

Rolf Erne
Karin Olbrecht

erne@hotmail.com
karinolbrecht@hotmail.com
HB9TPP@winlink.org

SY NØRD – NEWS 15

DATUM: 11. November 2005
POSITION: Panamakanal , Gaillard Cut, südlich Centennial Bridge
WETTER: Bewölkt aber trocken



Liebe Freunde

Nun haben wir es also endlich auf die <andere Seite> dieser Welt geschafft – NØRD schwimmt im Wasser des Pazifiks und die ganze scheinbar unendliche Weite des <Stillen Ozeans> liegt vor uns. Die Navigation wird hier bereichert durch erhebliche Tidenunterschiede von bis zu 5.5 Metern. Auf der atlantischen Seite der Karibik diesbezüglich fahrlässig geworden, widmen wir hier den Tiefenangaben der Karten und dem Gezeitenkalender unsere genaue Aufmerksamkeit um stets die berühmte und von vielen Seiten angewünschte <Handbreit unter dem Kiel> zu haben. Wir sind gespannt auf die weiteren Eigen-

heiten dieser Weltgegend und die bekannten <magischen> Namen gehen uns durch den Kopf: Galapagos – Osterinsel - Tahiti- BoraBora – Moorea – Fidji und wie sie alle heissen. Was sich sonst noch ändert? Der Zeitunterschied zu Europa wird allmählich grösser, die Distanzen sind weiter und wir werden bald den Äquator übersegeln – für Segler immer noch eine Art magische Linie wie sie vielleicht nur noch die Datumsgrenze oder die nördlichen und südlichen Wendekreise darstellen.

Auf geht's – wir halten euch dann gelegentlich auf dem Laufenden!

Portobelo

Am 3. Oktober verliessen wir die Comarca Kuna Yala endgültig und segelten mit angenehmer Brise in Küstennähe nach Westen mit Ziel Portobelo. Der stark auffrischende Wind genau auf die Nase zwang uns trotz hartem Aufkreuzen zu einem Zwischenstopp und kurz vor dem Einachten fiel der Anker vor Isla Grande. "Eigentlich auch schön hier" – was zur Folge hatte dass wir zuerst 6 Tage lang hier hängen blieben und NØRD danach nochmals für 10 Tage in eine Mangroven-Marina legten und auf dem Landweg die Berggegend um Boquete im Westen Panamas erkundeten.



Mangrovenkanal bei Linton

Die frische Bergluft, kühle Nächte und Nebel waren eine willkommene Abwechslung für uns, wenn auch der fast andauernde Regen unsere Wanderpläne stark schrumpfen liessen. So liefen wir erst am 21. Oktober in Portobelo ein, nachdem neben dem nahe der Einfahrt liegenden Felsen, wo Sir Francis Drake irgendwo sein Seemannsgrab gefunden haben soll, 5 Makrelen den Weg an Deck und später als leckeres Filet in das Eisfach unseres Kühlschranks gefunden hatten.



Bucht mit Portobelo. Gut sichtbar die grosse Kirche und das Zollhaus

Hier legten wir uns vor dem Fort San Fernando vor Anker und genossen die geschichtsträchtige Bucht.



Portobelo vor Anker vor Fort Fernando

Als Kolumbus auf seiner letzten Reise am 2. November 1502 hier ankerte, nannte er diese Bucht <Puerto Bello>. Dieser kleine Ort gewann im Jahre 1597 an weltgeschichtlicher Bedeutung, als der spanische Haupt-Umschlagplatz der Neuen Welt vom unsicheren und offenen <Nombre de Dios>, schon öfters Ziel und Opfer der englischen und französischen Freibeuter, hierher verlegt wurde. Die erste Ansiedlung in Portobelo wurde im Jahre 1570 von Francis Drake zerstört und er benutzte die strategisch günstige Lage zu Überfällen auf die spanischen Handelskolonnen. Ab 1595 sicherten die Spanier die Bucht mit mehreren Wehranlagen und Portobelo wurde zum Handelszentrum der spanischen Krone in den eroberten Gebieten Mittel- und Südamerikas.



Portobelo Fort San Jeronimo



Das Zollhaus – grösstes ziviles Gebäude der spanischen Kolonialgeschichte

Die kürzlich restaurierte <Aduana> (Zollhaus), das grösstes zivile Gebäude der ganzen spanischen Kolonialgeschichte, ist lebendiger Zeuge der jährlich hier stattfindenden <mayor feria del mundo>: Dutzende von spanischen Schiffen brachten Wein, Öl, Eisenwaren und Holz, Möbel und Sklaven aus dem Mutterland. Getauscht wurde gegen Tabak, Gold, Silber, Kakao, Leder. Portobelo muss gemäss historischen Schilderungen während dieses einen Monat dauernden <Jahrmarkts> ein wahrer Hexenkessel gewesen sein. Von den etwa 4000 anwesenden Schiffsbesatzungen starb in dieser Zeit regelmässig ein Zehntel an den schlechten sanitären Bedingungen und an den Tropenkrankheiten. Das in den eroberten Gebieten Perus von den Spaniern herausgepresste Gold und das Silber aus Bolivien gelangte zuerst über den Seeweg nach Panama-Stadt und von dort entweder über den <Camino Real> (Königsweg) mit Maultieren oder über den <Camino de Cruces> (Kreuzweg) zum Rio Chagres und auf diesem mit Fracht-Einbäumen an die karibische Küste. Der Transport über den Isthmus dauerte bis zu anderthalb Monate und kostete ein Vermögen.

Ein Zeitzeuge zählte an einem einzigen Tag "Bis zu 200 mit Silberbarren schwer beladene Maultiere. Die Barren wurden auf dem Marktplatz abgeladen und wie Steinhäufen in den Strassen aufgestapelt ohne Furcht und Besorgnis, sie könnten verloren gehen."

Anmerkung: Die erwähnten Silberbarren hatten gemäss einer Angabe im Museum etwa die Ausmasse 35cm x 12cm x 8cm und wogen rund 40 kg. Kunststück wurden sie nicht in der Hosentasche weggetragen...!



Goldaltar in einer Kirche von Panama-Stadt: Zeuge des unermesslichen Reichtums der spanischen Kolonial-Räuber

Dieser Reichtum zog natürlich immer wieder auch die bereits erwähnten Freibeuter, Korsaren oder Piraten an und mehrmals litt Portobelo unter diesen Überfällen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurden viele spanische Befestigungsanlagen in Portobelo, aber auch in Panama-Stadt modernisiert und verstärkt. Der zunehmend aufkeimende Unabhängigkeitskrieg der südamerikanischen Länder unter der Führung von Simon Bolivar und der Aufstieg Englands zur beherrschenden Seemacht beendeten jedoch die spanische Vorherrschaft in dieser Gegend und Portobelo versank darauf wieder in Bedeutungslosigkeit.

"Der erste Europäer, der in diese Gegend kam, war der spanische Entdecker Rodrigo de Bastidas. Er ging 1501 an der Stelle des heutigen Portobelo an Land. Ein Jahr später landete Christoph Kolumbus an der Küste von Panamá. 1508 übertrug König Ferdinand V. von Kastilien Ländererlen, zu denen auch das Gebiet von Panamá gehörte, an den spanischen Entdecker Diego de Nicuesa. Panamá gewann 1513 an Bedeutung, als Vasco Núñez de Balboa in diesem Land (das damals Darien hieß) als erster Europäer den Pazifischen Ozean erblickte. Während der nachfolgenden Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts wurde das Gebiet vollständig

von Spanien erobert. Die Indianische Bevölkerung, ursprünglich etwa 750 000 Menschen, wurde durch Seuchen, Ausbeutung und Mord dezimiert. In den dreißiger Jahren des 16. Jahrhunderts war Panamá Ausgangspunkt für die Eroberung Perus durch Francisco Pizarro. Später wurde es an das Vizekönigreich von Peru angegliedert. 1718 wurde es Teil des Vizekönigreiches von Neugranada. Der Isthmus wurde der Hauptverkehrsweg von und nach Peru und in die benachbarten Kolonien. Die Schätze wurden per Schiff nach Panamá, dann über den Landweg nach Portobelo gebracht und dort auf Galeonen verladen, die nach Spanien segelten. Englische Seeleute und Piraten versuchten während des 16. und 17. Jahrhunderts ständig, den Landweg über den Isthmus abzuschneiden, die Häfen zu besetzen und die Transporte zu kapern. Die bekanntesten dieser Piraten waren Sir Francis Drake und Sir Henry Morgan."

ENCARTA UNIVERSAL LEXIKON

CHRISTO NEGRO



Das ganze Bussystem Panamas ist in privaten Händen und die Besitzer dieser ausgemusterten US-Schulbusse wetteifern mit viel Farbe, Lämpchen und Tand um Schönheit und Respekt.



Jährlich am 21. Oktober findet in Portobelo eine der größten und bedeutendsten katholischen Prozessionen Panamas statt. Dabei wird der <Christo negro>, eine negride Christusfigur auf einem schweren Holzgerüst von etwa 50 Männern aus der Kirche und durch die Strassen getragen – zur monotonen Musik der örtlichen Blaskapelle, deren Repertoire sich für diesen Anlass offenbar auf genau ein Stück beschränkt.



Christo Negro

Das Fest dauert insgesamt eine Woche und gipfelt in der abendlichen Prozession. Diese dauert mehr als 4 Stunden, da gemäss der Regel nach 5 Schritten vorwärts der ganze Zug 3 rückwärts geht.



Tausende von Menschen säumen die Gassen, auf dem Kirchplatz halten Stände Statuen, Kerzen und Miniaturen des Christo Negro feil und in

den etwas weiter abseits gelegenen Gassen sorgen verschiedenste Stände für das leibliche Wohl. Das Bier und der Rum fließen in Strömen, der Boden ist mangels Behältern übersät mit Abfall, und öffentliche Toiletten befinden sich offenbar <an jeder Ecke>.



Die Stimmung ist gut und das Riesenaufgebot an Polizei hält die negativen Auswüchse im Rahmen. Während des Umzugs ist an ein Durchkommen kaum mehr zu denken.



Bevor sich der <Christo Negro> seinen Weg durch die Zuschauermassen bahnt, bewegen sich Dutzende Gläubiger kriechend, robbend und rollend auf der Strasse fort. Andere diese am Boden begleitende Pilger, oft in violetten Langhemden, tropfen derweil heissen Kerzenwachs auf die Körper, Arme, Beine und das Gesicht dieser Gestalten. Andere wiederum tragen

schwere Holzkreuze mit sich. Wir betrachten das Ganze mit Respekt und Interesse, aber gleichzeitig auch mit sehr gemischten Gefühlen und müssen an den Ausspruch von Karl Marx denken, Religion sei Opium für das Volk.



Früh am nächsten Morgen zeigt sich Portobelo wie jeder andere Ort nach einem solchen Anlass: verschlafen und vereinsamt. Gegen zehn Uhr werden da und dort Getränkeharasse aufgefüllt und zum Wegtransport gestapelt, einzelne Bewohner rechnen den Müll vor ihrem Haus zusammen und einzelne Stände versuchen noch, ihre restliche Ware an den Mann zu bringen. Um Mittag dann schwärmen uniformierte Frauen und Männer einer Abfallbeseitigungsfirma aus und stellen überraschend schnell den ursprünglichen Zustand her. Die Holzkreuze sehe ich zum letzten Mal achtlos inmitten von Abfallsäcken auf der Ladebrücke eines Kippers liegen. Sie haben ihren Zweck für dieses Jahr wohl erfüllt!



PANAMAKANAL - GESCHICHTE UND POLITIK



"Panamákanal: Kanal in Zentralamerika, der den Atlantik mit dem Pazifischen Ozean durch den Isthmus von Panamá verbindet. Der Kanal verläuft von Cristóbal an der Bucht von Limón, einem Meeresarm des Karibischen Meeres, nach Balboa am Golf von Panamá. Er ist zwischen den Einfahrten 81,6 Kilometer lang, seine Mindesttiefe beträgt 12,5 Meter. Die Sohle des Kanals ist zwischen 90 und 300 Meter breit. Die drei Schleusenanlagen des Kanals, bei Gatun, Pedro Miguel und Miraflores, ermöglichen die Überwindung eines Höhenunterschiedes von 26 Metern. "

"Zum Kanal wurden folgende ergänzende Bauten geschaffen: der Maddendamm am Chagres, dessen Stausee den Wasserstand des Gatunsees während der Trockenzeit ausgleicht; Wellenbrecher, um die Fahrinnen am Jeweiligen Ende des Kanals zu schützen; Wasserkraftwerke am Gatun- und Maddendamm und die Panamá Railway, die von Colón am Atlantischen Ozean bis zur Stadt Panamá am Pazifischen Ozean eine Länge von 76,6 Kilometern hat."

ENCARTA UNIVERSAL LEXIKON

Interesse an einer kurzen Verbindung vom Atlantik zum Pazifik entstand am Anfang des 16. Jahrhunderts mit der Erforschung Zentralamerikas. Hernán Cortés, der spanische Eroberer Mexikos, schlug eine Kanaltrasse durch den Isthmus von Tehuantepec vor. Andere Forscher begünstigten Trassen durch Nicaragua und Darién. Das erste Kanalprojekt durch den Isthmus

von Panamá wurde von Karl V., Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, der 1523 eine Vermessung des Isthmus beauftragte, eingeleitet. Planungsunterlagen für einen Kanal wurden schon 1529 erstellt, aber dem Kaiser nicht vorgelegt. 1534 schlug ein ortsansässiger Beamter der spanischen Regierung eine Kanaltrasse vor, die in der Nähe des heutigen Kanals verläuft. Später wurden noch mehrere andere Kanalpläne angeregt, aber es kam zu keiner Ausführung.

Die spanische Regierung gab in der Folgezeit ihr Interesse an dem Kanalprojekt auf. Erst am Anfang des 19. Jahrhunderts erweckten die Bücher des deutschen Wissenschaftlers Alexander von Humboldt ein erneutes Interesse an dem Projekt. 1819 wurde die spanische Regierung mit der Konstruktion des Kanals und der Gründung einer Gesellschaft, die ihn bauen sollte, offiziell bevollmächtigt. Diese Bemühungen führten jedoch zu keinem Ziel, und die Unruhen in den spanischen Kolonien verhinderten eine Einflussnahme über mögliche Kanaltrassen. Die Republiken von Mittelamerika versuchten anschließend, Gesellschaften in den Vereinigten Staaten und Europa für den Kanalbau zu interessieren. Das Thema wurde Gegenstand ständiger Debatten im Kongress der Vereinigten Staaten. Die Entdeckung von Gold in Kalifornien 1848 und der Zustrom zukünftiger Goldgräber regte das Interesse der Vereinigten Staaten zum Bau eines Kanals an. Auf der Grundlage des <Bidlack>-Vertrages, mit dem sich Washington 1846 das Transitrecht über panamesisches Gebiet garantieren liess, bauten US-Firmen in den Jahren 1850-1855 eine interozeanische Eisenbahnstrecke. Diese erlaubte eine enorme Steigerung der Passagierzahlen und machte die lange, teure und entbehrungsreiche Reise per Segelschiff um Kap Horn oder den gefährlichen Landweg in den <Wilden Westen> unnötig. Die Blütezeit dieses Schienenweges endete jedoch schon im Jahre 1869, als in den USA die erste transkontinentale Eisenbahnverbindung fertig gestellt wurde.

Verschiedene Vermessungen wurden zwischen 1850 und 1875 durchgeführt und zeigten, dass nur zwei Trassen durchführbar waren, eine durch Panamá und eine andere durch Nicaragua. 1876 wurde eine internationale Gesellschaft gegründet, um einen Kanal durch den Isthmus von Panamá zu graben. Zwei Jahre später erhielt sie von der kolumbianischen Regierung eine Konzession. Panamá war damals ein Teil von Kolumbien. Die internationale Gesellschaft scheiterte.



Eine Büste erinnert in Panama City an den am Kanalbau gescheiterten Franzosen Ferdinand Lesseps

1880 wurde von Ferdinand Marie de Lesseps, dem Erbauer des Suezkanals, eine französische Gesellschaft gegründet. Diese Gesellschaft ging 1889 Bankrott. Sie scheiterte vor allem an den schwierigen tropischen Bedingungen, den Schwierigkeiten beim Durchstich der felsigen Formationen im heutigen Gaillard Cut und an eigener Misswirtschaft.

"In den 90-er Jahren nahm das Interesse der US-Regierung an der Konstruktion einer transisthmischen Seeverbindung rasch zu, wobei die wirtschaftlichen Argumente in wachsendem Masse von militärischen Erwägungen flankiert wurden. Nachdem das kolumbianische Parlament die Ratifizierung eines Anfang 1903 zwischen Bogotá und Washington geschlossenen Kanalbauvertrags verweigert hatte, nahm

die Regierung Roosevelt Kontakt zu der schwachen panamesischen Sezessionsbewegung auf, die dann im November 1903 unter dem Schutz von US-Kriegsschiffen die politische Unabhängigkeit des Gebietes proklamierte. Wenige Tage später unterzeichneten die Repräsentanten des neuen Staates ein Abkommen, das den USA zum Zwecke des Kanalbaus die quasi-souveräne Verfügungsgewalt über einen 10 Meilen breiten Landkorridor im Zentrum des Landes übertrug und ihnen zudem – zur Aufrechterhaltung der "öffentlichen Ordnung" – ein weitgehendes Interventionsrecht in die panamesische Innenpolitik einräumte. Der panamesischen Seite gestand der Vertrag eine einmalige Abfindung von 10 Mio US\$ sowie jährliche Pachtzahlungen in Höhe von 250'000 US\$ zu. Die rund zehn Jahre dauernden Bauarbeiten verschlangen nicht nur die damals riesige Summe von 350 Mio US\$, sondern kostete auch über 40'000 Arbeiter das Leben, wobei die meisten Todesfälle auf Malaria und andere Tropenkrankheiten zurückgingen. Auch wenn der 1914 in Betrieb genommene Kanal dem Internationalen Seeverkehr insgesamt zugute kam, zog die Erbauernation zweifellos den weitaus grössten Nutzen aus der Anlage. Rund 70% der Frachtmenge, die in den folgenden Dekaden über diese Route transportiert werden sollten, stammten aus den USA oder waren für einen ihrer Häfen bestimmt."

HANDBUCH DER DRITTEN WELT



Arbeiten im Gaillard Cut

1905 entschloss sich die Isthmian Canal Commission, einen Kanal mit Schleusen zu bauen. Dies reduzierte die Menge an notwendigem Aushub und Durchbrüchen gegenüber dem ursprünglich von Lesseps bevorzugten schleu-

senlosen Kanal um über 25%. Präsident Theodore Roosevelt stellte die Konstruktionsarbeit unter die Leitung des US Army Corps of Engineers.



Die Konstruktion des Kanals gehört zu den grössten Ingenieursleistungen aller Zeiten. Die Konstruktion brachte nicht nur Erdbewegungen mit einem geschätzten Volumen von 143 Millionen Kubikmetern mit sich, sondern erforderte auch eine Sanierung des gesamten Kanalgebiets, das von Moskitos, die Gelbfieber und Malaria verbreiteten, verseucht war. Schwierigkeiten ergaben sich bei den Ausführungsarbeiten durch die Verbreitung von Bodenerosionen am Kanalufer, insbesondere im Gaillard Cut.



Felsdurchstich im Gaillard Cut

Das wiederholte Ausgraben nach solchen Erdbeben ergab einen Mehraushub von 25 Prozent der geschätzten Erdbewegungen.

Im Rahmen von Ausbauarbeiten zwischen 1962 und 1971 wurde u. a. der Gaillard Cut von 91 Metern auf 150 Meter verbreitert und auf 14,3 Meter vertieft. Seither ist im gesamten Panamakanal eine Durchfahrt in beiden Richtungen möglich, wird aber aus Sicherheitsgründen (noch) nicht praktiziert.

Entlastet wurde der Kanal 1982 durch eine in Puerto Armuelles (im Nordwesten Panamás) in Betrieb genommene Erdölleitung zum Atlantik, durch die jährlich etwa 1500 Tankerdurchfahrten entfallen.

Die Kanalverträge waren immer wieder Gegenstand von Auseinandersetzungen zwischen Panama und den USA:

"Bis zum Verzicht auf den Interventionspassus im revidierten Kanalvertrag von 1936 bildete Panama de facto und verklausuliert auch de jure ein Protektorat der USA. (...) Mehrfach setzte Washington Einheiten seiner in der Kanalzone stationierten Militärkontingente ein, um Streiks und öffentliche Unruhen niederzuschlagen und innenpolitische Konflikte zu beenden. Objektiv dienten die US-Interventionen auch den Interessen der schmalen Wirtschaftelligarchie, die sich zwecks Sicherung der politischen Ordnung nur auf eine schwache Polizeiorganisation stützen konnte, nachdem die anfänglich bestehende Armee schon 1904 auf Betreiben Washingtons aufgelöst worden war."

HANDBUCH DER DRITTEN WELT

Im Mittelpunkt der Forderungen stand die Ausdehnung der panamesischen Souveränitätsrechte über die Kanalzone, eine stärkere Beteiligung des Landes an den Einnahmen und die Aufhebung des Enklavencharakters der Kanalzone. Letzterer beruhte darauf, dass die zeitweise mehr als 40'000 Bewohner des Kanalkorridors (US-Militär, technisches und Verwaltungspersonal sowie deren Familien) mit zollfreien Konsumgütern aus den USA versorgt wurden und die vielen tausend gut bezahlten panamesischen Bediensteten der US-Einrichtungen vom panamesischen Fiskus nicht erfasst werden durften.

"Die ablehnende Haltung Washingtons bezüglich der von Panama geforderten substanziellen Änderung des Kanalstatuts verstärkte sich

nach dem 2. Weltkrieg noch, weil die geostrategische Bedeutung der Seeverbindung und der in der Kanalzone befindlichen Militäreinrichtungen infolge des Ost-West-Konflikts (...) weiter anstieg. Neben 14 Militärbasen wurde in der Zone auch das strategische Südkommando der US-Armee installiert, das weniger der Verteidigung der Wasserstrasse als primär den sicherheitspolitischen Interessen Washingtons in Lateinamerika diene."

HANDBUCH DER DRITTEN WELT

1977 einigten sich die Vereinigten Staaten und Panamá, ihr Abkommen von 1903 durch zwei neue Verträge zu ersetzen. Diese Verträge gewährleisteten die Souveränität Panamás über die Kanalzone kurz nach deren Ratifizierung und die alleinige Aufsicht über den Kanal ab dem 1. Januar 2000.

QUELLEN:

Nohlen u.a.: Handbuch der Dritten Welt Band 3
Encarta Universal Lexikon
Zydlar/Schwalbe: Cruising Guide to Panama
www.pancanal.com

PANAMAKANAL – DATEN UND FAKTEN

Während der vergangenen 10 Jahre wurden jährlich im Durchschnitt 100 Mio \$ in den Ausbau und die Modernisierung des Kanals investiert. Unter anderem wurden und werden im Laufe der Modernisierung neue Lokomotiven und Schlepperboote angeschafft, die Schleusen von mechanischem auf hydraulischen Betrieb umgerüstet, die Schleusenbedienung computerisiert und die Schienenwege der Zuglokomotiven erneuert.

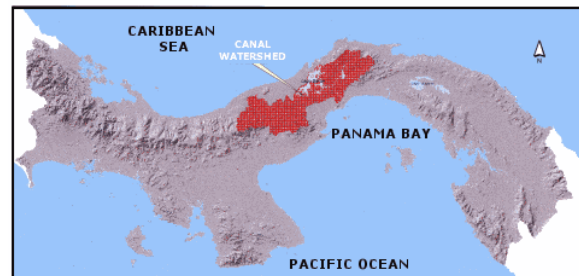
Der Gatunsee besitzt eine Oberfläche von 423 Quadratkilometern. (Vergleich Bodensee 538 qkm). Die Staumauer des Rio Chagres ist 2400m lang, an der Basis 800m und zuoberst 30m breit.



Aushubkonvoi auf dem Gatunsee – der Aushub wird mit einer langen schwimmenden Pipeline wegbefördert

Um die Wasserkapazität zu erhöhen wurde im März 2002 damit begonnen, den Kanal zu vertiefen. Durch diese Massnahme wird die täglich verfügbare Wassermenge um über 1 Mio Kubikmeter erhöht. Das auf 190 Mio \$ geschätzte Projekt beinhaltet das Ausgraben und Verschieben von insgesamt 6.7 Mio m³ Sand, Schlamm und Geröll.

LOCATION OF THE CANAL WATERSHED IN THE MAP OF PANAMA



Das Wassereinzugsgebiet des Gatunsees umfasst eine Fläche von 552'761 Hektaren. (Vergleich Kanton Bern: 605'000 ha). Seit 1999 sind in einem Gesetz die direkte Verfügungsgewalt der Kanalkommission und der Schutz dieses gesamten Gebiets geregelt. Dieses Ökosystem versorgt zudem 95% der meistbesiedelten Gebiete Panamas mit Süßwasser. 58% des verfügbaren Wassers wird benötigt für die Schleusenfunktion, 36% zur Gewinnung von Elektrizität und 6% für die Trinkwasserversorgung. Nur noch 40% des ganzen Einzugsgebiets sind bewachsen von Regenwald mit einzigartiger Biodiversität.

Während der ersten 4 Jahre seit Übernahme des Kanals gingen 870 Mio \$ Einnahmen aus dessen Betrieb an den panamesischen Staat. Dies entspricht 46% der total erhaltenen Entschädigungen innerhalb der 85 Jahre US-Präsenz.



Zusätzlich leistete der Kanal seit 2000 durch Löhne und Aufträge an Lokalunternehmen einen Beitrag von insgesamt 1.3 Mia \$. Zudem

umfasst der Kanal 43 % aller Dienstleistungseinkünfte Panamas, ist die grösste Fremdwährungseinkunft des Landes und repräsentiert 6.4% des Bruttoinlandsprodukts.



Im Jahr 2003 durchquerten insgesamt 11'725 Schiffe den Kanal. Diese transportierten 242.7 Mio Tonnen Ladung und bezahlten 666 Mio \$ Transitgebühren.

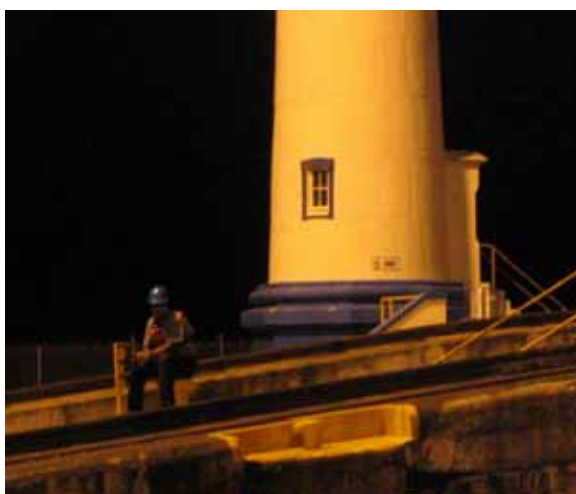
Die geringste Transitgebühr von 36 US-Cents wurde bezahlt von Richard Halliburton, welcher den Kanal zwischen dem 14. und dem 23. August 1928 durchschwamm.

Nebst der Transitgebühr fällt pro Container eine Gebühr von 40 US\$ an.

Die teuersten Transitgebühren schulden die riesigen Kreuzfahrtschiffe – bis zu 250'000 US\$!

Der schnellste Kanaltransit wurde vom US-Navy Tragflügelboot <Pegasus> aufgestellt: 2 Stunden und 41 Minuten.

Die durchschnittliche Transitzeit für Grossschiffe beträgt 8-10 Stunden, 24 Stunden inklusive der Wartezeit auf Reede.



QUELLEN:
Broschüre ACP: The Panama Canal
Mündliche Auskünfte Advisor Rodolfo

VOM ATLANTIK ZUM PAZIFIK - CHRONIK UNSERER KANALDURCHFahrt



Ein erster Eindruck der Ozeanriesen

► Mittwoch 26. Oktober 05

Das Tief <Beta> macht unseren Plan, noch für einige Tage in den Rio Chagres einzulaufen, zunichte. Wir vermuten, dass der hohe Schwell aus nördlicher Richtung die Einfahrt in den Fluss unpassierbar und gefährlich macht. Wir verlassen unseren Ankerplatz bei den <Cayos Naranjas> nach der wohl heftigsten und ausdauerndsten Regennacht unserer ganzen Reise kurz vor Mittag und segeln unter Fock und Gross in eine sich zunehmend aufbauende Windsee mit erheblichem Schwell. Gegen 14 Uhr kreuzen wir vor der Hafeneinfahrt von Colon zwischen den riesigen, auf Reede liegenden Fracht- und Containerschiffen. Beeindruckend wie sogar diese Stahlkolosse vor Anker auf- und ab stampfen. Mit einem kleinen Schrick ich den Segeln und mit fast 7 Knoten steuern wir die östlich gelegene, kleinere Öffnung im riesigen Wellenbrecher an. Die schräg von hinten sich heranwühlenden Wellen machen <James>, unserer Windsteueranlage, das Steuern schwer und wir müssen ihm etwas mithelfen, damit NØRD nicht an dieser ungünstigen Stelle aus dem Ruder läuft. Im etwas ruhigeren Hafenbecken kreuzen wir auf und fragen uns, ob hier segeln überhaupt erlaubt ist. "Die werden sich schon über Funk melden, wenn sie keine Freude an uns haben!" beschwichtige ich. Zwischen ankernden Frachtern laufen wir weiterhin gute Fahrt und nähern uns dem Kontrollturm. Der betonnte Grossschiffahrtsweg zu den Gatunschleusen führt nur etwa 80m an diesem vorbei und um Höhe zu gewinnen, müssen wir nochmals wenden und auf diesen zu halten. Prompt hören wir auf Kanal 12, wie sich der besorgte Kapitän eines herannahenden Containerschiffes beim Kontrollturm wegen uns erkundigt – gerade im selben Mo-

ment, als wir zurückwenden und so deutlich zeigen, dass wir die Vorfahrtsregeln kennen. Ein Mann zeigt sich auf dem Balkon des Towers und winkt, ebenso die Besatzung eines nahe vorbeisprechenden Pilot-Bootes. "Welcome in Panama!" rufen sie laut – wir winken herzlich zurück. 5 grosse gelbe Tonnen markieren die <Flats>, wo Vergnügungsschiffe wie wir ankern müssen. Wir drehen einige Runden um uns eine passende Stelle auszusuchen und lassen den Anker fallen. Für 11.9m Tiefe lassen wir knapp 60m Kette ausrauschen – und schon jetzt graut es uns, diese Hand über Hand wieder mühsam einholen zu müssen. Mit einem kühlen Drink im Cockpit und neugierigen Blicken auf das Hafenspektakel geht ein schöner Segeltag zu Ende.



Ankern dicht neben Ozeankolossen in den <Flats>

► Donnerstag 27. Oktober 05



Port Control Colon

Mit einem Taxt fahren wir zum Kontrollturm um das Prozedere unserer Kanalpassage einzuleiten. Im Büro werden unsere Schiffspapiere und die Crewliste kopiert und die nette Dame erklärt uns, dass am nächsten Tag zwischen 0900 und 1200 Uhr der Vermesser an Bord kommen werde. Gerne hätte ich das Innere der Büros fotografiert, der Hafenkaptän gibt aber auf Nachfrage der Angestellten keine Bewilligung dazu.

► Freitag 28. Oktober 05



Der Vermesser geht von Bord

Der Vermesser kommt überraschend pünktlich – wir sitzen noch mitten am Frühstück und räumen schnellstens alles beiseite. Am Cockpittisch zaubert der sehr nette Herr Formular um Formular aus seiner Mappe, füllt aus, fragt zwischendurch nach – alles in allem beeindruckend effizient: Länge, Breite, Tiefgang, Ausrüstung, Crew und viele Details mehr. Er erklärt uns das Prozedere der Kanalpassage, die verschiedenen Varianten, wie in einer Schleuse festgemacht werden muss, die Funktion des <Advisors>, der während der ganzen Zeit an Bord anwesend sein wird, unsere Pflichten (unsere Rechte geben wir mit einer umfassenden Schadenersatzklärung schriftlich aus den Händen!) und wo und wie wir den ganzen Spass bezahlen müssen. 4 sauber ausgefüllte Formulardurchschläge, 2 Merkblätter und eine Broschüre wechseln in unseren Besitz.



Notwendiger Papierkram

Nun folgt der eher praktische Teil der Inspektion: Ist mindestens ein Anker stets zum Fallen bereit? Ist der Motor fähig, das Schiff mit mindestens 5 Knoten Fahrt über die ganze Kanaldistanz von etwa 40 Meilen vorwärts zu treiben? Sind 4 ausreichend starke, mindestens 38m lange Seile in

gutem Zustand an Bord? Verfügen wir über eine Toilette? Können wir unterwegs die insgesamt 6 Personen an Bord verköstigen? Ist Trinkwasser vorhanden? Die Toilette möchte der Herr noch persönlich in Augenschein nehmen – und er scheint zufrieden. Das sei aber <very> sauber! Hat wohl in seiner Funktion schon alle möglichen Varianten schiffiger Scheisshäuser gesehen...Fehlt noch die genaue Länge über alles: das Stahlband verrät, dass unser Zuhause gegenüber den in den Schiffspapieren angegebenen 10.30m durch die Ankerhalterung und die Windfahnensteuerung um 1.15m gewachsen ist. Der Vermesser ist nun etwas in Eile, sein über Funk angefordertes Boot wartet schon und wie ein Spuk ist er nach nur drei Viertel Stunden wieder verschwunden. Ach ja – eine Kleinigkeit hatte er doch noch zu bemängeln: mit dem lungenbetriebenen Nebel- resp. Signalhorn ist er nicht zufrieden. Die Vorschriften zwingen uns nun zum Kauf eines Pressgashorns – aber eines scheinen die Schreibtischtäter vergessen zu haben: wenn die Pressgasflasche dereinst leer sein wird, haben WIR immer noch Luft in der Lunge!

► Montag, 31. Oktober 05



Karin am Schalter der City Bank Colon

Mit dem Dokument <Admeasurement clearance and handline inspection>, dem Pass und der VISA-Karte machen wir uns gegen 11 Uhr

auf zur City-Bank in Colon. Hier zahlen wir die Transitgebühren von 600 \$ ein und hinterlegen die obligatorische sogenannte <buffer fee> in der Höhe von 850 \$. Dies ist für die Betreiberfirma des Kanals eine Sicherheit, falls wir mit unserem Schiff eine Schleuse beschädigen sollten oder an ungünstiger Stelle einen entgegenkommenden Frachter versenken. Mit grossem Erstaunen stellen wir fest, dass die Dame am Schalter uns zusätzliche 810 \$ abknüpfen will. Sie erklärt uns, dies seien die Gebühren für Boote, welche nicht fähig seien, mindestens 6 Knoten Dauerfahrt zu leisten und dadurch eventuell den ganzen Fahrplan durcheinanderbringen können respektive geschleppt werden müssen. Diese Kosten würden aber nur einbehalten, falls wir den Transit nicht aus eigener Kraft innerhalb der vorberechneten Zeit schaffen würden oder der Transit aufgrund eines Mangels unsererseits unterbrochen werden müsste. Davon hat allerdings der Vermesser am Vortag wiederum gar nichts gesagt! Hoffen wir nur dass diese Erklärung auch stimmt...

Am Abend nach 1800 müssen wir den Transit-Disponenten anrufen. Wir wählen als Durchfahrtsdatum den 10./11.November und erkundigen uns sicherheitshalber nochmals über die zusätzlichen Gebühren. Beruhigt notieren wir, dass wir uns am Tag vor der Durchfahrt nochmals melden sollen und feiern den Abschluss dieser ersten Phase mit einem Drink an der Bar des Clubgebäudes.

► Dienstag 1. November 05

Wir klappern mit dem Dinghi die vor Anker liegenden anderen Yachten ab und fragen nach, ob jemand Interesse hat, mit uns als <Linehandler> mitzukommen. Ebenfalls bieten wir den anderen unsere Dienste an, um vor dem eigenen Transit einen persönlichen Augenschein vom ganzen Prozedere zu gewinnen. Wir denken allerdings, dass hier in Panama um die Passage mehr Lärm gemacht wird als nötig - haben wir doch schon einige Erfahrungen mit Grossschiffahrtsschleusen auf der Rhône. Judie und Roger von der <HANOAH> kommen gerne mit uns mit. Sie leben ähnlich wie wir auf einem sogar noch etwas kleineren Schiff.

Im Club reservieren wir 6 mit Plastik eingepackte Autoreifen.

Im <Super 99> tätigen wir den ersten Grosseinkauf und kehren erst nachts um 23Uhr nach einem heftigen Tropenschauer mit dem Dinghi zurück. Wir verstauen bis nachts um halb drei.

► Mittwoch 2. November 05

Zweiter Teil des Grosseinkaufs: alles bereits Vorhandene ausräumen, kontrollieren, zählen, aufbunkern, Listen schreiben...Wieder wird es sehr spät resp. früh...

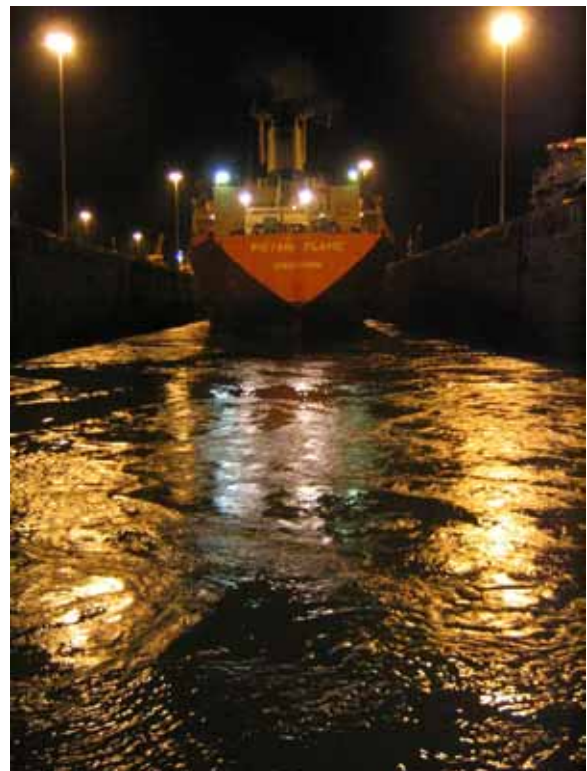
► Donnerstag 3. November

Giles und Marleen kommen längsseits – wir können am 8./9. als Linehandler mit ihnen mit. Wird zwar etwas knapp, so kurz vor unserem eigenen Termin, aber immerhin!

Am Abend Einladung zum Nachtessen auf <LODE STAR> bei Peter und Ilona. Die beiden in Cairns wohnenden Exil-Ungaren besitzen ihre 55 Fuss Tayana erst seit Mai und würden ebenfalls gerne mit uns mitkommen um Erfahrung zu sammeln. Wird zwar etwas eng, aber wird schon gehen.

Nach der Rückkehr um halb elf kocht Karin noch das Essen für die Passage vor. Insgesamt 6 kleinere und grössere Einmachgläser werden weit nach Mitternacht mit dem köstlich duftenden Pouletbrust-Gemüse-Curry abgefüllt.

► Dienstag/Mittwoch 8./9. November



Strudel beim Einlassen des Wassers in der ersten Gatenschleuse

Wir durchqueren den Kanal als Linehandlers an Bord der Segelyacht von Giles und Marleen. Es ist trotzdem gut, zuerst auf diese Weise einen Eindruck vom ganzen Transit erhalten zu haben. Gegenüber den Schleusen in Frankreich gibt es 3 wesentliche Unterschiede: das Festmachen mit 4 Leinen in der Mitte der Schleuse, das gemeinsame Schleusen mit Grossschiffen (was mangels Schiffen auf der Rhône nie der Fall war) und die stärkeren Strudel beim Füllen der Schleuse. Wir kehren am Abend müde nach Colon zurück.

► Donnerstag 10. November

Heute sind nun wir dran. Da wir im Gegensatz zu den meisten anderen Yachten keine elektrische Ankerwinch besitzen gehen wir frühzeitig Anker auf. Die zweiwöchige Liegezeit hat an der Kette Bewuchs und kleine Muscheln hinterlassen und diese müssen mühsam Stück um Stück mit Bürsten entfernt werden. So wandern nach und nach während drei Viertel Stunden 60m saubere Kette wieder in unserem zum Vorschiff offenen Ankerkasten. Das Beiboot haben wir schon am frühen Nachmittag an Deck geholt, gereinigt und zusammengerollt verstaut – eine durchziehende Regenfront mit viel Blitz und Donner machte diese Arbeit zu einer feuchten und kühlen Angelegenheit.

Rundum gut geschützt mit 6 Autopneus und 7 eigenen Fendern machen wir um 1630 Uhr an einer kleinen Boje fest und es bleibt uns gerade noch eine halbe Stunde bis zum angekündigten Erscheinen des <Advisors>. Noch sind die 4 mindestens 38 Meter langen Leinen nicht bereit und auch an Deck und im Cockpit ist noch nicht gänzlich aufgeräumt. Kurz vor 1700 holen wir dann unsere 3 zusätzlichen Linehandlers direkt unter Motor von ihren Schiffen ab: Julie und Roger von <HANOAH> und Peter von <LODE STAR>.

Rodolfo, unser Advisor, den wir schon auf dem ersten Transit kennen- und schätzen gelernt haben, springt pünktlich an Bord und drängt auf eine schnelle Abfahrt. Um sich seinen eigenen Arbeitstag abzukürzen konnte er es dank seiner 15-jährigen Erfahrung und den Beziehungen einrichten, dass wir statt erst um 2000 Uhr schon um 1815 Uhr zusammen mit einem Containerschiff in die Gatun-Schleusen einlaufen können. Also geben wir <volle Kraft voraus> und erreichen die Schleuse sogar noch zu früh und müs-

sen auf den Frachter warten, der <bergauf> vor uns in die Schleuse einlaufen muss.



Unser Advisor Rodolfo – ein professioneller Tugboat-Captain der sich an seinen freien Tagen durch diesen Zusatzjob jeweils 200\$ dazuverdient



Karin auf dem Vorschiff. Wir haben in der ersten Gatunschleuse hinter einem mittelgrossen Containerschiff festgemacht. Das Wasser läuft schon ein.

Wir bleiben dicht hinter ihm und auf der Wand der Schleusen-Vorkammer warten schon die 4 Männer mit den Wurfleinen.



Leinenmann auf der Schleusenwand mit seiner bleikugelbewehrten Wurfleine

Am Ende der dünnen Leinen ist eine Bleikugel eingeknüpft, Affenfaust genannt. Es lohnt sich die Männer im Auge zu behalten um nicht in einem unachtsamen Moment von diesem Geschoss getroffen zu werden.



Peter knüpft die Wurfleine an unsere 100m-Leine

Die auf Deck meistens gut gezielt landenden Affenfüuste werden von unserer Linehandler-Crew an unsere Leinen geknüpft und diese dann von der Aussenmannschaft langsam an die Schleusenwand gezogen, wo die Schlingen an der vom Advisor bezeichneten Stelle über Poller gelegt werden. Nun gilt es, alle 4 Leinen schnell dicht zu nehmen, zu straffen und zu sichern. NØRD liegt darauf gut gesichert mitten in der Schleusenammer und schon schliessen sich die 2 riesigen genieteten Stahltoere hinter uns.



Auf dem Vorschiff alles klar und gut vertäut



Roger bestaunt die erste Gatunschleuse...

Kurz darauf werden im Schleusenboden die Zuläufe geöffnet und rund um uns beginnt das Wasser kräftig zu wirbeln. Ab und zu zerrt unser Schiff an den Leinen, welche beim langsamen Aufstieg durch die Crew an Bord laufend weiter dichtgesetzt werden müssen.



... und seine Frau Judie kurbelt wie wild um NØRD gut in der Kammermitte zu halten

Während der Frachter vor uns durch 4 Lokomotiven an Stahlseilen und langsamer Drehung seines eigenen Propellers in die zweite Schleuse wechselt, ziehen wir unsere eigenen Leinen an Bord zurück und die 4 Männer gehen mit der dünnen Leine daran angesteckt auf der Schleusenwand mit uns mit.



Diese Zuglokomotiven werden allmählich durch neue aus Japan ersetzt.



Leinenmänner in der Pedro Miguel Schleuse. Im Hintergrund die Stahlwand eines riesigen amerikanischen Versorgungsschiffs der Navy

Insgesamt steigen wir auf diese Weise in den 3 Schleusen auf das Niveau des künstlich gestauten Gatunsees: 85 Fuss (25.90m) über Meer. Um 2015 Uhr verlassen wir das grell beleuchtete Schleusengelände und fahren langsam ins Dunkel des ruhig daliegenden Gatunsees. Um 2100 Uhr legen wir in einer Meile Entfernung für die Nacht an einer riesigen Boje an. Rodolfo wird per Boot abgeholt und wir feiern den ersten Tag mit einem kühlen Drink, Nachos und <hot> Salsa.

Gegen elf Uhr herrscht Ruhe an Bord, alle Kojen sind besetzt und mit einem guten Gefühl genießen wir die Ruhe des Sees.

► Freitag 11. November 05

Am Morgen weckt uns das Gebrüll der nahen Brüllaffen und erstaunlich pünktlich nähert sich um zwanzig nach Sechs unser nächster Advisor, Edwin.



Edwin, unser zweiter Advisor, Karin und Judie im Cockpit. Im Hintergrund mit tropischem Dschungel bewachsene Inseln im künstlich gestauten Gatunsees.

Dieser ist etwas weniger unterhaltsam als Rodolfo, welcher als professioneller Schlepper-Kapitän

einen Haufen spannende und informative Geschichten zu erzählen wusste. Mit Erstaunen vernehmen wir von Edwin, dass wir nach Plan schon um 1140 Uhr in der Miraflores-Schleuse eintreffen sollen und machen uns auf den Weg. Mit Freude stelle ich fest, dass wir trotz hoher Zuladung im weniger dichten Süßwasser schon mit 2500 Touren eine Marschfahrt von 5.5 Knoten laufen. Die Berechnung unserer Durchfahrtszeiten beruht auf genau dieser Geschwindigkeit und es ist also nicht nötig, den Motor am Limit mit hoher Drehzahl zu quälen. Vorgestern habe ich deshalb extra noch den Propeller blank geputzt, der nach nur 2 Wochen Liegezeit schon kräftig von Kegelmuscheln besiedelt war.



Hübsche kleine Insel im Gatunsee

Wir nehmen zuerst eine landschaftlich sehr schöne Abkürzung und genießen die Morgenstimmung.



Morgenstimmung im Gatunsee

Karin zaubert nach und nach das reichhaltige Frühstück ins Cockpit: Viel Kaffee, Tee, Fruchtsalat, Bananenbrot, Orangensaft, getoastetes Brot, Butter und Konfitüre. Die Crew strahlt und genießt's. Dies ist der angenehmste Teil der Passage – es gibt ausser steuern an Deck nichts zu tun. Unter Deck jedoch macht sich Karin schon an die Vorbereitungen fürs Mittagessen.



Peter entspannt im Cockpit Bis zur nächsten Schleuse sind es etwa 4 Stunden Fahrt über den Gatunsee

Um etwa 10 Uhr passieren wir Gamboa. Schon von weit weg sehen wir die beiden schwimmenden Riesenkrane <Titan> und <Herkules> zum Heben der 800 Tonnen schweren Schleusentore. Beeindruckend vor allem <Titan>, Produkt des damaligen Deutschen Reichs und zu seiner Zeit der mächtigste Kran der Welt .



Titan

Um halb elf fahren wir in den berühmten <Gallard-Cut> ein, die (Noch)-Einbahnstrasse des Panamakanals. Hier wird laufend am Ausbau des Kanals gearbeitet, ausgebaggert, gebohrt und ausgesprengt. So wurden aus den ursprünglich 92m Breite unterdessen 192m, in den Kurven sogar 222m Breite.



Schwimmende Bohrplattform zur Vorbereitung von Unterwasser-Sprengungen

Bis in 10 Jahren soll die geplante, milliarden-schwere Erweiterung fertig gestellt und hier definitiv Gegenverkehr möglich sein. Zudem ist auf der Pazifikseite eine zusätzliche Schleusenreihe geplant. Dafür reicht aber die verfügbare Wassermenge noch nicht, weshalb hier ebenfalls teure Bauten und eine allgemeine Vertiefung des Gatunsees notwendig werden.



Wir kreuzen einen <General Cargo> Im Gallard Cut



Grosse Containerfrachter benötigen Im Gallard Cut manchmal Schlepperhilfe zum Einhalten des Fahrwassers



Dies ist ein sogenannter <Panamax>, ein Containerschiff mit den maximal zulässigen Massen zum Befahren des Kanals



Die elegante Centennial Bridge, benannt nach dem hundertjährigen Jubiläum nach Baubeginn am Kanal im Jahre 1980

Kurz vor Elf fahren wir unter der eleganten <Centennial>-Brücke hindurch und 20 Minuten danach erhalten wir über Funk die Aufforderung, ohne Verzug in die Pedro-Miguel-Schleuse einzufahren. Jetzt geht's wieder Stück für Stück runter – noch fehlen die beiden <Miraflores>-Schleusen.



Pedro Miguel-Schleuse mit Blick auf den Miraflores See und die beiden Miraflores Schleusen

Pünktlich und wie geplant laufen wir um 1140 Uhr in die erste Miraflores ein und Edwin bittet den Schleusenchef darum, die Web-Cam auf uns zu richten. Wir freuen uns als es klappt und stellen uns gut sichtbar aufs Vorschiff wo wir wie wild winken. Die Besucher auf der Aussichtsplattform, obwohl nicht eigentlich mitgemeint, winken zurück. Ist trotzdem nett. Wir sind in den 3 Pazifikschleusen allein in der Kammer. Wie sich im Nachhinein herausstellt, war leider alles Winken erfolglos – der Zuständige im Kommandoturm hatte wohl Tomaten auf den Augen - Zuhause war leider nur ein kleines Stück unseres Mastes zu sehen...



Die geteteten Stahltore sind Zeugen 100-jähriger Baukunst

Für uns ein erhebender Moment und trotzdem, dass die ganze Passage insgesamt sehr ruhig und problemlos verlief, weicht die Anspannung einer angenehmen Erleichterung.



Karin scheint in der Pedro Miguel Schleuse mit dem bisherigen Verlauf unseres Transits zufrieden

Was für ein Luxus: rund 126'600'000 Liter Süßwasser gehen auf diese Weise für uns Winzlinge "den Bach runter". Aufeinandergestapelt mit einer Grundfläche von einem Quadratmeter immerhin eine Wassersäule von 126.6 km Höhe!!! Oder in Milchpakete von einem Liter abgepackt und flach abgelegt aneinandergereiht (mit geschätzten 20cm Kantenlänge) ein Wassermäuerchen von der Schweiz bis nach Ägypten...aber wir haben ja schliesslich dafür bezahlt und es geschieht dem Wasser Recht – es hat uns in letzter Zeit ja auch gehörig durchnässt und aufgeweicht.



Edwin, Roger und Judie im Cockpit. Wenn es in der Schleuse runter geht gibt es an Bord nicht viel zu tun ausser dem kontrollierten Wegfieren der Schoten



Die letzte Miraflores Schleuse von Süden gesehen

Ziemlich genau um 1200 Uhr öffnen sich die letzten Tore und NØRD gleitet zum ersten Mal in pazifisches Gewässer.



Noch ist die letzte Mirafloresschleuse mit Wasser gefüllt. Bereits sehen wir den Pazifik. Im Hintergrund die Hügel im Stadtgebiet von Panama City – beldes sind stark frequentierte Erholungsgebiete. Im Vordergrund links die eine Hälfte einer grossen stählernen Schwenkbrücke.

Angesichts einer von Osten drohend sich nähernden Regenfront montieren wir schnell das Regendach.



Hier befindet sich der Containerhafen von Balboa – Im Hintergrund die Amerika-Brücke.

Kurz darauf wird unser Advisor vom Lotsenboot abgeholt und wir drosseln unsere Geschwindigkeit im nun prasselnden Regen auf ein Minimum, während sich die Crew unter Deck mit Thun- und Käsesandwichs und einer Salatbeilage verköstigt.



Es regnet in Strömen und wir verpflegen deswegen unsere Crew im Salon

Wir fahren unter der berühmten Stahlbrücke <Bridge of the Americas> durch und machen anschließend beim Balboa Yacht Club an einer Mooring fest.



<Bridge of the Americas>

Hier lassen wir unsere Reifen abholen und verabschieden unsere Crew mit einem herzlichen Dankeschön für ihre hervorragende Arbeit und das angenehme Zusammensein. Wir räumen an Bord noch etwas auf und laufen dann wieder im Kanal weiter südostwärts zur Halbinsel <Flamenco>, wo sich der einzige akzeptable Ankerplatz in Stadtnähe befindet. Stark böig auffrischer Wind und eine unangenehm ruppige See erwartet uns dort und macht den Ankerplatz auf Leggerwall für uns zu unsicher. Zudem sind wir ziemlich müde und haben keine Lust auf eine weitere unruhige Nacht. So nehmen wir uns im nahen Yachtclub eine Mooring und fallen bald in einen verdienten Schlaf.



Bis zum nächsten Mal, sehr wahrscheinlich aus den Galapagos...

Liebe Grüße
Karin und Rolf

