

Rund um den Panamakanal 2007

Teil II

Die Kanalpassage

Am Montag, den 09.04. 2007 ist es endlich soweit. Morgens regnet es in Strömen und wir holen unser Ölzeug aus dem Schrank. Bei über 30° Grad Ölzeug? Nein Danke! Langärmeliges Hemd ok, gegen Sonnenbrand und die Abendkühle. Meine Segelhandschuhe wandern auch ins Gepäck, ich habe keine Lust auf Handverletzungen. Volker und Michaela laufen auf Hochtouren, die letzten Vorbereitungen werden getroffen. Keine Terminverschiebung für SJ „La Gitana“ und um 15:30 Uhr gehen Detlev und ich mit kleinem Gepäck an Bord, denn wir wollen zwei Tage in Panamacity verbringen. Pam und Chuck folgen. Kaum sind die Taschen im Schiffsrumpf verschwunden, brummt auch schon der Motor. Volker hat beobachtet, das die deutsche SJ „Lasse“, Allegro 33, die Marina verlassen hat und da wir zusammen geschleust werden, nichts wie hinterher und Leinen los. Ein perfekter Kaltstart.

Die Sonne scheint und gemütlich motoren wir durch das Ankerfeld der wartenden Containerschiffe zu den Flats vor dem „Panama Canal Yachtclub“. Der Southbound traffic startet normalerweise um 16:00 Uhr. Southbound ist die Kanalfahrt von Christobal nach Balboa, northbound heißt die Passage von Balboa nach Cristobal. Um 16:30 Uhr soll der Adviser an Bord kommen, genügend Zeit um den Anker zu werfen und die neue Ankerkette zu taufen. Um 16:45 Uhr funkt Volker das erste Mal mit der SJ „Christobal signal station“ VHF Kanal 12. „Wir sind auf den Flats und kein Adviser in Sicht.“ Antwort: „Der Adviser kommt um 17:00 Uhr“. Kurz vor fünf geht bei Lasse der Anker wieder auf und sie fangen an zu kreisen. Die amerikanische SJ „Wanderlust“, eine 49 Hunter und das Führungsschiff, im späteren Päckchen, erscheint auch auf der Bildfläche. Volker sehr kommunikativ funkt um 17:15 Uhr wieder mit der „signal station“.

Die Adviser kommen

Kurze Antwort, der Adviser erscheint in ca. 20 Minuten. Die SJ „Nackatcha“ unter englischer Flagge kreist ebenfalls herum. Beschluß an Bord der La Gitana, Anker auf, wenn der Adviser an Bord ist. Um 17:40 Uhr geht es dann weiter, die Anspannung ist nicht zu übersehen, auf allen drei Yachten Kanalneulinge als line handler. Auf dem Weg



Die Adviser kommen.

zur Schleuse gibt der Adviser Informationen zur Schleusung und Skipper Volker arbeitet seinen Wunschzettel ab. „Die SJ „La Gitana“ bitte an die Backbordseite der „Wanderlust“, die Übergabe der Vor- und Achterleinen (die „Amel Maramu“ hat keine Mittelklampe) und bitte, bitte langsame Fahrt in die Schleusen-kammer, damit nicht so hart aufgestoppt werden muss.“ Der Adviser nimmt sein Funkgerät, spricht sich mit seinen Kollegen auf den anderen Yachten ab, Thema erledigt.

An der letzten Tonne zur Gatunschleuse müssen wir warten, die Containerschiffe haben Vorfahrt. Die Adviser geben die Anweisung die Schiffe zum Päckchen zu schnüren. Wie besprochen „Wanderlust“ in der Mitte, SJ „Lasse“ an der Steuerbordseite und La Gitana an der Backbordseite. Die außenliegenden Yachten haben die Vor- und Achterleinen zu übergeben und das Mittelschiff die Vor- und Achterspring. Das Theater beginnt, auf der Wanderlust sind die Springleinen zu kurz, schnell legen wir Leinen von der La Gitana. Es ist inzwischen stockdunkel und plötzlich beginnt der Tanz, die Yachten schaukeln sich auf, Wellensalat, verursacht durch ein vorbeisauendes Lotsenboot. Die Wanderlust knallt gegen die Seereling der La Gitana, auf und nieder, nur mit Mühe können wir mit Fendern von der Backbordseite das Abknicken der Relingsstützen verhindern. Gleichzeitig tanzt die Wanderlust auf der Scheuerleiste der SJ „Lasse“ herum und ein Urschrei von der 3-jährigen Lisa ertönt zwischen all den Motorengeräuschen. Es ist Gott sei Dank nichts passiert, sie hat sich nur erschrocken.

Unser Containerschiff ist in die Schleusen-kammer eingefahren und das Päckchen setzt sich in Bewegung. Diese riesigen Kammern sind 305m lang, 33,5m breit und 26m tief. Das sind die Maße, nach denen die großen

Panamax - Frachtschiffe gebaut werden. Die Nacht ist jetzt hell erleuchtet, überall Scheinwerfer, rechts und links vom Päckchen hohe dunkle Mauern, die Herren mit den Pilotleinen sehen ganz klein aus und schon zurt und zischt es und die dünne Pilotleinen mit der Affenfaust liegt punktgenau auf dem Vor- und Achterschiff. Mit einem Palstek verbinden wir sie mit der Bucht der Panamaleine. Schnell werden die Leinen nach oben gezogen und über die Poller gelegt und von den Linehandlern steif geholt. Die großen Schleusentore schließen sich und das Wasser sprudelt ein. Die Yachten fangen an zu tanzen, der Bug der La Gitana gerät gefährlich nahe an die Schleusenmauer, die Bugstrahlruder von Wanderlust und La Gitana müssen eingesetzt werden. Die Boys von der Lasse hatten ihre Leinen nicht ordentlich dichtgeholt, ein Löwengebrüll von Volker, der Linehandler von Wanderlust springt auf die Lasse, greift sich die Vorleine und holt sie mit großem Krafteinsatz dicht. Situation gerettet.

Die Stahlrossen des Containerschiffes, die durch die Loks (auch Mulas genannt), gehalten werden, verbreiten einen Sound, wie die Bassgitarren auf einen Rockkonzert. Die Geräuschkulisse ist faszinierend und der Blick auf die Wanderlust auch. Die Mädels sitzen gut gepolstert auf dem Vorschiff und schlürfen einen Cocktail. Auf der La Gitana läuft alles professionell, Chuck und Detlev haben ihre Leinen fest im Griff, Michaela das Ruder und Volker die Videokamera. Wie im Fahrstuhl geht es 12m gen Himmel. Oben angekommen werden die Leinen auf die Yachten zurückgegeben und die Männer wandern mit den Pilotleinen neben uns in die zweite Schleusen-kammer der Gatunschleusen. Die Yachten bewegen sich mit 2.4 kn. Die Schleusentore schließen sich, Leinen festmachen, dichtholen Wasser schießt ein, es entstehen reichlich Turbulenzen und alle Kanalnovizen arbeiten ohne Fehler. Das verschnürte Päckchen liegt in der Mitte. Schleusentor auf, Achtung die Schraube vom Containerschiff verursacht einen Wasserrudel, die Leinen werden nochmals dicht geholt und die Bugstrahlruder eingesetzt, das Päckchen bleibt in der Mitte. Auf in die dritte und letzte Schleusen-kammer. Ein Spaziergang locker und gelöst quatschen alle durcheinander und der Adviser sorgt mit Kanal- und Familienanekdoten für das Lokalkolorit. Für heute öffnet sich das letzte Schleusentor,

ATLANTIK

wir sind insgesamt 26 Meter hochgeschleust, um auf das Niveau des Gatun Sees zu gelangen.

Das Containerschiff gleitet in die rabenschwarze Nacht und das Päckchen hinterher. Wir lösen die Verbindungsleinen und steuern unsere Übernachtungstonne im Gatun See an. Tonne erreicht, Leinen fest, Verabschiedung vom Adviser, der sich noch einmal lobend für die gute Zusammenarbeit bedankt. Wow, das hat gut geklappt, keine Schäden am Schiff, keine Verletzungen, keine Nachlässigkeiten, ein Super Teamwork und eine fröhliche Stimmung an Bord. Kühles Bier und zur Stärkung ein köstliches Gulasch der Höhepunkt des Abends. Bis nach Mitternacht hocken wir gemütlich quatschend im Cockpit, über uns ein traumhafter Sternenhimmel mit dem Kreuz des Südens. Pazifik wir kommen!

Um sechs Uhr ist die Nacht vorbei, der neue Adviser Amando an Bord, der zweite Teil der Kanalpassage beginnt. Die Luft ist angenehm kühl und die Landschaft in diesem künstlich angestauten Süßwasser See atemberaubend.

Morgendämmerung – Gatunsee

Die Affen begrüßen den Tag mit Gebrüll und die Vögel geben mit ihrem Gezitscher eine Galavorstellung. Die Pantry ist eröffnet, Tee und Kaffee wandern an Oberdeck, danach 25 Eier und jede Menge Speck in die große Pfanne und Michaela zaubert Rührer mit Speck vom Feinsten. Ich jongliere die Teller nach oben und vor großer Urwaldkulisse genießen wir unser Frühstück. La Gitana tuckert gemächlich mit geringer Drehzahl und 6kn durch die betonnten Wasserstraßen, keine Welle, keine Schaukelei, einfach entspannend und wunderschön. Wir unterhalten uns prächtig und unser Adviser ist mit-tendrin. Wir erfahren, das die erste Advise-rin ihre Dienst angetreten hat, das es panamesische Pilotinnen gibt und das der weibliche Anteil an den Universitäten schon bei 25% liegt, die Frauen in Panama drängen ins Berufsleben. Es gibt Infos zur Kanalerweiterung, die in einem Referendum 2006 verabschiedet wurden. Das Erweiterungsprojekt sieht nun vor, parallel zu den bereits existierenden zwei Fahrinnen eine dritte zu bauen, mit neuen, größeren Schleusen auf beiden Seiten des Landes. 55 Meter breit und 427 Meter lang. Die Fläche von rund vier hintereinander gelegten Fußballfeldern bietet dann jede Menge Platz für Containergiganten und Superschiffe. Ziel des Ausbaus ist es, den Kanal für die neue Generation großer Containerschiffe befahrbar zu machen, die bis zu 10.000 statt der bisher maximal üblichen 4.000 Container transportieren können. Der Panamakanal ist die wirtschaftliche

Lebensader des Landes und so wird alles getan, um diese Einnahmequelle am Sprudeln zu halten.

Wir haben Zeit und genießen die Aussicht. Der **Canal de Panamá** erstreckt sich über eine Länge von 81,6 Kilometern und erreicht im 13 Kilometer langen **Gaillard Cut** seine engste Passage. Dort, wo heute die ausge-baggerte Fahrinne liegt, musste beim Bau inmitten der kontinentalen Wasserscheide ein bis zu 200 Meter hoher Gebirgszug durchtrennt werden. Heute werden die Bergwände mit Maschinen abgetragen, die Arbeiten zur Kanalerweiterung an dieser Engstelle laufen seit 2003. Die Einschiffdurchfahrt ist aufgehoben, schon jetzt können sich zwei Panamax begegnen, aber das neue Konzept verlangt noch mehr Breite.

Als wir unter der Puente - Centenario durchfahren, können wir deutsche Ingenieurskunst bewundern. Sie ist die zweite Verkehrsader über den Kanal und verbindet Nord- und Südamerika. Das Bauwerk ist 1.100 Meter lang. Die Lasten des 420 Meter langen Hauptbrückenfelds werden von zwei 180 Meter hohen Pylonen aufgenommen. Die 34 Meter breite, sechsspurige Fahrbahnplatte ist 80 Meter über dem Wasserspiegel. Einfach gigantisch, sie ist 2005 eröffnet worden. Wir drosseln die Geschwindigkeit und irgendwann lassen wir uns einfach treiben. Unser Schleusentermin ist in der **Pedro-Miguel Schleuse** ist für 12:10 Uhr vorgesehen. Die Sonne brennt und der Service für die kalten Getränke (das bin ich) ist im Dauereinsatz. Michaela ist in der Pantry verschwunden und schnipselt die Zutaten für das Mittagessen.

Die Pedro-Miguel-Schleuse ist in Sicht, Wanderlust und La Gitana, ein Päckchen und Lasse und die englische Yacht Nackatcha das zweite Päckchen und kein dicker Pott. Wir kleinen Segelyachten in der 330m langen Schleuse und abwärts geht es. Alles verläuft routiniert und entspannt, keinerlei Aufregung, selbst die Mädels auf der Wanderlust hat der Ergeiz gepackt und sie liefern eine erstklassige Arbeit ab.

Und weiter motoren wir zu Miraflores Schleusen wieder können wir uns Zeit lassen, denn unser Schleusentermin wird zweimal verschoben. Michaela und Volker sind ganz aufgeregt und telefonieren wie die Weltmeister mit der Familie in Deutschland und mit befreundeten Yachties. Die **Miraflores Schleusen** haben eine webcam, die aufgenommenen Bilder werden live auf der www.panacanal.com veröffentlicht. Alle hocken vor ihren Computern und sollen auf La Gitana achten und ein besonders gutes Bild schießen, für die eigene website www.seezeugeuner.de. Der Adviser spielt ebenfalls mit und informiert die Kollegen für

einen Kamerazoom. 13:10 Uhr unser Termin. Mit einem leckeren Nudelsalat und einem kräftigen Gewitterschauer überbrücken wir die Zeitspanne.

Die Miraflores Schleusen haben zwei Schleusenkammern. Wir wieder im Zweier-päckchen, diesmal Lasse und Nakatcha vor uns und wieder kein Hochhaus mit den tollen silberfarbenen Lokomotiven. Schade, hätte gern erlebt, wie das so ist, wenn so ein Gigant am Heck einer kleinen Jacht von den Mulafahrern aufgestoppt wird.

Insgesamt sind wir knappe 90m bergab geschleust und haben ein Traumziel erreicht, den Pazifik. Detlev und ich als Besucher, denn mit unserer Kira gehen wir erst im Herbst durch. Die Skipper der La Gitana sind total überwältigt, Freudentränen fließen.

In Höhe der Bridge of the Americas wird unser Adviser Amando vom Pilotboot abgeholt. Persönliche Verabschiedung und ein Dankeschön für die gute Arbeit an Bord der La Gitana. Wir müssen noch bis zum Balboa Yacht Club motoren. Dort gehen Pam und Chuck von der SY Helen Louise von Bord und fahren per Taxi zurück in die Shelterbay Marina. Diesel können wir heute nicht tanken, es ist keiner da. Die Reifen entsorgen wir, 1,00 US pro Reifen. Die La Gitana zieht weiter und schließlich fällt der Anker in La Playita. Da knallt dann der Champagnerkorken, Rasmus ein Schlückchen, La Gitana ein Schlückchen und dann erheben wir unsere Gläser und stoßen auf die schönen Stunden der Kanalpassage an.

Ein- und Ausklarieren in Panamacity

In Panamacity muss wieder national eingeklärt werden. Ankert man in La Payita ist der nächste Weg die Flamenco Marina. Das Büro der Port Authority befindet sich im ersten Stock des Duty free Complexes. Nach Vorlage der Schiffspapiere, 2 Crewlisten und der Zarpe Colon – Balboa ist die Einklarierung erledigt. Die Ausklarierung verläuft ähnlich einfach. Zuerst zur Muelle 18 und dort zur Handelsmarine einen Antrag auf die Ausstellung einer Ausklarierung (Zarpe) stellen. Damit zur Port Authority, die dann das Zarpe ausstellt, nach Galapagos oder Marquesas oder Gambier oder Mexico. Für die Immigration gibt es eine Niederlassung am Balboa Yacht Club und eine an der Flamenco Marina. Von La Payita aus ist es ein kurzer Weg zur Immigration auf dem Gelände der Flamenco Marina. Vorbei am Duty free und an der Kneipe, Richtung Wasser steht das kleine Gebäude. Ein nette Dame stempelt dort die Pässe ab.

Special:

- Ein- und Ausklarieren in Colon,

- Verlängerung der Aufenthaltsgenehmigung
- Verlängerung des Cruising permit in Colon

Für alle Yachten die nicht in **Porvenir San Blas** einklariert haben, erfolgt die internationale Einklarierung in Colon. Folgende Unterlagen werden verlangt. Immigration – 1 Kopie Reisepass des Skippers / 3 Crewlisten, Customs – die letzte Clearance im Original, Port Captain – zwei Kopien Reisepass Skipper, 2 Crewlisten, 2 Kopien Schiffspapiere und das Panama Customs Report Document. Kosten: 8,00 US für die Stempelmarken (4,00 US Dollar cruising permit und 4,00 für clearing document) und 69,50 US Dollar für das Cruising Permit, Gültig 3 Monate.

Eine Niederlassung der Immigration befindet sich rechts vom **Panama Canal Yachtclub** in einem ziemlich unscheinbaren Gebäude. Die Öffnungszeiten – Montag bis Freitag 007:00 Uhr bis 15:00 Uhr. Spätere Einklarierung ist im Hauptbüro in der Innenstadt, Calle 11, Frederico Boyd y Melendez, möglich. Wegen der hohen Kriminalität immer Taxifahren, keinesfalls zu Fuß hin laufen. Als nächsten geht es zur „Autoridad Portuaria“ (port authority) hier wird für Panama einklariert und der Skipper bekommt das Cruising Permit. Das „Port Captain´s Office“ befindet sich im Gebäude der Panama Canal Commission 1105 im dritten Stock. Customs ist ebenfalls in diesem Gebäude.

Ausklarieren in Colon bei der „Autoridad Portuaria“ (port authority), hier wird auch die „Zarpe“ für Balboa/ Panamacity ausgestellt. Wer nun meint, das erspar ich mir, erlebt dann in Balboa eine böse Überraschung, hier muß dieses Papier wieder vorgelegt werden und angewandte „Entwicklungshilfe“ klappt nicht immer.

Verlängerung der Aufenthaltsgenehmigung

Sind die drei Monate Aufenthaltsgenehmigung im Land Panama abgelaufen, besteht die Möglichkeit um weitere drei Monate zu verlängern. In diesem Fall wird ein Visum ausgestellt. Diese behördliche Angelegenheit regelt das Office der Immigration in Colon in der Innenstadt, Calle 11, Frederico Boyd y Melendez. Mitzubringen sind der Reisepass und ein Passfoto, alle weiteren Kopien werden vor Ort gemacht. Zuerst wird ein Antrag auf Erteilung des Visum ausgefüllt, unterschrieben und mit Fingerabdruck abgesegnet. Das mitgebrachte Passbild wird auf den Antrag geklebt. Im nächsten Büro werden etliche Kopien gezogen, Kosten 1,50 US Dollar, zurück ins Office. Abgabe der Kopien und Bezahlung der Gebühren – 15,00

US Dollar Dokumentgebühren, 20,00 US Dollar für die Ausstellung (ohne Quittung). Im nächsten Büro wird ein „biometrisches“ Passfoto angefertigt, das dann in das Visadokument eingelesen wird.

Verlängerung des „Cruising permit“ in Colon

Die Verlängerung erfolgt bei der Autoridad Portuaria“ (port authority). Panama Canal Commission 1105 im dritten Stock. Wir haben unser abgelaufenes Cruising permit im Büro der „Shelterbay Marina“ abgegeben. Lina erledigt die Verlängerung. Kosten für das Permit 69,00 US Dollar.

Christobal / Colon

Colon wurde 1850 von Bauarbeitern der Panama-Eisenbahngesellschaft gegründet und nach dem Namen eines der Arbeiter "Aspinwall" genannt. Später wurde der Name in Colon (spanisch für "Kolumbus") zu Ehren von Christoph Kolumbus geändert. In Colon sind nur noch die Busse bunt. Die Grandezza der alten zwei- bis vierstöckigen Holzhäuser ist nur noch zu erahnen. Anfang des 20. Jahrhundert haben hier die US-Angestellten der Panama Railroad Company gewohnt. Wenn ich die Augen schließe und träume, sehe ich die gut gekleideten Damen mit langen Rüschenkleidern, Hut und Sonnenschirm die Straßen runterflanieren, eine auf weißem Leinen gedeckte Kaffeetafel auf den wunderschön geschnitzten Holzbalkonen und ganz viele fröhliche Kinder. Romantik von gestern.

Heute quetschen sich Dutzende von Familien in die maroden Kolonialhäuser. Die Realität heißt Armut, die Wohnungen verwahrlost, die Strassen vermüllt. Die Atmosphäre zum Zerreißen gespannt, der tägliche Kampf ums Überleben hautnah zu erleben. Die Mülleimer am Busbahnhof werden nach Essensresten durchsucht und Überfälle am helllichten Tag sind trotz motorisierter Polizeipräsenz an der Tagesordnung. Colon scheint dem Verfall preisgegeben zu sein. Im Widerspruch die Freihandelszone, neben Hongkong die zweitgrößte der Welt mit Millionenumsätzen pro Tag. Hinter meterhohen Mauern mit bewachten Ein- und Ausgängen ist hier eine Stadt in der Stadt entstanden. Moderne Geschäftshäuser, Marmor-, Glas- und Stahlpaläste, ordentliche Strassen und Fußwege und alles clean. Die meisten Mitarbeiter kommen morgens in privaten Kleinbussen aus Panama City.

Supermärkte

El Rey im Stadtteil Quartro Alto – 24 Stunden geöffnet - Super 99 in Stadtteil Colon 2000.

Die Auswahl ist gut, die durchreisenden Yachten haben hier ihren Grundeinkauf gemacht und die Spezialitäten in Panamacity organisiert.

Panamacity

Die Millionenmetropole Panamacity ist eine erstaunliche Stadt und ein Schmelztiegel vieler Nationen. Das beobachten wir im Straßenbild und schmecken es in den vielen kleinen Restaurants. Diese Stadt mit dem dynamischen Miteinander von Alt und Neu, von moderner und kolonialer Architektur, von hektischen Geschäftsvierteln und verträumten Altstadtgassen zieht uns immer wieder in ihren Bann. Mit dem Expressbus sind wir von Colon aus in 1,5 Stunden in einer anderen Welt. Wir übernachten im Stadtteil El Cangrejo, nahe der Via Espana. Die Mittelklasse Hotels Milan, Marbella und das Aparthotel „Las Vegas Swiss“ empfehlen wir gerne weiter. Eine telefonische Reservierung ist schwierig, da die Damen und Herren an der Rezeption immer erklären: "Es tut uns leid, wir haben leider kein Zimmer frei", vor Ort haben wir keine Probleme, einen Zimmerschlüssel entgegen zunehmen. Die Übernachtung im Doppelzimmer ohne Frühstück kostet zwischen 35,00 und 40,00 US\$.

Der Stadtteil ist relativ ruhig, hat eine große Auswahl an Restaurants und wir können ohne Bedenken auch nach Sonnenuntergang herumlaufen. Für unsere Einkaufs- und Erkundungstouren benutzen wir die bunten Busse und Taxen.

Altstadtbummel

Die Altstadt – Casco Viejo – heutiger Stadtteil San Felipe, hat noch nicht den Charme von Cartagena, aber das koloniale Gepräge französischer und spanischer Architektur ist bewahrt und die UNESCO hat sie ebenfalls zum Weltkulturerbe der Menschheit erhoben. Ein groß angelegtes Restaurierungsprogramm ist angelaufen. Die noch verrotteten



ATLANTIK

Straßenzüge und Fassaden ignorierend schlendern wir durch die schmalen Altstadtgassen zur Plaza de Francia mit dem Justizpalast. Von den Treppenstufen an der Plaza spazieren wir über die Bovedas, den alten Festungswall, die Strandpromenade am Pazifik. Die Bovedas erinnern an gruselige Zeiten. Die unter ihnen liegenden ehemaligen Gefängnisgewölbe schickten die Verurteilten in den sicheren Tod durch Ertrinken. Der Seewind sorgt für eine frische Brise, der Blick auf die glitzernde Skyline von Paitilla und die Kanalbrücke Puente de Las Americas für den besonderen Flair. Vorbei am neoklassizistischen Teatro Nacional auf dem Plaza de Bolivar werfen wir noch einen Blick auf die alte Kirche Iglesia de San Francisco mit den Ruinen der ehemaligen Klosterschule. Der "Palacio de las Garzas", Palast der Fischreier, ist das heutige Wohn- und Amtsgebäude des Präsidenten. Der Mittelpunkt des Casco Viejo ist die Plaza Independencia für die Bevölkerung heißt sie Plaza Catedral. Auf diesem schattenreichen Platz legen wir eine Pause ein und bewundern die Kathedrale. Die weiß getünchten Türme sind mit Perlmutter schimmernden Muschelschalen besetzt, ein fantastisches Muster. Das Panama Kanal Museum - Museo del Canal Interoceánico - ist natürlich Pflichtprogramm.

Die wunderschön restaurierten Handelshäuser und Residenzen mit Innenhöfen, Restaurants und eine Vielzahl von Läden mit Kunsthandwerk täuschen nicht darüber hinweg, das in den maroden und verfallenden Häusern, die Ärmsten einen Unterschlupf gefunden haben. Die dunklen und ganz schmalen Gassen sind für uns tabu und ein Besuch bei Dunkelheit auch.

Die Einkaufszentren – Shopping Malls

Panamacity ist eine Millionenstadt und alle Malls aufzuzählen, sprengt den Rahmen. Die nachstehend aufgeführten Malls haben wir besucht.

„Albrook Mall“ liegt am nationalen Busbahnhof und ist das Einkaufsparadies der Panamaer. Auf 380.000 qm sind die Geschäfte auf zwei Ebenen verteilt. Es ist die größte Mall Panamas.

„Multi Centro“, „Avenida Balboa“ im Stadtteil Patilla ist einen Besuch wert. Gegenüber vom Multicentro ist der "Baumarkt" "Novey". Hat Einkochgläser mit Schraubdeckel für 1,85 US\$ und Aceton! Direkt nebenan ist eine große Farmacia "Farmacia ARROCHA" - mehr ein Drogstore als Apotheke. Dort gibt es Marlboro Light und das für 15 US\$ die Stange! Kostet in den Supermärkten 20,55 US\$.

Im „Superkosher“ (nahe Multicentro) haben wir losen Tee gefunden! Der Supermarkt ist zwar leider teuer, aber man findet



Panamakanal-Lokomotive.

Vollkornmehl und eine traumhafte Auswahl an Gewürzen!

„Centro Comercial Multiplaza Pacific“, ist die elitärste Mall und das Aushängeschild der Stadt. Könnte auch in New York, Mailand, Barcelona, Paris, London oder Hamburg stehen. Internationale Nobelmarken präsentieren ihre Waren. Der Supermarkt Riber Smith residiert im zweiten Stock. Die Auswahl an Käse, Schinken und Wurstwaren lockt uns immer wieder her. Das Fleisch ist sensationell gut und es gibt viele Spezialitäten, die es in den anderen Supermärkten nicht gibt. Riber Smith hat internationales Publikum.

Tipps und Hinweise

Reparaturen, Neuanschaffungen, Ersatzteile, Serviceleistungen, Wartungsarbeiten sind möglich, erfordern viel Zeit, eine ausgezeichnete Planung und ganz viel Geduld. Wir sind schon im Training, denn wir planen und organisieren einen Motortausch. Unser alter Volvo MD 21, Baujahr 1985, generalüberholt 2003, genießt nicht mehr unser Vertrauen.

Hier einige Tipps und Hinweise von uns und aus der internationalen Seglerszene. Eine sehr gute Auswahl an **Yachtzubehör** findet man bei Westmarine – www.westmarine.com. Die Bestellung und Auslieferung erfolgt über Marine Warehouse, Ansprechpartner Arturo Romero. Email: arturo@marinewarehouse.net. Der Service ist perfekt, über Preise sind überschaubar. Lieferzeit, im Schnitt 10 bis 14 Tage. Die Ware wird in den „Panama Canal Yachtclub“ und in den „Balboa Yacht Club“ geliefert.

Rund um **Kühlschrank** und Klimaanlage: Evans Master´s S.A., info@evansmasters.com, Tel. (507) 232-5406, Diablo, 42 building, Local 4, (neben den Restaurant Yeny), Panamacity

Polster, Stoffe für Sonnenschutz, Bimini..... ELTAPIZ, Ave. Ancon, Calle H, Panamacity, Tel. (507) 262 – 2334

Metallarbeiten in allen Variationen Metalica Perez S.A. metalica@cwpanama.net, Tel. (507) 227-1352, Calidonia, Panamacity

Schrauben, Schläuche, Kleinmaterial..... DIMAR, Tel. (507) 229 – 144, 229 – 2051 Vista Hermosa, Edificio la Balinera

Wartung von Rettungsinsel und Rettungswesten

Agencia Naviera Plummer Marine Service, S.A, eplummer10@yahoo.com, eplummer@hotmail.com, Cellphone: (507)6674 – 2086. VHF Kanal 69.

ICOM – Shopping Mall Alhambra, Local 12B, Panamacity, Tel. (507) 260 – 7144

Wir werden weiter Ohren und Augen aufsperrern und diese kleine Empfehlungsliste erweitern.

Medizin

Kliniken und Arztpraxen sind in den gelben Seiten gelistet. Die hier genannten Privatkliniken sind von Seglern konsultiert und als empfehlenswert beschrieben worden. Die medizinische Versorgung ist ausgezeichnet, die Preise moderat. Eine Vielzahl der Ärzte hat Titel aus den USA und anderen Industrieländern. Die Ärzte sind fast alle zweisprachig, auch in den Krankenhäusern. Stolz sind die Panamaer auf die staatliche Universität, die ein exzellentes Medizinstudium anbietet. Ich selber habe meine turnusgemäße Tumornachsorge im „Centro Médico Paitilla“ durchführen lassen. Ein Klinikzentrum mit den modernsten Diagnosegeräten, über 100 kompetenten Spezialisten und einer hervorragender Organisation. Bei einem Klinikaufenthalt wird es mit 100,00 bis 200,00 US\$ pro Tag teuer. Tel. +507- 265 8800 und 269 5222 – Calle 53 Este und Ave. Balboa.

„Clinica San Fernando“, Tel: (507)229 3800 und 229 2004,

Email: elisalew@panama.phoenix.net, ähnliche Ausstattung wie im Paitilla Krankenhaus, der Komfort in den Zimmern nicht ganz so ausgeprägt, viele Spezialisten aus dem Paitilla praktizieren auch hier.

„Hospital Nacional“, Tel. (507) 207 8100. Email: mercadeo@hospitalnacional.com, erste Adresse bei den Seglern. Es besteht für den Partner die Möglichkeit, den Krankenhausaufenthalt in einer angrenzenden Suite zu begleiten.

„Hospital Punta Pacifica“ Tel: (507)204-8000, www.hospitalpuntapacificacom

“Centro Especializado y Hospital Pediatrico San Fernando“, Tel. (507) 229 3800, Kinderkrankenhaus.

Wir wünschen allen Seglern fair winds und bleibt gesund!

Wir ziehen weiter, denn es gibt noch viel zu entdecken.

(Beate u. Detlev Schmandt, SJ „Kira von Celle“, 07/2007)