## November 2019 bis Januar 2020 Grenada - Panama







Am 11.11. wird Bärchen, wie wir BearBaloo inzwischen nennen, wieder gelaunched, also ins Wasser gehoben. Vorher haben wir die üblichen Arbeiten erledigt, u.a. hat das Dingy ein Cover zum Schutz der Luftschläuche erhalten, die Segel sind an Bord geschafft und ein Teil des laufenden Gutes erneuert. Nach 2 Tagen am Steg motoren wir in die Dragon Bay, wo wir wieder mit Glück die einzige vorhandene Boje ergattern und in Ruhe die Segel setzen können, da in der Bucht meist nur leichter Wind weht. Das Setzen der Genua ist ein Kinderspiel, wogegen das Setzen des Rollgroß fast 4 Stunden dauert und uns Schweiß und Kraft und Nerven kostet. Aber am Schluß ist alles fertig und wir können nach Guadeloupe starten. Ausserdem sind wir ja zu Dritt, weil Nicola

wieder an Bord ist, was uns sehr hilft und große Freude macht.

Für den ca. 220 sm langen Törn nach Les Saintes, eine kleine Inselgruppe bei Guadeloupe, müssen dann aber doch wieder die Motoren ran, da der Wind komplett eingeschlafen ist. So eine spiegelglatte See haben wir bisher auch noch nicht erlebt. Nach 2 Nächten machen wir an einer





Boje im Schutz der Insel Ile Cabrit fest und klarieren wie üblich problemlos ein. Für den nächsten Tag haben wir einen Liegeplatz in der Marina "Bas du Fort" in Pointe-a-Pitre auf Guadeloupe reserviert, da ich zu einer Behandlung nach München muss

und die Flugverbindungen von den französischen Überseeinseln nach Europa günstig sind. Eva begleitet mich und Nicola passt eine Woche auf Bärchen auf.

Ende November fliegen wir wieder nach Guadeloupe zurück. In Paris treffen wir Sabine, die zu unserer großen Freude die Crew ergänzt, sodass wir zu Viert als Familiencrew unterwegs sein werden.

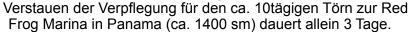
Nach ein paar weiteren Tagen in Les Saintes zum Eingewöhnen mit Kajakausflügen und Wakeboard Erfahrungen beschliessen wir, uns keinen Stress zu machen und segeln zum 20 sm entfernten Pigeon Island an der Westküste von Guadeloupe, wo das Jaques Cousteau Naturschutzgebiet eingerichtet ist. Obwohl es fast durchgehend regnet, lassen wir uns die Gelegenheit, das Gebiet um Pigeon Island zu erschnorcheln, nicht entgehen. Für die Karibik gibt es einen grossartigen Fischreichtum, der wieder Lust auf mehr macht und so machen sich Nici und Bine die Arbeit, den Tauchkompressor in Betrieb zu nehmen, die Tauchflaschen zu füllen und einen Probetauchgang durchzuführen. Bravo Nici.





Am 15.12. müssen wir wieder nach Pointe-a-Pitre, da ich erneut zur Behandlung nach München muss. Eva, Nici und Bine sind in dieser Zeit mit Wartung und Provisioning beschäftigt, was dazu führt, dass sie nicht einmal Zeit haben,

die Insel zu erkunden. Unter Anderem werden das Rigg fachmännisch kontrolliert und protokolliert, die "Cone clutches" (Kupplungskegel) des Getriebes ausgebaut und instandgesetzt sowie die Rettungsinsel gewartet und wieder angebracht. Da wegen der Weihnachtsferien die Marina ausgebucht ist, liegt Bärchen vor Anker ca. 500 m von der Marina entfernt, was sehr viel Zeit kostet, da alles mit dem Dingy transportiert werden muss. Das Besorgen, der Transport und das





Am Montag, den 23.12. stosse ich wieder zur Crew und wir feiern Weihnachten mit einem gemütlichen Essen im Marinabereich.

Der Rigger war der Meinung, dass die Umlenkrolle der Dirk am Mast überlastet und gefährdet ist. Sabine lässt sich deshalb in den Mast winschen, um die Lage selbst anzusehen. Wir beschliessen daraufhin, vorsichtshalber eine neue Rolle zu bestellen, sind aber der Meinung, dass keine unmittelbare Gefahr droht. Wegen der Feiertage ist es unsicher, ob die Rolle rechtzeitig geliefert werden kann

Am Mittwoch, den 25.12. wollen wir in Richtung Panama starten. Aber es ist wie so oft: in der Nacht zum Mittwoch setzt sich eine Wetterstörung fest und der Wind bläst mit 5-6 Beaufort aus SSE. Um Kurs West segeln zu können, müssen wir zuerst die südliche Spitze von Basse-Terre, dem westlichen Teil von Guadeloupe runden. Dazu müssen wir erst ca. 15 sm nach Süd segeln, also fast genau gegen den Wind. Da das Andampfen oder Kreuzen gegen 6 Beaufort und entsprechende Wellen unseemännisch ist (das wird nur gemacht, wenn es nicht anders geht), verschieben wir die Abfahrt auf Donnerstag Abend. Nach der Wettervorhersage von beiden Wetterdiensten, die wir nutzen, soll der Wind auf 3-4 Beaufort zurück gehen.

Im Lauf des Donnerstag lässt der Wind wie angekündigt nach, um 17:00 gehen wir Anker auf und motoren nach Süd in die beginnende Nacht. Gleich nach der Ausfahrt aus der Bucht überholt uns ein Kreuzfahrer in geringem Abstand. Nach 3 Stunden können wir den Kurs auf West ändern, den wir für die nächsten Tage beibehalten werden. Wegen weiter nachlassendem Wind müssen wir leider die Motoren nutzen.

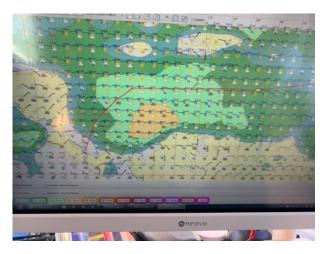
Am Freitag, den 27.12. nervt uns ein Alarmton der Elektronik: schon seit Grenada hatten wir festgestellt, dass eine der Versorgungsbatterien Ärger macht, sie lies sich nicht richtig laden und hat durch eine Schutzschaltung die Vollladung der übrigen 3 Batterien verhindert. Wir hatten die defekte Batterie deshalb abgeklemmt, aber im Bussystem belassen, um sie beobachten zu können. Inzwischen war die Spannung der 24 V Batterie auf unter 20 V abgesunken, was den Alarmton verursachte. Jeweils 2 Batterien sind in den Motorräumen montiert.

Reparaturen des Tages: Nach einiger Diskussion stoppen wir am Vormittag die Motoren, räumen den Stauraum über den Motoren leer und schauen uns die Situation an. Wir nehmen die defekte Batterie jetzt auch aus dem Bussystem heraus und hoffen so, die übrigen 3 Batterien normal nutzen zu können. Leider stellt sich heraus, dass die defekte Batterie weiter dafür sorgt, dass ein Relais nach jeweils 1 Minute wieder öffnet und die zweite Batterie in diesem Motorraum blockiert. Es stehen uns also nur noch die zwei Batterien des Steuerbord-Motorraumes zur Verfügung. Nur ein Verlust an Komfort, aber kein Problem. Die Pausen zwischen den Ladevorgängen durch den Generator verkürzen sich dadurch auf ca. 12 Stunden (anstelle sonst 24 Std.). Ausserdem bauen wir den Loggegeber aus und säubern ihn, da sich in den 10 Tagen vor Anker so viel Bewuchs gebildet hat, dass sich das Rädchen nicht mehr gedreht hat und keine Information zum STW (Speed Through Water) geliefert hat. Das hört sich jetzt nicht so dramatisch an, hat aber die Auswirkung, dass der wahre Wind nicht richtig ermittelt wird und dadurch die Steuerung durch den Autopilot nach Windrichtung schwierig ist. Dann wechseln wir noch den Filter des Wassermachers aus, da das Meerwasser in der Bucht nicht so sauber war wie im freien Meer.

Die ganze Nacht motoren wir durch. Da ich für eine weitere Untersuchung am 10.01. in München sein muss, müssen wir spätestens am 07.01. in der Red Frog Marina ankommen, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5,5 kn erfordert.

Am Samstag Vormittag gibt es dann wieder Arbeit.

Reparatur des Tages: Ernsthafter ist ein neues Problem, das heute Vormittag aufgetreten ist: die Pumpe für die Wasserversorgung schaltet bei Erreichen des Solldruckes nicht ab, sondern pumpt ständig weiter, sodass der Druck so hoch wird, dass Wasser aus den Verbindungsstellen der Schläuche austritt. Sabine und Nicola kümmern sich um das Problem, wir haben sowohl eine Pumpe wie auch einen Druckschalter als Ersatz dabei. Es stellt ich aber heraus, dass ein Relais, das durch den Druckschalter angesteuert wird und die Pumpe schaltet, defekt ist. Zum Glück sind mehrere solcher Relais in meinem grossen Ersatzteillager vorhanden, sodass die Wasserversorgung gegen Mittag wieder hergestellt ist.



Allmählich beginnt sich der Passatwind durchzusetzen. Er bläst wieder aus Ost, allerdings nur mit 3 Beaufort. Das ist eine gute Gelegenheit, den Parasailor zu setzen, der die letzten 3 Jahre im Bugstauraum gegammelt hat. Aber er ist in Ordnung und nach 1 Stunde zieht er uns zuverlässig nach West.

Beim Planen der Route nach Panama muss man berücksichtigen, dass oberhalb von Cartagena (Kolumbien) häufig Starkwind herrscht. Dieses Gebiet sollte man deshalb weiträumig umfahren und nicht den direkten Weg wählen. Wir entscheiden deshalb, bis hinter dieses Gebiet auf einen Wegpunkt ca. 14 Grad nördlicher Breite und 77 Grad westlicher Länge zu steuern und dann den Kurs allmählich auf Süd zu ändern. Praktischerweise wird der Passatwind vor der Küste von Mittelamerika ebenfalls nach Süd abgelenkt, sodass wir mit etwas Glück beständigen Wind von achtern haben werden.

Am Sonntag fällt vor dem Frühstück auf, dass wir scheinbar irgend etwas hinter uns herziehen. Reparatur des Tages: Es stellt sich heraus, dass wir eine ca. 40 m lange Leine mit Boje eingefangen haben. Zum Glück macht es keine Probleme, die Leine mit Boje an Bord zu holen, weil sie sich nicht um den Propeller gewickelt hat. Abgerissen haben wir sie nicht, da wir ca. 4000 m Wasser unter uns haben.

Der Passatwind stabilisiert sich und der Parasailor zieht uns mit 5-6 kn durch die See, auf der sich wieder ca. 2 m hohe Wellen aufgebaut haben, die von achtern unter BearBaloo durchrollen und ihn regelmässig heben und wieder ins Wellental sinken lassen. Das ist gemütliches Passatwindsegeln und besonders in der Nacht unter dem mondlosen Sternenhimmel ein grossartiges Erlebnis. Nach dem Wetterbericht, den wir täglich über Satelliten laden, wird das mindestens bis Mittwoch so bleiben. Danach soll der Wind auf 5-6 Beaufort zulegen.

Zwei bis drei Mal am Tag begegnen oder überholen uns oder queren Frachtschiffe oder Tanker in einem Abstand von mindestens 10 sm, sodass wir sie nur beobachten, aber nicht ausweichen müssen.

Am Montag, den 30.12.2019 stellt sich beim morgendlichen Check (Rundgang über das Schiff mit visueller Kontrolle) heraus, dass ein sog. Softschäkel, mit dem wir die Umlenkrolle für die Schoten des Parasailorsegels verankert haben, in der Nacht gerissen ist. Zum Glück ist die Schot durch den Bugkorb gehalten worden, sodass wir in der Nacht nichts gemerkt haben. Glück ist ausserdem, das der Bugkorb und dessen Verankerung kräftig genug gebaut sind, um die Kräfte schadlos aufzunehmen.

Reparatur des Tages: wir ersetzen den Softschäkel durch eine Palstekschlaufe aus Dyneema und sichern die Konstruktion auf beiden Seiten durch eine zusätzliche Schlaufe. Danach gibt es ein ausführliches Frühstück mit Crêpes.

## Dienstag, 31.12.2019

Reparatur des Tages: die Anzeige der Starterbatteriespannungen und der Füllstände der Wassertanks und der Dieseltanks ist ausgefallen. Da hat die Elektronik einfach so den Geist aufgegeben. Eine Reparatur ist nicht möglich, wir schreiben eine Mail an Lagoon Deutschland, dass sie uns schnellstmöglich eine Ersatzplatine schicken sollen.

Der Wind meint es weiter gut mit uns: 4 bis 6 Beaufort, Geschwindigkeit 5 bis zu 8 kn, Etmal (zurückgelegte Strecke von 12 Uhr bis 12 Uhr): 166 sm, das bedeutet eine Geschwindigkeit von 6,9 kn. Allmählich wird der Tagesablauf zur Routine.

Es fällt auf, dass die Geschwindigkeit STW (Speed Through Water), gemessen durch ein Rädchen am Rumpf, zeitweise erheblich unter oder über der Geschwindigkeit SOG (Speed over Ground), gemessen durch GPS-Signal liegt. Offensichtlich sind grossflächige Wasserwirbel vorhanden, die Bärchen mal anschieben und mal bremsen.

Am Nachmittag nehmen wir die Angel in Betrieb und bestücken sie mit unserem kleinsten Köder. Bis zur Dämmerung beißt aber kein Fisch an. Zum Sonnenuntergang sitzen wir in der "Sundowner Lounge" vor dem Cockpit und prosten schon mal auf den Jahreswechsel in Europa. Ein paar Delphine kommen auch dazu und begleiten uns eine Weile.

Als Sylvester Abendessen gibt es Steak mit Kartoffeln aus dem Backofen und von Eva selbst geschnittenem Gemüse.

Der Jahres- bzw. Jahrzehntwechsel um 24 Uhr LT (local time) wird vom größten Teil der Crew verschlafen.



Das neue Jahr begrüßt uns mit leichteren Winden und zu Mittag bereitet Eva Schinkennudeln mit einem erfrischenden Gurkensalat. Der Wetterbericht verspricht weiter Wind mit 5-6 Beaufort aus Ost und schönes Wetter.

Reparatur des Tages: keine !!!???!!! Das Jahr fängt gut an.

Gegen Abend frischt der Wind auf und erreicht in der Nacht 6 Beaufort, in Böen 7. Der Parasailor wird gut beansprucht, da man ihn ab 6 Beaufort eigentlich bergen soll. In der Dunkelheit ist uns das zu gefährlich und von der Atlantiküberquerung wissen wir, dass er das normalerweise aushält. So rauschen wir mit 7 - 9 kn über sich auf 2 - 3 m aufbauende Wellen durch die Nacht. Ein wilder Ritt, der uns kaum schlafen lässt. Wir fahren den Parasailor sehr hoch, wodurch die Windspitzen abgemildert werden und der Autopilot steuert zuverlässig.





Am Donnerstag, den 02.01.2020 erreichen wir 78 Grad Nord und es ist Zeit, nach backbord "abzubiegen". Der Wind hat auf 5 Beaufort nachgelassen, weht aber immer noch aus Ost, sodass wir für den neuen Kurs den Parasailor gegen die Genua tauschen müssen. Das Manöver klappt problemlos, sodass wir uns den Manöverschluck redlich verdient haben.

Wir können auch ein neues Rekordetmal notieren: 188 sm, das entspricht einem Durchschnitt von 7,8 kn. Bravo Bärchen!

Reparatur des Tages: am Abend starten wir wie üblich den Generator, um die Batterien für die Nacht zu laden. Nach ca. 15 min schaltet sich der Generator plötzlich aus und meldet: "no raw water flow", also ein Problem mit der Seewasserkühlung. Wir reinigen die Filter und füllen die Wasserstände auf, aber der Generator schaltet jeweils nach wenigen Sekunden ab, obwohl wir beobachten können, dass genügend Kühlwasser gefördert wird. Möglicherweise liegt ein Problem mit dem Sensor vor. Diese Ursache hatten wir vor ca. 2 Jahren schon einmal. Diese Reparatur müssen wir verschieben, bis wir in der Marina sind, weil dafür die Generatorenverkleidung demontiert werden muss.

Jedenfalls muss jetzt unser Backup ran, nämlich die Antriebsmotoren, die 3 Stunden laufen müssen, bis die Batterien ausreichend geladen sind.

Am Freitag, den 03.01. lässt der Wind so weit nach, dass wir am Nachmittag wieder den Parasailor setzen.

Reparatur des Tages: keine



Samstag Mittag bergen wir die Segel und motoren, um am Sonntag in die Red Frog Marina einzulaufen. Wir haben unsere Ankunft per Mail für 10 Uhr avisiert.

Als wir in der kleinen Marina auf der Insel Bastimentos anlegen, werden wir von Deci, dem Marinemanager begrüsst. Da wir bis zur Ankunft der Offiziellen, die wegen uns am Samstag von Bocas del Toro, der mit dem Wassertaxi ca. 10 min

entfernten Stadt um 11 Uhr kommen werden. noch etwas Zeit haben, zeigt uns Deci mit seinem Golfcart das Red Frog Resort, dem die Marina angeschlossen ist. Um es mit einem Satz zu sagen: wir sind im Paradies angekommen. Die Insel Bastimentos ist ein Naturreservat mit Urwald, Faultieren auf den Bäumen, den roten Pfeilfröschen im Gras, die dem Resort ihren Namen geben, weiten leeren Sandstränden, Mangroven und Gezwitscher der Vögel in den Urwaldbäumen. Inmitten dieser überwältigenden Natur ist das ca. 3 x 2 km grosse Resort angelegt, das aber nicht aus einer grossen Hotelanlage, sondern aus vielen, verstreut liegenden Villen und wenigen kleinen Wohnanlagen besteht, die bestens in die



Landschaft integriert sind und nicht auffallen. Dazu gibt es ein Hostel und einige kleine Strandrestaurants, die im karibischen Stil gehalten sind. Also beste Voraussetzungen, um einige Tage zu chillen und auszuspannen.

Pünktlich um 11 Uhr kommen die Offiziellen an Bord, insgesamt 6 Personen. Bei von uns bereit gestellten Getränken und Snacks verläuft das Einklarieren so locker wie selten. Allerdings hatten wir schon vorher die geforderten 5 Kopien aller Pässe, der Schiffsregistrierung und des Zarpe (Ausklarierungspapier des letzten Hafens, in unserem Fall Pointe-a-Pitre) angefertigt.

Am ersten Tag stehen aber erst mal die wichtigsten Reparaturen an: der auf Guadeloupe erstandene Isolator wird gewechselt (er funktionierte aus unbekannten Gründen zunächst auch nicht, erst am nächsten Tag hat Sabine ihn zum Laufen gebracht, sie weiß aber auch nicht, wie) und der Fehler am Generator wird gesucht und gefunden (der Sensor für den Kühlwasserdurchfluss ist defekt, wir können ihn zunächst überbrücken und bestellen einen neuen im Internet in den USA zur Lieferung in die nächste Marina).

Der Montag und Dienstag dienen der Erholung, wir mieten ein Golfcart und erkunden die Insel und Strände auf eigene



Faust. Die Strände Red Frog Beach, Turtle Beach und Polo Beach sind

kilometerlang und es verirren sich gerade mal vielleicht 20 Touristen, die sich entsprechend verteilen.



sich



Von Mittwoch, 08.01.20 bis Sonntag, 12.01. muss ich leider zu einer Untersuchung nach München, crazy, wie die Amerikaner in der Marina sagen, aber es geht halt nicht anders. Vielen Dank an Reni und Gernot, bei denen ich übernachten durfte (in unserem Haus ist die Heizung ausgestellt und es dauert mehrere Tage, bis halbwegs annehmbare Temperaturen erreicht werden).

Inzwischen haben wir auf Empfehlung von Deci auch einen Agenten beauftragt, der die Kanalpassage organisieren soll. Dazu schicke ich elektronisch jede Menge Unterlagen, wir hoffen, so circa am 20.ten die Passage durchführen zu können.

Am Donnerstag, den 16.01. verlassen wir Red Frog für den ca. 140 sm langen Törn (ca. 28 Std.) zur Shelter Bay Marina, die an der Einfahrt zum Panamakanal auf der atlantischen Seite liegt. Zunächst ist der Wind schwach wie vorgesagt, sodass wieder die Motoren ran müssen. Als es dunkel wird, frischt der Wind auf, allerdings aus einer ungünstigen Richtung. Der Wind und damit die Wellen steigern sich in den nächsten Stunden auf 5 - 6 Beaufort (vorhergesagt waren 3 - 4 Beaufort). Da wir aus Sicherheitsgründen nachts möglichst keine Segelmanöver machen, bleibt es beim Motoren, bis Bärchen um ca. 3 Uhr wohl wegen eine größeren Welle durch einen starken Schlag erschüttert wird. Die elektronische Motorsteuerung schaltet in den Leerlauf, ein Fehler, den wir vor einigen Wochen schon einmal feststellen mussten. Nach der Kontrolle aller Kabelverbindungen waren wir aber der Meinung, den Fehler behoben zu haben. Die Motoren laufen zwar, lassen sich aber nicht mehr in den Vorwärtsgang und in höhere Drehzahlen schalten. Es bleibt also nichts, als in stockfinsterer Nacht bei 6 Beaufort nahezu ohne Motorunterstützung die Segel zu setzen. Ein anspruchsvolles Manöver, das aber sehr gut klappt und so segeln wir mit 6 - 8 kn durch die aufgewühlte See hoch am Wind, was jetzt nicht unbedingt ein Vergnügen ist. Bärchen schafft es immerhin, einen Kurs von ca. 65 Grad am Wind zu segeln, allerdings bedeutet das, dass wir in der Früh noch einen ca. 1,5stündigen Kreuzschlag ausführen müssen, um die durch Wellenbrecher geschützte Einfahrt zum Panamakanal zu erreichen. Im Schutz der Wellenbrecher fahren wir einen Aufschiesser, rollen die Genua ein, lassen den Anker fallen und haben dann genug Zeit, das Grosssegel zu bergen. Gleich darauf steuern wir mithilfe der Motoren, die dank der vor Seegang geschützten Kanalzufahrt wieder anstandslos funktionieren, die Shelter Bay Marina an. In der Aufregung über die Probleme mit den Motoren hatte ich ganz vergessen, vor der Einfahrt in den Kanalbereich die Kanal-Authority über Kanal 12 anzurufen und um Erlaubnis zur Einfahrt zu ersuchen, was eigentlich vorgeschrieben ist. Nach ca. 5 min ist auch schon ein Patroullienboot neben uns und bedeutet uns, noch den vorgeschriebenen Anruf zu tätigen. Da wir aber eine Reservierung für die Shelter Bay Marina haben, belässt es die Kanal Authority bei einer freundlichen Ermahnung.

Alle Yachten, die durch den Kanal wollen, müssen in diese Marina und um 14:30 Uhr helfen uns die Marineros beim Anlegen am Schwimmsteg. Der Agent erwartet uns schon und so können wir weitere Einzelheiten der Kanaldurchfahrt besprechen.

Am nächsten Tag werden erst die Formalitäten in der Marina erledigt, bis am Mittag der Vermesser der Kanalauthority kommt, Bärchen vermisst und zahlreiche weitere Angaben in seinen Laptop einträgt. Nach ca. 1 Stunde bekommen wir eine "Ship Identification Number", die die Voraussetzung für alle weiteren Schritte ist, die aber zum Glück zum überwiegenden Teil vom Agenten übernommen werden.

Am Sonntag bei der morgendlichen Shelter Bay Funkrunde wundere ich mich beim Blick aus dem Frontfenster über einen Baumstamm, der ca. 20 m vor Bärchen nahe dem Ufer im Wasser treibt. Plötzlich beginnt sich der Baumstamm zu bewegen: es ist ein ca. 1,5 m langes Krokodil (wahrscheinlich ein Kaiman), das langsam auf Bärchen zuschwimmt. Nici und ich stürzen für Fotos auf Deck, wodurch das Tier scheinbar verschreckt wird und unter Wasser verschwindet. Deshalb gibt es keine Fotos. Jedenfalls werde ich hier in der Gegend nicht schwimmen gehen (höchstens in den Swimmingpool).

Für den übrigen Tag gönnen wir uns eine Auszeit und fahren mit dem Mietwagen zum Visitorcenter bei den Miraflores Schleusen, um uns den ganzen Ablauf beim Schleusen anzuschauen. Wir sind so fasziniert, dass wir volle 3 Stunden teilweise in der prallen Sonne stehen.











Den Besuch des Museums verschieben wir auf die folgenden Tage und fahren noch zur Altstadt und zur mit einem Damm verbundenen Insel Perico, wo Tausende Panamesen auf den Strassen in den Abend feiern und ein buntes Treiben herrscht.

Am Montag fahren Sabine und ich wieder ins ca. 1 Stunde entfernte Panama City, wo wir bei UPS und einem weiteren Logistikunternehmen 4 Päckchen mit Ersatzteilen aus Europa und den USA abholen, die wir 2 - 3 Wochen vorher bestellt hatten. Ausserdem erkundigen wir uns nach Ersatz für einen unserer Kühlschränke, der 2 Tage vorher seinen Geist aufgegeben hat. Damit ist dieser Tag auch schon vorbei. Am Abend

erfahren wir noch, dass unser Wunschtermin am Donnerstag/Freitag bestätigt ist. Nici hat auch eine Anzeige ans schwarze Brett gehängt, mit der wir einen "linehandler" suchen, da neben dem Captain vier weitere Personen für die Kanalpassage an Bord sein müssen. Gemeldet hat sich Glen aus Brasilien, der auf einer schwedischen 34 m Segelyacht arbeitet und von seinem Boss ein paar Tage frei bekommen hat.

Am Dienstag werden verschiedene Reparaturen mit den gestern abgeholten Ersatzteilen ausgeführt. Das Tanken muss auf morgen verschoben werden. Am Abend bereiten wir uns mit

einem informativen Video auf die Kanalpassage vor. Die Motorsteuerung scheint wieder zu funktionieren, trotzdem bestelle ich vorsichtshalber noch ein Steuergerät in den USA, das bis Mitte nächster Woche in unser nächsten Marina ankommen sollte.

Am Mittwoch verzögert sich das Tanken weiter, da die zuständigen Leute erst Mittag kommen sollen. Um 11:00 verlegen wir uns schonmal an die Tankstelle und warten weiter. Ca. um 13 Uhr ist es endlich soweit: wir können die Tanks füllen. 488 L Diesel für 401 €, das ist wirklich günstig. Danach fahren wir mit dem Auto noch einmal zu den Miraflores Schleusen, um das so gepriesene Museum zum Kanal zu besuchen, es kann unsere Erwartungen allerdings leider nicht erfüllen. Am Abend geht's dann noch in die Altstadt von Panama City, wo wir ein schönes, nicht allzu touristisches Restaurant finden. Insgesamt fällt auf, dass nur wenige Touristen unterwegs sind. Morgen beginnt die Panamakanal Durchfahrt. Dazu mehr im nächsten Beitrag.

