

# Rund um den Panamakanal 2007

## Teil I

**A**cht Wochen Abenteuer am Nadelöhr zwischen Atlantik und Pazifik. Wir haben viel erlebt und noch mehr gesehen. Unseren Horizont erweitert, Kontakte zu Panamauern geknüpft, hinter die Kulissen der Arbeitswelt geschaut, die Natur genossen und die Beziehungen zu anderen Seglern vertieft. Eine spannende Zeit, wir sind glücklich und genießen dieses wunderschöne und abwechslungsreiche Land.

### Dieser Bericht ist in 7 Abschnitte gegliedert

1. Marinas und Ankerplätze auf der Atlantikseite und Pazifikseite
2. Vorbereitungen für den Kanaltransit
3. Die Kanalpassage
4. Colon
5. Panamacity
6. Special: Ein- und Ausklarieren in Colon, Verlängerung der Aufenthaltsgenehmigung  
Verlängerung des „Cruising permit“ in Colon
7. Tipps und Hinweise

### Marinas und Ankerplätze - Atlantikseite

#### Shelterbay Marina - die Dschungelmarina

Gleich nach Einfahrt durch den 500m breiten Wellenbrecher des riesigen Hafens von **Christobal**, geht es über Steuerbordbug in die **Limon Bay**. Am Ende dieser Bucht öffnet sich eine Mangrovenbucht, die **Shelterbay** mit einer zur Zeit noch kleinen aber feinen Marina - der Shelterbay Marina. 09° 22.1 N - 79° 57.0. Das gesamte Gelände war eine amerikanische Militärbasis. Im Dschungelcamp Fort Sherman sind die Soldaten für ihren Kriegseinsatz im Dschungel, z.B. Vietnam, ausgebildet und trainiert worden, eine weitere Aufgabe war die Sicherung der Panamakanalzone. Im kleinen Hafenbecken, heute die Marina, waren U-Boote stationiert. Die von den Amerikanern zurückgelassenen Gebäude sind unbewohnt und teilweise Ruinen. Was aus Fort Sherman, außerhalb des Marinageländes werden soll, ist noch nicht erkennbar, es fehlen wohl die Investoren. Ein spannendes Areal! Der angrenzende Regenwald ist heute Nationalpark mit vielen Trails. Früh morgens, wenn der Urwald erwacht, brüllen die Monkey Howler, schwingen die Kapuzineraffen von Baum zu Baum, queren die Tapire die Wege, zwitschern die Vögel um die Wette und die Grillen geben ein Konzert der Sonderklasse. Wir düsen mit unseren Fahrrädern durch die Gegend, andere Segler joggen oder gehen spazieren. Ein

weiteres Highlight sind die Ruinen von Fort Lorenzo, ca. 10 km von der Marina entfernt. Von hieraus hat man einen Traumblick auf die Mündung des **Rio Chagres**.

In der Marina, die offiziell Ende 2005 eröffnet hat, tut sich einiges. Eine Steganlage für Megayachten und zwei Schwimmstege mit jeweils 10 Fingern (80 Liegeplätze) stehen den Seglern schon zur Verfügung. Die Arbeiten für weitere Schwimmstege laufen auf Hochtouren. Die Liegeplätze sind für Yachten von 30 bis 250 Fuß Länge und bis zu 20 Fuß Tiefgang ausgelegt. Strom 120, 240 und 480V und Wasser am Dock. Im Hauptgebäude sind die Verwaltungsbüros, eine Bibliothek, ein Freizeitraum mit Wifi Internet, auf der einen und die sanitären Anlagen auf der anderen Seite untergebracht. In der Mitte, der soziale Treffpunkt - das Restaurant und die Bar. Auf der Terrasse treffen sich die Segler zum Sundowner. Die sanitären Anlagen mit „whirlpool Badewannen“ und exzellenten Duschen werden vom Marina Personal gepflegt. Der Waschsalon verfügt über 4 Waschmaschinen und 4 Trockner, einem großen Handwaschbecken und einem Bügelbrett. Kosten für eine Maschine, egal ob kalt, warm oder heiß (und sie

waschen wirklich heiß) 1,50 US\$. Ein improvisiertes Volleyballfeld führt die internationale Seglergemeinschaft zu sportlichen Höchstleistungen heraus, bunt zusammengewürfelt und mit viel Spaß und Elan. Während unseres Aufenthaltes sind die ersten Yachten aus dem Wasser geholt worden. Travellift 100. Das Außengelände soll 200 Yachten Platz bieten. Die Fläche ist planiert, Strom und Wasser noch nicht verlegt. Die Arbeiten sollen in den nächsten Wochen abgeschlossen werden. Für Arbeiten an den Yachten ist ein extra Bereich ausgewiesen, ein Ship store mit den notwendigen Utensilien soll im Juni 2007 eröffnet werden, workshops befinden sich in der Planung. Zum jetzigen Zeitpunkt sieht es mit den Dienstleistungen noch sehr mager aus. Wir sind nicht im Zentrum der Yachtindustrie in Trinidad sondern in Panama. Auf diesen Wirtschaftszweig ist man hier nicht vorbereitet.

Die Ersatzteilbeschaffung, Neuanschaffungen, kurz ausgedrückt alles rund ums Schiff kommt aus Miami von Westmarine. Der rührige Vertreter sitzt im YCM Gebäude in Balboa, Arturo Romero, email: arturo@marinewarehouse.net.

#### Die Kosten für einen Stegplatz:

Schiffsgröße	30 to 40 ft	41 to 50 ft	51 to 60 ft	61 to 70 ft
1 bis 6 Tage	0,72 US \$	0,80 US \$	0,86 US \$	0,99 US \$
7 bis 29 Tage	0,55 US \$	0,60 US \$	0,65 US \$	0,75 US \$
30 bis 89 Days	0,48 US \$	0,50 US \$	0,55 US \$	0,65 US \$
90 bis 179 Days	0,40 US \$	0,45 US \$	0,47 US \$	0,55 US \$
> 179 Days	0,38 US \$	0,41 US \$	0,43 US \$	0,50 US \$

Das Ein- und Ausklarieren mit dem Travellift kostet bis 40 ft - 400,00 US \$. Die Preise für den Hardstand sind 0,028 US\$ pro qm pro Tag unter 6 Monate und 0,025 US\$ pro qm/pro Tag über 6 Monate, zuzüglich 7% Tax.

Von der Betreuung und vom Service sind wir begeistert. Das amerikanische Management (Fahrtensegler) und das Marinapersonal sind höflich, freundlich, hilfsbereit und hochmotiviert.

Der eigene Bus fährt wochentags 2x täglich nach **Colon**. Die Sicherheitslage ist unbedenklich, das gesamte Areal wird von der Guardia Nacional und von panamesischen Marine bewacht. Es besteht Ausweisungspflicht, wenn man die Einfahrt passieren will. Alle Aktivitäten für den Kanaltransit lassen sich hier in aller Ruhe ohne Nachteile organisie-

ren. Weitere Infos [www.shelterbaymarina.com](http://www.shelterbaymarina.com) Emailadresse: [info@shelterbaymarina.com](mailto:info@shelterbaymarina.com)

Der 1928 gegründete „Panama Canal Yacht Club“ ist in die Jahre gekommen und hat auf uns einen renovierungsbedürftigen Eindruck hinterlassen. Von den ehemals sieben Stegen sind noch vier vorhanden. Die Natur arbeitet kräftig an den drei Betonstegen und einem Holzsteg. Die zur Zeit durchgeführten Ausbesserungsarbeiten sind reines Flickwerk. Die Yachten liegen im Schwell und Schmutz.

Die Containerverladestation ist der direkte Nachbar. Hier wird mit großen Maschinen Tag und Nacht gearbeitet und die Geräuschkulisse wird vom Kanal diktiert. Es gibt keinen Hardstand und keinen Travellift. Schif-



Panama Canal Yacht Club – Der Lack ist ab!

fe, die aus dem Wasser müssen, werden auf einer Schienenrampe hochgezogen und verbleiben auf der Rampe, bis die Arbeiten abgeschlossen sind. Kosten für raus und rein 100,00 US\$, Standgebühren 1,50US\$ pro Fuß, pro Tag. Kleinere workshops sind auf dem Gelände verteilt. Diesel kann nach Voranmeldung an der Fuelstation aufgenommen werden, Benzin holen sich die Segler von der Tankstelle. Das Clubhaus mit dem funktionellen Openair Restaurant und der altherwürdigen Bar hat auch schon bessere Tage gesehen. Kein Traumplatz und genauso vernachlässigt, wie die website, die seit August 2000 „under construction“ ist. Die Kosten für einen Wasserliegeplatz sind 0,65 US\$ pro Fuß, pro Tag. Langzeitliegeplätze werden in bar abgerechnet mit der derzeitigen Gebühr von 9,00 US\$ pro Fuß, pro Monat und sind verhandelbar. Der Club benötigt Einnahmen. Eine monatliche Miete von 7000,00 US\$ an die Konzessionäre dieses Hafengebietes von Cristobal ist eine schwere Last und eine Kampfansage.

#### Panama Canal Yacht Club

Box 0301-03505 Cristobal, Colon, Republic of Panama, Tel: (507)441-5882, Fax:(507)441-7752, VHF Channel 68, <http://travel.to/pcyc>, [pcyachtclub@cwpanama.net](mailto:pcyachtclub@cwpanama.net)

#### Ankerplätze – F wie Flats

Die ACP hat für die Sportschiffahrt die Zone F, die sogenannten „Flats“ als Ankerplätze ausgewiesen. Auf allen anderen Plätzen ist das Ankern für Sportboote verboten. Die Flats befinden sich nahe dem Einfahrtsbereich zur **Gatun Schleuse**. Ob Frachtschiff, riesiges Containerschiff, Autocarrier oder Luxusliner alle müssen hier vorbei, mit Schwell muß man leben. Die bevorzugten Plätze im hinteren Bereich sind schnell belegt. Der Ankergrund ist Schlick, ein kontrolliertes Einfahren des Ankers (nach der Sinkphase) und ausreichend gesteckte Kette schützen vor unliebsamen Überraschungen. Bei Sturm driften nicht nur die Sportboote sondern auch die ankernden Containerschiffe, geschehen im November 2006.

Von 18 Yachten sind 16 auf Drift gegangen und eine gesunken, drei Frachter gestrandet, und zwei große Containerschiffe auf der Reede zusammengestoßen. Der Ankergrund ist eben nicht der Beste. Die Ankerlieger dürfen den Dingianleger (2,00 US\$ pro Tag) vom Panama Canal Yacht nutzen und gegen Gebühr die dort angebotenen Facilities. Das Ankern auf den Flats ist kostenfrei.

Der **Pedro Miguel Boat Club** im Gatun See ist geschlossen.

#### Marinas und Ankerplätze – Pazifikseite Balboa Yacht Club – Rock and Roll am Ankerplatz

Den „**Balboa Yacht Club**“ haben wir von der Land – und Seeseite besucht. Der erste Eindruck, Abrissgelände. Bei näherer Betrachtung entdeckten wir die Verwaltung in einem ausgedienten Container. Das Clubhaus ist vor ewigen Zeiten abgebrannt und nie wieder aufgebaut. Das Personal ist sehr gastfreundlich und bemüht die Seglerwünsche zu erfüllen. Duschen, Waschsalon, eine Bar mit Livemusik, ein Wassertaxi-Service rund um die Uhr, Internetzugang und ein „railway haul out“ (Schienenrampe) vervollständigen das Angebot. Der Club verfügt über keine Steganlagen. Von der Seeseite biegt man an der Tonne 14.5 nach rechts ab und fährt in das Anker- bzw. Mooringfeld ein. Bei zu frühem Abbiegen kommt es zu Grundberührungen. Der „Balboa Yachtclub“ ist über VHF Kanal 06 zu erreichen. Reservierungen für eine Mooringboje lassen sich unter Telefonnummer 507-228-5794 oder per email [bycbilling@cwpanama.net](mailto:bycbilling@cwpanama.net) arrangieren. Die Mooringplätze sind heiß begehrt, denn das Ankern bringt keinen Spaß. Die Yachten sind beständig in Bewegung einmal bedingt durch die Tide bis zu 6 m und zum anderen durch den Schwell, den die Großschiffahrt und die Lotsenboote verursachen. Der Platz ist sicher aber sehr röllig. Die Kosten für die Mooring, 20US\$ pro Tag. Der Wassertaxi Service ist kostenfrei. An der Tankstelle, ebenfalls erreichbar über VHF 06, kann man nicht nur Diesel und Benzin aufnehmen, sondern auch die Linehandler am Steg absetzen und die Autoreifen entsorgen.

Die Innenstadt von Panamacity ist mit Bus oder Taxi problemlos erreichbar. Die an den Club adressierten Seglerpäckchen und Pakete lagern im Postamt Balboa und müssen dort abgeholt werden. Das restaurierte YMCA Gebäude ist in ungefähr 15 Minuten zu Fuß zu erreichen, neben Marine Warehouse (nur Büro) gibt es noch zwei Kunstgewerbeläden, einen Friseur, eine Reiseagentur und ein Internet Cafe. Schräg gegenüber kann man sich mit Seekarten, Tidentabellen und nautischer Literatur ein-

decken. Islamorada Chart Store, 808 Balboa Road, email – [info@islamorada.com](mailto:info@islamorada.com). Ein Spaziergang nach Amador, zum „Flamenco Yacht Club“ oder nach La Playita, führt den schattenlosen, fein gepflasterten Amador Causeway entlang und ist sicher. Eine interessante Flaniermeile, beliebt zum Sonnenuntergang, verbindet sie meerumspült das Festland mit den vorgelagerten Inseln. Abends und besonders am Wochenende wird er zum Spielplatz der betuchten Panamaer, dann röhren die Harleys und die PS starken Autos um die Wette.

#### Playita de Amador – Ankerplatz mit Bar

Freies Ankern ist rechts und links vom Causeway möglich. Während der Trockenzeit, bei vorherrschenden Nordwinden auf der Südseite – **Playita de Amador**. Ein Anleger für die Fähren, die die umliegenden Inseln anlaufen, ist auch gleichzeitig der Dingianleger. Kosten pro Tag 5,00 US\$ plus 0,25 US\$ Tax oder bei längerem Aufenthalt 100,00 US\$ im Monat. Auf dem Gelände gibt es eine Bar mit Außenterrasse, ein weiteres Gebäude für Duschen und Toiletten steht kurz vor der Fertigstellung. Gegenüber der Bar hat der Schiffsausrüster Abernathy eine Filiale. Das Sortiment ist eher für die Sportfischer als für Langfahrtsegler ausgelegt. Das gesamte Gelände ist umzäunt und wird nachts abgeschlossen. Es soll einen Sicherheitsbeamten geben, der Spätheimkehrern die Tür öffnet. Wir mussten um 22:30 Uhr über den Zaun klettern. Auf der gegenüberliegenden Seite liegen eine kleine Mall mit Cafes, Restaurants, Eisdielen, Buchladen, Yachtausrüster und ein kleiner Supermarkt für den Tagesbedarf. Weiter in Richtung „Flamenco Bay Marina“ gibt es ein italienisches Restaurant. Die Pizzen sind bei der internationalen Seglergemeinde sehr beliebt. Einmal in der Woche heißt es „Two for one“! Bestelle zwei und bezahle eine, dann sind alle Tische besetzt.

#### Flamenco Yacht Club – 8° 54.730´ N and 79° 31.316´ W

Auf der Insel **Flamenco** wird in die Zukunft investiert. Hotel, Appartementshäuser, Villen, Geschäfte, Bars, Kneipen, teilweise fertig, häufig im Bau. Auf dem Gelände des „Flamenco Yacht Clubs“ mit Restaurants, Bars, Duty free, kleinen Geschäften, Immigration und Port Authority sind die Bautätigkeiten fast abgeschlossen. An den Stegen liegen die Motorboote der Sportfischer. Wenige Plätze sind für durchreisende Segelyachten vorgesehen. Die „Flamenco Marina“ ist zu kurzfristig geplant und wird demnächst Konkurrenz bekommen. Eine weitere Marina ist geplant, die Baumaßnahmen haben begonnen.



Kira-Crew: Beate und Detlev

Die Internetseite [www.fuerteamador.com](http://www.fuerteamador.com) ist nicht aktuell. Das bezieht sich besonders auf die Liege- und Hardstandgebühren sowie auf das Haul out. Raus und rein mit dem 150t Travellift kostet für Yachten bis 50 Fuß 500,00 US\$. Der Hardplatz kostet 1,50 US\$ pro Fuß, pro Tag, in der ersten Woche und 2,00 US\$ pro Fuß, pro Tag in der zweiten Woche, zuzüglich einer Tagesgebühr von 10,00 US\$ für Wasser und Elektrizität. Länger möchten die Betreiber die Yachten nicht auf dem Boatyard sehen, das Platzangebot ist zu gering und der Travellift soll sein Geld verdienen. Für die Müllentsorgung werden 5,00 US\$ pro Beutel kassiert, freundlicherweise wird man darauf hingewiesen, Doppelbeutel zu benutzen. Moorings gibt es keine, sind wohl den Baumaßnahmen zum Opfer gefallen. Die Gebühren für einen Kurzliegeplatz ändern sich ständig und liegen zur Zeit zwischen 1,50 US\$ und 2,00 US\$ pro Fuß, pro Tag. Langzeitliegeplätze sind so gut wie nicht vorhanden und werden mit 15,00 US\$ aufwärts pro Fuß pro Monat berechnet. Also vorher anfragen. Tel. (507) 314-0665 Marina, 314-0911 und 314-0912 Main Office, per Email: [marina@fuerteamador.com](mailto:marina@fuerteamador.com). Die Marina ist auch über VHF Kanal 10 zu erreichen.

### Vorbereitungen für den Kanaltransit

Der einfachste Weg sich durch den sogenannten Behördenschlingel von Cristobal / Colon zu navigieren, ist einen Agenten anzuheuern.

Enrique A. Plummer [Eplummer10@hotmail.com](mailto:Eplummer10@hotmail.com) Mobil: +507 674-2086,

Agentur Match Ship [www.matchship.com](http://www.matchship.com), [info@matchship.com](mailto:info@matchship.com) Tel: + 507 6632-7235

Tina McBride Yacht Services, Tel: +507 228 8056 Mob: +507 6637 2999 Email: [tinamc@sinfo.net](mailto:tinamc@sinfo.net) [www.panamacanaltransits.com](http://www.panamacanaltransits.com)

Peter Stevens , Delfino Maritime, Email: [delfinomaritime@hotmail.com](mailto:delfinomaritime@hotmail.com) Mob: +507 67 357 356 (best) Office: +507 26 119 31

Stanley Scott, [sscott@cwpanama.net](mailto:sscott@cwpanama.net) , Tel +507 473-0117, Mobil: 6680-7971, 6635-5282

Nach Übergabe aller Papiere erledigen sie ihre Arbeit alleine. Keine Taxifahrten, keine Wartezeiten bei den Behörden, bei der Bank, keine Nachfragerei für Autoreifen, Panamaleinen, line handlers - nur einen Kontakt. Bei Zahlung mit Kreditkarte keine Hinterlegung der Kanalkaution. Ein weiterer Vorteil, ein schneller Kanaltermin - 3 bis 5 Tage nach Vermessung. Diese Agenten haben ihren Preis, zwischen 300,00 US Dollar und 600,00 US Dollar. Die line handlers werden persönlich abgerechnet und kosten zwischen 80,00 und 130,00 US pro Person. Die günstigere Variante nennen wir „betreute Behördengänge“, das sind Semiprofis, Taxifahrer, etc. Einer von ihnen heißt Tito und ist im „Panama Yacht Club“ anzutreffen. Für seine Dienste verlangt er 120,00 US Dollar und erwähnenswert ist auch Rudi, ebenfalls Taxifahrer und Kenner der Behördenszene. Für 20,00 US\$ klappert er mit den Seglern, die Büros ab, schnell und freundlich. Seine Telefonnummer: 674 37 241. Als Segler hat man jetzt die Qual der Wahl, kaufe ich das Gesamtpaket, sozusagen all inklusive, oder organisiere ich einige Abläufe selber. Wir haben die Yachten, Bess, Risho Maru, Yara, Lasse, Symi, Nautilus, Loma, Truant II, Vera, Muline, Gammeldanser und La Gitana persönlich, per email bzw. über die eigenen Webseiten begleitet. Außer La Gitana, hatten alle einen Agenten.

Wir als Zeitmillionäre wollen hinter die Kulissen schauen. So haben wir uns schlau gefragt, wie die notwendigen Abläufe ohne Agenten zu erledigen sind.

- Das Vermessungsoffice - The Admeasure Office
- Die Vermessung
- Die Bezahlung der Kanalpassage und der Kaution
- Die Terminvereinbarung und Terminbestätigung
- Die Zarpe von Cristobal / Colon nach Balboa/ Panamacity
- Line handlers, Panamaleinen, Autoreifen
- Kanalpassage
- Einklarieren, Ausklarieren in Panamacity.
- **Special:** Ein- Ausklarieren, Verlängerung der Aufenthaltsgenehmigung, Verlängerung des Cruising permit in Colon

Es ist gar nicht so schwierig, wie es im ersten Moment erscheint und der Zeitrahmen ist auch nicht gesprengt worden. Die Menschen auf den Behörden freundlich und hilfsbereit. Volker von der SY „La Gitana“ - ist

unser Scout. Von **Kuna Yala** kommend sind wir international einklariert, haben ein gültiges „Cruising Permit“. Wichtig zu wissen, in Panama wird für jede Provinz umklariert und für das Fahrtgebiet eine Zarpe ausgestellt. Diese Zarpe ist vorzulegen. Die nationale Einklarierung erfolgt bei der Port Authority. Das „Port Captain´s Office“ befindet sich im Gebäude der Panama Canal Commission 1105 im dritten Stock.

So jetzt sind wir offiziell angemeldet und starten gleich durch mit der Organisation der Schiffsvermessung bei der Kanalbehörde Autoridad Del Canal de Panama, kurz ACP.

### Das ACP - Vermessungsbüro - The Admeasure Office

Voraussetzung für die Schiffsvermessung ist ein Termin und der Antrag für die ACP, Authority Channel Panama. Das Admeasure Office befindet sich im Hafengebiet von Cristobal - Gebäude 1000 - (Building 1000) im zweiten Stock. Beim Ausfüllen des Antrages ist ein Mitarbeiter behilflich. Schiffsdokumente und Crewliste in Kopie werden hinter den Antrag geheftet. Reisepaß nicht vergessen, ist der doch das einzig gültige Papier für den Identitätsnachweis. Danach wird der Vermessungstermin erteilt. In den Monaten Januar, Februar, März und April erschien der Vermesser innerhalb von 24 Stunden an Bord. In die „Shelterbay Marina“ kommen die Vermesser mit Pilotbooten. Wie kommen wir Segler ins Vermessungsbüro?

Von „Shelterbay Marina“ ist die Anfahrt einfach. Der Marina Bus fährt von Montag bis Samstag um 08:00 Uhr und um 13:30 Uhr zum Supermarkt El Rey, Stadtteil Quartro Alto. Danach organisiert Victor, der Buschauffeur, was in Colon erledigt werden kann. Die Busfahrt von „Shelterbay Marina“ bis zum Supermarkt kostet 4, 00 US einfach. Die Rückfahrten sind um 11:00 Uhr und 16:00 Uhr. Zum Vergleich, eine Taxifahrt kostet um 15,00 US Dollar eine Strecke. Von „Panama Canal Yacht Club“ muß man ein Taxi nehmen, die Strecken sind kurz und die Kosten günstig. Das gesamte Gebiet hinter dem Marinazaun ist eine „No go Area“. Überfälle und Diebstähle an der Tagesordnung. Taxikosten z.B. vom „Panama Canal Yacht Club“ zur Freezone 1,00 US Dollar.

Im Zuge der Vermessung wird ein fünfseitiger Fragebogen abgefragt und vom Vermesser ausgefüllt. Da geht es nicht nur um die Schiffsdaten sondern auch um Ausstattung und Equipment. Ein Signalhorn elektrisch oder mit Druckluft sollte an Bord sein, eine Tröte reicht den Herren nicht. Eine saubere Toilette mit Tür oder zu mindestens mit Vorhang für den Lotsen (Adviser) ist ein



wichtiger Punkt im Fragebogen. Ebenso die Fahrtgeschwindigkeit, die einhellig von allen Seglern mit 8 kn bestätigt wird. Eine ehrliche Antwort z.B. 5,5kn kostet zusätzliche Dollars, zur Zeit 450,00! Die Einzigen, die sich über diese internationale Seglereinigkeit wundern sind die Adviser, die die Yachten durch den Kanal begleiten und wissen, das selten eine Fahrtsegeleryacht über 6,5 kn fährt. Weiterhin wird geprüft, ob die Panamaleinen den richtigen Ausmaßen entsprechen - Länge 38m / Stärke 2,2cm - und im guten Zustand sind. Leinen mit Spliss und Knoten werden nicht akzeptiert. Mit einem Blick auf die Vor-, Achter- und Springleinen ist zu rechnen, denn diese Leinen werden zum Zusammenzurren der Yachten in den Schleusen eingesetzt und haben einiges auszuhalten. Leinen, die angerissen sind oder Schamfilstellen aufweisen, sollten aus eigenem Interesse nicht eingesetzt werden. Gerissene Leinen in der Schleusenammer und das Chaos ist perfekt.

#### Die Bezahlung

Ist alles abgeklärt, ausgefüllt und unterschrieben geht bzw. fährt man zum Bezahlen der Kanalpassage und der Kautions zur Citibank. Öffnungszeiten wochentags zwischen 08:00 Uhr und 14:00 Uhr. In Colon wendet man sich nach dem Betreten der Bank nach links und entdeckt einen eigenen Schalter, eine große Zeitersparnis. Am Einfachsten ist es, die Kreditkarte einzusetzen, und zwar die VISA Card, andere werden nicht akzeptiert. Abbuchung 600,00 US Dollar bis 50ft. 50 bis 80 \$850; 80 bis 100 \$1100; über 100 \$1600.

Für die Kautions wird nur ein Slip gezogen, der zu unterschreiben ist. Nach der Passage wird der Slip vernichtet. Alles klar und übersichtlich. Werden die 600,00 US Dollar in bar eingezahlt, haben die Segler die Kautions in Höhe von 850,00 US Dollar ebenfalls in bar hinterlegt. Die nicht genutzte Kautions wird dann per Scheck an die Heimatadresse geschickt. Soll bislang problemlos geklappt haben, ist uns zu unübersichtlich. Auf eine Situation sollte man sich einstellen. Es kann mal sein, das ausgerechnet die eigene VISA Card im Sicherheitsscheck hängen bleibt, wenn plötzlich Summen abgerufen werden, die außerhalb der Gewohnheit sind. In Süd- und Mittelamerika zum Schutz der VISA Card Besitzer nicht unüblich. Eine Mitteilung (Anruf oder eine Email) an die eigene Bank soll diese Problematik außer Kraft setzen.

#### Die Terminvereinbarung und Terminbestätigung

Den Transittermin für Segelyachten erteilt die ACP Behörde „Marine Traffic Control“ - MTC. Für uns Segler ist die Telefonnummer

272-4202 eine magische Nummer und wird wie auf der SJ „La Gitana“ zu beobachten war, täglich angewählt. Kurzer Auszug aus dem Logbuch der La Gitana „Sonntag in der Marina...Der Panamakanal ist 365 Tage 24 Stunden rundum in Betrieb. So können wir auch am Sonntag beim „Traffic Scheduler“ wieder anrufen und wieder nach unserem Transittermin nachfragen. Mit Schrecken hatten wir nämlich heute gehört, dass ein anderes Segelschiff den Termin 3x nach hinten verschoben bekam. Wir wollen den Termin doch früher haben und nicht später! Am Nachmittag rufen wir also gespannt an und bekommen die freudige Antwort vom Scheduler, dass er uns auf den 9. April vorverlegt hat. Bitte was? Den Termin hatten wir doch schon. Wir wollten doch einen früheren Termin! Oh nein, gestern Abend hatte man uns auf den 10. April verschoben und heute wieder auf den 9. April vorgeholt. Das ist doch ein früherer Termin!!!“

Eine Änderung in der Terminplanung ist nicht auszuschließen und ohne Agenten muß man selber dafür sorgen, immer up to date zu sein. Eine kleine Anekdote am Rande, die sich im Februar ereignet hat. Eine Segelyacht kreist zum angegebenen Termin auf den Flats und wundert sich, dass kein Adviser (das sind die Herren, die von der ACP zur Begleitung der Sportschiffe eingesetzt werden) zu ihnen an Bord kommt. Sie melden sich bei der „Cristobal signal station“, über VHF 12 und müssen erfahren, dass ihre Kanalpassage um 3 Stunden vorverlegt worden ist. Diese Yacht hatte einen Agenten, der die Terminänderung nicht weitergeleitet hat. Das Ende vom Lied - neuer Termin und nochmalige Bezahlung der Kanaldurchfahrt. Die Kosten trägt der Yachteigner. Spätestens 24 Stunden vorher sollte die Crew sich erkundigen, ob die angegebenen Zeiten eingehalten werden können.

Die Wartezeiten zwischen Vermessung und Transittermin waren 2007 Ende Januar im Schnitt zwei Tage, im Februar 5 Tage, im März 8 Tage und im April 14 Tage.

#### Line handlers, Panamaleinen, Autoreifen

Michaela und Volker haben sich gegen die Profis entschieden und Segler als Line handler an Bord geholt. Kanalnovizen! Für die „Kira Crew“ also für Detlev und für mich, eine interessanter Probelauf und für die Texaner Pam und Chuck, Eigner einer Supermaramu und Stegnachbarn eine willkommene Abwechslung. Die Aufgabe: Leinenführung in den Schleusenammern, beim Zusammenzurren der Yachten zum Päckchen, beim Anlegen an der Übernachtungstonne, beim Anlegen an Pontons. Klinkt einfach und hat trotzdem seine Tücken. Mehr dazu im Abschnitt Kanalpas-



Kira.

sage. Zur Information die Kosten für angeheuerte „Profi line handlers“ liegen zwischen 70,00 und 130,00 US pro Person, je nach Agent.

Titos Line handler Jesus, Mike, Erik und Sam sind von dem österreichischem Katamaran „Risho Maru“ angeheuert worden. Die Kosten 70,00 US Dollar pro Person. Peter und Alexandra waren von ihrer Arbeit begeistert. „Plummer hat eine sehr gute Arbeit abgeliefert, die Jungs bekommen 130,00 US pro Person und hätten gerne noch einen Tipp gehabt“ - O- Ton Holger und Gisela von der Gammeldanser, HR 38.

Neben den organisatorischen Abläufen kommt dann noch die Verpflegung an Bord nicht nur für die Stammcrew, die sich häufig nur aus zwei Essern zusammensetzt. Jetzt wollen der Adviser und die 3-4 Linehandler auch noch versorgt werden. Die Bordfrau hat jede Menge vorzubereiten, ein Abendessen, ein Frühstück, ein Mittagessen und Snacks für zwischendurch. Da werden im Vorfeld Informationen eingeholt, Erfahrungen und Rezepte ausgetauscht und auf den Yachten geht es zu, wie in einer Restaurantküche. Kaffee, Tee, Wasser, Saft, Sprite, Cola, Gingerale, nach dem Abendessen ein Glas Rotwein oder Bier und nach der Kanaldurchfahrt sollen die Korken knallen, alles muss im Voraus geplant werden. Improvisieren, organisieren, auf der SJ „La Gitana“ hat Michaela diesen Part mit Bravour erledigt.

Die Leihgebühr für die Panamaleinen liegt bei 15,00 US Dollar pro Leine. Auf der SJ „La Gitana“ kamen zwei Panamaleinen als Leihgabe an Bord, die anderen beiden waren vorhanden. Die Autoreifen bekommt man über seinen Agenten, über die „Line handler“ und in der „Shelterbay Marina“ liegen sie im Lagerhaus. Eine Anfrage bei Lina im Office und schon wird alles organisiert. Volker hat die Reifen noch in urwaldgrüne Plastikplane gehüllt und mit fingerdicken Tauen zum Aufhängen versehen. Die offizielle Gebühr pro Reifen 3,00 US Dollar. Die Entsorgung nach der Kanaldurchfahrt an der Tankstelle vom „Balboa Yacht Club“ kostet pro Reifen 1,00 US Dollar.

**Wird fortgesetzt**