wivoelke, Surwolder, Zorrobot, Schifffahrtsmeisterei, Ahoi ahio vorraus, Lukas9950, Sunergy, NonScolae, ChuispastonBot, Fegsel, KLBot2, Boshomi, See VD und Anonyme: 19
- **Cabo San Lucas** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Cabo_San_Lucas?oldid=119528517 *Autoren:* Matt1971, MFM, Hubertl, Zollwurf, Man77, Matthiasb, CommonsDelinker, Telim tor, Chivista, Amygdala77, LaaknorBot, Numbo3-bot, Luckas-bot, ChenzwBot, Lalein91, BKSlink, Tatianadms, Dahalaak, EmausBot, JürnC, Pico31, MerlIwBot und Anonyme: 1
- **Puerto Vallarta** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Puerto_Vallarta?oldid=143695164 *Autoren:* IGEL, Head, Matt1971, Raymond, Gorgo, APPER, Stefan64, Urizen, Lutz Terheyden, Marealunar, Ot, Weede, DasBee, Sk-Bot, Blah, Firefox13, Iggy-x, Heikoschmitz, RobotE, RobotQuistnix, YurikBot, Frank C. Müller, MichaelSimm, Revolus, Eskimbot, Kinimod, ChrisiPK, Man77, PixelBot, Spuk968, Horst Gräbner, Bernard Ladenthin, Sebbot, Miraki, Wikerikiii, L&K-Bot, Euphoriceyes, Complex, VolkovBot, Codeispoetry, TXiKiBoT, SieBot, Coatilex, M Huhn, Dachbewohner, Visi-bot, Mike.lifeguard, Curvededge, APPERbot, Zorrobot, Luckas-bot, Schniggendiller, 4342, D'ohBot, Rubblesby, Akkakk, EmausBot, ZéroBot, Utom, Makecat-bot, Addbot, Practicasoohmd und Anonyme: 22
- **Municipio Santa María Huatulco** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Municipio_Santa_Mar%C3%ADa_Huatulco?oldid=143179349 *Autoren:* Gorgo, Birger Fricke, Man77, Escarbot, Horst Gräbner, Xqbot, CactusBot, OttosPlan, CamelBot, Movses-bot, KLBot2 und Anonyme: 2
- **Municipio Tonalá (Chiapas)** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Municipio_Tonal%C3%A1_(Chiapas)?oldid=137036313 *Autoren:* Man77 und CactusBot
- **Puerto San José** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Puerto_San_Jos%C3%A9?oldid=133529819 *Autoren:* Aka, RedBot, SpBot, Microstar, Xeno06, Black Smoker, Idioma-bot, LinkFA-Bot, Ferrovia, Århus, EmausBot, MerlIwBot und Addbot
- **Puntarenas** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Puntarenas?oldid=143283387 *Autoren:* Aka, Fusslkopp, Zwobot, Gorgo, StillesGrinsen, Ratinger, Nepenthes, Hildegund, Bärski, Internaut, Thgoiter, Man77, Spuk968, Thijs!bot, Sebbot, Grand-Duc, L&K-Bot, TXiKiBoT, Aibot, Eriosw, Idioma-bot, AlleborgoBot, SieBot, Broadbot, Björn Bornhöft, Visi-bot, DumZiBoT, SK Sturm Fan, LaaknorBot, APPERbot, Luckas-bot, Nallimbot, GrouchoBot, Århus, Henriko, ArthurBot, Picaflor74, EmausBot, ZéroBot, Ottomanisch, KLBot2, YFdyh-bot, Wassermaus und Anonyme: 7
- **Costa Rica** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Costa_Rica?oldid=144063172 *Autoren:* Wst, Kurt Jansson, Ben-Zin, Magnus Manske, Unukorno, Pit, Media lib, Zeno Gantner, Angelika Lindner, Gnu1742, Aka, Stefan Kühn, DF5GO, ErikDunsing, Langec, Ilja Lorek, Jomo, Head, Aldipower, GNosis, Reinhard Kraasch, Nd, Filzstift, Herrick, Crux, Tsor, Matthäus Wander, Seewolf, Nephelin, Raymond, Fedi, Rolz-reus, Christian2003, Ntropie, Zwobot, D, Wolfgang1018, Herr Klugbeisser, CdaMVvWgS, Gorgo, Stern, Mazbln, Triebtäter, Ciciban, MichaelDiederich, Jpp, HaSee, J budissin, APPER, Rdb, Zumbo, Renato Caniatti~dewiki, Urizen, Mike Krüger, RoBri, Kalumet, Peter200, Priwo, MFM, Haplochromis, André Schneider, Fujugu, Catrin, Tzzzpfff, Hardenacke, Bronko, Ruebsal, Bertonymus, Martinvogel, Schnargel, Mnh, Theclaw, Tilman Berger, Ot, Dolos, Torben Schink, Tmalsburg, Gerhardvalentin, Wiki-observer, Bhuck, Hph, Schubbay, KaHe, Unscheinbar, Ureinwohner, Conny, Cepheiden, Tsui, Babel fish, Bradypus, Dbach, Creando, ProfessorX, DasBee, Kam Solusar, Salmi, Stefan Tischler, Joni2, Magnummandel, Dolphin.fra, Botteler, Mmahr, DerSchim, Nicor, MartinThoma, BLueFiSH.as, Martin Bahmann, Bierdimpfl, Heinte, SNAFU, Sk-Bot, Diba, Renekaemmerer, He3nry, Florian.Keßler, FlaBot, Gerbil, Sir, Bernd Burow, Codc, Hubertl, Hofres, Schorle, Tonk, Martinwilke1980, Mechatroniker, Marcus., Bernburgerin, AchimP, Mandavi, Sebastian Mehlmacher, RedBot, LIU, Schaengel89, Stargamer, Toeglhofer, Anhi, Berlin-Jurist, Blaue Orchidee, Spacefun, So66, Friedjof, Windharp, O.Koslowski, Heinovh, Scooter, Gpvos, Itti, Firefox13, AxelF, Beliar, Trendy64, Herminator~dewiki, Kaugummimann, Chun-hian, UW, Volkolegrand, Millbart, FritzG, JuTa, Neo23x0, Mario Moldenhauer, Florian Adler, Hnsjrgnweis, L.m.k~dewiki, Bujo, Amtiss, Sechmet, Happolati, Roterraecher, Jka, DanM, Chobot, Felix Stember, Rujadd, STBR, Nikswieweg, Mautpreller, Galtun, Newsflash, Edroeh, Hydro, Sven-steffen arndt, RobotQuistnix, SchallundRauch, Bota47, J. Patrick Fischer, Mm aa ii kk, YurikBot, Androl, Haring, ChristianBier, Savin 2005, Naux, Spacywm, Bärski, ClausG, Löschfix, Mihály, Amano1, Lomis, Rigolos, KrischanBW, Internaut, Wkrautter, NCC1291, $traight-$hoota, DerHexer, WAH, Benedictus, Squasher, Pizzero, J.-H. Janßen, Eskimbot, Westiandi, Liberaler Humanist, Gilliamjf, PortalBot, Rolf H., Highpriority, Gugerell, LKD, Taichi, Chlewbot, Manecke, Times, DerHerrMigo, Adromel, DHN-bot~dewiki, Ruestz, Tlustulimu, Leit, Bärli B., Invisigoth67, Dalisay, Jay-Jay Calli, UKnow, Franz Halac, Isderion, Theol, TUBS, Lupussy, Tönjes, Graphikus, ChristophEffing, PixelBot, Cramunhao, BesondereUmstaende, Armin P., Flubber, WikiMM, Semper, Roo1812, Möchtegern, Spuk968, Kent, Robertoamt1~dewiki, Thijs!bot, S.Didam, PsY.cHo, El., GiordanoBruno, Emeritus, Cholo Aleman, Horst Gräbner, Gustav von Aschenbach, GLGerman, Superzerocool, JCIV, 1000, Einsamer Schütze, Hedwig in Washington, Edith Wahr, JAnDbot, Pessottino, Matthiasb, Smithee, Claire2, Kickof, Flicka, Joerg.tillmann, .anacondabot, Webverbesserer, Baumfreund-FFM, Frankee 67, Klara Rosa, Orci, Wybot, Roadside Attractions, CommonsDelinker, Numbo3, Maus-78, AlexdG, Blaufisch, Bibo59, Cocoloi, Zollernalb, Micham6, Mgehrmann, Escla, Herbert Lehner, Jlinde, DodekBot, VolkovBot, Ippi, TheWolf, Retodll83, TXiKiBoT, Fecchi, Chrisitanholme, Rei-bot, Regi51, Boonekamp, Bücherwürmlein, Henry Hatt, Idioma-bot, Synthebot, Goreb, Tobias1983, AlleborgoBot, OecherAlemanne, Feezenfreezen, Jocian, Schaema3, StG1990, Färber, Krawi, BotMultichill, Aalvarez12, Leuche, SieBot, Entlinkt, EWriter, Der kleine grüne Schornstein, Der.Traeumer, Texec, Fuego del Sol, Zenit, Engie, Tiroinmundam, Oceancetaceen, Totoso, Chricho, Byrialbot, Funkruf, Carl B aus W, OKBot, Wikpeded, Nikkis, Trustable, Hxhbot, Avoided, Saint-Louis, Umherirrender, Dachbewohner, NebMaatRe, Jesi, Kitanoyama, Succu, Oliver747, Alnilam, Goldzahn, Pittimann, Björn Bornhöft, Kladson, Der friese, Cygnebleu, Se4598, DragonBot, Querverplänkler, Knop1974, Poelzig, WagnerAndreas, Jose V., Alexbot, BOTarate, Inkowik, Visi-bot, LoddaKostaPhilipp, Raphael Frey, Strommops, Fiat jux, Marxolang, El tico, SK Sturm Fan, Schneebi75, Thomas Glintzer, David Sallaberger, Metilsteiner, LinkFA-Bot, LaaknorBot, Paramecium, Numbo3-bot, 3268zauber, Knergy, Marco74, Steevlein, Cäsium137Bot, HerculeBot, Philipp Wetzlar, Voluntario, Cles, Amirobot, Wikinger08, Luckas-bot, Mariordo, Bwbuz, Nallimbot, Jotterbot, GrouchoBot, Small Axe, Zxabot, Telfast, Tillor87, MauritsBot, Xqbot, ArthurBot, DSisyphBot, Howwi, Guayacancr, Astrobeamer, Brodkey65, MastiBot, Ticoreise, Almabot, RibotBOT, GhalyBot, Olaf Kosinsky, Wilske, Pölkkyposkisolisti, Rr2000, Ags245, Alte Schule, Gerd Wiechmann, Zero Thrust, Jivee Blau, Terra2009, MorbZ-Bot, Bestoernesto, AaronEmi, Nothere, Rubblesby, TobeBot, Kalorie, Tecolótl, Antemister, Heubergen, Alraunenstern,

Shoe200, Helium4, Martin1978, HRoestTypo, Uwe Dedering, EmausBot, Müdigkeit, Unsterblicher, Jd1986, Reinhold Sulz, AleGi, Nere, ZéroBot, Ottomanisch, DaniCracks, NEXT903125, Cologinux, Sprachfreund49, Konnie, Cruks, Kuhpfletter, Marcelecram, Kirkurdu, Gastredner, WikitanvirBot, ChuispastonBot, Iste Praetor, Movses-bot, Krdbot, Krib, P. S. F. Freitas, Römert, MerlIwBot, Zbrnajsem, Tdiet, Elli.fri, Boshomi, Jonas Steinhöfel, Hybridbus, Dateientlinkerbot, Dexbot, Cocodrilo, Alleswisser097, BTI 2012, Livermorium, Rmcharb, Entbert, Leduba, SantoshBot, ReaperAlarm, Cavaliere grande, Sturmjäger, Addbot, Wischmat, Janhh, Solaris3, Natsu Dragoneel, MoldBreaker, Ratzifummel, Arstempo, Haggodzag, Fcz332, Schnabeltassentier, Pyaet, GermoSesterhenn, Erdkunde1234, FNDE, Zocrasta, Rechtschreibvirtuose und Anonyme: 457

- **Panama** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Panama?oldid=144637546 *Autoren:* Kurt Jansson, Ben-Zin, Kpjas, Pit, Media lib, Zeno Gantner, Aka, Stefan Kühn, Horst~dewiki, Head, Exil, GNosis, Reinhard Kraasch, Mojitopt, PatriceNeff, Herrick, Crux, Matt1971, Ratatosk, Seewolf, Nephelin, Raymond, Fedi, Mue, 4tilden, Aglarech, Romanm, Gnosos, Zwobot, D, Herr Klugbeisser, HaeB, CdaMVvWgS, Gorgo, Stern, Hadhuey, Karl-Henner, Pm, APPER, Zumbo, Renato Caniatti~dewiki, Urizen, Webkid~dewiki, RoBri, Sinn, Peter200, HenHei, André Schneider, SirAlec, Tzzzpfff, Hardenacke, PhHertzog, Janneman, Martin-vogel, Schnargel, Ot, Chigliak, ALE!, Aloiswuest, Asdrubal, Supaari, 1001, Gerhardvalentin, Hph, PeeCee, Onkel C, Kingruedi, Conny, Tsui, Creando, Kookaburra, Kam Solusar, JD, Brodo~dewiki, Redf0x, Bodhi-Baum, Joni2, Magnummandel, BWBot, Roger Zenner, Botteler, Margaux, Mikano, Daniel FR, Bierdimpfl, Zaungast, AndreasPraefcke, Diba, PDD, Suizita, Factumquintus, Florian.Keßler, FlaBot, Lyzzy, Hubertl, Keil, Hofres, Nodutschke, Martinwilke1980, Jackson, Lofor, Mandavi, RedBot, LIU, Schaengel89, Spacefun, O.Koslowski, Kolja21, St.Krekeler, PaulBommel, Itti, Firefox13, Miaow Miaow, AxelF, Kwerdenker, Zaphiro, Winki, Chun-hian, SaroEngels, Jungpionier, Florian Adler, Hnsjrgnweis, Varina, L.m.k~dewiki, Sechmet, RobertPorter, Dr. Meierhofer, Nepenthes, Felix Stember, STBR, Nikswieweg, Sven-steffen arndt, RobotQuistnix, Bota47, Krokofant, Euku, YurikBot, Androl, Haring, ChristianBier, Savin 2005, GrummelJS, ChristianHeldt, Chaddy, NCC1291, $traight-$hoota, Video2005, DerHexer, WAH, Rauwauwi, Baschtler, Eskimbot, Exa, Nightflyer, Botswana, Gilliamjf, PortalBot, LKD, Taichi, Thogo, Chlewbot, Guenson, Logograph, Darkweasel, Tlustulimu, Invisigoth67, Kavaiyan, Slobot, EscoBier, Soldier, Löwenzahn1, Carol.Christiansen, Der Kolonist, TUBS, Ugur Basak Bot~dewiki, Man77, Tönjes, Cramunhao, Teewurst, My name, Kammerjaeger, Spuk968, Thijs!bot, Memty Bot, PsY.cHo, El., Emeritus, Bateau ivre, Escarbot, Taratonga, Horst Gräbner, PhJ, Superzerocool, Tobi B., JCIV, Spy vs. Spy, Kuemmjen, Dandelo, JAnDbot, Nicolas G., YourEyesOnly, Kickof, Aconcagua, .anacondabot, Frank Reinhart, W like wiki, Frankee 67, Bapho, CommonsDelinker, ZweiBein, Wikiviech, Flavia67, AlexdG, Giftmischer, Rainer19, Tbp386, Chleo, DodekBot, Complex, VolkovBot, Dreizung, AlnoktaBOT, Slaughty, TXiKiBoT, Rei-bot, Regi51, Idioma-bot, Luisluis, Sommerkom, Amurtiger, Wikiwikiwikinger, Tobias1983, AlleborgoBot, Don Ramon, ChrisHamburg, Krawi, BotMultichill, Leuche, SieBot, Entlinkt, Berlin13407, Kibert, Tom Bombadil 98, WhiteZ~dewiki, Zenit, Engie, OKBot, Nikkis, Rotkaeppchen68, Snoopy1964, Umherirrender, Kitanoyama, PipepBot, Oliver747, Alnilam, ???? robot, Ricardo724, Pittimann, Kladson, Se4598, DragonBot, MannMaus, Vanger, Alexbot, Inkowik, Darkicebot, DumZiBoT, Griot72, Sprachpfleger, ElMeBot, Alexrk2, Grandidi, LaaknorBot, Numbo3-bot, Chesk, Komischn, 1971markus, HerculeBot, Amirobot, Luckas-bot, Anaxagoras13, KamikazeBot, Ptbotgourou, MyNoirSpirit, Jotterbot, GrouchoBot, Århus, Rubinbot, Zxabot, Danieldietermueller, Prokhor, Xqbot, Schatten.1, Jkbw, Howwi, AHert, Itu, Wnme, NamenloseIP, Panamajack~dewiki, Almabot, Sersou, RibotBOT, GhalyBot, *SGR*, Picaflor74, USR2504, LucienBOT, Gerd Wiechmann, Jivee Blau, Terra2009, HRoestBot, Milziade, Travieso94, Serols, Timk70, Rubblesby, TobeBot, Kalorie, Baird's Tapir, Tecolótl, Entartet, Antemister, Wiki1994, TjBot, Łazy, MatthiasHuehr, EmausBot, Deeroy, Kilon22, Rockwurm, AleGi, Qaswed, Nere, DaniCracks, JackieBot, Didym, Rabax63, Cruks, Kuhpfletter, VonFernSeher, All Apatcha, EddieZomb, WikitanvirBot, ChuispastonBot, Iste Praetor, Movses-bot, Rezabot, P. S. F. Freitas, Römert, MerlIwBot, Mikered, Obenschoen, Botibotti, Pustekuchen123, Boshomi, Jonas Steinhöfel, Derschueler, KatrinNKS, Lukas[23], Suvroc, Hvsk, Alleswisser097, Livermorium, Macuser10, Vonderjase, Astrofreund, Frank230403, Janhh, Wassermaus, Kritzolina, TaxonBot, Kkaaii, Schnabeltassentier, Pyaet, Zocrasta, Rechtschreibvirtuose und Anonyme: 280
- **Panamakanal** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Panamakanal?oldid=144710895 *Autoren:* Wst, Ben-Zin, RobertLechner, Fristu, Jed, Aka, Sage~dewiki, Stefan Kühn, Horst~dewiki, ErikDunsing, Ilja Lorek, Head, Reinhard Kraasch, Gandalf~dewiki, Okrumnow, Tkarcher, Timwi, Herrick, Jmsanta, Seewolf, Odin, Maclemo, Dominik~dewiki, Fantom, Balû, Baldhur, GDK, Zwobot, Hedavid, Wolfgang1018, ArtMechanic, Stern, Southpark, Robbot, Karl-Henner, Ciciban, Timmy, Wiegels, Gumbel, Naddy, Abaumg, Renato Caniatti~dewiki, RokerHRO, Sinn, Peter200, Kksen, Montauk, Steffen M., Priwo, Xeroxx, Mvb, Fuzzy~dewiki, Martin-vogel, Ot, ALE!, Aloiswuest, Asdrubal, David Wintzer, 1001, Cornischong, Bdk, KaHe, Koerpertraining, Tom Jac, Lencer, Störfix, Ska13351, Leshonai, Uwe Gille, DasBee, Kam Solusar, Mschlindwein, Marilyn.hanson, Langspeed, Harro von Wuff, Nightwish62, Botteler, Taxiarchos228, Nicor, ElRaki, Dirkb, Bierdimpfl, BodilS., Thedude0001, Thorbjoern, Sk-Bot, Diba, Seebeer, Zahnstein, Wurly-hh, He3nry, Vadis, Olaf Studt, Suizita, Shimon, Aendes, Jergen, Gulp, FlaBot, Gerbil, Alma, Jackson, Lofor, Sebmol, Dr. Manuel, Lambdacore, DerWahreKeks, RedBot, Atamari, Schaengel89, DaDa, Blaue Orchidee, Murtasa, Quantentunneler, Flame99, THOMAS, AHK, St.Krekeler, JJFlash, Itti, Nowic, Sepia, Zaphiro, Zollwurf, Neurus, Demus Wiesbaden, JohannWalter, Achates, Siehe-auch-Löscher, BjKa, Numinosus, Jkü, RAFPeterM, Florian Adler, Syrcro, Calestyo, RobotE, Ditschi, Sechmet, Dr. Meierhofer, Tinz, Nepenthes, JensBaitinger, Felix Stember, Bahnmoeller, STBR, Grundsatzfrage, Motorbiker, JFKCom, Hydro, Feidl, RobotQuistnix, Bota47, Blauerflummi, Krokofant, WIKImaniac, Tsca.bot, Fexxa, Tresckow, YurikBot, Uwebart, Gerd Fahrenhorst, Löschfix, Stilfehler, Chaddy, Rigolos, NCC1291, Slartibartfass, SoIssetEben!, DerHexer, WAH, MelancholieBot, SpBot, Eskimbot, Hans Dunkelberg, Revvar, GeorgHH, Nightflyer, SusKauz, Allesmüller, PSIplus, LKD, Oxymoron83, AlexVolz, Tobnu, Bukk, Queryzo, AndrewPoison, Helfmann, DHN-bot~dewiki, Minalcar, Leichtbau, Darkweasel, Wicket, HALsixsixsix, Leppus, Manuel Krüger-Krusche, Savon~dewiki, Flo12, Thoroe, JHöcker, Tw86, Ucc, Ibelin, Tönjes, Kettenkrad, PixelBot, Furfur, Cramunhao, Armin P., Steinschweiger, Ar-ras, Rote4132, Spuk968, Thijs!bot, Massimo Macconi, Jobu0101, El., Schwijker, Ulsimitsuki, Gustav von Aschenbach, Urmelbeauftragter, Superzerocool, Engelbaet, JCIV, Muck31, Dandelo, Vertigo21, JAnDbot, Homer J. Simpsons, Peter N., Sebbot, Kokin, SonniWP, Wybot, Guaras10, CommonsDelinker, ZweiBein, Zaphodia, Leuni, Don Magnifico, Bot-Schafter, Jawbone, Methossant, Knoerz, Kontrollstellekundl, Smklose, Axel1963, RacoonyRE, Biberbaer, SashatoBot, Der Tod auf dem Fahrrad, VolkovBot, TheWolf, DorganBot, Salier100, Ttbya, TXiKiBoT, Aibot, Eriosw, Rei-bot, Regi51, Accotto, Blik, CeGe, OfficeBoy, Tobias1983, Rustrel, AlleborgoBot, Brmf, Turric, Wetterwolke, Ulanwp, Krawi, SieBot, Datenralfi, EWriter, BlueScreenBertrand, DaBot, Der.Traeumer, Oceancetaceen, Nikkis, Rotkaeppchen68, Snoopy1964, M Huhn, JøMa, Dachbewohner, Centre~dewiki, Horstbu, Pittimann, Björn Bornhöft, Boudry, Burensohn, DragonBot, Nike86, RonaldH, Ambross07, MachaChiana, Slimguy, Alexbot, Flo 1, Inkowik, Ersatzersatz, DumZiBoT, SilvonenBot, Desafinado~dewiki, EjsBot, G-41614, LinkFA-Bot, Leuo, Schnederpelz, Ekab, Hoo man, Maestroralpho, Numbo3-bot, Kishon, Bernaner, Philipp Wetzlar, Choral, Luckas-bot, Magiers, Nightfly85, Ptbotgourou, Ahrendorff, Nallimbot, Jotterbot, GrouchoBot, Århus, Rubinbot, Small Axe, Yonidebot, Xqbot, ArthurBot, Howwi, AHert, Bibliothekstante, Itu, Snevern, Wnme, NamenloseIP, StagiaireMGIMO, Pfieffer Latsch, Geierkrächz, Niddy, RibotBOT, GhalyBot, Frakturfreund, BKSlink, Rr2000, Hoffmansk, SteKrueBe, PeterFume, Kopiersperre, Jivee Blau, Hilarmont, Serols, Nothere, Earnest B, Rubblesby, SkotFederal, TobeBot, PhChAK, Kalorie, Redonebird, Alraunenstern, Helium4, Buonasera, EmausBot, Halbarath, Deralex15, Unsterblicher, Geemm, ZéroBot, Neun-x, Ottomanisch, Ne discere cessa!, Sprachfreund49, Blatand, JFH-52, Ezettmedia, WikitanvirBot, ChuispastonBot, Sitic, Se90, Zanmalon, DafoBot, Erinacaeus, Lucia Clemens, Hephaion, Arbeit&Recht, Javier Salazar, Römert, MerlIwBot, Monster4711, Boshomi, Lexprofi, Lómelinde, Andy Kalies, Spital8katz, Dateientlinkerbot, Dexbot, Supperlot, Exoport, Rmcharb, KorrekTOM, SantoshBot,

HJunghans, Holmium, Allexkoch, Veliensis, Das Kleinhirn, Buchbibliothek, Acht-x, Abrixas2, Wassermaus, Abflug4, Luke081515Bot und Anonyme: 303

- **Cartagena (Kolumbien)** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Cartagena_(Kolumbien)?oldid=144485976 *Autoren:* Aka, Matt1971, Maclemo, Sloyment, Veinsworld, Zwobot, Gorgo, Justy, Peter200, Darkone, Geos, °, Martin-vogel, Dolos, Pfalzfrank, Lencer, Managementboy, Aussendorf, DasBee, Frank Schulenburg, BWBot, Gerd Taddicken, BLueFiSH.as, Pelz, AndreasPraefcke, Darina, Meistermuellerde, Rosa Lux, FlaBot, Finn-Pauls, Duesi, RedBot, Otto Normalverbraucher, Kolja21, AxelF, Kpotthoff, Ephraim33, Hydro, RobotQuistnix, Bota47, YurikBot, Bärski, Jonathan Haas, WAH, Revolus, SpBot, Chlewbot, Logograph, Richardigel, Thomas Peters, Frosty79, Turnbeutel, Armin P., Roo1812, Thijs!bot, Jobu0101, CabaIlero, JAnDbot, Matthiasb, Sebbot, Aconcagua, Roadside Attractions, Numbo3, Hanno der Niedersachse, L&K-Bot, Kontrollstellekundl, Chleo, DodekBot, VolkovBot, Celph titled, DorganBot, TXiKiBoT, Rei-bot, Troender, Gereon K., Idioma-bot, Trozky161, SieBot, Anton-kurt, Loveless, Der.Traeumer, Nikkis, Traumdenker, Erik Warmelink, M Huhn, Dachbewohner, Archie02, Alnilam, Pittimann, Suppengrün, Geja, Visi-bot, DumZiBoT, Johnny Controletti, CarsracBot, APPERbot, Numbo3-bot, Zorrobot, Wurgl, Luckas-bot, S23678, Jjaco, Ptbotgourou, Nallimbot, Århus, Weberjn, Slimcase, Xqbot, Fabiantheblind, Wnme, Zietz, Suhadi Sadono, RibotBOT, Jivee Blau, Milziade, Rubblesby, Corrigo, TobeBot, Tecolótl, Korrekturen, Nikolaiky, Ripchip Bot, Fraciel, Uwe Dedering, EmausBot, ZéroBot, Ottomanisch, Joergny, Col63, WikitanvirBot, Römert, Tomás66, Joehawkins, YFdyh-bot, Cartagenerabyheart, Addbot, KlausWatson, EmilPeter, SassiHH und Anonyme: 67

11.11.2 Bilder

- **Datei:06._Canal_de_Panama_(17).JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2e/06._Canal_de_Panama_%2817%29.JPG *Lizenz:* CC BY 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Elemaki
- **Datei:1888_canal_panama.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4c/1888_canal_panama.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:60_-_Carthagène_-_Décembre_2008.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e8/60_-_Carthag%C3%A8ne_-_D%C3%A9cembre_2008.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Martin St-Amant (S23678)
- **Datei:ACP_conceptual_view_of_the_Third_Set_of_Locks.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/ACP_conceptual_view_of_the_Third_Set_of_Locks.jpg *Lizenz:* Copyrighted free use *Autoren:* http://www.pancanal.com/esp/ampliacion/informes/informes-trimestrales/20091231.pdf *Ursprünglicher Schöpfer:* Autoridad del Canal de Panama
- **Datei:Acpfigure1.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f5/Acpfigure1.jpg *Lizenz:* ? *Autoren:* PanCanal.com *Ursprünglicher Schöpfer:* Panama Canal Authority
- **Datei:Asis_dia.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/27/Asis_dia.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Bananenplantage01.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/87/Bananenplantage01.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* eigene Aufnahme, April 2002; GNU-FDL) *Ursprünglicher Schöpfer:* Benutzer:Hph
- **Datei:Basílica_de_los_Ángeles.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/Bas%C3%ADlica_de_los_%C3%81ngeles.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* OwnMedia: *Ursprünglicher Schöpfer:* Leduba
- **Datei:CaboSanLucasLandsEnd.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cd/CaboSanLucasLandsEnd.JPG *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Cartagena,_Bolívar,_Colombia.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/30/Cartagena%2C_Bol%C3%ADvar%2C_Colombia.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:*

  {{cc-by-2.0}} by Norma Gòmez

  Ursprünglicher Schöpfer: see above. Compilation: Daviddavid00
- **Datei:Cartagena_-_Fortaleza_San_Felipe_de_Barajas_-_20050430bis.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ec/Cartagena_-_Fortaleza_San_Felipe_de_Barajas_-_20050430bis.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Centenario1_(1).jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ae/Centenario1_%281%29.jpg *Lizenz:* Attribution *Autoren:* Transferred from en.wikipedia *Ursprünglicher Schöpfer:* Original uploader was Radioheadhst at en.wikipedia
- **Datei:Civil_Ensign_of_the_Bahamas.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cf/Civil_Ensign_of_the_Bahamas.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Coat_of_arms_of_Chiapas.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Coat_of_arms_of_Chiapas.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Diese Vektorgrafik wurde mit Inkscape erstellt. *Ursprünglicher Schöpfer:* **Heraldry**
- **Datei:Coat_of_arms_of_Costa_Rica.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/84/Coat_of_arms_of_Costa_Rica.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* First version extracted from Flag of Costa Rica in the xrmap flag collection 2.9 (cr.svg). Own work according to the law *Ursprünglicher Schöpfer:* original from xrmap flag collection 2.9, HansenBCN
- **Datei:Coat_of_arms_of_Oaxaca.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2a/Coat_of_arms_of_Oaxaca.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Diese Vektorgrafik wurde mit Inkscape erstellt. *Ursprünglicher Schöpfer:* **Heraldry**
- **Datei:Coat_of_arms_of_Panama.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/30/Coat_of_arms_of_Panama.svg *Lizenz:* CC0 *Autoren:* Eigenes Werk
  Semblanza biográfica de Max Lemm
  Escudo correcto
  Escudo de Armas
  Emblem of Panama *Ursprünglicher Schöpfer:* Shadowxfox and Gumff
- **Datei:Colombia_location_map.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8f/Colombia_location_map.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* own work, using Demis data *Ursprünglicher Schöpfer:* Shadowxfox

- **Datei:Commons-logo.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4a/Commons-logo.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* This version created by Pumbaa, using a proper partial circle and SVG geometry features. (Former versions used to be slightly warped.) *Ursprünglicher Schöpfer:* SVG version was created by User:Grunt and cleaned up by 3247, based on the earlier PNG version, created by Reidab.
- **Datei:Costa-Rica-colibri-humming-bird.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8f/Costa-Rica-colibri-humming-bird.jpg *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Guayacancr
- **Datei:Costa_Rica-Teatro_Nacional.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/69/Costa_Rica-Teatro_Nacional.JPG *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* Andres Alvarez
- **Datei:Costa_Rica_National_Anthem.ogg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/Costa_Rica_National_Anthem.ogg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* http://www.navyband.navy.mil/anthems/ANTHEMS/Costa%20Rica.mp3 *Ursprünglicher Schöpfer:* Manuel María Gutiérrez Flores (d. 1887)
- **Datei:Costa_Rica_demography.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/66/Costa_Rica_demography.png *Lizenz:* CC BY 2.0 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Costa_Rica_relief_location_map.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Costa_Rica_relief_location_map.jpg *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk
  - Bathymetry : NGDC ETOPO2v2 (public domain) ;
  - Topography : NASA Shuttle Radar Topography Mission (SRTM30 v.2) (public domain) ;
  - Shoreline and additional data : VMap-0 (public domain).

  Ursprünglicher Schöpfer: Eric Gaba (Sting - fr:Sting)
- **Datei:Countries-Panama-provinces-2005-10-18-en.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/64/Countries-Panama-provinces-2005-10-18-en.png *Lizenz:* CC BY-SA 2.5 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Disambig-dark.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ea/Disambig-dark.svg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Original Commons upload as Logo Begriffsklärung.png by Baumst on 2005-02-15 *Ursprünglicher Schöpfer:* Stephan Baum
- **Datei:ESC_large_ISS010_ISS010-E-9032-Cartagena.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a7/ESC_large_ISS010_ISS010-E-9032-Cartagena.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Image Science and Analysis Laboratory, NASA-Johnson Space Center. 25 Mar. 2005. "Astronaut Photography of Earth - Display Record." <http://eol.jsc.nasa.gov/scripts/sseop/photo.pl?mission=ISS010&roll=E&frame=9032&QueryResultsFile=114597494022842.tsv> (25 Apr. 2006). *Ursprünglicher Schöpfer:* NASA
- **Datei:Escudo_Cabo_San_Lucas.gif** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/16/Escudo_Cabo_San_Lucas.gif *Lizenz:* Public domain *Autoren:* La comunidad. *Ursprünglicher Schöpfer:* Giochimex
- **Datei:Escudo_de_Cartagena_de_Indias.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d9/Escudo_de_Cartagena_de_Indias.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Diese Vektorgrafik enthält Elemente die von folgender Datei entnommen oder adaptiert wurden: Héraldique meuble Flèche.svg. *Ursprünglicher Schöpfer:* Ivanics
- **Datei:Escudo_de_Puerto_Vallarta.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/94/Escudo_de_Puerto_Vallarta.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta *Ursprünglicher Schöpfer:* Unbekannt
- **Datei:Exclusa_Miraflores_Canal_de_Panama_Panorama.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Exclusa_Miraflores_Canal_de_Panama_Panorama.jpg *Lizenz:* CC BY 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Mario Roberto Duran Ortiz Mariordo
- **Datei:Flag_of_Bolívar_(Colombia).svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a0/Flag_of_Bol%C3%ADvar_%28Colombia%29.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk
  Gobernación de Bolívar *Ursprünglicher Schöpfer:* Madden
- **Datei:Flag_of_Cartagena.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/65/Flag_of_Cartagena.svg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Fibonacci
- **Datei:Flag_of_Colombia.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/21/Flag_of_Colombia.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Drawn by User:SKopp *Ursprünglicher Schöpfer:* SKopp
- **Datei:Flag_of_Costa_Rica.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/Flag_of_Costa_Rica.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Diese Vektorgrafik wurde mit Inkscape erstellt. *Ursprünglicher Schöpfer:* Drawn by User:SKopp, rewritten by User:Gabbe
- **Datei:Flag_of_Panama.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ab/Flag_of_Panama.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Flag_of_UNESCO.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Flag_of_UNESCO.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Based on the previous version of Madden *Ursprünglicher Schöpfer:* Mouagip
- **Datei:Flagge_der_Organization_of_American_States.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/7/74/Flagge_der_Organization_of_American_States.svg *Lizenz:* CC-by-sa 3.0 *Autoren:*
  Seal_of_the_Organization_of_American_States.svg *Ursprünglicher Schöpfer:*
- derivative work: Denelson83

- **Datei:German_tanker_Vistula_front_of_the_Culebra_Cut,_Panama_1931.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/German_tanker_Vistula_front_of_the_Culebra_Cut%2C_Panama_1931.png *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Foto stammt vom Eigentümer und Rechteinhaber des Bildes und wurde frei gegeben - Buonasera *Ursprünglicher Schöpfer:* Wilhelm Musyal
- **Datei:Girls_with_Costa_Rica_flags.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/eb/Girls_with_Costa_Rica_flags.jpg *Lizenz:* CC BY 2.0 *Autoren:* Flickr *Ursprünglicher Schöpfer:* Bruce Thomson
- **Datei:Gnome-globe.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f3/Gnome-globe.svg *Lizenz:* LGPL *Autoren:* http://ftp.gnome.org/pub/GNOME/sources/gnome-themes-extras/0.9/gnome-themes-extras-0.9.0.tar.gz *Ursprünglicher Schöpfer:* David Vignoni
- **Datei:Guatemala_location_map.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7a/Guatemala_location_map.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:*
- Guatemala_Departments.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* Guatemala_Departments.svg: Daryona
- **Datei:Guayabo_Costa_Rica.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d2/Guayabo_Costa_Rica.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Selbst fotografiert *Ursprünglicher Schöpfer:* M. Schäfer
- **Datei:Huatulco_(3).JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/63/Huatulco_%283%29.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Marrovi
- **Datei:Isla_El_Porvenir.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6c/Isla_El_Porvenir.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Laktos
- **Datei:Kanal_MK1888.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d9/Kanal_MK1888.png *Lizenz:* Public domain *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Kroonland_in_Panama_Canal,_1915.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1e/Kroonland_in_Panama_Canal%2C_1915.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* http://www.jamd.com/search?text='Kroonland'. (Cropped to remove watermarked logo.) **Note**: this exact image was published on page 6342 of the book *The Book of History: A History of All Nations from the Earliest Times to the Present, Volume XV: The United States*, Flinders Petrie, W. M.; Holland Thompson; et al., New York: The Grolier Society, 1915 OCLC 652342 (See image and caption from Google Books.) *Ursprünglicher Schöpfer:* Underwood & Underwood
- **Datei:Lanchas_en_Paredón,_municipio_de_Tonalá,_Chiapas..JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Lanchas_en_Pared%C3%B3n%2C_municipio_de_Tonal%C3%A1%2C_Chiapas..JPG *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Néstor Fernando Hernández Candelaria
- **Datei:Location_of_North_America.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ea/Location_of_North_America.svg *Lizenz:* CC SA 1.0 *Autoren:* Self drawn, based on Image:Continents.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* maix¿?
- **Datei:Logo-municipio-huatulco.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/Logo-municipio-huatulco.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* De una pagina web de Huatulco *Ursprünglicher Schöpfer:* yvan luna
- **Datei:Magnify-clip.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6b/Magnify-clip.png *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Erasoft24
- **Datei:Mapa_de_Costa_Rica_(1850).jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/Mapa_de_Costa_Rica_%281850%29.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:*

  Image extracted from page 10 of *Bosquejo de la republica de Costa Rica, seguido de apuntamientos par su historia. Con ... mapas, etc*, by MOLINA, Felipe. Original held and digitised by the British Library. Copied from Flickr.

  Ursprünglicher Schöpfer: ?
- **Datei:Marina_en_Cabo_San_Lucas.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/Marina_en_Cabo_San_Lucas.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 2.5 mx *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Marrovi
- **Datei:Mexico_Baja_California_Sur_location_map.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bd/Mexico_Baja_California_Sur_location_map.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:*
- Baja_California_Sur_Location_Map.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* Baja_California_Sur_Location_Map.svg: Addicted04
- **Datei:Mexico_Jalisco_location_map.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/92/Mexico_Jalisco_location_map.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:*
- Sources of data:
  <a data-x-rel='nofollow' class='external text' href='http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/geoestadistica/M_Geoestadistico.aspx'>INEGI, *Marco Geoestadístico Nacional*, 2014. (Free use of the data) *Ursprünglicher Schöpfer:* Battroid (talk)
- **Datei:Miraflores_Locks_Panama_Canal_24h_time_lapse_-_small.webm** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Miraflores_Locks_Panama_Canal_24h_time_lapse_-_small.webm *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Uwebart
- **Datei:Missouri_panama_canal.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f3/Missouri_panama_canal.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* http://www.history.navy.mil/photos/sh-usn/usnsh-m/bb63-a1.htm
  Ursprünglicher Schöpfer: ?
- **Datei:Mule_in_the_Miraflores_Locks.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/Mule_in_the_Miraflores_Locks.JPG *Lizenz:* CC BY 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Jean-Philippe Boulet
- **Datei:Nebelwald_costarica.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fc/Nebelwald_costarica.jpg *Lizenz:* GFDL *Autoren:* eigene Aufnahme, April 2002; GNU-FDL) *Ursprünglicher Schöpfer:* Benutzer:Hph
- **Datei:Norwegian_Pearl_im_Dock.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/Norwegian_Pearl_im_Dock.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Selbst fotografiert *Ursprünglicher Schöpfer:* Hajotthu 17:08, 7. Mär. 2008 (CET)
- **Datei:Norwegianpearl13082006.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Norwegianpearl13082006.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?

- **Datei:Nowegian_Pearl.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1e/Nowegian_Pearl.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 *Autoren:* Transferred from en.wikipedia *Ursprünglicher Schöpfer:* Original uploader was OneCyclone at en.wikipedia
- **Datei:PANAMA_CANAL_14.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b7/PANAMA_CANAL_14.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Biberbaer 19:29, 28 December 2007 (UTC)
- **Datei:Panama_Canal.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Panama_Canal.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Webber
- **Datei:Panama_Canal_Gatun_Locks_opening.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/71/Panama_Canal_Gatun_Locks_opening.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Stan Shebs
- **Datei:Panama_Canal_Map_DE.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/Panama_Canal_Map_DE.png *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 *Autoren:* Generic Mapping Tools (GMT) with SRTM3 V2 data *Ursprünglicher Schöpfer:* Thoroe
- **Datei:Panama_Canal_under_construction,_1907.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/49/Panama_Canal_under_construction%2C_1907.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Dieses Bild ist unter der digitalen ID cph.3c17221 in der Abteilung für Drucke und Fotografien der US-amerikanischen Library of Congress abrufbar.
  Diese Markierung zeigt nicht den Urheberrechtsstatus des zugehörigen Werks an. Es ist in jedem Falle zusätzlich eine normale Lizenzvorlage erforderlich. Siehe Commons:Lizenzen für weitere Informationen. *Ursprünglicher Schöpfer:* H.C. White Co.
- **Datei:Panama_National_Anthem.ogg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4a/Panama_National_Anthem.ogg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* http://www.navyband.navy.mil/anthems/ANTHEMS/Panama.mp3 *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Panama_city_skyline.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0e/Panama_city_skyline.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 *Autoren:* panama city from the sky *Ursprünglicher Schöpfer:* dsasso
- **Datei:Panama_relief_location_map.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Panama_relief_location_map.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk
  - Bathymetry : NGDC ETOPO2v2 (public domain) ;
  - Topography : NASA Shuttle Radar Topography Mission (SRTM30 v.2) (public domain) ;
  - Shoreline and additional data : VMap-0 (public domain).

  Ursprünglicher Schöpfer: Alexrk2
- **Datei:Panamakanaal_Millennium_Bridge.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/Panamakanaal_Millennium_Bridge.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Zandcee
- **Datei:Panamakanaal_naderen_Miraflores_sluizen.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/Panamakanaal_naderen_Miraflores_sluizen.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Zandcee
- **Datei:Panamanian_Pollera.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/Panamanian_Pollera.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Yotube *Ursprünglicher Schöpfer:* Briana Meighan
- **Datei:Panamanian_Train.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f4/Panamanian_Train.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* I took it one day when I was riding on that train
  Previously published: Instagram *Ursprünglicher Schöpfer:* Vonderjase
- **Datei:Panamá_Provincias_and_Comarcas_numbered.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Panam%C3%A1_Provincias_and_Comarcas_numbered.png *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Own drawing based on information of Panamá government *Ursprünglicher Schöpfer:* Nepenthes
- **Datei:Puerto_Quetzal_at_dawn.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/58/Puerto_Quetzal_at_dawn.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Stan Shebs
- **Datei:Puerto_vallarta_at_night.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/Puerto_vallarta_at_night.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Qsicon_Quelle.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b7/Qsicon_Quelle.svg *Lizenz:* CC BY 3.0 *Autoren:* based on Image:Qsicon_Quelle.png and Image:QS icon template.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* Hk kng, Image:Qsicon_Quelle.png is by User:San Jose, Image:QS icon template.svg is by User:JesperZedlitz
- **Datei:Qsicon_lesenswert.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/Qsicon_lesenswert.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Image:Qsicon_lesenswert.png basierend auf Image:Qsicon inArbeit.png *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Superdreadnought, User:Niabot
- **Datei:Red_pog.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0c/Red_pog.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Andux
- **Datei:Ship_Providence_Bay_at_panama_canal.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9b/Ship_Providence_Bay_at_panama_canal.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Biberbaer 07:06, 21 December 2007 (UTC)
- **Datei:Sunset-cartagena-tower-Igvir.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ab/Sunset-cartagena-tower-Igvir.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 *Autoren:* http://www.flickr.com/photos/igvir/31063883/ *Ursprünglicher Schöpfer:* Igvir
- **Datei:Tocumen_Airport.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8d/Tocumen_Airport.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* When I was travelling
  Previously published: Instagram *Ursprünglicher Schöpfer:* Vonderjase
- **Datei:Tonala_en_Chiapas.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4d/Tonala_en_Chiapas.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:*

- Acacoyagua_en_Chiapas.svg *Ursprünglicher Schöpfer:*
- Battroid
- **Datei:USS_Iowa_Pedro_Miguel_Locks.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/34/USS_Iowa_Pedro_Miguel_Locks.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* ID:DN-ST-84-11517 / National Archive# NN33300514 2005-06-30 Service Depicted: Navy *Ursprünglicher Schöpfer:* PH1 JEFF HILTON
- **Datei:Vista_del_cerro_ancon_hacia_el_canal.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/64/Vista_del_cerro_ancon_hacia_el_canal.JPG *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* first published at the de.wikipedia project as de:Bild:Vista del cerro ancon hacia el canal.JPG by its author de:User:Suizita *Ursprünglicher Schöpfer:* Suizita
- **Datei:Welterbe.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/24/Welterbe.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* http://www.unesco.de/welterbe.html *Ursprünglicher Schöpfer:* UNESCO; Designer: Michel Olyff
- **Datei:Wikisource-logo.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4c/Wikisource-logo.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Rei-artur *Ursprünglicher Schöpfer:* Nicholas Moreau
- **Datei:Wikivoyage-Logo-v3-icon.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dd/Wikivoyage-Logo-v3-icon.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* AleXXw
- **Datei:Wiktfavicon_en.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Wiktfavicon_en.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* ?
- **Datei:Wuergefeige_2.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/96/Wuergefeige_2.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Eigenes Werk (Originaltext: *Eigenes Foto*) *Ursprünglicher Schöpfer:* Ruestz in der Wikipedia auf Deutsch
- **Datei:Zuckerfabrik01.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5f/Zuckerfabrik01.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Eigenes Werk (Originaltext: *eigene Aufnahme*) *Ursprünglicher Schöpfer:* Benutzer:Hph
- **Datei:Árbol_de_Guancaste.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1a/%C3%81rbol_de_Guancaste.jpg *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Avancari

11.11.3 Inhaltslizenz

- Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0