

GEROLD SCHMIDT, WINFRIED WOLF

Über den Isthmus von Tehuantepec. Eine Reise mit Quersichten

Gerold Schmidt lebt in Tepetzlan, Mexico, ist Autor von »Der Indio-Aufstand in Chiapas« (München 1996; Knauer-Verlag); und berichtet regelmäßig aus Mexiko in der »jungen Welt«.

Winfried Wolf – Jg. 1949, Dr. phil.; lebt in Köln und Stuttgart, Autor u.a. von »Eisenbahn und Autowahn« (Hamburg 1987 u. 1992) und »CasinoCapital. Der Crash beginnt auf dem Golfplatz« (Köln 1997; ISP-Verlag); verkehrspolitischer Sprecher der PDS im Bundestag.

1 Alexander von Humboldt: Mexico-Werk, hrsg. und kommentiert von Hanno Beck, Darmstadt 1991, Bd. 4, S. 474.

2 Ebenda, S. 471.

3 Ebenda, S. 471.

Die Topographie des Isthmus von Tehuantepec ist in Europa völlig unbekannt, und nach den von mir angegebenen Nachrichten ist kein Zweifel, daß dieser Teil der Erde der Aufmerksamkeit der Regierung nicht minder würdig ist als der Río Chamaluzón, der See von Nicaragua, der Isthmus von Panama, die Bai von Cupica und die Schlucht von Raspadura im Chocó.
Alexander von Humboldt¹

Humboldt & Fitzcarraldo

»1771«, so berichtet Alexander von Humboldt, »fand man unter der Artillerie des Schlosses San Juan de Ulúa in Veracruz einige in Manila gegossene Kanonen.«² Und damit verband sich Unerklärliches. Denn wie hatten die Spanier sie noch ziemlich zu Anfang ihrer Eroberung des lateinamerikanischen Kontinents von den Philippinen aus in die mexikanische Hafenstadt bringen können?

Die bekannte Landroute von Acapulco an der Pazifikküste bis nach Veracruz an der mexikanischen Atlantikküste schied wegen der Schwierigkeiten des Weges aus.

Nach längeren Nachforschungen ergab sich, daß die Kanonen weiter südlich über die leichter zu bewältigende Landenge von Tehuantepec von Küste zu Küste transportiert wurden. Teils über Flüsse wie den Río Chimalapa und den Río Coatzacoalcos, teils über kleine Hügelketten und durch Wälder.

Diese Art, Kanonen nach Veracruz zu verbringen, war eines Fitzcarraldo – wie von Werner Herzog verfilmt und von Klaus Kinski dargestellt – durchaus würdig.

Der Forschungsreisende von Humboldt vermerkt es in seinen Reiseaufzeichnungen als »glücklichen Zufall«, daß zwei Vizekönige »gegen Ende des verflossenen Jahrhunderts die Aufmerksamkeit der Regierung aufs neue dem Isthmus von Tehuantepec und dem Río de Coatzacoalcos zugewendet haben«.³

Tatsächlich riß dieses Interesse der mexikanischen Regierung für die Nutzung des Isthmus als Transportweg zwischen den Ozeanen bis heute nicht ab. Auch die USA nahmen ihn bald unter strategischen Gesichtspunkten ins Visier. Mehrfach wurden Pläne für den Bau eines Kanals, einer Überlandstraße und schließlich einer Eisenbahnstrecke geschmiedet. Eine solche – mit 308 km Länge die Häfen Salina Cruz am Pazifik und Coatzacoalcos am Atlantik verbindend – wurde dann nach fünfzehn Jahren Bauzeit im Jahr 1894 tatsächlich fertiggestellt. Die weitgehend parallel verlaufende

zweispurige Straße blieb jedoch noch bis Mitte der fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts zu großen Teilen eine Schotterstrecke.

Jetzt jedoch scheinen die staatlichen Autoritäten vom Pioniergeist eines Fitzcarraldo ergriffen. Die Regierungen der Bundesstaaten von Oaxaca und Veracruz ließen ein »Integriertes Programm zur wirtschaftlichen Entwicklung für den Isthmus von Tehuantepec« entwerfen. Bescheiden »Megaprojekt« genannt, soll ein industrieller Korridor Mexiko den Weg ins dritte Jahrtausend öffnen. Ausbau der Häfen, eine mehrgleisige Bahnstrecke, statt oder neben der Landstraße eine Autobahn und links und rechts der Strecke jede Menge industrielle und landwirtschaftliche Großprojekte, in der Nähe der Häfen, die inzwischen überwiegend dem Umschlag von Rohöl dienen, vor allen Dingen Petrochemie.

Konfrontiert mit einem solchen Megaprojekt verblaßt der Panama-Kanal zur armseligen Fahrrinne. Vision oder Wahn? Welchen Interessen dient das Megaprojekt, und welche Folgen sind zu erwarten?

Ölgetränkte Träume in Salina Cruz

Aller Anfang ist schwer, selbst für ein Megaprojekt. Salina Cruz sieht aus wie ein heruntergekommener Ölhafen, nicht wie eine aufstrebende Stadt. Jetzt, im Winter, ist der Ort besonders staubig und dreckig.

Es fällt kaum Regen, und ein Nordwind jagt den anderen. Erreicht der Wind eine Geschwindigkeit von über 30 Knoten, wird der Hafen aus Sicherheitsgründen geschlossen. Das ist gerade wieder einmal der Fall. Und so hat Hafenskapitän Ildefonso Carrillo Mora auch viel Zeit für ein Gespräch. Maximal neun Schiffe können pro Tag im Hafen abgefertigt werden, berichtet er, derzeit sind es durchschnittlich 45 im Monat. Die meisten Schiffe kaufen hier Öl von der staatlichen Gesellschaft PEMEX, besonders Supertanker aus Japan, die bis zu 300.000 Tonnen Öl fassen. Andere Waren wie Zucker, Zement, Kaffee oder Holz werden zwar ebenfalls umgeschlagen, fallen gegenüber dem Öl aber kaum ins Gewicht.

1998 will PEMEX seine Installationen erweitern, ein attraktiver Hafen soll Investoren anziehen. Ob die Hafenverwaltung, die zur Privatisierung ansteht, mit ihrem zweiseitig bedruckten, mickrigen Werbeblatt dazu beiträgt, bleibt dahingestellt. Trotz der bestehenden Überkapazitäten sieht Hafenskapitän Carrillo Mora dem Megaprojekt hoffnungsfroh entgegen.

Der »größte Aufschwung Mexikos« werde das werden, »ganz wichtig« für den Bundesstaat Oaxaca. Genaue Informationen hat er von den staatlichen Stellen nicht bekommen, wie er glaubhaft versichert. Doch wenn, wie gesagt werde, die Straße nach Coatzacoalcos mindestens vierspurig und die Bahn zweigleisig würden, dann müßte natürlich der Hafen ausgebaut werden. Umweltprobleme? Für den Hafen streitet er sie ab, auf dem Land werde es sicher die Vegetation treffen. Aber »irgendwelche Auswirkungen gibt es immer«. Und: »Wir müssen an die Zukunft denken«.

Auf dem Rückweg ins Stadtzentrum führt uns ein kleiner Abstecher am Industriepark von Salina Cruz vorbei. Ein riesiges Areal, das bereits vor acht Jahren angelegt wurde. Strom, Straßen, Wasser, alles ist da. Was fehlt – von zwei, drei Ausnahmen abgesehen

– sind die Unternehmen. Wie in Deutschlands Wildem Osten. Dem dortigen Versprechen auf »blühende Landschaften« entspricht hier die Hoffnung auf das »Megaprojekt«.

Megawahn & EU-Plan

Die »Megaprojekte« des späten Kapitalismus ähneln zumindest in einer Hinsicht dem Gewaltakt, der im Film »Fitzcarraldo« geschieht wird: Es werden männliche Wahnvorstellungen von der Beherrschbarkeit jeglicher Natur in Szene gesetzt.

Das Megaprojekt am Isthmus von Tehuantepec findet in anderen Regionen mit vergleichbaren Großprojekten seine Entsprechung – z.B. in der Europäischen Union (EU), der mit der Nafta konkurrierenden Triaden-Macht. Hier fand sich bereits in den achtziger Jahren ein »European Roundtable of Industrialists« zusammen, eine Art heimliches Politbüro der EU, in dem 45 Chefs der größten EU-Konzerne zusammenkommen und das – so »Le Monde Diplomatique« – »die gesamte europäische Politik beherrscht«.⁴

Hauptanliegen dieses Gremiums ist die Durchsetzung gigantischer Infrastrukturprojekte, mit denen bevorzugt Natur durchschnitten, untertunnelt oder überbrückt und damit freie Bahn für den Verkehr von Waren und Menschen geschaffen werden soll: durch den »Eurotunnel« zwischen Frankreich und Großbritannien, durch das Megaprojekt »Scan-Link«, bei dem gewaltige Brücken und Tunnels Dänemark und Schweden verbinden, durch endlose Tunnels, die in der Schweiz, in Österreich und Italien die Alpen durchbohren sollen.

Diese Megaprojekte ähneln übrigens den Endzeit-Projekten des verbliebenen Moskauer Politbüros, das u.a. die Umkehrung des Wolga-Laufs geplant hatte. Tatsächlich soll bei einem der EU-Infrastrukturprojekte das Bett eines Flusses – des Acheloos in Griechenland – in ein anderes Tal verlegt werden.

Bei den Megaprojekten im untergegangenen Ostblock wurde oft auf das groteske Mißverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag verwiesen. Inzwischen sind es die Megaprojekte des aktuellen Kapitalismus, über deren Rentabilität vernichtende Urteile gefällt werden. So hat die Gesellschaft, die den Eurotunnel betreibt, inzwischen derart hohe Schulden aufgetürmt, daß sie von der französischen und britischen Regierung eine Betreiber-Konzession von 999 Jahren fordert, um irgendwann schwarze Zahlen zu schreiben.

Ähnlich vernichtend wie im Fall des »Eurotunnels« wird die Bilanz für jedes der Großprojekte aussehen, mit denen in Mittelamerika eine neue Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik hergestellt werden soll. Auch das Megaprojekt am Isthmus von Tehuantepec wird sich niemals rechnen.

Dies gilt insbesondere dann, wenn die Kosten einer solchen neuen Querung mit den – relativ geringen – Ausgaben verglichen werden, die für eine Optimierung der bestehenden Verbindung, des Panama-Kanals, erforderlich wären.

Großer Bahnhof, kleiner Bahnhof

Der Bahnhof von Salina Cruz lenkt die Gedanken noch weniger auf ein Großprojekt als der Hafen. Ein Gleis in Betrieb, auf den ande-

4 Susan George, in: *Le Monde Diplomatique*, Dezember 1997 (deutsche Ausgabe).

ren halb verrostete und verrottete Güterwaggons, die einmal bessere Zeiten gesehen haben. Eine Lager- und Montagehalle neben dem Bahngleis wird gerade notdürftig wieder instandgesetzt. Auf der Außenmauer ein Graffiti, staatstragend wie im real – nicht – Existierenden: »Gemeinsam erarbeiten wir bessere Zeiten für den Isthmus.«

Der »Augura Dater«, mit dem die Fahrscheine abgestempelt werden, stammt aus dem Jahr 1911, der Anfangszeit der mexikanischen Revolution. Auch das zum größten Teil aus Holz errichtete kleine Bahnhofsgebäude, in dem der Bahnhofsvorsteher Büro und Wohnung zugleich hat, ist kaum jünger. Auf den gesamten 308 Kilometern bis nach Coatzacoalcos wird sich dieses Bild wiederholen.

Die Landschaft – u.a. größere Regenwaldgebiete – und die Bahnhöfe verleihen der Fahrt ihren Charme. Die Strecke erfüllt weiterhin eine wichtige soziale Funktion. Vom Auslastungsgrad des Zuges kann die Deutsche Bahn nur träumen. Schon in Salina Cruz sind die zwei Personenwaggons des einzigen durchgehenden Zuges pro Tag in Richtung Golfküste fast voll. An den über 50 Stationen, die bis zum anderen Ende des Isthmus folgen, steigen zahlreiche Menschen zu und aus, für die es aus zwei Gründen oft keine Transportalternative gibt. Zum einen liegen viele Dörfer zwar nahe der Bahnstrecke, haben aber keine ausgebauten Zufahrtswege zur Hauptstraße zwischen den beiden Meeren. Zum anderen kostet die Zugfahrt weniger als die Hälfte einer Busfahrt. Die meisten Fahrgäste sind bitterarm. Für sie sind die lächerlich erscheinenden 42 Pesos (umgerechnet etwa 10 DM) für die Gesamtstrecke schon eine enorme Summe, der Bus ist kaum erschwinglich.

Der Zeitfaktor ist für die meisten Bahnreisenden Nebensache. Planmäßig braucht der Zug 9 Stunden und 30 Minuten bis nach Coatzacoalcos. Verlässlich ist jedoch nur die Abfahrtszeit: Jeden Morgen um 7 Uhr 10. Nicht umsonst fehlt auf allen Bahnhöfen die Uhr. Das Be- und Entladen der angehängten Güterwaggons nimmt fast immer mehr Zeit in Anspruch als vorgesehen. Oft sind die altersschwachen Dieselloks an den Steigungen überfordert. Das bedeutet dann stundenlanges Warten auf Ersatzmaschinen oder Zusatzloks. Auch an diesem Tag ist es nicht anders. Um 21 Uhr 44 wird der Zug – inzwischen mit vier Loks, weil drei schlapp machten – im völlig verlassenem Bahnhof von Coatzacoalcos einfahren. Dort gibt es keinen »großen Bahnhof« für die Armen.

Patriotische Wünsche & US-Küstenlinien

»Der edle und patriotische Wunsch, der Republik eine neue Quelle von Reichtum und Wohlstand zu erschließen, indem der Welthandel mit der Sympathie und im Bündnis aller Nationen ins Landesinnere gebracht wird, bewegte die vorherige Regierung, einen Vertrag mit der Regierung der Vereinigten Staaten zur Öffnung eines Transportweges zwischen dem Atlantik und dem Pazifik und durch den Isthmus von Tehuantepec abzuschließen.«⁵

Der das sagte, war nicht Zedillo, der heutige Präsident Mexikos, sondern ein anderer: General Arista, im Jahr 1851. Tatsächlich wird mit dem Megaprojekt Isthmus von Tehuantepec am Ende dieses

5 »El noble y patriótico deseo de abrir a la República una nueva fuente de riqueza y prosperidad, atrayendo a su seno el comercio del orbe, y con la simpatía y la alianza de todas las naciones, determinó a la administración anterior a celebrar un Tratado con el Gobierno de los Estados Unidos para proteger la apertura de una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico, por el Istmo de Tehuantepec.« Zitiert nach: Alejandro Toledo, Geopolítica y Desarrollo en el Istmo de Tehuantepec, México D.F. 1995, S. 59.

Jahrhunderts in der mexikanischen Wirtschaftsgeschichte, die seit Mitte des letzten Jahrhunderts von den USA dominiert wird, ein Kreislauf geschlossen.

Nach dem verlorenen Krieg gegen die USA mußte Mexiko im »Friedens-, Freundschafts- und Grenzvertrag« von Guadalupe Hidalgo vom 2. Februar 1848 nicht nur etwa die Hälfte seines Territoriums an den übermächtigen nördlichen Nachbarn abtreten. Darüber hinaus wurde Mexiko darin gezwungen, den USA die freie Passage von Waren und Truppen am Isthmus von Tehuantepec zuzusichern.

Statt des ursprünglich vorgesehenen Kanals bauten US-Gesellschaften schließlich die Bahnlinie. Mit überwiegend britischem Kapital des Unternehmers Pearson entstanden an den beiden Endpunkten, in Salina Cruz und Coatzacoalcos, zwei Häfen. 1908 war das Megaprojekt Isthmus I realisiert.

Der Bau der Bahn war von Spekulationsfieber, ihr Betrieb in der ersten Dekade von einem Boom begleitet. Doch mit der Fertigstellung des konkurrierenden Panamakanals 1914 begann der Niedergang der Isthmus-Bahn. Inzwischen war die Bahnstrecke nationalisiert und Teil der staatlichen Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) geworden.

80 Jahre später, im Zeitalter des Neoliberalismus, wurde die Reprivatisierung der mexikanischen Staatsbahn und damit auch der Isthmus-Bahn beschlossen. Für letztere soll nach Beschlüssen von Anfang 1998 ein »parastaatliches Unternehmen« verantwortlich sein – wegen der »strategischen Bedeutung der Bahn für das Land«. ⁶ Der entscheidende Grund für das »Parastaatliche« aber ist wohl eher, daß die Pläne für das »Megaprojekt Isthmus II« völlig unausgereift und darum für Private kaum interessant sind.

Damit sind wir Ende des 20. Jahrhunderts erneut bei den strategischen Zielen angelangt, die die USA vor 150 Jahren mit dem Megaprojekt Isthmus I formulierten: schnelle und freie Durchfahrt vom Atlantik zum Pazifik an der schmalsten Stelle Mexikos, sei es mit einer neuen Eisenbahn, sei es auf der projektierten Autobahn. Die neue Handelsstraße durch Mexiko würde in Washington als US-Territorium verstanden. Bereits 1852 äußerte der US-Politiker Williams: »Jeder Isthmus ist umso wichtiger, je näher er an den USA ist. Ein Kanal in Tehuantepec wäre nichts als eine Verlängerung des Mississippi und würde aus dem Golf einen großen amerikanischen See machen.« ⁷ Und US-Präsident Hayes sah 1879 in einem »interozeanischen Kanal, ob in Nicaragua, Panama oder am Isthmus von Tehuantepec ... praktisch einen Teil der Küstenlinie der USA.« ⁸

6 Vgl. La Jornada, 13.2.1998, S. 23.

7 Nach: Alex Schubert: Panama – Geschichte eines Landes und eines Kanals, Berlin 1978, S. 57.

8 Nach: Jean Revel-Mauroz: Aprovechamiento y colonización del trópico húmedo mexicano. La vertiente del Golfo y del Caribe, México D.F. 1980, S. 114.

Ängste & Träume

»Sie haben uns verlassen«, sagt einer der Bahnhofsvorsteher, mit denen wir auf einem der ausgedehnten Stopps ins Gespräch kommen. »Sie«, das sind die Behörden, die Funktionäre des Kommunikations- und Transportministeriums, die Vorgesetzten und die eigene Gewerkschaftsführung. »Sie« sind in den Augen des langjährigen und überzeugten Eisenbahners auch nicht vertrauenswürdig; er möchte seinen Namen nicht veröffentlicht sehen. Wie

viele seiner Kolleginnen und Kollegen hat er Angst vor der Zukunft. Niemand erklärt den Eisenbahnern am Isthmus von Tehuantepec, welche konkreten Auswirkungen das Megaprojekt für sie haben wird. Informationen kursieren nur als Gerüchte. Im Bahnhofsvorsteher keimt ein Verdacht: »Wenn die Straße vierspurig ausgebaut wird, dann ist es mit der Bahn vorbei.« Dabei ist er überzeugt, daß selbst die bisherige eingleisige Strecke mit wenigen Maßnahmen und relativ geringem Aufwand viel mehr leisten könnte. Doch die großen Bauunternehmen, die gerade als private Autobahnbetreiber kläglich gescheitert sind, warten auf neue Großaufträge. Solange der Staat wie im Falle der Autobahnen Schulden und unrentable Strecken wieder übernimmt, brauchen sie sich nicht zu sorgen, wenn sie Bauruinen hinterlassen.

Auch die junge Lehrerin, die in Ixtepec zusteigt, ist mit der Bahnproblematik bestens vertraut. Ihre Eltern sind beide in Medias Aguas bei der Isthmusbahn beschäftigt. Eine Privatisierung – und sei es nur die des Streckenbetriebs – würden sie beruflich wohl nicht überleben, befürchtet die Lehrerin. Auch sie hält es für denkbar, daß »die dort in Mexico D.F.« die Bahn bewußt verkommen lassen. Der Dichter Homero Aridjis, Mitbegründer der Umweltorganisation »Grupo de los Cien«, konstatierte: »Es ist das typische Verhalten der Regierung bei potentiell konfliktreichen Projekten. Die Betroffenen werden nicht gefragt.«

Die Zugreisenden träumen unterdessen von einer besseren Welt oder zumindest von einer guten Mahlzeit. Eine Alte hält ihr gackerndes Huhn auf dem Schoß. Zwei Teenies geben sich Schminkunterricht mit billigen Farben und einer Avon-Broschüre. Ein Jugendlicher zeigt Bizeps unter dem T-Shirt mit der Aufschrift »Steelers«. Und der Schaffner im schwarzen Blouson scheint über Funk den Kontakt zwischen Regenwald und großer weiter Welt herzustellen.

150 Jahre der Fehlinvestitionen

Gegenwärtig werden im mittleren Amerika mehrere neue Projekte der interozeanischen Querung vorangetrieben – in Nicaragua, in Mexico, in Kolumbien... und sogar in Chile. Die Verwunderung darüber hält sich für den in Grenzen, der die Geschichte zu Rate zieht.

Denn seit eineinhalb Jahrhunderten gibt es konkurrierende und seit knapp 100 Jahren parallel betriebene Projekte der interozeanischen Querung auf der Landbrücke zwischen den Amerikas – damals wie heute mit einer gewaltigen Verschwendung von Ressourcen verbunden.

Als erste moderne Querung wurde 1855 die Panama-Eisenbahn eröffnet. Knapp 40 Jahre später nahm die Bahn zwischen Coatzacoalcos und Salina Cruz ihren Betrieb auf. Erheblich näher an der US-Ostküste verlaufend entzog sie der Panama-Bahn Transporte.

Parallel zu diesen Bahnlinien konkurrierten seit Mitte des 19. Jahrhunderts drei Kanal-Projekte: eines am Isthmus von Tehuantepec, eines in Nicaragua, das überwiegend von US-Unternehmen gefördert wurde, und schließlich dasjenige in Panama, das sich zunächst auf französisches Kapital stützte. In Washington war immer klar: »Jeder Kanal, gleich an welcher Stelle des Isthmus, wird

9 Nach Schubert, a.a.O.,
S. 52.

entweder ein Kanal unter amerikanischer Kontrolle oder gar kein Kanal sein.« So US-Präsident Hayes im Jahr 1880.⁹

Das Projekt Panama-Kanal machte das Rennen – nachdem die französische Gesellschaft unter Ferdinand de Lesseps kapituliert hatte und damit der Kanal tatsächlich wie eine »Verlängerung des Mississippi« realisiert werden konnte: mit einer Kanalzone als US-Kolonie; mit einem Staat Panama als Halbkolonie der USA.

Die gegenwärtige Neuaufgabe konkurrierender Projekte interozeanischer Verbindungen in dieser Region hat in erster Linie mit neuen Transporttechniken und mit geostrategischen Veränderungen im »global village« zu tun. Der Panama-Kanal in seiner jetzigen Form genügt nicht mehr den Anforderungen des Welthandels. Seine jährliche Kapazität liegt bei 15.000 Schiffen – aber der Bedarf bei 30.000. Die USA haben sich jedoch bereits 1977 mit dem Carter-Torrijos-Vertrag verpflichtet, aus Panama bis Ende dieses Jahrhunderts abzuziehen. 1997 wurde die direkte militärische Präsenz der USA drastisch reduziert, Anfang 1998 gab die US-Regierung die Militärbasis »Quarry Heights« an Panama zurück. (Von hier aus hatten die USA den Sturz Allendes organisiert und die logistische Hilfe für die chilenische und argentinische Militärdiktaturen gesteuert.)

Denn das Interesse der US-Ökonomie konzentriert sich inzwischen auf den direkten Nachbarn im Süden. Mexiko hatte sich ab Eintritt in das 20. Jahrhundert – mit der Revolution und mit den Nationalisierungen von Eisenbahnen und Ölquellen bzw. mit der Verstaatlichung der ölverarbeitenden Industrie – lange Zeit einer direkten Kontrolle des Landes durch das US-Kapital entzogen. Seit Ende der achtziger Jahre – und noch beschleunigt seit Beginn der neunziger – wird das Land indes umfassend von den Konzernen und Banken der USA kontrolliert. Dieser Prozeß erhielt durch die mexikanischen Finanzkrisen von 1982 und 1994/95 und durch die Bildung der Freihandelszone NAFTA 1994 erhebliche Schübe.

Unter diesen Bedingungen konzentriert sich das USA-Interesse auf eine moderne Transportquerung innerhalb der NAFTA – und somit am Isthmus von Tehuantepec. Dies wird auch durch die Entwicklung der Transport-Technik begünstigt: Container auf Schiffen und einer Schnellbahn lassen einen solchen Transportweg ähnlich effizient sein wie eine Querung auf einem Kanal mit Schleusen, so daß eine Eisenbahnverbindung, ergänzt um eine Autobahn, am Isthmus von Tehuantepec gegenüber dem Panama-Kanal konkurrenzfähig sein könnte.

Das gilt natürlich nur, wenn die riesigen Investitionskosten ausgeklammert werden, wenn also der »Normalfall« solcher Megaprojekte unterstellt wird. Und der heißt: Die Kosten werden nicht von denen bezahlt, die am Ende den Transportweg betreiben und davon profitieren. Nachdem eine solche Vergesellschaftung der Kosten und dann Privatisierung der Gewinne im Fall des Panama-Kanals bereits geklappt hat – warum sollte das gleiche Spiel nicht 100 Jahre später am Isthmus von Tehuantepec ein weiteres Mal funktionieren?

Ein Schelm, wer Arges dabei denkt

Die Entdeckung der Langsamkeit – und damit ausreichend Zeit für Betrachtungen von Land und Leuten – ist mit der Isthmus-Bahn

gewährleistet. Während sich links und rechts der Strecke Bergketten abzeichnen, die bis an die 3000 Meter heranreichen, führt die Bahnlinie weitgehend durch die Ebene. Von den wenigen größeren Orten abgesehen, die die Strecke durchschneidet, verschwinden die übrigen Ansiedlungen in der Vegetation. Wo diese abgeholzt ist, sehen wir ausgedehnte Viehweiden. Nach genau 88 Kilometern ist in Lagunas, kurz vor der Stadt Matias Romero, mit 250 Metern der höchste Punkt der Strecke erreicht. Die detaillierten Streckenpläne, die uns ein Bahnhofsvorsteher überließ, bieten uns einen optimalen Einblick in Streckenführung, Steigungsgrade, Kilometerdistanzen und Kurvenradien.

Es ist die Region der Chimalapas, eines der letzten zusammenhängenden Regenwaldgebiete Mexikos. Hier wöge ein weiterer Eingriff in die Natur am schwersten – ganz gleich, ob dieser durch Straßen- oder Eisenbahnbau erfolgt. Stark verbesserte Transportmöglichkeiten würden den Bestand der Edelhölzer im Regenwald wahrscheinlich rapide reduzieren. Noch wird die Waldfläche der Chimalapas mit gut 400.000 Hektar angegeben. Die im Megaprojekt vorgesehene Ansiedlung von Großbetrieben, unter anderem der Maquila-Industrie, bliebe zudem nicht ohne Einfluß auf die Bevölkerung vor Ort, mehrheitlich Indígenas. Die sind von den Aussichten, als billige Lohnarbeiter ihren Anteil zum Mexiko des 21. Jahrhunderts leisten zu dürfen, wenig begeistert. Organisationen wie das Nationalkomitee zur Verteidigung der Chimalapas oder die Vereinigung der Indígena-Gemeinden der Nordregion des Isthmus haben bereits ihren Widerstand gegen das Megaprojekt zum Ausdruck gebracht.

Eines der wenigen konkreten Vorhaben für die Region, über das schon Informationen durchgesickert sind, ist die Anpflanzung von Eukalyptus-Bäumen auf mehreren hunderttausend Hektar Boden durch International Papers. Der Papierkonzern gehört zu den weltweit größten seiner Branche. Der schnellwachsende Eukalyptus würde dem Unternehmen einen Großteil seines Bedarfs sichern. Nebenbei könnte versucht werden, die Pflanzungen als Wiederaufforstungsbeitrag zu verkaufen. In Wirklichkeit haben diese Bäume einen enorm hohen Wasserverbrauch und entziehen anderer Vegetation die Nährstoffe. Der Ökonom Andréas Barreda aus Mexikostadt, der einen Blick auf verschiedene Vorhaben für Industriekorridore geworfen hat, warnt im Gespräch allerdings davor, sich mit der »manchmal allzu platten Argumentation« gegen die Zerstörungswut der multinationalen Konzerne den Blick für andere Aspekte zu verstellen. Er weist darauf hin, daß auch die Großunternehmen die Chimalapas als Region mit der größten Biovielfalt des nördlichen und mittleren Amerika sowie einem der weltweit ergiebigsten Wasserreservoirs erkannt haben. Gerade Konzerne, die im Pharmabereich und in der Gentechnologie engagiert sind, seien daran interessiert, möglichst viel Terrain mit erhaltenem Regenwald, mit optimaler Biodiversität und mit einer einheimischen Bevölkerung, die über ein in Jahrhunderten angesammeltes Wissen und Können verfügt, in Besitz zu nehmen. Barreda sieht in einer solchen Kontrolle der Region durch die »tödlichen Zukunftsindustrien« die größte Gefahr.

Der Zug rollt weiter Richtung Atlantikküste. An mehreren Stellen wird der Bahndamm notdürftig ausgebessert. Die links und rechts der Strecke liegenden Bahngelände, Ausweich- und Abstellgleise im Randbereich der Bahnhöfe und andere Einrichtungen, die mit wenig Aufwand instand gehalten werden könnten, verfallen. Unwillkürlich kommt ein Gedanke auf: Sollte die Bahnstrecke offiziellen Äußerungen zum Trotz doch stillgelegt werden, so würde die fast 15 Meter breite Bahntrasse einschließlich des Bahngeländes, dessen Begrenzungen mit alten Telegraphenmasten markiert sind, die entscheidende Schneise für eine Autobahn liefern. Wie in anderen Landesteilen vorexerziert, gäbe es dann eine mautpflichtige Schnellstrecke und die alte Landstraße nebeneinander. Die Bahn würde als lästige Konkurrenz, die sich möglicherweise als umweltverträglicher und kostengünstiger erweisen könnte, nicht mehr stören.

Doch ein Schelm, wer Arges dabei denkt. Angesichts des Hermetismus im Kommunikations- und Transportministerium muß das Gedankenspiel Spekulation bleiben.

Subcommandante Marcos & das Megaprojekt

Im Sommer 1997 charakterisierte Subcommandante Marcos, einer der führenden Vertreter der aufständischen zapatistischen Bewegung, das Projekt am Isthmus von Tehuantepec als Teil der zerstörerischen Globalisierung und Atomisierung der Welt.

»Paradoxerweise bringt die Globalisierung eine fragmentierte Welt hervor, die sich aus lauter isolierten oder sich ausschließenden Einzelteilchen zusammensetzt (...); eine Welt aus zerbrochenen Spiegeln, in denen sich die nichtsnutzige globale Einheit des neoliberalen Puzzles widerspiegelt ... So plant man in Mexiko im Rahmen des »Integrierten Entwicklungsprogramms für den Isthmus von Tehuantepec« eine große Industriezone mit »maquiladora«-Betrieben. Hier sollen ein Drittel des mexikanischen Rohöls raffiniert und 88 Prozent der petrochemischen Produkte hergestellt werden. Dazu braucht man Transportwege zwischen der karibischen und der pazifischen Küste. Straßen, einen Kanal, eine Eisenbahnlinie. Zwei Millionen Einheimische sollen zu Arbeitern in diesen Fabriken werden ... Diese Projekte würden auch die Spaltung Mexikos bewirken, weil der Südosten vom Rest der Republik abgetrennt würde; aber sie dienen auch der Aufstandsbekämpfung.«¹⁰

»El Sub« zitiert bei diesen Aspekten des Megaprojekts Geschichte.

Zum Stichwort Spaltung: In Artikel 1 des Hay-Bunau-Varilla-Vertrags, mit dem 1903 zwischen den USA und dem gerade abgepalpten Staat Panama der Kanalbau unter US-Hegemonie geregelt wurde, heißt es vielversprechend: »Die Vereinigten Staaten garantieren die Unabhängigkeit der Republik Panama und werden sie aufrechterhalten.« Tatsächlich aber war mit dem Panama-Kanal eine doppelte Spaltung verbunden: die von Kolumbien, dessen Bestandteil der spätere Staat Panama war, und die Spaltung der neuen Republik Panama selbst durch die US-Kolonie »Kanalzone«, von der im übrigen im Jahr 1989 die Invasion der US-Truppen in Panama mit dem Sturz Noriegas gestartet wurde.

10 Subcommandante Marcos: Der vierte Weltkrieg hat schon begonnen, deutsch nach: *Le Monde Diplomatique*, deutsche Ausgabe 14. August 1997.

Zum Stichwort Maquiladora: Integraler Bestandteil der Panama-Kanalzone ist die »Freihandelszone Colón«, die zweitgrößte der Welt. In ihr haben sich seit 1953 mehr als 1300 ausländische Betriebe eingerichtet – begünstigt durch Steuerfreiheit und extreme Ausbeutungsbedingungen. Diese Panama-Freihandelszone – verbunden mit einem internationalen Finanzzentrum und Steuerparadies, das tausende »Briefkastenfirmen« beheimatet – kann als eines der ersten Vorbilder für die »Maquiladoras« gelten, die sich auf dem Weltmarkt wie ein Krebsgeschwür ausbreiten und die mit dem »Multilateral Agreement on Investment« – M.A.I. – zum Weltstandard erhoben werden sollen. Lautet nicht eine entscheidende Kritik am M.A.I., daß in diesem die »Investitionen«, die weltweit zu schützen seien, derart weit definiert sind, daß auch Gene, Embryonen, »geistiges Eigentum« und angesammeltes Wissen von Völkern mit unter diesen Begriff gefaßt werden können?

Stichwort Aufstandsbekämpfung: Als sich die Oligarchie in Panama Anfang des Jahrhunderts mit der US-Regierung auf die Abspaltung von Kolumbien verständigte, sah sich diese mit einem Aufstand unter dem Indianerabkömmling Victoriano Lorenzo konfrontiert. Sein Guerillakrieg richtete sich ebenso gegen die »nationale« Oligarchie wie gegen die USA. Die Losung dieser Bewegung, die tief in der Geschichte Panamas verwurzelt war, lautete: »Erde, Salz und Vaterland!« Als Voraussetzung für ein Arrangement mit der Oligarchie und für die Option auf den Kanalbau forderte die US-Regierung den Tod Lorenzos. Die Liberale Partei Kolumbiens, der Lorenzo angehört hatte, verriet den legendären Guerillaführer und ließ ihn hinrichten.

Einfahrt in Coatzacoalcos

Die Ankunft in Coatzacoalcos hat etwas Surreales an sich. Die letzten drei Stunden fährt der Zug völlig im Dunkeln. Das Licht in den Personenwaggonen funktioniert nicht mehr. Dafür begleitet den Zug auf den letzten Kilometern durchdringender Gestank, der von den Raffinerien und petrochemischen Komplexen in Cosoleacaque, Minatitlan und Coatzacoalcos stammt. Deren Lichter leuchten von weitem gespenstisch in der Nacht. Am Ende rollt der Zug in den verlassenem Bahnhof ohne Wagenschaffner ein – der Mann ist vorher abgesprungen. Die Lehrerin aus Ixtepec hatte uns noch geraten, so schnell wie möglich ein Taxi zu suchen, um ins Stadtzentrum zu gelangen.

Coatzacoalcos ähnelt Salina Cruz, ist nur ein paar Nummern größer. Pemex hat hier einen riesigen Ölhafen. Von »blühenden Landschaften« kann auch hier nicht die Rede sein. Zwar herrscht im Bundesstaat Veracruz nirgends eine so hohe Produktivität wie in dieser Region. Dafür ist jedoch die Arbeitslosigkeit in Coatzacoalcos die höchste. Der neue Bürgermeister von der linken Oppositionspartei PRD hält tags darauf seine Antrittsrede. Auch hier das Versprechen auf eine bessere Zukunft. »Brücken schlagen« will er. Und das ist wörtlich gemeint: Das Zukunftsprojekt hier soll eine riesige Brücke für Autos und Lkw vom kleinen Stadthafen über die Mündung des Flusses Coatzacoalcos zu dem Ort Allende, der bisher per Fähre oder über einen Umweg erreicht werden kann, sein. In

Allende hat der Bürgermeister ein »brachliegendes Gelände« entdeckt, auf dem er Industrie ansiedeln will. Vielleicht gäbe ihm das Schicksal des Industrieparks im Schwesterhafen Salina Cruz zu denken.

Doch »Zukunft« darf nur in großen Dimensionen gedacht werden – der Dimension eines Megaprojekts. Oder eines großen Nichts.

Es ging schon einmal anders

Wer an eine Alternative zu dem Megaprojekt am Isthmus von Tehuantepec denkt, sollte einen Blick auf eines der größten vergleichbaren Infrastrukturprojekte, das in der konkurrierenden Triadennacht EU realisiert werden soll, riskieren.

Der bis zu 55 Kilometer lange Brenner-Basis-Tunnel soll halb Österreich und die österreichischen und italienischen Alpen unterqueren. Begründet wird er mit dem ständig steigenden Transportaufkommen und damit, daß der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden müsse.

Die Bürgerinitiativen in Österreich und Italien, die gegen das gigantische Projekt mobil machen, deckten als erstes auf: Die bestehende Bahnstrecke ist bestenfalls zu 60 Prozent der Kapazitäten ausgelastet. Sodann warfen sie einen Blick auf die Fahrpläne früherer Zeiten (z.B. die Transportkapazitäten derselben Bahn während des Zweiten Weltkriegs) und stellten fest: Damals verkehrten fast doppelt so viele Züge. Mit einem relativ geringen Aufwand zur Optimierung der bestehenden Schienenstränge ließe sich das jetzige Transportvolumen auf Schienen von knapp 100 auf über 200 Züge je Tag mehr als verdoppeln.¹¹

Noch krasser verhält es sich bei der Eisenbahn am Isthmus von Tehuantepec. Derzeit verkehren zwischen Salina Cruz und Coatzacoalcos gerade mal vier bis sechs Züge am Tag. Ein Blick in alte Fahrpläne zeigt: In der Hochzeit dieser Bahn waren es gut zehnmal mehr – sechzig Züge pro Tag. Ein nur bescheidener Ausbau der Ausweichgleise und eine optimierte Durchführung solcher Transporte könnte bewirken, daß täglich rund 100 Züge die Fahrt zwischen dem atlantischen und dem pazifischen Ozean zurücklegen würden.

Spaltung & »Atomisierung«

Das Megaprojekt Isthmus von Tehuantepec sei, so Subcommandante Marcos, Teil einer »Politik der Spaltung«. Wenn wir dies als »Atomisierung« übersetzen, so war dies zumindest bis in die siebziger Jahren hinein auch wörtlich zu nehmen.

Die USA hielten schon damals Ausschau nach Alternativen zum Panama-Kanal. Der Tendenz des Kapitals entsprechend, die Natur der Technik – und nicht umgekehrt – anzupassen, sollte eine möglichst breite Wasserstraße gebaut werden. Dies, so die vom US-Senat eingesetzte »Atlantic Pacific Interoceanic Commission«, sei nur durch Nuklearsprengungen möglich. Für die Route am Isthmus von Tehuantepec wurde bereits ausgerechnet, daß diese mit 875 Atomsprengungen realisiert werden könnte.¹²

11 Zu den Transportkapazitäten der Brenner-Bahn siehe: Süddeutsche Zeitung vom 13.10.1995.

12 Nach Schubert, a.a.O. S. 118. Nach diesen Berechnungen waren für die Route Sacardi-Morti im Osten Panamas 325 Atomsprengungen erforderlich.