

Die Jahrhundertbrücke

Die Geschichte Panamas ist mit dem Kanal untrennbar verknüpft. Er ist die Lebensader des Landes und gleichzeitig eines der größten Hemmnisse für dessen Entwicklung, denn er zerschneidet Panama in zwei Teile. Nun wird die *Puente Centenario* die bislang einzige Brücke über den Kanal entlasten und die Anbindung des Hinterlandes entscheidend verbessern.

Der Bau der Brücke
brachte Jobs für fast
1 000 Menschen.



Die Türme recken sich 178 Meter hoch. Die blauen Schalwagen wiegen mehr als ein Jumbojet.



[TEXT: USCHI ENTENMANN, FOTOS: ULI REINHARDT]

— Es ist fast Mitternacht. Eine laue, sternenklare Samstagnacht im Juli. Kanalabwärts glimmen die Lichter der beiden Schleusen Pedro Miguel und Miraflores. Vom Atlantik nähert sich ein riesiges Containerschiff aus Europa auf dem Weg nach Chile. Gleich wird es die Puente Centenario passieren, wo hoch oben auf dem Brückendeck gerade die letzten achtzig Kubikmeter Beton träge in die Verschalung rutschen. Ein panamesischer Arbeiter streicht den Beton glatt. Kapitän und Besatzung ahnen nichts von dem historischen Augenblick, der achtzig Meter über ihren Köpfen die Männer den Atem anhalten lässt, als sich die beiden Brückenteile in der Mitte des Panamakanals berühren.

Zwei Jahre haben sie auf diesen Moment gewartet. Nun ist das Jahrhundertprojekt vollendet: die neue Brücke über den Panamakanal. Dr. Jochen Keysberg, Leiter des Projekts, Joachim Enenkel, Mitglied der Geschäftsführung des Bilfinger Berger Ingenieurbaus und der junge Ingenieur Dirk Deigmöller gönnen sich zur Feier des Ereignisses eine kubanische Zigarre. Statiker Andreas Koester lehnt an einem der weiß ummantelten Stahlseile und genießt still den Moment. Der peruanische Vorarbeiter Luis Garcia, den alle „Peru“ rufen, schiebt immer wieder aufgeregt den Schutzhelm in den Nacken und wischt sich den Schweiß von der Stirn. Die größte Schrägseilbrücke Lateinamerikas steht.

Wenige Stunden später, Sonntagmorgen kurz nach Sonnenaufgang, beziehen Chef-Vermesser Markus

Siegert und seine Helfer Position an ihren Messpunkten und peilen auf ihre Prismen. Während dieser täglichen Vermessungsstunde von fünf bis sechs Uhr früh steht alles still: Kein Bagger, kein Gabelstapler, kein Kran darf auf der Brücke bewegt werden. Siegert ist zufrieden. Als sich die beiden Brückenteile in der Nacht berührten, hatten sie gerade mal vier Millimeter Höhenunterschied, „das soll uns mal einer nachmachen!“

Spektakulär kurze Bauzeit

Inzwischen ist es sechs Uhr dreißig. Die 128 weißen Stahlrossen leuchten in der Morgensonne. Dirk Deigmöller lenkt den Geländewagen schwungvoll auf „sein“ Brückendeck: Deck Ost. In der Mitte ist der Beton, der in der Nacht gegossen wurde, schon trocken und fest. Vom Deck West kommt Deigmöllers Partner, der Australier Paul Stathis, heran. Sie gehen lachend aufeinander zu und schütteln sich die Hände. Monatelang konnten sie nur per Telefon kommunizieren. Oder sie mussten den Umweg über die einzige Brücke, die „Puente de las Américas“, in fünfzehn Kilometer Entfernung auf sich nehmen, um sich persönlich zu treffen. „Was willst du hier?“, ruft Deigmöller seinem australischen Kollegen zu. „Bist frisch verheiratet und kommst am Sonntag auf die Baustelle!“ Der Australier lacht. Einen Tag vor Brückenschluss hatte er seine Freundin geheiratet. Fürs Standesamt konnte er sich gerade mal einen halben Tag freinehmen.

„Geradezu spektakulär kurz“ nennt Projektleiter Jochen Keysberg die Bauzeit von zwei Jahren. Die

Mit Hirn und Herz bei der Sache: Spezialisten und Arbeiter aus aller Welt bauten gemeinsam an der Brücke.



Dirk Deigmöller:
„Ich wollte keinen Tag
versäumen.“

Brücke musste frei schwebend über den Kanal gebaut werden, Fahrt und Timing der Riesentanker, die allenthalben passieren, durften keineswegs gestört werden. Der Zeitrahmen, den die Regierung Panamas vorgab, war knapp: Im März 2002 hatte Bilfinger Berger den Zuschlag bekommen. Noch vor Ablauf der Amtszeit von Präsidentin Mireya Moscoso im September 2004 sollte die Brücke fertig sein. Im April 2002 wurde der Dschungel gerodet, Krokodile und Leguane wurden verschleucht, „die Faultiere haben wir teilweise von den Ästen gehoben und weggetragen“, erinnert sich Keysberg.

Die Brücke sollte just im schwierigsten Abschnitt des 65 Kilometer langen Kanals gegründet werden, am Culebra Cut. Schon beim Bau des Kanals vor hundert Jahren hatten die Arbeiter mit der „cucaracha tierra“,

dem Kakerlakenboden, gekämpft, wie sie den wenig standfesten Untergrund nannten. Sie mussten einen Berggrücken von ursprünglich 96 Meter bis auf zwölf Meter über Meeresniveau abtragen und das auf einer Länge von 13,5 Kilometern. Sechstausend Männer arbeiteten damals sieben Jahre lang im Dschungel. Der Durchstich gelang – aber tausende Arbeiter starben während der Bauarbeiten am Gelbfieber oder wurden von Erdbeben verschüttet.

Eisgekühlter Beton

An der neuen Brücke, an der fast 900 Arbeiter und Angestellte aus Panama sowie 40 Ingenieure und Spezialisten aus aller Welt arbeiteten, gab es keinen einzigen ernsthaften Arbeitsunfall. Im Schichtbetrieb rund um die Uhr betonierten die Arbeiter die

Ingenieure, Poliere und
Spezialisten aus aller Welt
arbeiteten Hand in Hand.



1 052 Meter lange Puente Centenario, die Jahrhundert-Brücke, mit sechs Fahrbahnen, zwei Standstreifen sowie Fußgänger- und Radweg. Selbst an Feiertagen und Sonntagen lief der Betrieb weiter. Die beiden 178 Meter hohen Pylonen stehen auf fünfeinhalb Meter dicken Fundamentplatten, von denen die eine zusätzlich auf Pfähle gegründet ist. „Die Platten waren besonders dick, und Beton erhitzt sich beim Abbinden. Wenn er aber außen abkühlt und im Kern noch zu heiß ist, dann reißt er“, erklärt Jochen Keysberg. Deshalb wurde der Beton beim Einbringen mit Eis gemischt, zusätzlich legten die Arbeiter Kühlwasserleitungen durch die Masse.

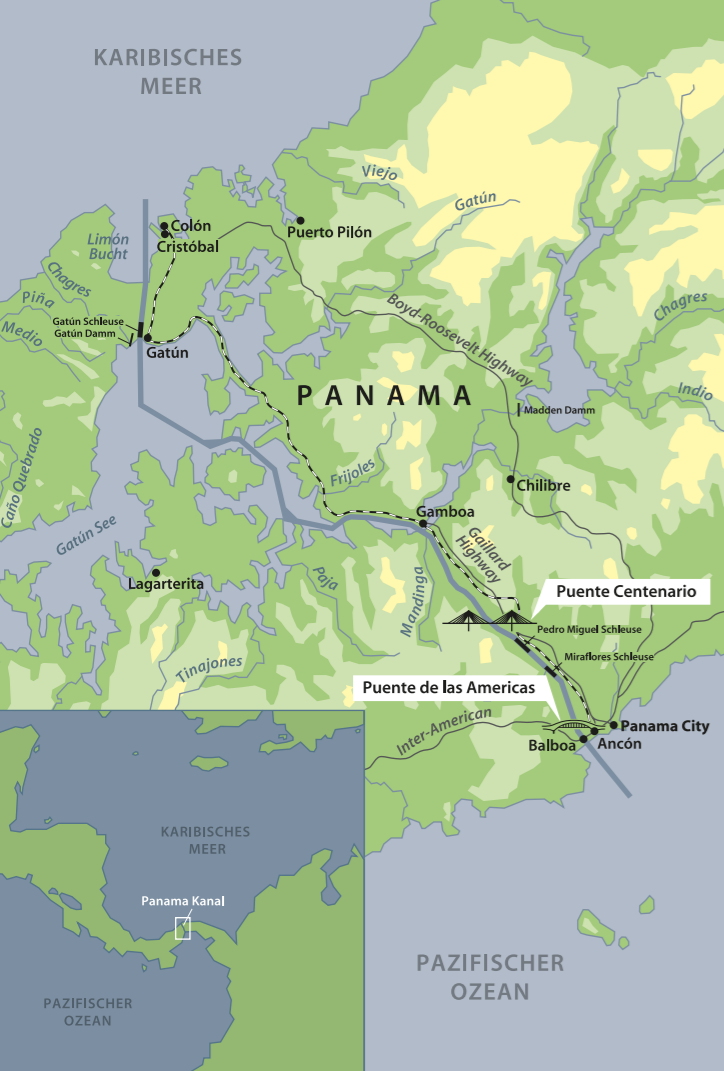
Sechs Meter große Schritte

Sonntag, halb zwölf. Die Sonne steht fast senkrecht. Es ist, als ob man heiße, feuchte Watte atmet. Die Arbeiter gehen in Gruppen zur Kantine, der neue Beton in der Mitte der Brücke trägt schon hunderte Fußspuren. Fast ist es, als staunten auch sie darüber, dass das Bauwerk in Rekordzeit fertig ist. Ab März 2003 wuchsen die Türme in die Höhe und mit ihnen die hydraulisch verlängerbaren Kräne und Fahrstühle. Im Oktober 2003 zog die Mannschaft vier Schalwagen hoch, die

sich wie Klammern um das Brückendeck legen und mit deren Hilfe das Deck in Sechs-Meter-Schritten betoniert werden konnte. Eine heikle Angelegenheit, denn die Wagen sind mit 420 Tonnen schwerer als ein voll betankter Jumbojet. „Das waren spannende Momente, als wir den ersten hochzogen, wir haben alle den Atem angehalten“, erinnert sich Deigmöller. Bald wuchs das Deck von den Pylonen aus in beide Richtungen, im gleichen Rhythmus wurden die Stahlkabel gespannt und befestigt. „Wir hatten ausgerechnet, dass wir die Wagen alle vier Tage um sechs Meter weiterfahren mussten, wenn wir es schaffen wollten.“ Die Rechnung ging auf: Schalwagen bewegen, Stahlkonstruktion verspannen, betonieren, Kabel befestigen. In jedem einzelnen dieser weißen Kabel sind siebenzig bis achtzig Stahlseile, jedes davon kann vierzehn Tonnen tragen. Das hält.

Dirk Deigmöller ist in seinem Element. Trotz der harten Arbeit an allen sieben Tagen der Woche: „Ich wollte keinen Tag versäumen“, sagt er. Von morgens bis abends „kreativ Probleme lösen“, das mache ihm Spaß. Deigmöller hat für Bilfinger Berger Brücken in Bangkok und Manila gebaut. Im März 2002 kam er als Innendienstleiter nach Panama, ein Bürojob, bei dem

Auf der letzten Tages-
etappe: Arbeiter bereiten
den Brückenschluss vor.



Der panamesische Bauingenieur Mario Montemayor zeigt Töchterchen Patricia „seine“ Brücke.



Bis zu vierzig Schiffe täglich passieren die Schrägseilbrücke.

Abkürzung

Vor genau 100 Jahren begannen die Vereinigten Staaten den 65 Kilometer langen Kanal zu graben. Er verläuft von Norden nach Süden, denn die Landenge von Panama erstreckt sich in westöstlicher Richtung zwischen Costa Rica und Kolumbien. Von der Eröffnung im Jahre 1914 an kontrollierten die USA die künstliche Wasserstraße. 1979 ging die Kontrolle an eine gemeinsame panamesisch-amerikanische Kommission über, Ende 1999 schließlich übergaben die Amerikaner den Kanal endgültig an Panama. Neben dem Suezkanal ist er die weltweit wichtigste künstliche Wasserstraße. Täglich passieren ihn bis zu 40 Schiffe und bezahlen für den aufwändigen Acht-Stunden-Transfer über die Schleusen bis zu 160 000 Euro. Dafür sparen sich die Schiffe, die etwa von der Ost- an die Westküste der Vereinigten Staaten unterwegs sind, den 15 000 Kilometer längeren Weg über Kap Hoorn an der Südspitze Südamerikas.

es um Kostencontrolling geht. Nach vier Monaten übernahm er die Verantwortung für das Ost-Deck. Nun war er einer der operativ verantwortlichen Ingenieure, „ein Traum!“, sagt er.

Panama atmet auf

Montagnachmittag, vier Uhr. Wer die kleine Straße am Kanal entlang zur Brücke fährt, braucht einen Passierschein, noch immer ist die ehemals US-amerikanische Kanalzone Sperrgebiet. Blue Morfus flattern in der Abendsonne, leuchtend blaue Schmetterlinge; zwei Alligatoren liegen träge am Bach neben der Straße. Nur auf dem Kanal herrscht reger Verkehr. Die Präsidentin kommt mit dem Kabinett und einem Trupp Journalisten, um den Brückenschluss zu feiern. Auch Marco Julio de Obaldía ist da. Das Bauministerium setzte den 77-jährigen Bauingenieur für das Projekt ein – ein Glück für Bilfinger Berger, „denn mit ihm als Verbindungsmann haben wir den Papierkrieg in den Griff bekommen“, sagt Jochen Keysberg. Marco Julio de Obaldía ist ein weißhaariger Herr, der in der Brücke die Krönung seines Arbeitslebens sieht. In seinem Büro hängen zehn Fotos: drei von seiner Familie und sieben von der Puente Centenario. Sie wird die

erste, von den Amerikanern 1962 gebaute Kanalbrücke entlasten. Auch die Stadt Panama kann aufatmen: Bisher ging der gesamte Transitverkehr vom Freihandelshafen über die alte Brücke und mitten durch die City, verpestete die Luft, verstopfte die Straßen. Die Bewohner fühlten sich eingezwängt zwischen Pazifik und Kanal. „Jetzt können wir endlich unser Land weiterentwickeln“, sagt Obaldía. „Bislang hat der Kanal unser Land gespalten“, erklärt er. „Mit der Puente Centenario werden wir es wieder zusammenführen.“



Panamas Präsidentin Mireya Moscoso legt letzte Hand an die neue Brücke.

Autorin Uschi Entenmann, 41, hat Lateinamerika auf vielen Reisen beschrieben, unter anderem für „Merian“ und den „Stern“. Fotograf Uli Reinhardt, 56, schwitzte nicht nur wegen der Hitze. Obwohl nicht schwindelfrei, stieg er mit seiner Kamera auf einen der 178 Meter hohen Pylone: „Der Ausblick war atemberaubend – im wortwörtlichen Sinn.“