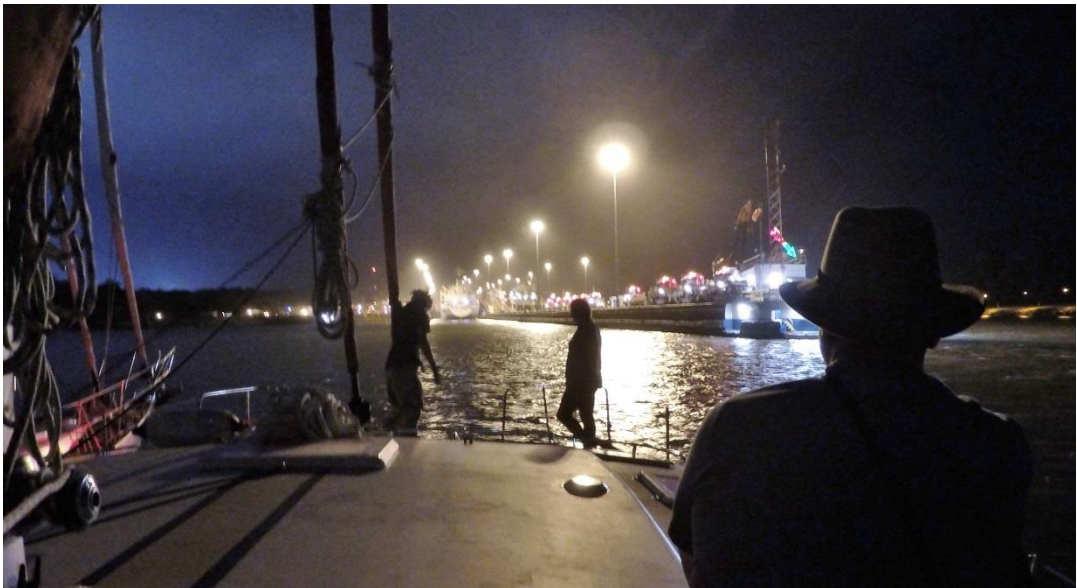


Unsere Kanalpassage haben wir am Freitag den 13.3. 2015 gemacht. Vier Freunde waren mit an Bord, sowie ein Lotse, so viel Besatzung ist erforderlich um in den Schleusen alle Leinen sicher zu führen. Das Schiff liegt eine Meile vor der Gatunschleuse in Warteposition, wir bereiten die Leinen vor, decken die Solarpaneele mit Polstern ab,



damit sie beim Werfen der Hole-Leinen nicht zersplittern und harren des Lotsens(Advisor) der erst nach Sonnenuntergang an Bord kommt. Die Schleusung der drei Staustufen der Gatunschleuse müssen wir bei Dunkelheit durchführen.



In der Segelliteratur wird die Kanalpassage immer wieder als Risiko-reich und unfallträchtig geschildert; mit etwas bangen Gefühl gehen

wir diesen Weg an, gut ist, dass wir einige Tage zuvor die Kanalpassage an Bord der CINDERELLA mitgemacht haben, wir wissen also was uns erwartet. Letztendlich geht alles glatt, der „Advisor“ ist kompetent und freundlich, das Schleusenpersonal routiniert, wir können nur Angenehmes von der Fahrt berichten. An einer Mooring auf dem Gatunsee verbringen wir die Nacht. Früh am Morgen geht es weiter über den See, der erst durch den Kanalbau vor hundert Jahren entstanden ist. Er verzweigt sich weit in die ehemaligen Täler der Hügellandschaft hinein, ein Naturreservat in dem wir allerdings nicht verweilen dürfen. Vogelreich soll es hier sein, doch davon sehen wir wenig. Zwei Krokodile am Ufer, einige springende Fische sind zu sehen und natürlich der Schiffsverkehr. Tanker, Containerschiffe, Autofrachter, Yachten, Schlepper, es gibt viel zu beobachten auf dieser Tagesreise.

Mit sieben Leuten sind wir der Twiga unterwegs! Eng geht es in der Plicht zu, Mahlzeiten hatte Helga am Vortag schon vorbereitet,



Leckereien wie Melone in Serrano-Schinken, da lacht das Herz! Und gut sollte das Essen schon sein, darauf achtet sogar die

Kanalverwaltung, denn ein Lotse dem die Verpflegung nicht gefällt hat das Recht sich auf Kosten des Skippers per Schnellboot gefälliges Essen unterwegs liefern zu lassen. Doch die Enge stört in diesen



wenigen Tagen nicht, Ulrike und Lutz, Dagmar und Franz sind Freunde und Segler, jeder fasst unkompliziert und kompetent mit an und lässt dennoch den anderen jeweils Raum.



Der „Advisor“ ist ein freundlicher Hispano, der seinen Job gut beherrscht.

Zum Advisor für die Yachtpassage wird man in acht Monaten geschult, Voraussetzung ist eine Schulbildung die in etwa der mittleren Reife entspricht, Englisch sowie Kenntnisse in der Bootsführung.

Auf den Yachten müssen jeweils vier Leinen mit 60 Metern Länge sowie ausreichend Fender vorhanden sein. Vor der Schleuse werden meist 2–3 Boote nebeneinander ins Päckchen gelegt, die dann gemeinsam in die Schleusenkammern einfahren und zusammen mit einem großen Frachter geschleust werden. Von oben herab werden Taubälle, sog. Affenfäuste geworfen an denen eine dünne Leine festgemacht ist mit deren Hilfe die Schleusenarbeiter die vorbereiteten Leinen von den Yachten zur rechten und zur linken Kammerwand hinauf holen. Diese Leinen müssen beim Hebevorgang wie auch beim Ablassen sorgfältig unter Spannung gehalten werden damit die Boote ohne zu kollidieren dem steigenden oder sinkenden Wasserspiegel folgen können. Falsch geführte Leinen können hierbei rasch zum Aufhängen des Bootes führen. Klampen reißen dann aus, auch die anderen Yachten können erheblichen Schaden nehmen. Aus diesem Grunde muss jede Yacht außer den ca. 900 US \$ Kanalgebühr die gleiche Summe zusätzlich als Kautions hinterlegen, die nach schadensfreier Passage rückerstattet wird.

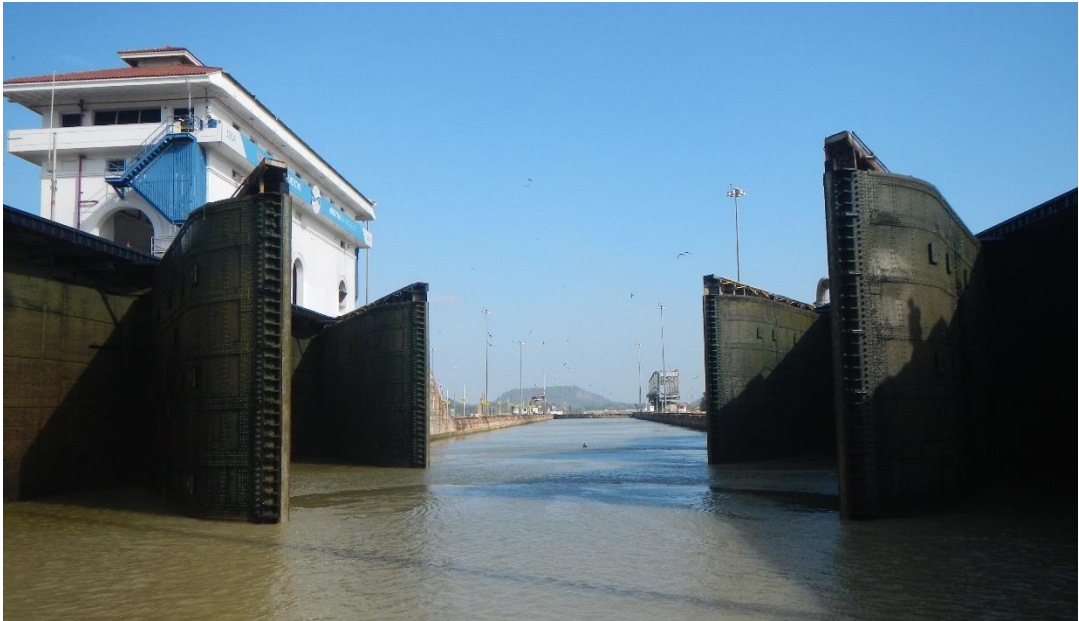
Die großen Frachter werden auch zu den Schleusenwänden hin fixiert,



allerdings mit Stahlseilen mittels derer sie von jeweils vier Elektrolokomotiven durch die Schleusenkammern gezogen werden. Hier ist Präzisionsarbeit gefragt, denn viele Schiffe sind genau auf das „Panamax“ Maß zugeschnitten, da bleibt rechts und links gerade noch ein halber Meter Raum frei...

An der Nordseite(Karibik) des Kanals in der Gatunschleuse werden

drei Kammern direkt hinter einander passiert, sie stellen einen Baukörper dar. Auf der Südseite – für uns „bergab“– liegt zunächst die Pedro Miguel–Schleuse mit einer Kammer und dahinter in einer Meile Entfernung die Miraflores Schleuse mit zwei Kammern, hier öffnet sich das letzte Tor zum Pazifik für uns.



Auf der Pazifikseite liegt Panama City, Hochhäuser ohne Ende, davor

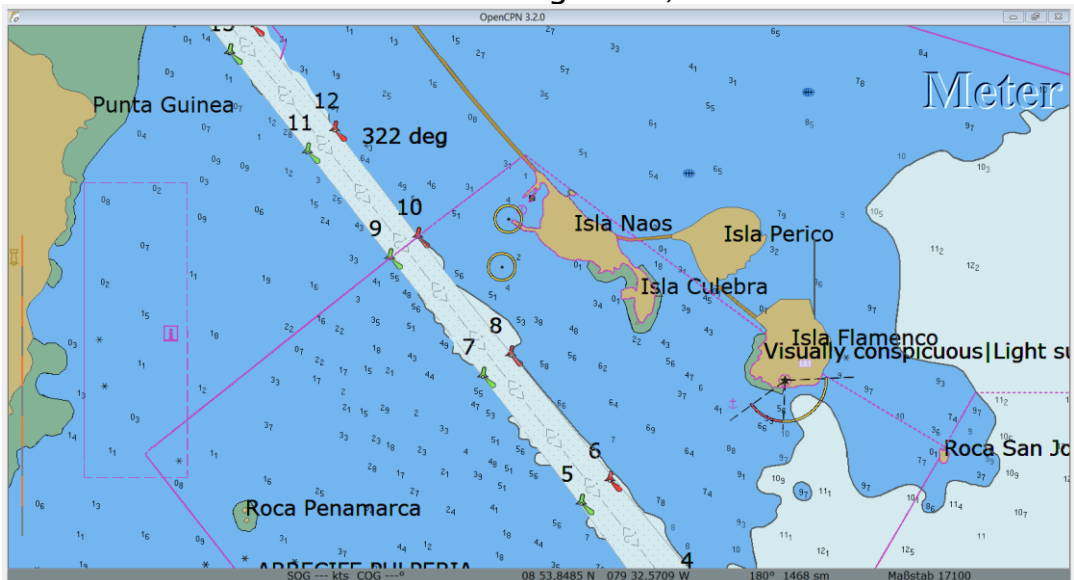


auf einer Halbinsel gelegen(hier links unten im Bild) eine recht hübsche Altstadt kleinstädtischen Charakters, die mit musealem Charme ein betuliches Eigenleben führt.

Die eigentlichen Wohnquartiere der Panamaer sind ungepflegt, dreckig, lieblos in jeder Hinsicht, jedoch sind sie noch um einiges besser als die Quartiere in Colon auf der karibischen Seite des Kanals!



Wir gehen vor Anker in einer Bucht am Ende des Leitdammes, der den Panamakanal in den Pazifik hinaus geleitet, er endet an der kleinen



Isla Flamenco. Ein unruhiger Ankerplatz, der Yachthafen ist jedoch unbezahlbar. Das Wasser am Ankerplatz ist schmutzig, und da wir von hier aus noch all die Besorgungen machen können, die vor der

Pazifikpassage nach Französisch Polynesien erforderlich sind nehmen wir die Unannehmlichkeiten in Kauf.

Lutz und Ulrike gehen am nächsten Tag an Land, wollen sich von einem Hotel aus die Stadt und Umgebung anschauen, die Cinderella von Dagmar und Franz liegt hundert Meter von der Twiga entfernt schon vor Anker.

Für über 2000\$ kaufen wir Lebensmittel, bunkern Getränke und Treibstoff bevor wir wieder Anker auf gehen. Bus- und Taxifahrten, Verkehrslärm und Gestank, Stau, Einkaufszentren, hastende Menschen, dazwischen einige wenige schöne Ruhepunkte: Ein



Museum, die erste Panama City Ansiedlung, die von Piraten zerstört



wurde, jetzt ein Ruinenpark am Meeresufer, beschauliche Plätze in der

Altstadt,



skurril geformte Hochhäuser, deren Ästhetik aus der Entfernung mehr als aus der Nähe überzeugt.

Anker auf! Zusammen mit der Cinderella verlassen wir am 20. März den Ankerplatz. Panama City aus der Distanz – es wirkt freundlicher, gut dass sich die Stadt von uns mit dieser Silhouette verabschiedet!



Zwischenstation auf dem Weg in die Südsee sind zunächst die Las



Perlas, nur 30 Meilen von Panama City entfernt im Golf von Panama gelegen. Ein erstaunlicher Archipel, fast unbewohnt trotz der Nähe zur Metropole. Die Bewohner sind meist Abkömmlinge von ehemaligen Sklaven und die Nachkommen der karibischen Arbeiter die beim Bau des Kanals eingesetzt wurden; indigene Bewohner oder Hispanos sind fast nicht anzutreffen, ganz anders als bei den Kuna Indianern auf der Karibik Seite Panamas oder dem Festland.

Wir sind glücklich nach dem Großstadtrummel wieder Natur um uns



zu haben, ein wunderschönes Segelrevier, ruhige Ankerplätze, einsame Inseln, keinen Technik Lärm. Skurrile Felsformationen an den



Küsten, Tidengewässer mit über 4 Metern Tidenhub, lange einsame

Sandstrände, wie auf der Isla Chaperera; hier wurde vor ca. 20 Jahren eine Fernsehserie gedreht bei der Paare „ausgesetzt“ wurden, die sich dann mit sehr einfachen Mitteln am Leben erhalten mussten–Robinson mit Frau unter Kameras und Palmen.



auf der größten Insel gibt es sogar einen Fluss den wir mit dem Dingi bei Hochwasser befahren können bis es auch dort zu seicht wird. An sich ist de Rio Cacique mehr ein Bach denn ein Fluss der am Südufer



der Isla de Rey in den Pazifik mündet. Eingebettet in eine dünenartige Wattlandschaft führt er uns 4 KM ins Landesinnere bevor er zu einem

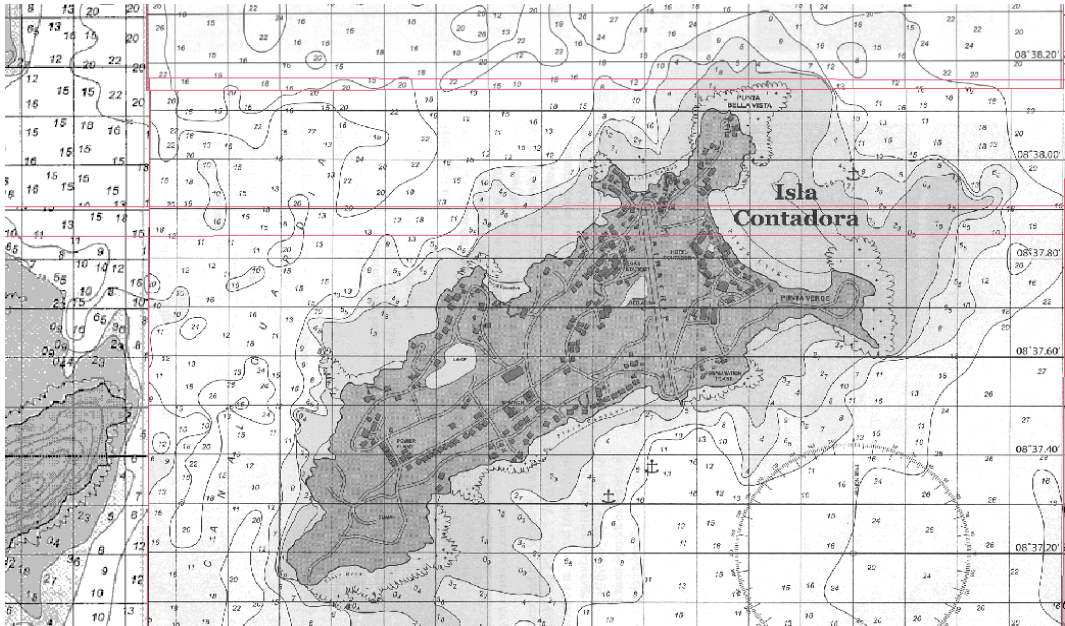
Süßwasserrinnsal wird, an dessen Ufer Kokospalmen stehen, deren Früchte wir mit kleinen Felsbrocken als Imbiss aufknacken.



Große Mangroven säumen die Ufer, das Wurzelwerk höher als mancherorts die gesamte Pflanze, hier wachsen diese Bäume noch ungefält in die Höhe.



An einem Sandstrand auf der Isla Contadora



lassen wir die Schiffe trocken fallen, am Ufer liegt eine gestrandete Katamaran-Fähre, mitfühlende Strandbesucher fragen uns ob wir



auch verunglückt wären... die Unterwasserschiffe werden gereinigt, die Ruderanlage der Twiga gewartet, die Scheuerleiste neu gemalert.



mittags ist Niedrigwasser wir haben ca. 8 Stunden Zeit um alle Arbeiten auf dem Trockenem zu erledigen. Auf den Galapagos werden die Unterwasserschiffe kontrolliert, sie dürfen keinen Bewuchs haben, wenn doch wird der Aufenthalt dort (noch)teurer.



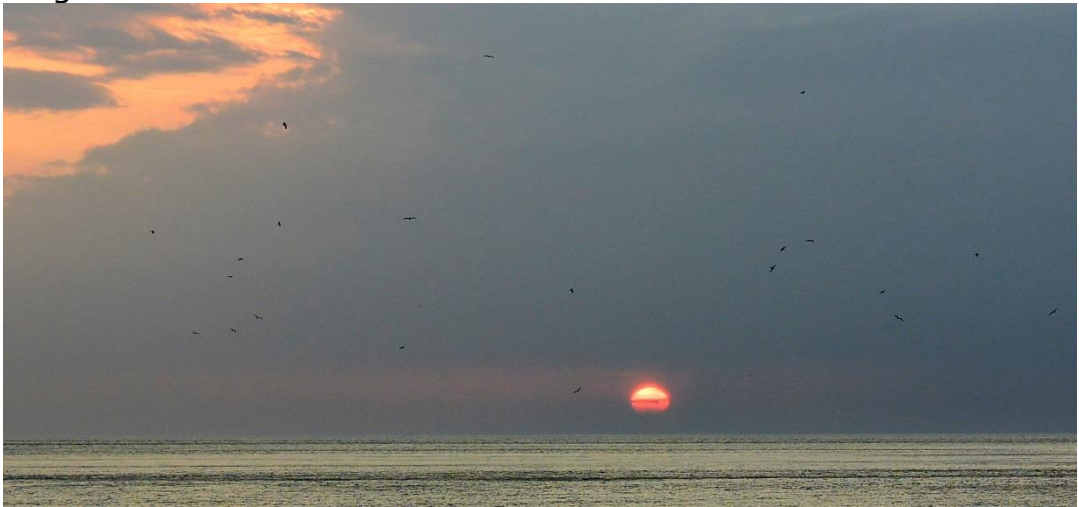
Diese Insel – obwohl bei weitem nicht die größte – ist die einzige im Archipel, die eine nennenswerte Infrastruktur aufweisen kann. Sie ist ein Rückzugsort der reichen Panamaer sowie Zuflucht der international Verfolgten; Schah Reza Pahlewi fand auf Contadora Unterkunft, diverse südamerikanische Diktatoren sowie Steuerflüchtlinge lebten hier im Exil, man hat in diesem Land ein Herz für diese lieblos behandelten Vertriebenen. Polizei ist nicht präsent, die privaten Sicherheitsdienste sorgen eh für Ruhe. Das gemeine Volk hat durchaus Zutritt zur Insel, Ausflugsboote bringen die Städter an die zwei öffentlichen Strände, einige kleine Pensionen sorgen für Unterkünfte, doch größere Hotelanlagen sind nicht vorhanden. Eine ausgedehnte Investitionsruine ist zu sehen, die Anlage ging nie in Betrieb, die Villenbewohner wollten so viel unübersichtlichen Tourismus denn doch nicht. Eine alte Landungsbrücke verfällt, die Tagesbesucher müssen von den kleinen Ausflugsbooten an Land waten, bessere Gäste landen mit kleinen Privatflugzeugen auf der Inselpiste.

Große Pelikankolonien leben auf den Inseln, tagsüber sind sie unterwegs, fliegen bis zum Festland. Gegen Abend kommen sie



wieder Heim, Schwärme im Formationsflug, die sich in den Bäumen

am Ufer niederlassen. Das Geäst ist meist schon vertrocknet, weiße Guanospuren ziehen sich herab, markieren diese Nist- und Ruhegebiete schon von weitem. Im Lichterspiel des Sonnenunterganges gehen die Vögel noch auf Dinner - Jagd, stürzen sich pfeilgerade ins Meer um ihre Beute dicht unter der Oberfläche zu fangen.



Bei Ebbe fallen felsige Ufer und überspülte Strände trocken, längere Wanderungen an den Ufern der menschenleeren Inseln bieten sich an.



Reiher, Ibisse, Fischgeier, Möwen finden sich in Scharen,



Seeadler kreisen am Himmel,



im klaren Wasser sehen wir wieder Rochen und Ammenhaie.



Korallen sind hier seltener als auf der karibischen Seite, denn der Humboldtstrom transportiert immer wieder kalte Wassermassen aus dem Süden heran, die Korallen lieben es jedoch warm.



Meinen 67zigsten Geburtstag feiern wir abends mit Dagmar und Franz, am Morgen kommt Helga mit einem Geburtstag-Gugelhupf in



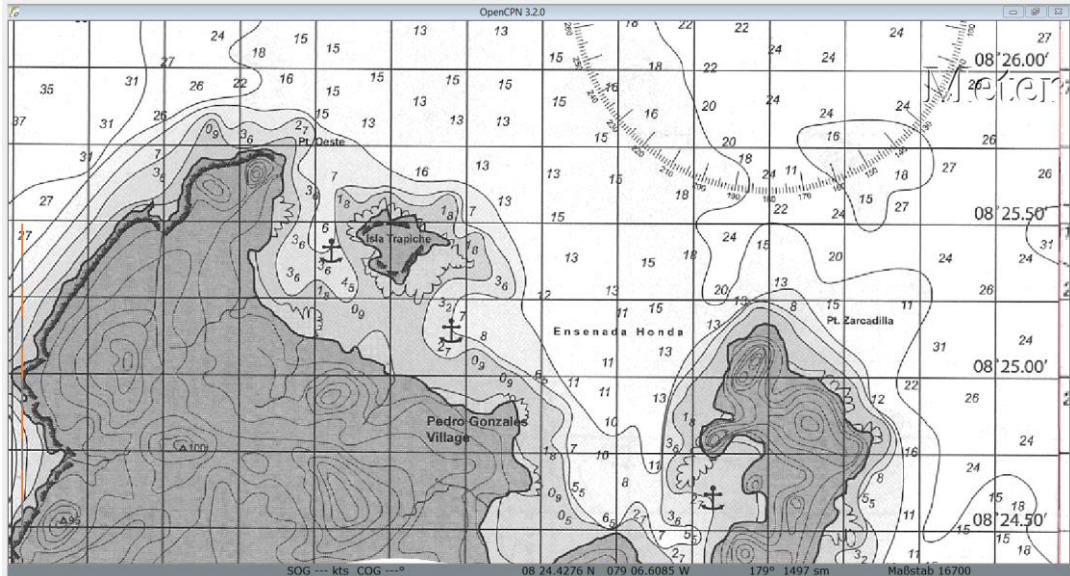
die Pflicht. Ein Eimer mit frischen Fischen bekommen wir für ein Geringes von einheimischen Fischern, eine sonnige Strandwanderung füllt den Vormittag, Vögel beobachten, Sundowner und Dinner an



Bord der TWIGA, ein schöner Tag.

(Obwohl: ein wenig unheimlich ist mir schon zumute, nur noch 13 Jahre bis zu achtzigsten... doch solange keine Lebensfreude am Alter, an mangelnder Gesundheit scheitert lass ich den erlebnisreichen Alltag die Ahnungen von Beschränkung und Abschied überstrahlen.)

Auf den Las Perlas gibt es außer Contadora nur wenige Ortschaften. Auf der Isla Pedro Gonzales liegt der gleichnamige Ort, eine geschützte Anchorage davor macht ihn für den Segler gut erreichbar.



Eine Polizeistation, ein Willkommensschild, saubere Gassen, zwei



kleine Läden, eine offene Kantine, es ist Mittagszeit, Leguan mit Reis, oder Nudeln werden bereitet; die Dorfbewohner kommen mit ihren eigenen Tellern, einige gehen mit dem Essen nach Hause, andere



sitzen im Schatten eines Baumes. Wir haben noch keinen Hunger, schade, denn es duftet lecker im weiten Umkreis der Kantine. Gegenüber brummt eine Waschmaschine, hinter der Verandabalustrade wird gewaschen und gemangelt. Mehrere Körbe stehen bereit, anscheinend ist dies die Dorfwäscherei.



Die Dorfbewohner sind hilfsbereit und freundlich, die Kinder eher scheu, schauen sich die Fremden aus sicherer Distanz an. Hinter der Dorfkneipe kann man Benzin erwerben.

Vor der Schule lauscht ein prächtiger Hahn den Kindern, die im Schatten eines alten Baumes Schlagzeugunterricht bekommen, alte

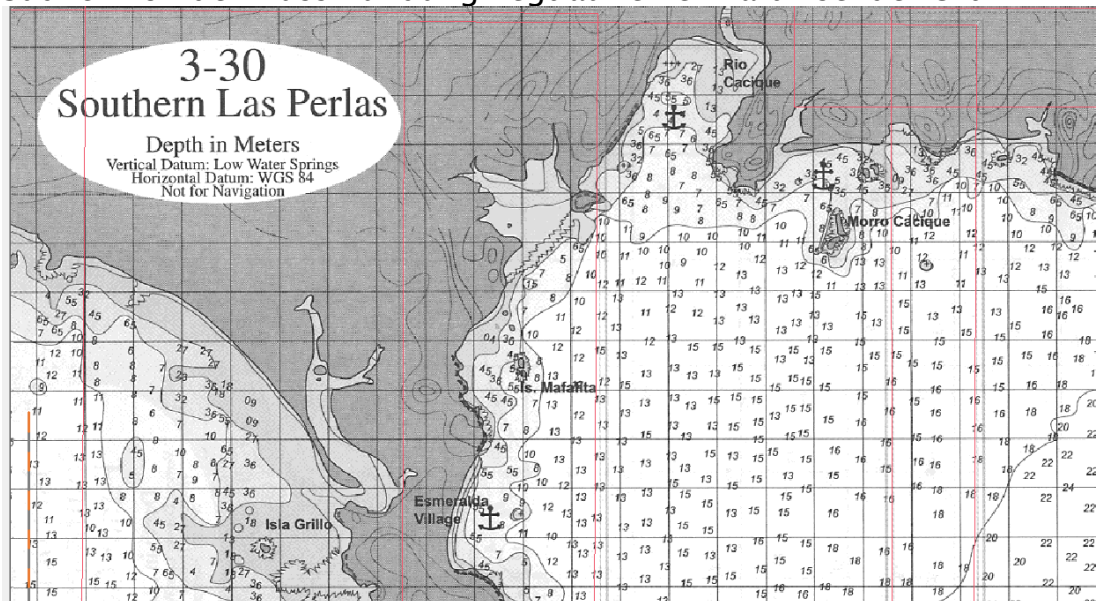


Blechgefäße halten als Trommeln her.

Am Strand landen Fischer an, wir kaufen einen großen Rotbarsch fünf Dollar, Essen für mehrere Tage.

Unsere letzte Station auf den Las Perlas ist die Südseite der großen Isla del Rey, wo der oben erwähnte Rio Cacique in den Pazifik mündet.

Südlich von der Flussmündung liegt auf einer Halbinsel der Ort



Esmeralda. Wir möchten noch etwas Obst und wenn geht Gemüse einkaufen. Am Strand wird unser Dingi von einer Schar übermütiger Kinder begrüßt, ein älterer Mann ist mit von der Partie er möchte uns



das Grünzeug verkaufen. Ein Bummel durch den Ort gestaltet sich lebhaft, die Kinder sind anhänglich, wollen mit uns rumtollen, betteln um Geschenke, bekommen mit, dass wir Obst wollen, also klettern sie auf einen Papaya Baum ernten Früchte, verkaufen sie uns zu 25 Cent



das Stück und flitzen zum Dorfladen um dort Süßigkeiten zu erwerben. Die Erwachsenen bleiben in diesem Ort auf Distanz, ein Mann liegt auf der Veranda in der Hängematte, neben sich eine selbstgebastelte



Fitnessbank, er sieht uns und zieht sich schnell ins Haus zurück als er unsere Kamera sieht. Das Leben scheint sich gewöhnlich auf der Straße abzuspielen, ein Bub wir abgeduscht, rundliche Frauen sitzen





Im Plausch zusammen, doch den Fremden wird fast keine erkennbare Beachtung geschenkt. Auch als sich die Anhänglichkeit der Kinder zur Zudringlichkeit steigert werden sie von den Erwachsenen in keiner Weise zur Ordnung gerufen. Wir bekommen unser Obst und Gemüse, freuen uns über die frischen Sachen denn vor uns liegen die ca. 800 Meilen Seeweg zu den Galapagos-Inseln.