

## Prolog: Die Spur der Steine

An jenem Tag während der Trockenperiode zu Beginn des Jahres war die Hitze so groß, dass sie nicht einmal den Schweiß aus den Poren trieb. Nicht weit entfernt von Panama Stadt folgte ich einem schmalen Pfad durch hohes Riedgras in das Dickicht eines noch erhaltenen Regenwaldes. Der Schatten der Bäume versprach Kühle, doch der Dschungel forderte sogleich seinen Tribut. Nach wenigen Schritten waren T-Shirt und Haare verklebt. Kleine Bäche rannen von der Stirn in die Augen. Deshalb erspürten zuerst meine Füße die Steine im dichten Laub.

Sie waren abgewetzt, ungleich groß, reihten sich krumm und schief aneinander und erschienen mir wie die braunen Zahnstümpfe vormaliger Fabelwesen. Je weiter ich ihnen folgte, desto erkennbarer bildeten sie ein bis zu zweieinhalb Metern breites, unebenes Pflaster. Es führte aufwärts und abwärts, war an einer Stelle offenbar wie zu einer Treppe behauen und verlor sich schließlich im undurchdringlichen Dickicht.

Mühe und Schweiß hatten sich gelohnt. Ich war auf die Spur der Steine gestoßen. Auf eine Spur, aus der ich noch einmal lesen wollte, wie sie vor 500 Jahren auf die Alte Welt zulief und zu ihrer Veränderung beitrug, zuerst in Europa und mit der Zeit global. Ich stellte mir vor, wie die bewaffneten Soldaten in ihren schweren Rüstungen hellhäutige Aufseher in Schach hielten, die wiederum peitschenschwingend Maultiere, bronzefarbene Landeskiner und afrikanische Sklaven mit ihren Lasten durch das fieberschwangere Dschungelgewölbe trieben. Ich malte mir aus, wie auf diesem engen, holprigen Steinpflaster die Multi- und die Menschen-Züge aneinander vorbei bugsirt wurden. Die einen vom Pazifik kommend mit Gold und Silber, die anderen vom Atlantik mit europäischen Waren für die Pioniere des neuen Eldorado. Und wieder überkam mich fast ungläubiges Staunen, dass dank dieser Frachten das bis dahin an Ressourcen arme, zweitrangige Spanien seinen eigenen steinigen Weg verlassen und sich in kürzester Zeit als größtes Kolonialreich der Erde rühmen konnte.

Es begann damit, dass die Eroberer der Neuen Welt seit 1519 über die schmalste Stelle Amerikas zwischen den Ozeanen zunächst eine, dann eine zweite Transportroute anlegten. Die erste, fast 100 Kilometer lange Schneise, die sie *Camino Real*, Königsweg, nannten, schlugen und pflasterten die Spanier schon, bevor sie Mexiko und Peru unterwarfen. Eine goldene Zukunft hatte ihnen da bereits der Konquistador Vasco Núñez de Balboa vorausgesagt. Er war mit einem Haufen desperater Siedler als erster Europäer von der Atlantikküste bis an den Pazifik vorgestoßen. Wobei dieser Abenteurer nicht ahnte und auch nicht mehr erfuhr,

dass er den größten und tiefsten Ozean der Erde entdeckt hatte, von dessen Existenz die Alte Welt bis dahin nichts wusste.

In den Beschreibungen der Landenge, der die Spanier bald darauf den Namen Panamá gaben, berichtete Balboa obendrein von einem zweiten, geheimnisvollen Land. Dessen großes Volk weiter südlich an dem von ihm gefundenen Meer, so ließ er seinen König Ferdinand wissen, solle so viel Gold besitzen, dass es alle Vorstellungen übersteige. Würde man an diese Reichtümer gelangen, könne mit ihnen ein großer Teil der Erde erobert werden. Die Prophezeiung erfüllte sich. Unter anderem mit den geraubten Schätzen des Inkareichs finanzierte Spanien später seine Kriegszüge in Europa. Sevilla und das atlantische Spanien rückten, wie es der Theologe Tomás de Mercado 1569 formulierte, „vom äußersten Rand der Welt mitten in ihr Zentrum“.

Spanien war nur der Anfang. Das Gold, mehr noch das Silber aus dem Hochland des heutigen Bolivien, das zu einem großen Teil von Panamas Atlantik-Häfen nach Europa ging, ermöglichte – nach dem Mangel an Edelmetallen im Mittelalter – die Finanzierung des Fern- und vor allem des Asienhandels. Die verkehrstechnische Verknüpfung zwischen immer mehr Ländern führte zu einer „frühneuzeitlichen *Globalisierung*, einer ersten *Weltwirtschaft*“.<sup>1</sup> Der Isthmus von Panama wurde zu einem Magneten für Imperien und Interventionen, zur Baustelle für Wunderwerke technischen und industriellen Erfindergeistes und zur oft höllischen Front der Arbeiterheere von allen Teilen des Globus.

Dieses Buch folgt den Mächten und den Männern, die Panama seit 500 Jahren unter ihre Gewalt brachten, ebenso wie den Massen, die jene einsetzten, um Eisenbahngleise durch die Sümpfe zu verlegen und Millionen Kubikmeter Erde für die Kanalbauten zu bewegen. Zunächst jedoch, seit England den Spaniern ihren Rang als führende Kolonialmacht streitig machte, wurden die von London „gesponserten“ Piraten zum Schrecken der Landenge. Francis Drake ließ die Silbertransporte überfallen und erlag am Ende der Ruhr an Panamas Atlantikküste, nachdem er vergeblich versucht hatte, den Isthmus für Großbritannien einzunehmen. Henry Morgan eroberte mit dem gewaltigsten Freibeuter-Heer aller Zeiten die als ebenso reich wie uneinnehmbar geltende Stadt Panama, die niederbrannte und weiter südwestlich neu aufgebaut wurde. Sic transit: Als ich ihre Reste, die heute zum Weltkulturerbe gehören, vor einigen Jahre besuchte, traf ich in den grauschwarzen Ruinen auf die roten Teppiche für ein Rock-Konzert,

---

1 Wolfgang Reinhard: Die Unterwerfung der Welt – Globalgeschichte der europäischen Expansion 1415–2015; München 2016, S. 353.

das Donald Trump gerade für kanadische Besucher des Towers vorbereiten ließ, der auch in Panama unter seinem Namen firmiert.

Nur einmal, nach dem Ende des spanischen Handelsmonopols, blieb Panamas Bevölkerung – mehrheitlich Nachfahren der Spanier, Mestizen spanisch-indianischer Herkunft, rein indigene Minderheiten und in kleinerer Zahl Nachkommen der einstigen afrikanischen Sklaven – für zwei, drei Generationen sich selbst überlassen. Dann war es wieder das Edelmetall, das dem inzwischen verschlafenen Landstrich die nächste Invasion aufzwang. In Sacramento hatte der Zimmermann James Marshall 1848 Gold entdeckt. Und da es noch keine Eisenbahn quer durch Nordamerika gab, landete ein wüstes Heer von Glücksrittern an der Atlantikküste des Isthmus und zog über die Landbrücke zum Pazifikhafen der Hauptstadt Panama. Diese war bald von nachdrängenden Desperados, Tropenkranken und Unrat überfüllt, weil es auf dem Stillen Ozean noch kaum Schiffe zur kalifornischen Westküste gab. In den alten Berichten, die ich für dieses Kapitel heranzog, schildern Augenzeugen jener Tage erschütternde Zustände und Schicksale.

Mit den Goldsuchern kamen die Ingenieure. Ein amerikanischer Geschäftsmann ließ sie vom Mai 1850 an die erste transkontinentale Eisenbahn der Welt bauen. Tausende Arbeiter aus der Karibik, Asien und Europa verlegten sie aus dem Morast der Limón-Bucht, bevor die Gleise dem alten *Camino Real* zum Pazifik folgten. Mit der *Panama Railroad* ging es in die Zeit, in der die Migration rasant anstieg und die Globalisierung die Arbeitsmärkte vor allem bei Großprojekten erfasste.

Je kühner die Unternehmungen wurden, die sich von Panamas exponierter Lage inspirieren ließen, desto häufiger drohten sie zu scheitern. Der „Konstrukteur des Jahrhunderts“ und Erbauer des Suez-Kanals, Ferdinand de Lesseps, machte die bitterste Erfahrung. Am lateinamerikanischen Isthmus wollte er zu Frankreichs Ruhm das grandioseste Projekt aller Zeiten und den seit dem 16. Jahrhundert wiederkehrenden Menschheitstraum verwirklichen: einen Kanal zwischen den beiden Ozeanen zu bauen. Doch seine Fehlkalkulationen kosteten Tausenden das Leben und führten zum folgenreichsten Zusammenbruch eines Unternehmens seit Beginn des Welthandels. Der Bankrott weitete sich zum größten Finanzskandal des 19. Jahrhunderts aus, der heute wie ein Vorbote des frühen 21. Jahrhunderts erscheint. De Lesseps Kanal-Gesellschaft hatte über Jahre ihre Misswirtschaft mit horrenden Bestechungssummen vertuscht. Die Selbstüberschätzung des zuvor gefeierten Europäers in Panamas Tropenwelt dient auch diesem Buch als bis in die Details aktuelles Beispiel für eine Hybris, die am Ende eine ganze politische Klasse mit Parlament und Presse in heilloses

Chaos stürzte und dem Rassismus den Weg bahnte – in Frankreichs Fall dem Antisemitismus bis zur Dreyfus-Affäre.

De Lesseps Scheitern hat den Sockel stets noch höher erscheinen lassen, auf dem Theodore Roosevelts Denkmal steht, der in Panama mit dem Kanal das „8. Weltwunder“ schuf. Dieses Buch würdigt seine Großtat ausführlich, spart aber auch die dunklen Seiten nicht aus. So favorisierte Roosevelt, schon lange bevor er der bis dahin jüngste Präsident der US-Geschichte wurde, lautstark einen Kanal durch Nicaragua, was ihn mit der überwiegenden Mehrheit in Senat, Kongress und Öffentlichkeit verband. Kaum im Amt jedoch favorisierte er 1902 völlig unerwartet Panama und setzte sich dank der Raffinesse hochprofessioneller Lobbyisten durch. Wie kam es dazu? Welchen Einfluss nahm ein geheimes Syndikat der Wall Street auf den Präsidenten, das sich dank dieser Wende zugunsten Panamas enorm bereichern konnte? Vorwürfe in dieser Richtung begann damals Joseph Pulitzers *New York World* nach einigen Jahren zu erheben und zu belegen. Sie führten zu einer dramatischen, gerichtlichen Auseinandersetzung zwischen dem Präsidenten und dem Verleger. Journalisten wurden bespitzelt, Dokumente vernichtet, die Affäre nie bis zum Ende aufgearbeitet. Ihren Spuren geht dieses Buch noch einmal nach.

Um den Kanal anschließend gegen den Widerstand der kolumbianischen Regierung bauen zu können, unterstützte Roosevelt die Verschwörung einer Gruppe panamaischer Großgrundbesitzer und Kaufleute, die davon träumte, ihre Provinz von Kolumbien abzutrennen. Dem Putschversuch der hilflosen Separatisten verhalfen die Drohkulisse amerikanischer Kriegsschiffe und die Verkettung bizarrer Zufälle zum Erfolg. Das Bemühen, den Verlauf dieser Intervention so faktengetreu wie möglich darzustellen, gab mir dennoch ständig das Gefühl, einen Abenteuerroman zu schreiben. Die neue Republik besiegelte – und degradierte zugleich – der Kanal-Vertrag von 1903, der den USA „auf ewig“ das Recht einräumte, mit der Kanalzone eine Kolonie im Herzen Panamas zu implantieren.

Panamas kleine Oberschicht-Junta hatte sich neben der Ausdehnung eigener Geschäfte erhofft, dass der Kanal ihrem neuen Staat weltweites Ansehen als einem modernen Korinth für den Handel- und Kulturaustausch zwischen Neuer und Alter Welt verleihen würde. Stattdessen wurde ihr Land mit seinen damals nicht einmal 400 000 Bewohnern – mehrheitlich weiße Kolonisten spanischer Abstammung, aber in Lateinamerika geboren – seit 1904 von einer demographischen Flut wie in unseren Tagen überschwemmt. In den zehn Jahren des Kanalbaus strömten fast 200 000 Arbeiter vor allem von den verarmten Antillen-Inseln in das amerikanische Protektorat – Männer und Frauen anderer Hautfarbe und Le-

bensart, die nicht spanisch, sondern das exotische Englisch Britisch-Westindiens sprachen. Damit erlebte der Isthmus nach dem französischen Kanalbau-Versuch bereits die zweite, frühe Welle der globalen Wanderbewegungen, deren Heere später als „Gastarbeiter“ apostrophiert wurden.

Durch Panama, das keine Rassengesetze kannte, verlief mit der Kanalzone eine von Kontrollen und Sperren gesicherte Enklave, in der rigore Rassen-trennung und amerikanische Rechtssovereit herrschten. Zum Kasten-System innerhalb der Enklave gehörte die Entlohnung aller dortigen Beschäftigten nach sogenannten Gold- und Silber-Listen. Sie dienten dazu, die Löhne niedrig und die Farbigen auf Distanz zu halten zu den weißen Familien der Ingenieure und Militärs. Bei der Beschreibung der Segregation während der amerikanischen Vorherrschaft in Panama, habe ich allerdings stets im Blick behalten, zu welchen Verbrechen der Rassenwahn und der vom Evolutionismus abgespaltene Sozialdarwinismus die Europäer in jener Zeit trieb. In die Anfangsjahre des Kanalbaus zwischen 1904 und 1908 fiel der erste Völkermord des 20. Jahrhunderts, den die deutschen Kolonialtruppen an den Herreros in Südwestafrika begingen.

So wie die Rassentrennung zum Konzept der Siedlungs-Bildung in der Kanalzone gehörte, sahen viele Amerikaner die Leistungen der Militärs, der Medizin und der Industrie in Panamas Tropen als Beweis ihres überlegenen nationalen Charakters an. Ihr Triumph fiel zusammen mit der beginnenden Selbstverstümmelung Europas im Ersten Weltkrieg. Damit hatten die USA von Panama aus endgültig freie Fahrt auf das *American Century*.

Ihr chirurgischer Eingriff in den Planeten, mit dem sie dem Isthmus die rund 82 Kilometer lange Arterie für den globalen Handel einsetzten, gehört zu den kühnsten Operationen aller Zeiten. Er veränderte die Geografie der Erde und die Wirtschaftsbeziehungen nahezu aller Nationen wie keines der Weltwunder zuvor. Asien rückte dank Panamas Wasserstraße mit all seinen Häfen an Nordamerika heran. Um die Philippinen, Hongkong, Japan, Australien zu erreichen, war die US-Handelsmarine nicht mehr auf den Suez-Kanal angewiesen.

Wie amerikanische Ärzte mit einer der größten medizinischen Leistungen aller Zeiten das Gelbfieber besiegten, wie die Ingenieure Flüsse umleiteten, den seinerzeit zweitgrößten künstlichen Binnensee der Erde anlegten und mit einem gigantischen Maschinenpark Berge versetzten – das faszinierte Generationen und füllte Bibliotheken. Der Kanal vereinte symbolträchtig Amerikas industriellen und imperialen Aufstieg, er verschaffte letzterem das Alibi, vor allem dem Wohl der Menschheit zu dienen. Weltmacht zu werden bekam dank Panama einen Bonus – während Weltmacht zu sein den Amerikanern hundert Jahre später

zum Verlustgeschäft geworden ist. Der Niedergang der Industriestädte, die einst auch das Wunder des Kanalbaus mitschufen, zum *rust belt* und das Gefühl, sozial gescheitert, politisch gedemütigt und als Nation nicht mehr auserwählt zu sein, trugen zu Donald Trumps Wahl Anfang November 2016 bei.

Wie es damals Zehntausenden erging, die in den Gruben ohne Schutz vor der Tropensonne die Wasserstraße ausschachteten und in der langen Regenzeit am Isthmus wiederum ihre ein, zwei Kleidungsstücke nie trocken bekamen, die in ständiger Angst vor Steinschlägen, Erdbeben und explodierenden Dynamitladungen leben mussten – das bewegte seinerzeit nur wenige Menschen jenseits von Panama. Mit zunehmendem Abstand und vor allem in jüngerer Zeit sind mehrere engagierte Studien erschienen, die jeweils verschiedene Zeitabschnitte des Kanalbaus sowie die Entwicklung der Kanalzone zu einer US-Kolonie mitten in einem fremden Staat gründlich und beeindruckend untersuchen. Nicht zuletzt diese Arbeiten haben mich ermutigt, im gesamten Rahmen der Geschichte Panamas darzustellen, wie sich die großen Mächte ihrer Zeit die ihnen fremde tropische Umwelt untertan machten und die Bevölkerungen in diesem Raum als Instrumente für den Zugang zu Ressourcen, Märkten und neuen Kolonien einsetzten. Mit diesem Ziel stellt das Buch dem zivilisatorischen Triumphzug der Entdecker und Erfindungen die Opfer gegenüber, die so viele Menschen aller Hautschattierungen und von allen Teilen des Globus auf dem Fleckchen Erde mit dem 500 Jahre alten Namen Panama erbringen mussten.

Der Zweite Weltkrieg führte zur größten Ausweitung der je 8,1 breiten *Zona del Canal de Panama* zu beiden Seiten der Wasserstraße, als die USA auf dem Isthmus mehr als 130 Stützpunkte mit zeitweilig über 65 000 stationierten Soldaten einrichteten. Da der Kanal-Raum auch den im Pazifik kämpfenden Truppen zur Erholung diente, strömten ungezählte US-Marines und GIs zu den Vergnügungsstätten der Städte Panama und Colón. Ihre Dollars brachten der Wirtschaft gute Jahre wie nie zuvor in Panamas Geschichte.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde die Kanalzone zum Horchposten und zur Leitstelle des Pentagon für die militärische Kontrolle über ganz Lateinamerika. Der Ausbau zu einem solchen Brückenkopf, verbunden mit der jahrzehntelangen Lagerung und Erprobung aller Chemiewaffen von Senfgas und Sarin bis Agent Orange ging weit über die Rechte hinaus, die Panama den USA in den Abkommen zum Schutz des Wasserweges eingeräumt hatte. Auch nach dem Abzug aller amerikanischen Militärs und Zivilisten zur Jahreswende 1999–2000, den US-Präsident Jimmy Carter und Panamas Machthaber Omar Torrijos 1977 überraschend ausgehandelt hatten, hinterließen die USA beträchtliche Reste von verseuchtem Material und nicht explodierter Munition. Noch heute sind

Böden des Landes stellenweise kontaminiert von Tests, die gegenüber Panamas Regierungen in all den Jahren geheimgehalten worden waren.

Verlässliche Souveränität brachte die Übergabe des Kanals an die Republik nicht. Ende 1989 besetzten die USA das 122mal kleinere Panama mit der größten Luftlande-Aktion seit dem Zweiten Weltkrieg und 27 000 Soldaten, um Panamas Machthaber Manuel Noriega gefangen zu nehmen. Dieser lange Zeit hoch dotierte Agent der CIA und anderer US-Geheimdienste hatte als Drogen- und Waffenschieber so lange alle Seiten bedient, bis er vom Informanten zum Staatsfeind Washingtons wurde. Die Invasion, um seiner habhaft zu werden, bezahlten nicht nur Noriegas Soldaten, sondern auch viele Zivilisten im Armenviertel von Panama Stadt mit dem Leben.

Der panamaischen Wirtschaft hingegen schadete das ebenso bombastische wie abenteuerliche Kidnapping des kriminellen Staatschefs nicht. Ihre heiße Ware passierte die Banken des Landes längst schon mit Lichtgeschwindigkeit und nicht mit dem Tempo von Schiffen oder Drogen-Kurieren. Das Ausmaß des elektronischen Transits brachten die von der *Süddeutschen Zeitung* seit dem April 2016 veröffentlichten *Panama Papers* ans Licht. Dieser Extrakt aus 11,5 Millionen Dokumenten bot und bietet einen schockierenden Einblick in die globale Strategie der Steuervermeidung. Als ich der Vorgeschichte der Dienstleistungen Panamas als Steueroase für dieses Buch nachging, stieß ich auf eine Reihe von Indizien, die einen klugen Beobachter schon vor mehr als vierzig Jahren zu einem bis jetzt gültigen Urteil kommen ließen. Er stufte Panama bereits damals als „Mekka internationaler Steuerflüchtlinge“ ein und verwies auf die „Prunkpaläste von mehr als 60 internationalen Bankkonzernen“.<sup>2</sup>

So ist der Transit die Konstante der Geschichte Panamas geblieben. Fermín Gondóla, Verwaltungswissenschaftler an der Universität Panama, hat in einem Interview für dieses Buch die 500 Jahre des Isthmus mit den Worten beschrieben: „Alle sind seit Jahrhunderten durchgezogen, niemand hat etwas gegeben, das für uns bestimmt war, wir sind nichts geworden.“<sup>3</sup> „Wie Sie wissen“, bewertete zu gleicher Zeit Robert Roy, Minister für Kanalangelegenheiten, den Transit von anderer Warte, „haben wir seit 500 Jahren mit Logistik zu tun. Grund ist die privilegierte Lage des Landes.“<sup>4</sup>

---

2 Fritz Sitte: Panikzone Panama; Wien 1974, S. 29.

3 Fermín Gondóla, Verwaltungswissenschaftler an der Universität Panama, im Gespräch mit dem Autor am 24. Januar 2014.

4 LE MONDE diplomatique vom Juli 2015, S. 17.

Von diesem Privileg haben die meisten der inzwischen 3,8 Millionen Panamäer auch heute nur wenig. Sie leben schwer, weil die leichten Dollar aus dem Transit keinen starken Staat schaffen. Auf ihren Alltag im Schatten der glitzernden Wolkenkratzer gehe ich zum Ende des Buches ausführlich ein. Auf der anderen Seite bewahrten der Kanal und seine Bedeutung für Welthandel und US-Kriegsschiffe Panama davor, eine Bananen-Republik von Gnaden der *United Fruit Company* zu werden wie Guatemala und andere Nachbarstaaten. Oder von Großgrundbesitzern in einer rückständigen Agrargesellschaft gehalten zu werden wie Paraguay oder Bolivien.

Panama Stadt stieg zum zweitgrößten Finanzplatz des amerikanischen Kontinents auf, Colón am Atlantik zur zweitgrößten Freihandelszone der Welt nach Hongkong. Doch gleichzeitig steht das Land auch an zweiter Stelle Lateinamerikas, was die ungleiche Verteilung der Einkommen betrifft. Das Gesundheitswesen für die Einheimischen und die soziale Fürsorge sind gänzlich an den Rand gedrängt, obwohl der Kanal dem kleinen Land inzwischen alljährlich fast zwei Milliarden US-Dollar einbringt. Colón gehört zu den gefährlichsten Orten der Welt, so dass mich panamaische Freunde immer wieder zu hindern suchten, die Stadt außerhalb der Freihandelszone zu betreten. Die Riesensummen, die im Land gemacht, geparkt oder von Panamas Scheinfirmen-Industrie in Offshore-Paradiesen versteckt werden oder wurden, gehören den transnationalen Unternehmen, den Steuervermeidern aus aller Welt, den Drogengeld-Wäschern aus Kolumbien und Mexiko und den 200 Familien des panamaischen Besitzadels. Auch die Regierungen sind zumeist Produkte des Transits: Da Geschäftsleute und nicht Programme darüber entscheiden, wer kandidiert, folgt in der Regel eine Oligarchen-Gruppe der nächsten.

Mit dem Einblick in diesen Teil des globalen Geschäftslebens wird nochmals ein Motiv für die Wahl des *Tatorts Panama* sichtbar. Seit Mittelamerikas Isthmus durch Spaniens Ausbeutung zu einer „frühneuzeitlichen Globalisierung“ beitrug, klingt hier durchgehend an, wie sehr Expansion und Globalisierung in den verschiedensten Variationen miteinander verwoben sind. „Die Idee der Expansion ist in jedem Konzept von Globalisierung angelegt.“<sup>5</sup> Dabei hat sich der Autor mit der Feder eines Journalisten um einen Nachtrag bemüht zu dem, was der Historiker Jürgen Osterhammel bis zu diesem Jahrhundert vermisste: „Als der Begriff ‘Globalisierung’ in den 1960er Jahren aufkam, in den 1980er Jahren allmählich Verbreitung fand und in den 1990er Jahren mit einzigartiger

---

5 Jürgen Osterhammel: Die Flughöhe der Adler – Historische Essays zur globalen Gegenwart; München 2017, S. 22.

Rasanz ungeheure Popularität gewann, bezog er sich auf den gegenwärtigen Zustand der Welt und schloss bei den meisten Autoren, die ihn verwendeten, keine Geschichtserzählungen mit Langzeitperspektive ein ...“<sup>6</sup>

Auch neigten nicht wenige Soziologen und Historiker lange dazu, „national geschlossene Gesellschaften ... so zu untersuchen, als ließen sie sich säuberlich aus größeren Zusammenhängen herauslösen.“<sup>7</sup> Mit dem Blick auf Panama konnte diese Versuchung nie aufkommen. Seine Geschichte spiegelt ohne Zeit und Raum für eine national geschlossene Gesellschaft über 500 Jahre die Eroberungen, die Unterwerfungen und die Vertreibungen, den Ruhm und den Transit der Welt wider. Diese „größeren Zusammenhänge“ am Beispiel des Isthmus von Panama aufzuzeigen, hat dieses Buch zum Ziel. Ein Ziel, das sich dem Autor noch stärker aufgedrängt hat, seit Donald Trump („Amerikanismus, nicht Globalismus wird unser Credo sein“) wie auch schillernde Patrioten in und um Europa wieder der nationalen Historiografie den Weg bereiten.

Den Weg zur übergreifenden Geschichtserzählung haben mir verdienstvolle wissenschaftliche Arbeiten, dazu Berichte, Erinnerungen, Tagebücher, Daten, Primärquellen und Interviews geegnet. Doch wäre mir manch Blick auf die „globale Ernte“<sup>8</sup> des Westens, die seine „nationalen“ Wunder so oft überstieg, verwehrt geblieben, wenn ich nicht auch versucht hätte, die Gegenwart Panamas in die „größeren Zusammenhänge“ zu stellen.

Bei diesen Bemühungen habe ich die größte Unterstützung von der Philologin und Lyrikerin Lili Cherniak erhalten. Ihr schulde ich den meisten Dank. Ihre stets inspirierenden Einschätzungen und Anregungen, aber auch die ergänzenden Hinweise ihres Mannes, des Dokumentarfilmers Luis Romero, haben entscheidend zu Erkenntnis und Urteilsfindung beigetragen. Manch wichtige Nuance oder Passage dieses Buches würde fehlen, hätten nicht viele panamaische Gesprächspartner zuvorkommend und geduldig meine Fragen beantwortet. Stellvertretend für sie alle danke ich: der Anthropologin Ana Elena Porras, Enkelin des Präsidenten Belisario Porras, der 1914 den Panama-Kanal eröffnete; dem Hommes de lettres Panamas, Manuel Orestes Nieto; dem Soziologen Marco Gandásegui, dem Botschafter a.D. Roco Setca und dem Ökologen Rodrigo Noriega. Die Stadt Panama am nächsten gebracht hat mir der große, so überaus lebenswürdige Architekt Eduardo Tejeira, dessen viel zu früher Tod im Jahre 2016 mich tief erschüttert hat.

---

6 Ebd., S. 15.

7 Jürgen Osterhammel, Niels P. Petersson: Geschichte der Globalisierung – Dimensionen, Prozesse, Epochen; München 2012, 5., durchgesehene Auflage, S. 16 f.

8 Jeremy Adelman, a.a.O.

Dankbar verbunden fühle ich mich dem Repräsentanten der Friedrich Ebert Stiftung, Hajo Lanz, und seinen panamaischen Mitarbeitern, die mich stets nicht nur gastlich aufnahmen, sondern auch auf manch wichtige Fakten hinwiesen. Wenn ich beim Verfassen des Manuskripts Absätze und halbe Kapitel umsetzte oder Textstellen vermeintlich verlor, sprang mir die Fotografin und Designerin Aline Hoffbauer in bewährter Freundschaft bei. Danken möchte ich noch einmal Mirjam Zimmer und ihren Kolleginnen von der ZEIT-Dokumentation, Davina Domanski, Dorothee Schöndorf, Dr. Kerstin Wilhelms, die mir – wie schon früher während meiner Zeit als ZEIT-Korrespondent – zu Unterlagen verhalfen, an die ich mit nur ungleich größerem Aufwand gekommen wäre.

Mein größter Dank gilt wie immer meiner Frau Mária Huber, Universitätsprofessorin für Internationale Beziehungen, die mit ihren Fachkenntnissen meine Arbeit bei so vielen Details beratend und verbessernd begleitete. Als wohltuend habe ich – last but not least – die stets freundliche und entspannte Atmosphäre in der Zusammenarbeit mit meinem Verleger Prof. Dr. Hans-Günter Thien und den KollegInnen im Verlag, Susanne Paul-Menn, Henning Scheer und Friederike Munde empfunden. Auch ihnen danke ich sehr.

Abschließend noch ein Hinweis auf den Umgang mit spanischen Akzentzeichen in diesem Buch. Im Spanischen existieren bestimmte Betonungsregeln. Wenn die Betonung von diesen Regeln abweicht, muss ein Akzentstrich (wie der französische *Accent aigu*) gesetzt werden, der über dem Vokal der betonten Silbe steht. Die Schreibweise der meisten anderen Sprachen hat dieses sogenannte diakritische Zeichen für spanische Namen und Ortsbezeichnungen nicht übernommen. Deshalb werden in diesem Buch die Akzentstriche nur bei Zitaten in spanischer Sprache verwendet. Die Übersetzungen von Zitaten aus englisch- und spanischsprachigen Büchern und Zeitungen stammen vom Autor.

Hamburg, im Mai 2018