

Het Panamakanaal

Wat een eenvoudige postzegel mede tot gevolg kan hebben!

- | | |
|--|---|
| 0. Plan | 1 |
| 1. De ontdekking van de Centraal Amerikaanse kust. | 1 |
| 2. Van "Gold-rush" tot spoorlijn. | 1 |
| 3. De Compagnie Universelle du Canal Interocéanique. | 1 |
| 4. De Amerikanen bouwen het Panamakanaal. | 4 |
| 5. Een tocht door het Panamakanaal. | 3 |
| 6. Panama (wordt) eigenaar van het kanaal. | 1 |

12



Fotokopie (50%) van de laatste uitgifte van loterij-obligaties door de Compagnie Universelle du Canal Interocéanique in 1888. Om het bedrijf te redden werd een loterijstelsel opgezet, waarbij obligatiehouders loterijprijzen konden winnen. Met handtekening van Ferdinand De Lesseps.

Het Panamakanaal

1. De ontdekking van de kust van Centraal Amerika



Tussen 1492 en 1504 maakte Columbus vanuit Spanje 4 ontdekkingsreizen naar de landen die hij later "de nieuwe wereld" zou noemen. Met zijn 4^e reis wilde hij een zeestraat vinden om alsnog de weg naar Indië via de west te voltooien.



Columbus voer lange tijd langs de kust van Centraal Amerika en landde tenslotte in de buurt van het tegenwoordige Panamakanaal. Hij was er van overtuigd de oostkust van China en Japan te hebben verkend. Volgens hem voer hij naar Indië, vandaar dat hij de mensen in Amerika de naam Indianen gaf.

Kartonproeven postzegels Argentinië met schepen van Columbus

2. Van "Gold rush" tot spoorlijn.



Vasco Núñez de Balboa, een Spaanse conquistador en ontdekkingsreiziger, was de eerste die uitkeek op de Stille Oceaan. Op 29 september 1513 bereikte hij deze oceaan, die hij "Zuidzee" noemde. Zijn ontdekking weerlegde Columbus claim, dat hij de zeeweg naar Indie had ontdekt.



Al heel lang was er een idee van een transcontinentaal kanaal. Al in de jaren dertig van de 16^e eeuw werd de Rio Chagres, gebruikt voor het vervoeren van zware ladingen. In 1534 gaf Karel V op advies van Vlaamse ingenieurs opdracht om de mogelijkheid te onderzoeken tot het graven van een kanaal.



In 1848 werd de Panama Railroad Compagnie opgericht om een spoorwegverbinding tussen beide oceanen aan te leggen. In 1850 begon het werk en in 1855 kwam de spoorlijn gereed, die bijna hetzelfde traject volgde als het latere Panamakanaal.



In 1849 was de "Gold rush" in volle gang. Duizenden Amerikanen probeerden op alle manieren van de Oost naar de Westkust te trekken. De meest gebruikelijke route liep over Panama.
Brief van Panama 17-5-1859) naar New York per steamship)

3. De Compagnie Universelle du Canal Interoocéanique.



Op 15 mei 1879 begon in Parijs het Congrès International d'Etudes du Canal Interoocéanique. Deze bijeenkomst was georganiseerd door Ferdinand de Lesseps, de zeer actieve bouwer van het Suezkanaal. Hij was op zoek naar een ander project, waarbij zijn blik viel op Panama



Vanwege het succes met het Suezkanaal werd De Lesseps gekozen tot president van de Franse Maatschappij, *Compagnie Universelle du Canal Interoocéanique*, die werkte aan de bouw van het Panama-kanaal (1881-1888).

Poststuk van de *Compagnie*, verzonden op 16 november 1886 uit Panama, toen nog behorende tot Colombia, met een postzegel uit dat land, alsmede aantekenstrookjes uit Colombia en New York en de aankomststempel in Parijs op 7 december 1886.



Ondermeer het "Panama-schandaal" veroorzaakte het faillissement van de *Compagnie*. Ook Gustaf Eiffel kon De Lesseps niet meer helpen toen deze besloot af te zien van een kanaal op zeeniveau en besloot tot het gebruik van sluisen als tijdelijke oplossing. Eiffel zou deze sluisen bouwen.

4. De Amerikanen bouwen het Panamakanaal.

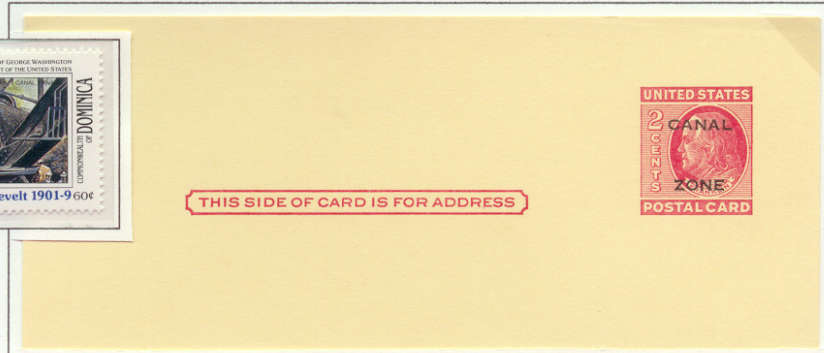


De VS waren in feite de enigen die de bezittingen van de Compagnie zouden kunnen overnemen. Maar dan moest Washington nog wel overtuigd worden van het feit dat Panama een betere keus was dan Nicaragua. Theodore Roosevelt, een telg uit een oud Nederlands geslacht uit New York, zag als maritiem historicus, een kanaal door Midden-Amerika als de sleutel tot de maritieme superioriteit van de VS.

Enveloppe met Egyptische censor sluitstrook en censor stempel van Colon naar Cairo, 15-8-1939



De Amerikanen gaven in eerste instantie de voorkeur aan Nicaragua boven Panama. Echter door de uitbarsting van de vulkaan Pelée op Martinique met 30.000 doden, werd de aanwezigheid van vulkanen in Nicaragua een belangrijk onderwerp. Door aan de Senaat een Nicaraguaanse postzegel met de afbeelding van een onheilspellend rokende vulkaan aan de oever van de Rio San Juan toe te sturen, kwam de doorbraak voor Panama.



De Franse concessie werd in 1899 doorverkocht aan de VS. President Roosevelt stimuleerde de aanleg van een kanaal door de landengte van Panama. Door ondertekening op 18-11-1903 van het Hay-Bunau-Varilla-verdrag hadden de Amerikanen de "eeuwige" zeggenschap over het kanaal opgeëist en een acht kilometer brede zone aan weerszijden van het kanaal.

4. De Amerikanen bouwen het Panamakanaal.



John Stevens eerste belangrijke taak was een grondige inspectie en revisie van de Panama Railroad. Op 4 mei 1904 nam de VS bezit van de kanaalzone.



De werkzaamheden aan het kanaal zelf begonnen in 1907 onder leiding van kolonel George Washington Goethals. Het traject dat de meeste aandacht vereiste was een 14 km lang stuk, de zgn. Culebra (of Gaillard)- geul, die de ruim 100 m hoge continentale waterscheiding doorsneed.

Stempelbild

AUGUST MITTELDORF

Francotyp: *Ccm 30718* Kennzahl: *Sand- u. Kies bagge-*
 Firma: *August Mitteldorf reien - Tiefbau*
 Post: *(16) Darmstadt 1*
 Motor: *AEG* Nr. *358 835* 220 Volt ~ PS *22 Watt*
 Geliefert: *19. 12. 60*
 Wertkartenbetrag: *D.M. 100,-*
 Permutationsnummer: *JE 15946*
 Klischee: *1* auswechselb. fest

Spezialeinrichtungen:

Merkmale:
208.484

5000, 12. 59. Fabrik Stolzenberg

De omvangrijke afgravingen bij Culebra stonden onder leiding van David Gaillard. Met veel inzet, grote graafmachines en explosieven werd de strijd aangebonden tegen de jungle, rotsen, hitte en muskieten. Na 6 jaar werd in 1913 deze zware klus afgerond. *Staalkaart frankeerstempel grondgrondverzet bedrijf.*

4. De Amerikanen bouwen het kanaal



Na de Culebra-geul was het ontwerp en de bouw van de gigantische sluisen een belangrijke uitdaging voor de ingenieurs. Aan de Atlantische kant moest er één sluis komen, die uit drie delen bestond. Aan de andere kant waren er twee sluisen gepland, één bij Pedro Miguel, en een dubbele sluis bij Miraflores.



Alle sluisen zijn 320 m lang, 33,5 m breed en 12,5 m diep. De schepen worden via kabels aan elektrische locomotieven, gebouwd door Mitsubishi, bevestigd. Het schip wordt door de treinen de kolk ingetrokken en door vieren en aanhalen van de kabels in het midden van de sluis gehouden.



Het Gatunmeer, dat ieder jaar in de regentijd door de Rio Changres werd gevuld, was een praktisch onuitputtelijke waterleverancier voor het kanaal en de sluisen.

Envelope met Egyptische censor strook en censor stempel van Colon 16-8-1939 naar Cairo.

4. De Amerikanen bouwen het kanaal



Maar..... inmiddels was de Eerste Wereldoorlog uitgebroken, waardoor er nauwelijks belangstelling was voor het prachtige waterbouwkundig werk. De VS had een grote basis in Corozal, waar thans een grote begraafplaats is voor Amerikaanse veteranen en anderen.
 Ondergefrankeerd postwaardestuk Canal Zone van Corozal (1912) naar Londen met paarse militaire censor handstempel en handtekening en "Postage... due cents" met in potlood geschreven strafport 1½d



Er werden in de jaren daarna nog wel werken uitgevoerd, weliswaar in een traag tempo. Zo werd in 1935 de in de rivier Changres de Madden Dam voltooid. In 1939 kwamen een aantal nieuwe schutsluizen. Deze moesten de omvang van de oorlogsschepen van de VS aankunnen.
 Brief van Canal Zone naar Monaco (27-8-1928), retour Painpol met strafport 1fr type Duval

5. Een tocht door het Panamakanaal



Een tocht door het Panamakanaal duurt ongeveer een halve dag. Van de Stille- naar de Atlantische Oceaan vaart een schip, met een Panamakanaal-loods, eerst onder de "Bridges of the America's" (voorheen "The Thatcher Ferry Bridge") door, passeert de haven van Balboa en komt dan aan bij de sluisen van Miraflores, die bestaan uit twee achter elkaar gelegen kolken.



Na het passeren van de Miraflores-sluis vaart het schip het Miaflores-meer op. Dat is ruim drie km lang en leidt naar de Pedro Miguel sluis, die slechts een kolk heeft. De schepen worden via kabels aan elektrische locomotieven, bevestigd. Het schip wordt door de treinen de kolk ingetrokken en door vieren en aanhalen van de kabels in het midden van de sluis gehouden.

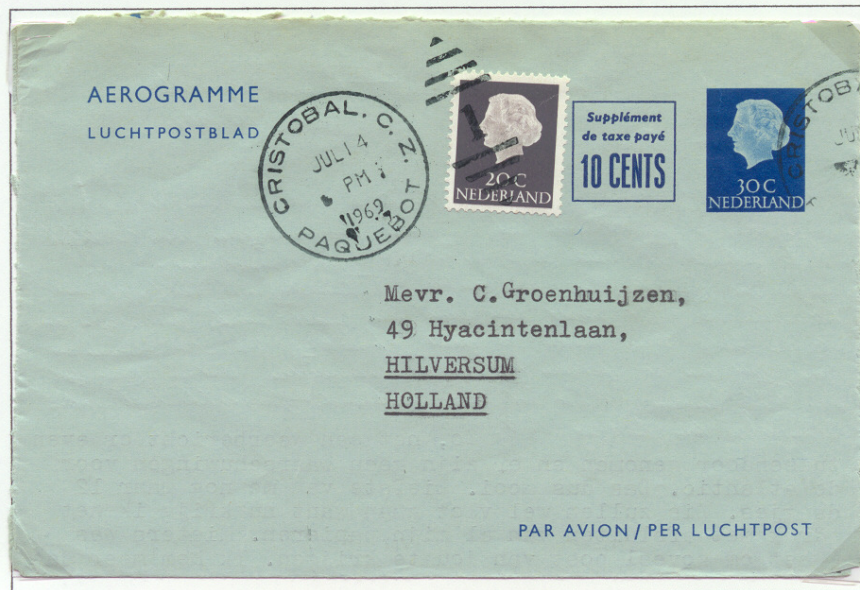


Niet iedereen heeft de tijd om via het Panamakanaal te reizen om in Amerika te komen per boot. Sommige nemen het vliegtuig vanuit de Canal-zone, maar bereiken niet altijd hun bestemming!
 Crash cover van Cristobal, Canal Zone 8/1937, naar New York, stempel "Recovered from plane NC 15065/ aug. 3/1937/Christobal, C27

5. Een tocht door het Panamakanaal.



Na dit traject passeert het schip Gamboa, waar de Rio Grandes het kanaal binnenstroomt en het Gatunmeer begint. Verder ligt de Gatun-sluis, die het schip weer op zeeniveau brengt.



Niet alleen marine- en vrachtschepen maken gebruik van deze economische belangrijke verbinding, waardoor de tocht via de Kaap niet meer nodig is. Ook vele cruiseschepen nemen deze route om hun passagiers dit fantastische waterbouwkundige werk te laten zien.

Nederlandse aerogramme (tarief buitenland), voorzien van paquebot uit Cristobal Canal Zone 4-7-1969. Op grond van UPO mogen zegels van eigen vlagland gebruikt worden, mits in de eerste haven dat het schip op zijn reis aandoet de post aan land gebracht wordt om verder verzonden te worden.

5. Een tocht door het Panamakanaal.



Als alle sluizen gepasseerd zijn, vaart het schip verder naar de haven van Colón, waar de loods van boord gaat. *Scheepspost van de Navy Destroyer USS Roe van 23 mei 1940, Colón (Canal Zone)*



Het verkeer over het kanaal is intens, aangezien in 1998 12.924 schepen gebruik hebben gemaakt van het kanaal; ze transporteerden 192.091 miljoen ton, en zorgden voor 543 miljoen USD aan tolgeld. De containervaart was hieraan debet voor 45,5% en bulkcarriers voor 17,1%.

Epreuve d'artist van een nostalgisch stoomschip in het Panamakanaal

6. Panama (wordt) eigenaar van het kanaal.



Op 7 september 1977 werd de Panama Canal Treaty (ook wel Torrijos-Carter Treaty genaamd) getekend door de presidenten van Panama en de Verenigde Staten. Daarin werd bepaald dat 31 december 1999 om 00.00 uur het kanaal overgaat in Panamese handen.



Het overdrachtproces ging in 1977 van start. De Panamese regering lanceerde een plan voor modernisering en verbetering van het kanaal. Na 85 jaar in bezit van de Amerikanen, kreeg op 1 januari 2000, de Panamese regering de definitieve zeggenschap. Een van de troeven van het kanaal is de *vrije zone van Colon*, de op één na belangrijkste ter wereld (na die van Hongkong).



Voor bijna 50% is het containervaart dat gebruik maakt van het Panamakanaal, wat in de toekomst alleen nog maar zal groeien. Dat is een van de redenen voor de modernisering, waardoor een schip als de XIN PU DONG, 5668 TEU (40,30 m breed) in de toekomst wel via de nieuwe sluisen 427x 55 kan passeren.