23./24. Januar 2020 Panamakanal Transit

Am Donnerstag, den 23.01.2020 regnet es am Morgen. Das fängt ja gut an. Am Nachmittag soll es besser werden. Die Ankunft des Advisors von der Kanalbehörde, der für die Durchfahrt vorgeschrieben ist, soll um 17:30 am "Cristobal Anchorage" erfolgen. Wir sollen mindestens 2 Stunden vorher in diesem Bereich ankern und auf den Advisor warten. Der Ankerplatz ist nur nein paar hundert Meter von der Shelter Bay Marina entfernt.

Am Vortag hatten wir die vorgeschriebenen 4 ca. 40 m langen Seile übernommen und letzte Auskünfte eingeholt. Fender haben wir selbst genug. Als vierten Linehandler (es sind ausser dem Captain 4 weitere Personen an Bord vorgeschrieben) wird Mittag Glen an Bord kommen. Er ist

Brasilianer, der auf einer 34 m langen, luxuriösen Rennyacht, der "Cygnus Montanus" arbeitet und zur Zeit von seinem Boss freigestellt ist.

Um 10:30 erhalten wir die Nachricht, dass wir nicht erst um 15:30, sondern schon um 12:45 am Ankerplatz sein sollen. Nici und ich fahren zum Supermarkt nach Colon, um den letzten Proviant zu bunkern. Dann geben wir den Mietwagen ab und fahren mit dem Taxi zurück.

Um 12:40 verlassen wir die Marina, tuckern zum Warteplatz und werfen um 13:10 den Anker, um auf den Advisor zu warten. Um 15:20 kommt ein Lotsenboot und Julio, der Advisor steigt über. Nach einer kurzen Begrüßung und Vorstellung lässt er Anker auf gehen und wir tuckern zu den ca. 5 sm entfernten Gatun-Schleusen.





Der Advisor übernimmt im Unterschied zu den Lotsen nicht die Führung des Schiffes, sondern weist uns an, wohin wir zu welcher Zeit mit welcher Geschwindigkeit fahren sollen, um rechtzeitig an den Schleusen zu sein. Kleine Segelyachten wie wir werden gemeinsam mit einem großen Frachtschiff, das aber kurz genug ist, um nicht die gesamte Schleusenlänge auszufüllen, durch die Schleusenkammern geschleust.

Um 18:15 fahren wir hinter der "Kennedy", einem Schiff der US Navy in die erste Schleusenkammer ein und belegen die Leinen backbord an der Schleusenwand, die ca. 9 m neben uns aufragt. Dazu werfen Arbeiter an Land dünne Seile mit einer lederummantelten Metallkugel mit ca. 7 cm Durchmesser zu uns auf das Deck. An diesen Seilen befestigen wir die 40 m langen Seile, die dann nach oben gezogen und oben an Pollern befestigt werden. Die Bedienung der Seile (dichtholen beim Steigen, fieren beim sinken) erfolgt von Bord.



Auf unserem kleinen Bärchen werden uns die gewaltigen Ausmaße des Bauwerkes erst richtig bewußt. Hinter uns ist noch Platz für 2 Einrumpfyachten, die zu einem Päckchen verbunden in die





Schleuse einfahren und als "Center" geschleust werden (je 2 Seile backbord und steuerbord, die Schleusung erfolgt mittig in der Schleuse).





Ich versuche, Bärchen mithilfe der Motoren 1 - 2 Meter von der Schleusenwand entfernt zu halten. Dann fängt es auch schon an zu brodeln, 100.000 m3 Wasser strömen innerhalb von ca. 8 min von unten in die Schleuse und heben uns





um

ca. 8 m an. Dabei entstehen natürlich starke Strudel, die Bärchen herumwirbeln. Aber mithilfe der Motoren und der Seile haben wir alles unter Kontrolle, auch wenn es beim ersten Mal doch etwas aufregend ist. Nachdem der Wasserstand der ersten Schleusenkammer an den der zweiten angeglichen ist, öffnen sich die Schleusentore, die "Kennedy" wird von schweren Lokomotiven in die zweite Kammer gezogen und wir fahren aus eigener Kraft hinein. Inzwischen ist es dunkel geworden und die gleiche Prozedur der zweiten Schleusenkammer und dann der dritten hebt uns

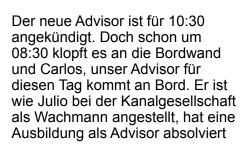








eine Höhe von ca. 24 m über den Meeresspiegel. Die gut 100 Jahre alten Schleusentore, die noch original sind, inzwischen aber hydraulisch angetrieben werden, öffnen sich und um 19:40 fahren wir in den künstlich angelegten Gatunsee zu einer ca. 0,5 sm entfernten Betonboje, wo wir gegen 20:30 mit den 2 anderen Segelbooten festmachen. Der Advisor Julio wird abgeholt, nicht ohne uns vorher für die gute Arbeit zu loben. Dann feiern wir die erfolgreiche Schleusung und fallen müde ins Bett.







und begleitet in dieser Funktion kleine Segel- und Motoryachten durch den Kanal. Er ist 62 Jahre alt und wohnt an der Pazifikküste. Die Arbeitsplätze bei der Kanalgesellschaft sind in Panama sehr begehrt, da sie gut bezahlt und sicher sind. Sowohl Carlos wie auch Julio sprechen sehr gut englisch. Wir haben viel Spass miteinander. Um 08:45 machen wir von der Boje los und fahren mit ca. 6 kn über den Gatunsee, immer am Rand der betonnten Fahrrinne, um die großen Frachter, Tanker und Kreuzfahrtschiffe nicht zu behindern. Nach ca. 25 sm erreichen wir den "Culebra-Cut", den Durchstich durch die

Bergkette, die die Verbindung der nordamerikanischen Rocky Mountains mit den südamerikanischen Kordilleren darstellt, wobei sie mit ca. 100 Metern Höhe deutlich niedriger sind. Dabei unterqueren wir die 2004 erbaute Centennial Bridge.

Um 14:30 fahren wir in die Pedro-Miguel-Schleuse ein, diesmal als erstes Schiff und machen an der rechten Schleusenwand fest. Hinter uns sind wieder die 2 Einrumpfer und diesmal ein Frachter, die "Atlantic Prism". Das Herunterschleusen verläuft wesentlich entspannter, da beim Ablassen des Wassers aus der Schleuse keine Strudel entstehen.







Herzlichen Dank an dieser Stelle an Ursula und auch an Gernot, die uns via Webcam beobachtet haben und uns mit den entsprechenden Bildern versorgt haben (wegen der Zeitverschiebung war es schon später Abend in Europa).















Circa 1 sm hinter der Pedro-Miguel-Schleuse folgen die 2 Kammern der Miraflores-Schleuse. Wir sind der kleine Punkt in der auf dem Bild linken Schleusenkammer, die teilweise von dem Kreuzfahrtschiff verdeckt wird. ,







Durch die Miraflores-Schleusen erreichen wir wieder Meeresniveau, jetzt aber zur Pazifikseite. Es

ist ein überwältigender Moment, als sich um 17:24

das letzte Schleusentor öffnet und wir in den Pazifik fahren.

Wir haben es tatsächlich geschafft.



Carlos lobt uns: "Excellent Crew and excellent Captain", was wir mit "Excellent advisor" beantworten. Es war ein interessanter Tag und wie gesagt, wir hatten viel Spass. Wir hatten wohl auch Glück mit unseren Advisors, denn wie wir von Glen erfahren haben, sind auch einsilbige und arrogante dabei.

Carlos wird von einem Lotsenboot abgeholt, wir melden uns bei "Flamenco Station" an und ankern für diese Nacht vor der Marina "La Playita". Am Abend feiern wir die erfolgreiche Kanaldurchfahrt im Restaurant an Land. Die Nacht verläuft trotz eines Tidenhubes von ca. 4 m ruhig.

Zum Schluß noch zum schnöden Mammon: Die reine Kanalgebühr beträgt seit 01.01.2020 US-\$ 1.600 und mit verschiedenen Gebühren und dem Lohn für den Agenten hat uns die

Kanaldurchfahrt ca. 2.500 US-\$ gekostet. Das Erlebnis war jeden Cent wert, nicht nur, wenn man berücksichtigt, dass die Fahrt durch die Magellanstraße bzw. um Kap Horn einen Umweg von mindestens 10500 sm beträgt. Für große Schiffe beträgt die Rechnung für die Kanalpassage mehrere 100.000 US-\$.

Ganz zum Schluß nochmal einen herzlichen Dank an Ursula und Gernot in Deutschland, die uns über die Webcams verfolgt haben (am ersten Tag weit nach Mitternacht deutscher Zeit) und uns mit unvergesslichen Screenshots unserer Durchfahrt versorgt haben. Vielen Dank dafür.

