



Woord vooraf

Beste leden van de F.V. Zutphen e.o.,

Deze eerste nieuwsbrief van 2026 staat – de laatste tijd gebruikelijk! – weer bol van activiteiten die door en rondom onze vereniging spelen en speelden. We zijn tussen de kerstdagen en Oudejaar met de bus naar Houten geweest en een paar weken geleden was er in de Zutphense bibliotheek een taxatiedag die alle verwachtingen overtrof. Volgende maand geeft de Taxatiecommissie acte de présence op de Verzamelbeurs in Gorssel – een beurs die een aantal uwer regelmatig bezoekt; en er is een feestelijke afsluiting van het seizoen 2024/2026 gepland (noteer de datum wel in Uw agenda!!)

Door de activiteiten van de Taxatiecommissie kan de insteekploeg weer maanden vooruit, zodat U op de maandelijkse clubavonden nog steeds voor weinig geld Uw slag kan slaan in de bijgewerkte insteekboeken.

Ook nu kon ik mij weer verheugen over een bijdrage voor onze nieuwsbrief van een van onze leden – Johan, bedankt! Wie volgt?

Jaap Mieras

Verenigingsnieuws en bestuursmededelingen

ACTIVITEITENKALENDER FILATELISTENVERENIGING ZUTPHEN E.O. 2025/2026			
DATUM	Tijden	PLAATS	OMSCHRIJVING
2 maart	19.30-21.30 uur	Warnsveld	A.L.V. Inleveren kavels clubveiling van 18 mei
16 maart	10.00-12.00 uur	Zutphen	
20 april	19.30-21.30 uur	Warnsveld	
20 april	10.00-12.00 uur	Zutphen	
18 mei	19.30-21.30 uur	Warnsveld	clubveiling
18 mei	10.00-12.00 uur	Zutphen	
1 juni	19.30-21.30 uur	Warnsveld	
15 juni	10.00-12.00 uur	Zutphen	
20 juni	14.00-16.30 uur	Warnsveld	Afsluiting seizoen 2025/2026

Warnsveld : Warnshuus, Dreiumme 43, van 19.30-21.30 uur

Zutphen : Clubochtenden : Kegelcentrum Hanzehal, van 10.00-12.00 uur

NIEUWS VAN DE ACTIVITEITENCOMMISSIE

BEZOEK OUDJAARSBEURS IN HOUTEN OP MAANDAG 29-12-2025

Met name omdat het Warnshuus op de voor ons geschikte data door verbouwing niet beschikbaar bleek, is er in 2025 voor gekozen om 2 postzegelbeurzen in Nederland te gaan bezoeken.

In oktober was dat de Postzegelshow Postex in Barneveld en op maandag 29 december zijn we naar de Oudjaarsbeurs in Houten geweest.

Met niet minder dan 38 deelnemers zijn we om 09.00 uur vanaf het Warnshuus vertrokken. Voor inmiddels de 5^e keer met Berkhout Busreizen uit Zutphen met achter het stuur deze keer Berkhout jr. Zoals gebruikelijk werd eerst in Dieren een aantal leden opgepikt.

Bij aankomst bij “Expo Houten” ging Kees meteen toegangsbewijzen (à 10 euro) kopen. Deze en de busreis werden aan de deelnemers aangeboden; de Taxatiecommissie, aan- en verkoop heeft in 2025 in financieel opzicht dusdanig goed gedraaid dat dit tot de mogelijkheden behoorde. Daarna was er van 10.30 tot 14.30 uur gelegenheid om de beurs te bezoeken.

Helaas bleek voor de derde keer in successie dat niet iedereen op tijd bij de bus aanwezig was om de terugreis te aanvaarden. Deze keer ontbraken er zelfs 3 personen. Na een korte zoektocht door drie man konden er twee van hen worden opgespoord. De 3^e heeft helaas voor hem de terugreis met het openbaar vervoer moeten afleggen. Rond 16.00 uur waren er dus 37 terug bij het Warnshuus.

Verheugd zijn we met de positieve reacties die we hebben mogen ontvangen.

We hebben het graag gedaan.



AANGEKLEDE AFSLUITING VAN HET SEIZOEN 2025-2026

Als eerste activiteit in 2026 hebben we gekozen voor een aangeklede afsluiting van het wederom succesvolle seizoen 2025-2026. Dat zal gaan plaatsvinden op 20 juni a.s. in het Warnshuus.

Vanaf 14.00 uur zullen wij jullie graag welkom heten. Zoals jullie inmiddels van ons gewend zijn, zal het ongetwijfeld weer een gezellige bijeenkomst worden met voor elk wat wils.

Er kan natuurlijk volop “gepostzegeld” worden. De kasten met boeken en bakken staan wagenwijd voor jullie open. Zijn de hapjes en drankjes gratis verkrijgbaar. Pakt het bekende winkeltje uit met Fred aan het roer. Zal leden de gelegenheid worden geboden kavels aan te bieden voor de verkoop. Is er gratis postzegels grabbelen. Is er een verloting met mooie prijzen. En niet te vergeten een verrassend onderdeel dat we nog even geheim houden. Om 16.30 uur is het gedaan met de pret.

Te zijner tijd volgt de uitnodiging met het volledige programma.

Wij adviseren jullie een en ander alvast in jullie agenda te noteren.

Graag tot dan,

de Activiteitencommissie

Peter Abeln, Henriëtte Formica, Gerben Klein Baltink en Kees Samuels

NIEUWS VAN DE TAXATIECOMMISSIE AAN- EN VERKOOP

TAXATIEDAG 7 FEBRUARI 2026

Eind 2025 vernamen wij dat de 10 leden tellende insteekcommissie dreigde zonder werk te komen zitten. Er was zelfs al besloten om alleen nog op maandagochtenden bij elkaar te komen en de woensdagochtenden te laten vervallen. Reden voor ons om actie te ondernemen.

Onlangs hebben wij tijdens een taxatie een oud boek mogen ontvangen, waarvan wij de waarde slecht konden inschatten. Toen in de Zutphense bibliotheek (gevestigd in de Broederenkerk), op een zaterdag de mogelijkheid werd geboden om boeken te laten taxeren is Kees daar naar toe gefietst. Het boek bleek nauwelijks iets waard, maar deze bijeenkomst bracht ons wel op het idee om een gelijksoortige activiteit op de gaan zetten, maar dan natuurlijk voor postzegels. Daarvoor werd allereerst contact op genomen met Paula Pfath van BIJ de bieb. Ze was heel enthousiast en meteen bereid om medewerking te verlenen. We mochten zelfs gratis gebruik maken van de prachtige ruimte die ons aangeboden werd. In de weekbladen Stedendriehoek en Contact hebben wij via een persbericht aandacht mogen vestigen op de taxatiemogelijkheden in de bibliotheek op zaterdag 7 februari van 11.30 tot 14.30 uur. Ook hebben wij daarin laten weten dat, mocht een verzameling te groot zijn om mee te nemen naar de bibliotheek, men dan een afspraak kon maken voor een bezoek aan huis.

Dat laatste hebben wij geweten. De telefoon stond meteen al roodgloeiend. Ook al zou er op 7 februari niemand komen opdagen, dan nog was de actie toen al meer dan geslaagd. Maar het werd nog veel mooier. Op de dag zelf liep het storm. Er ontstond een constante wachtrij terwijl we alle drie afzonderlijk van elkaar aan





het taxeren waren. Om 14.00 uur kwamen we er achter dat we nog niet gegeten hadden, zo druk waren we ermee. Tot 14.30 uur zijn we bezig geweest. Gelukkig was Jaap Mieras als belangstellende er om enkele foto's te maken. Uiteindelijk hebben ongeveer 40 personen de taxatiedag bezocht en hebben we op moment van schrijven 30 verzoeken voor bezoek aan huis mogen ontvangen. Daarvan is inmiddels het overgrote deel met succes afgelegd. Wij hebben de afgelopen weken regelmatig kippenvol gehad. Niet alleen vanwege het eindresultaat, maar zeer zeker ook van de

hartverwarmende reacties van onze "klanten".

Veel hebben we te danken aan de fantastische medewerking van werknemers van de bibliotheek (BIJ de bieb) zowel in het voortraject als op de dag zelf. Zelfs de koffie werd ons aangeboden. Ook danken wij de Stedendriehoek en Contact voor het opnemen van ons persbericht in deze weekbladen. Zonder al deze medewerking zou onze activiteit nimmer een dergelijk resultaat hebben gehad. Niet onvermeld mag blijven, dat we alleen al op 7 februari de auto van Gerben twee keer volgeladen hebben met geschonken en aangekochte postzegels en aanverwante zaken.

Het zal duidelijk zijn dat de insteekcommissie voorlopig niet zonder werk zit en inmiddels heeft besloten om ook op de woensdagochtenden weer bij elkaar te komen. Voor de leden van onze vereniging alle aanleiding om de clubavonden in het Warnshuus en de clubochtenden in de Hanzehal te bezoeken.

DEELNAME AAN DE VERZAMELBEURS IN GORSSEL OP 28 MAART 2026

In december hebben wij met medewerking van Jaap Mieras de leden een kavellijst gemaaild. Daarvan zijn er helaas nog een aantal onverkocht gebleven.

Daarnaast is er als gevolg van boven-omschreven taxatiedag, inmiddels zoveel postzegelmateriaal binnen gekomen, dat het noodzakelijk is om het huis van Kees, waar alles is opgeslagen, daarvan deels te verlossen. Daarom hebben wij op 28 maart a.s. de benodigde tafels gehuurd tijdens de verzamelbeurs, die op deze dag in 't Trefpunt in Gorssel door de Verzamelaar georganiseerd wordt. Wij roepen u allen op een bezoek te brengen aan deze beurs en natuurlijk ook aan onze plek.

De taxatiecommissie, aan- en verkoop,
Peter Abeln, Gerben Klein Baltink en Kees Samuels



75 jaar jubileumbeurs in Gorssel!

Wat in 1951 begon, is in 2026 uitgegroeid tot een prachtige traditie.

Op **zaterdag 28 maart 2026** vieren wij ons 75-jarig jubileum, en dat doen we met een extra feestelijke verzamelbeurs in Sport- en Cultuurcentrum 't Trefpunt.

Wat kun je verwachten?
Onze zaal staat vol met gepassioneerde standhouders en een breed scala aan verzamelobjecten:

- Een rijk aanbod aan postzegels en munten.
- Ansichtkaarten.
- Poststukken en documenten uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog.
- Tentoonstelling diverse verzamelobjecten.

Praktische Informatie
Kom langs, ontmoet mede-verzamelaars en vier deze mijlpaal met ons mee!

- **Datum:** Zaterdag 28 maart 2026
- **Tijd:** 10.00 – 15.00 uur
- **Locatie:** 't Trefpunt, Molenweg 53-55, 7213 XD Gorssel
- **Entree:**
 - Leden: **Gratis**
 - Kinderen (t/m 15 jaar): **Gratis**
 - Niet-leden: **€ 2,50 per persoon**

Meer weten? Voor vragen of aanvullende informatie kun je contact opnemen met beurshouder J. van Zuuk via **06-57286459**.
We kijken ernaar uit je te verwelkomen op deze bijzondere jubileum dag!

Haken en ogen van PostNL

Johan Smilde

Het sorteren van post is een hele uitdaging door de grote snelheid. Slimme camerasystemen (de ogen) maken een foto van de bovenzijde van een enveloppe, lezen de postcode en bepalen of er een echte postzegel op zit. De meeste postzegels hebben tegenwoordig een fosforopdruk, waarbij de postzegel bij het testen even oplicht en dan is het een echte zegel. In eenzelfde traject wordt de enveloppe gewogen: heeft de afzender voldoende gefrankeerd? Dat wordt ook weer met camera's razendsnel gecontroleerd aan de hand van de minuscule haakjes die op elke moderne postzegel staan. Hallo, nog nooit die haakjes gezien of er nooit op gelet? Dan is dit de kans om er eens even naar te kijken.

De koning in de basis

Enkele jaren geleden, na de invoering van de euro en de overgangszegels met die dubbele waarde-aanduiding in gulden en euro, is de frankering sterk vereenvoudigd met postzegels die een eeuwigdurende waarde hebben. Daar is beter op te controleren tijdens het sorteren en het is een stap vooruit in ons bestaan, want we hoeven nu slechts tot twee te kunnen tellen. In principe zijn er qua waarde nu nog maar drie zegels overgebleven, maar wel in een bijna onbeheersbaar aantal varianten en daar plukken verzamelaars de vruchten van. Het basis-assortiment bestaat uit postzegelboekjes die op postkantoren en in allerlei (boek)winkels verkrijgbaar zijn. Op dit nationale product prijkt uiteraard de beeltenis van onze koning Willem-Alexander. Ter illustratie hierbij een foto van de set van drie gestante postzegels en dan zie je meteen waar het om gaat.



De blauwe postzegel met de waarde 1 is bedoeld voor brieven tot 20 gram, de middelste oranje met de waarde 2 plak je op brieven van 20 tot 50 gram en voor buitenlandse post tot 20 gram dient de grijze met de waarde 1. Die laatste zegel heeft ook nog een prioriteitsstrookje met zes rondjes waar de sorteercamera naar kijkt en dit soort brieven worden dan uit de stroom voor binnenlandse post gevist en via een andere transportband doorgestuurd. Interessant is dat de camera voor de frankerwaarde tijdens het wegen niet kijkt naar het cijfertje 1 of 2, maar naar de haakjes. Bij deze postzegels staan de haakjes keurig in de linker bovenhoek. De waarde 1 heeft een zogenaamde korte haak met gelijke zijden, de waarde 2 een winkelhaak of lange haak met één verlengde zijde voor binnenlands gebruik. De grijze zegel 1 voor Verwegistan heeft ook een lange haak, maar die staat hier gespiegeld en een slag gedraaid. De camera heeft daar geen enkele moeite mee. Tja, dat is eigenlijk alles. Bij gebrek aan zegel 2 kun je ook tweemaal zegel 1 op een dikkere brief plakken.

Hoe goed zijn die camera's?

Dat zie je het best aan een uitzondering, namelijk de decemberzegels. Die hebben ook een lange haak, maar geen cijfertje. De lange haak suggereert eigenlijk de dubbele frankeerwaarde tot 50 gram, omdat de mooiste kerstkaarten soms zijn versierd met 3D-afbeeldingen, uitklapbaar of in zigzag zijn gevouwen en daardoor zwaarder zijn. De uitdaging voor de camera zit hem in de verlengde haak. De langste poot heeft normaliter een lengte van vier mm, maar bij de decemberzegels is die ietwat langer, zo'n zes mm en dat verschil kan de camera detecteren. Meet dat verschil zelf maar eens na!

Als je eens met andere ogen kijkt naar een jaarcollectie, zal je zien dat de ontwerpers van postzegels alle vrijheid hebben om er iets moois van te maken. Het cijfer 1 kent de meest uiteenlopende vormen en is niet gebonden aan een voorgeschreven lettertype. Ook de plaats kan, net als de haakjes, enorm variëren, behalve bij de zogenaamde persoonlijke zegels die nu kaderzegels heten, want daar staat cijfer 1 altijd linksonder boven het haakje. Soms verzuipen de haakjes bijna in de achtergrondkleur, zie bijvoorbeeld de zelfklevers uit de serie 'Beleef de natuur' waarbij de haakjes soms ook nog een eigen kleur hebben. Toch kan de camera het onderscheid maken dankzij de hoge resolutie. Kortom, er is weer heel wat te ontdekken als je er maar 'oog' voor hebt.

Het einde van de Nederlandse postzegel?

Jaap Mieras

“De postzegel is ... een kwitantie, het bewijs dat hij de posterijen heeft betaald voor het vervoer van een poststuk” lees ik in de Prisma-postzegelgids uit 1968. “Das war einmal”, dacht ik, toen ik begin januari van dit jaar een sticker op de brievenbus zag. Blijkbaar wil ons onvolprezen PostNL, dat U een postzegelcode via hun app koopt in plaats van een postzegel. Natuurlijk blijven ze een groot aantal postzegels uitgeven, maar die moeten dan niet meer gebruikt worden voor frankering van een poststuk, maar dienen uitsluitend om al dan niet door de Collect Club afgestempeld in verzamelaarsalbums te verdwijnen. Zo wordt de verzamelaar een flinke poot uitgedraaid voor stukjes papier die nooit gebruikt zijn voor waar ze eigenlijk voor bedoeld zijn!



De aanleg van het Panamakanaal (2)

Jaap Mieras

4. PANAMA ONAFHANKELIJK

Er bleef nog één probleem over: Colombia moest akkoord gaan. Die onderhandelingen verliepen uiterst stroef. Pas in januari 1903 werd een principeovereenkomst gesloten, maar de regering van Colombia wilde beduidend meer geld zien. Dat leidde tot toenemende onenigheid tussen beide landen. De Verenigde Staten dreigden zelfs een onafhankelijke staat Panama te steunen – en die zou dan wel instemmen met de Amerikaanse voorstellen.

Halverwege 1903 begon een afscheidingsbeweging in Panama van de grond te komen. De arts Manuel Amador Guerrero (1833-1909) kwam naar de Verenigde Staten om steun te zoeken en vond dat bij een vroegere bekende, Bunau-Varilla. De laatste, die het kanaalplan en dus ook zijn eigen geld in gevaar zag komen, ging aan het werk om de Amerikaanse regering zover te krijgen dat ze de revolutie zouden steunen. Het uiteindelijk resultaat was, dat Roosevelt oorlogsschepen naar Panama stuurde. Dat dreigement voorkwam legaal (!) ingrijpen van Colombia.



Na het nodige geharrewar werd op 3 november 1903 de onafhankelijke Republiek Panama uitgeroepen, waarbij Amador de eerste president werd. Drie dagen later erkenden de Verenigde Staten als eerste de nieuwe staat; spoedig werd dit door steeds meer landen gevolgd. Hoewel in eigen land de nodige bezwaren tegen zijn handelswijze kwamen, beriep Roosevelt zich op een verdrag met Colombia uit 1846, dat de Verenigde Staten het “exclusieve recht van doorvoer door de Landengte van Panama” gaf. Colombia, zo redeneerde Roosevelt, blokkeerde dat nu en dus steunde hij de Panamese opstand.

In feite was deze ingreep een eerste stap in de verslechterende verhouding met niet alleen Colombia, maar met een groot aantal Latijns-Amerikaanse staten.

Als gevolmachtigd vertegenwoordiger van de nieuwe staat Panama in de Verenigde Staten werd, in ruil voor financiering van de opstandelingen, Bunau-Varilla benoemd. Hij ging direct aan de slag om controle over het Panamakanaal aan de Verenigde Staten over te dragen. Al op 18 november 1903 werd dit Hay-Bunau-Varilla-verdrag getekend (Hay was de Amerikaanse minister van buitenlandse zaken), twee weken later werd het, onder druk van Bunau-Varilla, in Panama geratificeerd. Op 23 februari 1904 stemde de Amerikaanse senaat in grote meerderheid voor.

Het verdrag hield in dat de Verenigde Staten een kanaal aan mochten leggen in de Landengte van Panama. Ze kregen daarbij “voor eeuwig” een strook land van 5 mijl (ca. 8 km) aan weerszijden van het kanaal (1400 km²), waar ze alle rechten hadden alsof het eigen grondgebied was. In ruil zouden de Verenigde Staten de onafhankelijkheid van Panama garanderen, eenmalig 10 miljoen dollar en jaarlijks 250 000 dollar betalen. De Franse rechten en bezittingen werden afgekocht voor 40 miljoen dollar. Korte tijd daarna legde Bunau-Varilla zijn taak als vertegenwoordiger van Panama neer – zijn geld was nu veiliggesteld – en keerde terug naar Parijs.

Op 4 mei 1904 werden de kanaalwerken en strook grond officieel aan de Verenigde Staten overgedragen – het werk kon beginnen.

5. AANLEG VAN HET KANAAL



Roosevelt stelde een commissie van ingenieurs en bestuurders in, die het kanaalwerk moest coördineren. Hij vond het heel belangrijk om de sanitaire en hygiënische omstandigheden aan te pakken, omdat dat een belangrijke oorzaak was geweest voor het Franse fiasco. Daartoe werd een arts aan de commissie toegevoegd. Dat werd William Gorgas (1854-1920), die in 1901 in Havana (Cuba) gele koorts en malaria met succes bestreden had. Die ziekten worden verspreid door een bepaald soort muggen. Al je de levenswijze van die dieren kent, kun je ook bedenken hoe je ze het best kunt bestrijden. Gorgas had er op Cuba voor gezorgd dat er geen broedplaatsen – plekken met stilstaand water – in de buurt van bewoners meer waren. Vooral de mug die gele koorts veroorzaakt werd daarbij zeer effectief bestreden. Voor de Kanaalzone moest dat natuurlijk op veel grotere schaal, en voor een belangrijk deel in oerwoud plaatsvinden. Ondanks tegenwerking van sommige commissieleden bleef Gorgas doorgaan, waardoor hij een belangrijke bijdrage leverde aan het uiteindelijke succes.



Een andere les die van de Franse kanaalonderneming geleerd was, was dat zo'n project erg fraudegevoelig kan zijn. Om dat te voorkomen werd veel te veel bureaucratie gecombineerd met overdreven “zuinig” zijn, ook waar dat echt niet kon. Veel Amerikanen, die in het begin naar Panama gingen om mee te werken, bleken overduidelijk incompetent. De commissie werd in het eerste jaar dan ook herhaaldelijk gewijzigd, zelfs de voorzitter legde na een jaar het bijltje erbij neer! Daar kwam nog bij dat in het begin gele koorts nog steeds slachtoffers maakte, ook – en vooral – onder Amerikanen. In feite was het eerste jaar verloren gegaan – en tegen hoge kosten!



In juli 1905 werd John Stevens (1853-1943) als hoofdingenieur benoemd, met veel meer bevoegdheden dan zijn voorgangers. Hij zette alle werkzaamheden stop en begon om eerst de noodzakelijke voorbereidingen in orde te maken. Dokter Gorgas kreeg nu pas de vrije hand om alle stappen te zetten, die hij nodig achtte om de malaria- en gelekoortsmug te bestrijden – en met succes: in december van dat jaar was de gelekoortsmug in Panama verdwenen!

Stevens legde sterk de nadruk op het spoorweginet; hij breidde dat uit, zodat steeds mensen en materieel aan- en afgegraven grond afgevoerd kon worden. Langs de – nu dubbele – spoorlijn werd een telegraaf- en telefoonnet aangelegd. Arbeidskrachten voor het zware, ongeschoolde werk kwamen grotendeels van een aantal Caribische eilanden, vooral van Barbados. Voor zowel deze als voor de Amerikaanse werkers zorgde hij dat er goede behuizing kwam. Pas daarna, pas nadat aan al die zo hoogst noodzakelijke voorwaarden was voldaan – en dan is het begin 1906 – kon gedacht worden aan het (verder) aanleggen van het kanaal.

Maar wat voor kanaal moest het worden? Een kanaal zonder, of een met sluizen? Een meerderheid dacht dat een kanaal zonder sluizen, net als het Suezkanaal, het best zou zijn. Stevens benadrukte – hij had nu immers terrein- en gebiedskennis! – dat een kanaal met sluizen beter zou zijn. Hij wist Roosevelt daarvan te overtuigen en uiteindelijk, na eindeloze discussies ging ook een (kleine) meerderheid van de senaat akkoord.

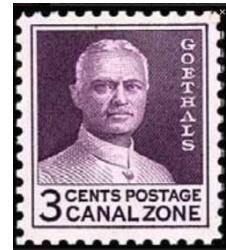
Dat zag er als volgt uit: Bij Gatun zou een 425 km² groot stuwmeer worden aangelegd, 26 meter boven zeeniveau, op dat moment het grootste ter wereld. Vanaf de Caribische Zee komt het kanaal al snel via de sluizen van Gatun in het stuwmeer, tot



de bergrug die door de landengte loopt (de Culebra-kloof), gaat vandaar via sluizen weer wat naar beneden naar een veel kleiner stuwmeer en uiteindelijk via, opnieuw, sluizen naar de Grote Oceaan. In grote lijnen was dat de route, die al in 1879 door Fransen in Parijs werd gesuggereerd en door de Lesseps niet werd aangenomen.



In het begin van 1907 werd Stevens ontslagen, nadat hij in een brief aan Roosevelt – waarschijnlijk door oververmoeidheid – gefrustreerd had laten merken niet meer tevreden te zijn met zijn werk. Hij werd vervangen door de militaire ingenieur George Goethals (1858-1928). Hij zou de feitelijke bouw van het kanaal, de sluizen, de stuwdam, voor zijn rekening nemen, waar Stevens de o, zo noodzakelijke voorbereidingen had getroffen. Goethals kreeg bijna absolute macht: hij was alleen nog maar verantwoording schuldig aan de minister van oorlog en aan de president.



Nadat hij alle aspecten van het werk tot in detail kende en met militaire precisie had gereorganiseerd, wijzigde Goethals begin 1908 de oorspronkelijke kanaalplannen: de doorgang door de Culebra-kloof moest veel breder worden, op verzoek van de marine zouden de sluiscolken groter worden, aan de kant van de Grote Oceaan werden grote pieren aangelegd om dichtslibben door slibrijke zeestromen tegen te gaan en het sluizencomplex aan die kant zou verder landinwaarts komen om zo een eventueel bombardement vanuit zee te voorkomen (luchtbombardement was toen nog science fiction!)

Er moesten onvoorstelbaar grote hoeveelheden grond en rots uitgegraven en verplaatst worden, en dat bij temperaturen die tot wel 50 °C op konden lopen. Uiteindelijk zou het om meer dan 75 miljoen m³ gaan, een hoeveelheid die de Amerikaanse ingenieurs - net als de Franse collega's voor hen - zwaar hadden onderschat.



De grootste uitdaging was de Culebra-kloof. Daar werd van 1907 tot en met 1913 aan gewerkt. Aanvankelijk vielen daar relatief veel slachtoffers door ongevallen, vooral door het gebruik van dynamiet – over alle jaren ruim 27½ miljoen kg. De rots die daar werd weggehaald werd ten dele gebruikt om dammen en pieren aan te leggen. Het grootste probleem echter waren de vele aardverschuivingen, vooral na zware, tropische regen.

In de laatste jaren van de kanaalaanleg waren zo'n 45 tot 50 duizend mensen aan het werk. Er woonden 6000 Amerikanen, bijna de helft waren vrouwen en kinderen. Deze hadden de betere en beter-betaalde banen en woningen. Er was een sterk gelaagde samenleving ontstaan met grote verschillen. De onderlaag bestond uit zo'n 25 tot 30 duizend, meestal gekleurde, jonge, Antilliaanse arbeiders die het zwaarste, moeilijkste, gevaarlijkste werk deden. Zij waren “het vermelden niet waard”. Hun woon- en leefomstandigheden waren veel slechter dan die van de Amerikanen, hun betaling wel 15 keer lager, hun sterftecijfer 4 keer hoger. Zonder overdrijving zouden we tegenwoordig van een apartheid-samenleving kunnen spreken.

De inheemse bevolking, de Panamezen, waren helemaal niet enthousiast over de Amerikanen; die keken op hen neer en lieten dat heel goed merken. Bovendien zou de welvaart, die het kanaal zou brengen, niet bij hen terechtkomen!

Naarmate de aanleg van het kanaal verder vorderde, regende het superlatieven: het grootste stuwmeer, de grootste sluizen, de grootste en diepste sluiskolken, de grootste hoeveelheid beton, volledig nieuwe ingenieurstechnieken, zoals het gebruik van elektriciteit bij het functioneren van de sluiscomplexen – Amerikaanse schrijvers en journalisten bleven er maar over schrijven voor een steeds enthousiaster lezerspubliek.



Op 15 augustus 1914 werd het kanaal officieel geopend, al had het stoomschip Cristobal al op 3 augustus als eerste schip de volledige route van de ene naar de andere oceaan afgelegd. Het hele kanaal had de Verenigde Staten \$ 352 miljoen gekost, ruim 5600 mensen waren tijdens de aanleg overleden (waarvan 80% gekleurd); als je de mislukte Franse pogingen meetelt komen de kosten op \$ 639 miljoen en het aantal slachtoffers op 25 000!

6. LATERE ONTWIKKELINGEN

Pas vanaf 1919, na afloop van de Eerste Wereldoorlog, kwam het verkeer door het Panama-kanaal goed op gang. Tegen het eind van de jaren '20 passeerden jaarlijks al meer dan 6000 schepen het kanaal, een getal dat na terugloop tijdens de grote depressie van de jaren '30 ook in 1940 weer werd gehaald. Nog geen 15 jaar na de opening van het kanaal werd al nagedacht over grotere sluizen, in 1940 werd er zelfs al aan begonnen. De Amerikaanse deelname aan de Tweede Wereldoorlog, eind 1941, maakte hier abrupt een eind aan. Het aantal schepen dat dan nog jaarlijks passeerde haalde de 2000 niet meer, al herstelde zich dat na 1945 snel.



Na de Tweede Wereldoorlog begonnen spanningen tussen Panama en de Verenigde Staten op te lopen. Steeds meer Panamezen stoorden zich aan de Amerikaanse aanwezigheid, steeds meer Panamezen vonden dat de Kanaalzone toch van hen zou moeten zijn. Dit mondde in 1977 uit in een tweetal verdragen: Vanaf middernacht

op 31 december 1999 zou de staat Panama de volledige controle over het Panamakanaal krijgen en als eerste verantwoordelijk zijn voor de verdediging ervan. De Verenigde Staten zouden wel het permanente recht behouden om het kanaal te verdedigen tegen iedere bedreiging die de neutrale dienstverlening aan schepen van alle landen in gevaar zou kunnen brengen.

De sterke toename van de internationale zeescheepvaart en de veel grotere schepen noodzaakten in 1998 een onderzoek naar de toekomst op langere termijn van het kanaal. Dit leidde tot het plan om nieuwe en vooral grotere sluizen aan te leggen, het kanaal te verbreden en deels te verleggen. Nadat in 2006 de bevolking in een referendum had ingestemd met de nieuwe plannen werd hieraan begonnen met de bedoeling om in 2014, als het kanaal 100 jaar was, klaar te zijn. Maar het werd 2016 en de kosten bleken 25 % hoger uit te vallen dan begroot – niets nieuws onder de Panamese zon dus!

In 2023 passeerden ruim 14 000 schepen de sluizen, waarbij bijna 3350 miljoen dollar tolgeld werd geïnd.



In 2012 kregen twee Nederlandse adviesbureaus opdracht voor een haalbaarheidsstudie voor het Nicaraguakanaal. Een jaar later vroeg Nicaragua aan Chinese bedrijven om dat kanaal daad-

werkelijk aan te leggen; het moest een kanaal worden waar ook de grootste containerschepen in pasten. Hoewel de werkzaamheden eind 2014 wel begonnen, werd er maar weinig vooruitgang geboekt. Financiële problemen waren, naast protesten, daarvoor de belangrijkste reden. In 2018 werd het project geannuleerd en in 2024 werd de vergunning voor de Chinese bedrijven ingetrokken. Voorlopig dus einde verhaal.

Naarmate de rol van China op het economische wereldtoneel toenam, werd de doorgang via het Panamakanaal ook voor hen steeds meer van belang. Het is niet toevallig dat het eerste schip dat in 2016 door het vernieuwde kanaal voer een Chinees containerschip was. De twee havens aan de uiteinden van het kanaal zijn in handen van een bedrijf uit Hongkong; pogingen ze



verkopen stuitte eind juli van afgelopen jaar op verzet vanuit Beijing, het land wil via een grote rederij invloed blijven houden – zeker nu Trump weer president is. In zijn inauguratiespeech op 20 januari van 2025 dreigde die immers al het kanaal weer in Amerikaanse handen te nemen: *“China is operating the Panama Canal. And we didn’t give it to China. We gave it to Panama, and we’re taking it back.”* Op 26 april 2025 gaf hij zijn minister van buitenlandse zaken, Marco Rubio, opdracht ervoor te zorgen dat Amerikaanse schepen zonder tol te betalen zowel het Panama- als het Suezkanaal konden

passeren, nadat hij enkele maanden eerder had beweerd “afgezet te worden aan het Panamakanaal”.

En zo blijft het de moeite waard de geopolitieke ontwikkelingen rondom de ruim 80 km lange scheepvaartverbinding tussen de Atlantische en de Grote Oceaan te blijven volgen.

Belangrijkste bronnen:

David McCullough – The path between the seas. The creation of the Panama Canal 1870-1914. Simon & Schuster, New York, 1977.

Wikipedia

Kopij

Kopij voor het volgende nummer van onze Nieuwsbrief heb ik graag uiterlijk 15 mei 2026 in mijn mailbox (miera022@planet.nl) of brievenbus (Prins Bernhardlaan 69, 7204 AL Zutphen). Het volgende nummer van de Nieuwsbrief verschijnt rond 20 mei 2026.

Overname van artikelen is toegestaan, mits hierover van tevoren contact is opgenomen met de redactie van de Nieuwsbrief.

Wijziging e-mailadressen doorgeven.

Wilt U, als U een ander e-mailadres krijgt, dit ook aan de redactie doorgeven. Als U dat niet doet krijg ik alleen een melding dat Uw (oude) e-mailadres niet meer bekend is. Als U de Nieuwsbrief toch wilt (blijven) ontvangen, moet U ervoor zorgen dat ik Uw actuele e-mailadres heb. Mijn adres: miera022@planet.nl. En wilt U ervoor zorgen dat Uw mailbox niet te vol is tegen de tijd dat U Uw volgende nieuwsbrief kan verwachten!!