

7. Reisebericht

USA – Panama 16. November 2010 - 7. Januar 2011

Am 16. November reisen wir von Deutschland über Washington zurück nach Annapolis.



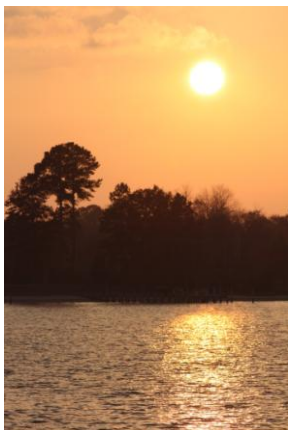
„Wir“ sind Wiederholungstäter Jürgen, er ist bereits mit uns durch den Englischen Kanal und über die Biskaya gefahren, sowie Org und ich.

Die nächsten Tage vergehen mit der vor einem längeren Törn üblichen Verproviantierungsschlacht, darüber hinaus gönnen wir Maschine und Generator eine ausgiebige Inspektion. Die heftigen Regenfälle bei unserer Ankunft hören zum Glück im Laufe des 17. November auf, es wird sonnig, teilweise sehr windig mit Windstärken um 40 Knoten und von Tag zu Tag kälter. Nach den Wetterprognosen ist auch in den nächsten Tagen draußen auf dem Atlantik mit Starkwind aus nördlichen Richtungen und - aufgrund des gegenläufigen Golfstroms - mit hohem Seegang zu rechnen. Wir beschließen daher, die 150 Seemeilen bis zum Ausgang der Chesapeake Bay nicht in einem Stück zurückzulegen, sondern uns Zeit zu lassen und in Norfolk im Süden der Bay auf ein geeignetes Wetterfenster zu warten.

Bevor wir aufbrechen, machen wir noch einen herrlichen Spaziergang durch das „Historic Annapolis“ mit Besuch des „State House“, das seine Glanzzeit erlebte, als Annapolis 1783/84 für einige Monate Hauptstadt der USA war.



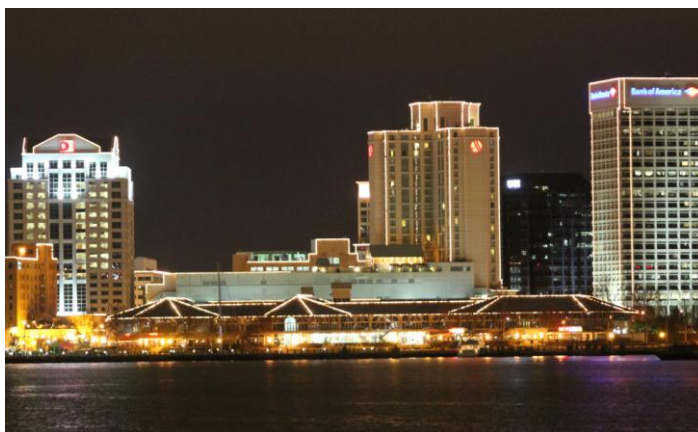
Am 20. November laufen wir früh aus und verabschieden uns mit kräftigem Tuten von der Petrini Marina am Spa Creek. Wir legen die Strecke bis Norfolk in vier Tagesetappen zurück. Die Chesapeake Bay präsentiert sich dabei mit blauem Himmel und Sonne, wir sehen kleine Villen, umgeben von Wald in den letzten Farben des Indian Summer, treffen hunderte von Freizeit-Angelbooten, eskortiert von Pelikanen, und erleben traumhafte Sonnenauf- und -untergänge.





Es ist allerdings sehr frisch, Ruderwache gehen wir dick eingemummelt mit „Bärenfell“-Mütze. Am 23. November segeln wir bei gut 6 Windstärken hoch am Wind bis zur Einfahrt von Norfolk, dem größten Marinestützpunkt der Welt. In endloser Reihe passieren wir Kriegsschiffe der US Navy samt mehrerer Flugzeugträger und „Tarnkappen“-Boote, ständig bewacht von patrouillierenden Hubschraubern. Fotografieren natürlich strengstens verboten!

Festmachen in der Ocean Marina in Portsmouth, direkt gegenüber von Norfolk am Eingang des Intracoastal Waterway gelegen. Der Dockmaster berichtet, dass die letzten Durchreisenden in Richtung Florida vor gut einer Woche hier durchgekommen sind. Originalton Jürgen: Nach uns schafft es auch keiner mehr, die stecken im Eis fest! Für unsere weitere Reise nach Süden kommt der Intracoastal Waterway übrigens tiefgangs- und durchfahrtshöhenbedingt nicht in Betracht. Wir verbringen zwei Tage in Portsmouth, schauen uns bei schneidend kaltem Wind die „Historic Old Town“ an, gegen Abend sinken die Temperaturen auf den Null-Punkt.



Bereits beim Auslaufen aus Annapolis mussten wir feststellen, dass Alumni einfach nicht auf Speed kommen will; vor allem unter Maschine wie bei dem Defilee entlang der US-Flotte fielen wir zeitweise auf eine Geschwindigkeit von unter 3 Knoten. Wir beauftragen Taucher Sam, gebürtig aus Frankfurt, unser Unterwasserschiff und den Propeller zu inspizieren und zu reinigen. Über Stunden kratzt er Muscheln und Schnecken aus der Chesapeake Bay vom Schiffsrumpf. Um es vorweg zu nehmen: Danach läuft Alumni wieder so, wie wir es von ihr gewohnt sind.



Am 25. November, es ist Thanksgiving, liegen statt eines knusprigen Truthahns die Wetterprognosen auf unserem Tisch. Abgesehen von knapp zwei Tagen Gegenwind mit Regen sieht es gar nicht so schlecht aus, ab dem 28. soll es dann auch wärmer werden. Wir beschließen, am Mittag des Folgetages in Richtung San Salvador/ Bahamas auszulaufen.

Wie immer ertönt zum Abschied unser Signalhorn, diesmal für Portsmouth/ Virginia als unseren letzten Hafen in den USA sowie die ausgesprochen nette italienisch-französische Allianz Francesco und Marie-Clothilde auf der Hallberg Rassy in Box B15. Wir hatten einige Zeit gemeinsam über den Wetterkarten gebrütet und dabei vergeblich den Sturm gesucht, den ihr Skipper lebhaft ausmalte, bevor er sich zum Thanksgiving-Wochenende nach Hause verabschiedete. Die vielen Begegnungen mit Seglern aus aller Welt gehören zu den Erlebnissen, die wir auf unserer Reise besonders genießen. Auch nachdem sich die Routen trennen, bleiben wir über Email oft noch lange in Kontakt.

Auf diesem Wege erfahren wir auch, wie es Marie-Clothilde und Francesco nach unserem gemeinsamen Aufbruch aus den USA ergangen ist. Nur so nebenbei: Bislang hatten wir mit unseren Mitseglern viel, viel mehr Glück!

Hello Alumni, Hansgeorg, Sylvia and their friend Jurgen!

How are you...and where????

As far as we are concerned....we landed in Saint Martin after 10 days crossing...

We agreed rapidly to take with us the guy who has been presented by the "defecting" Captain...we should have been more accurate in checking his age on his passport, because he pretended to be 50 years old and in fact he was 68!!!! He made a good impression the first half day...then he was seasick and hid for 18 hours in his forward cabin! Francesco was ready to call the Coast Guard and have him evacuated by helicopter...

After he broke the cupboard's door just in front of his shower (because he was not able to hold himself securely and correctly at the wooden handles) and crashed with his led light in his pocket....we decided that he shouldn't touch anything anymore.....Francesco was most upset because he didn't tell us the fact and hid the piece of broken wood....and that we discovered the fact ourselves after 2 days!

Never again a last minute crew!

We had to do everything, manoeuvres, meals...etc... He just made some night's watches with the order to call at first changing of wind or danger.

What an experience!

We went south for 2 days, suffering the terrible cold at night; then without problems we crossed the Gulf Stream....and pointed to East... Francesco taking the good decisions, using appropriately the winds and currents so as to avoid the dangerous coasts of Bahamas, even if they were 300/400nm away.

The prize has been however the magnificence of the sky at night with the marvellous galaxies and stars scattered to infinity, the moon and Venire, the most beautiful of them all, which brilliance was particularly extraordinary, announcing the first delicate gleams of the rising dawn.

We are very grateful (to who's ever the design) for having met you at Ocean Marine and thanks to Hansgeorg being convinced that we had a really good "window" for making the passage.

Later it could have become a serious weather problem.

We take the opportunity of this time of the year to wish you all the best and a happy Xmas and lovely New Year.

Sincerely yours,

Francesco & M.Clothilde

Die erste Nacht auf See ist wirklich lausekalt. In meiner Wache sehe ich 34 Knoten Wind auf der Anzeige, ganz schön happig für den Anfang. Am Morgen entdecken wir einen kleinen Vogel als blinden Passagier an Bord.



Auf Höhe des berühmten Cape Hatteras verlassen wir die Küste im rechten Winkel und beginnen, den Golfstrom zu queren. Binnen Kürze steigt die Wassertemperatur von 14 auf 26 Grad. Starke achterliche Winde, gepaart mit dem Golfstrom, ergeben eine üble See, die wir über etwa 100 Seemeilen durchstehen müssen. Da helfen auch die Delfine nicht, die an uns vorbeiziehen. Am Nachmittag teilt Jürgen sein Müsli mit unserem Piepmatz. Dergestalt gestärkt macht sich dieser dann irgendwann auf den Weg.

Wie angekündigt wird es ab dem 28. November deutlich milder. Wir finden den ersten fliegenden Fisch an Deck; erste Nachtwache ohne Mütze und Handschuhe. Tags darauf verirrt sich auch ein kleiner Polyp an Deck, seine Überreste werden als zusätzlicher Köder für Orgs Angel benutzt - leider ohne Erfolg. Kurs Süd zeigt nun positive Wirkung: Nachtwache erstmals ohne Überlebensunterwäsche. Am 30. November, nur vier Tage nach unserem Start im eisigen Portsmouth, haben wir karibische Verhältnisse mit Blauwassersegeln, Passatwolken und kurzen Hosen. Unser „Starlight“-Restaurant im Cockpit kann wieder eröffnet werden! Nachtwache im T-Shirt.



Am 2. Dezember gegen 8 Uhr morgens heißt es „Land in Sicht“, wir laufen auf San Salvador/Bahamas zu, wo wir einen Zwischenstopp geplant haben, bevor es weiter nach Panama geht. Org holt per Satellit den aktuellen Wetterbericht ein und gerät ins Grübeln. Wir haben sooo schönen Schiebewind, der auch noch drei bis vier Tage anhalten soll. Wenn wir jetzt einige Tage auf den Bahamas verbummeln, bleiben wir laut Wetterprognose in einem ausgedehnten, mehrtägigen Flautenloch hängen. Nach kurzer Diskussion lassen wir die Bahamas „links liegen“. Statt Tauchgängen an den Steilwänden von San Salvador gibt es nur ein kurzes „Winke-Winke“, und wir nehmen Kurs auf San Antonio im Nordosten von Jamaica. Wolfgang recherchiert zuhause die aktuelle Sicherheitslage, gibt jedoch bereits einige Stunden später grünes Licht.

Mit einem leichten Rumpeln überqueren wir am 3. Dezember den Wendekreis des Krebses, wir sind wieder in den Tropen. Nachts erreichen wir die Windward Passage zwischen Kuba und Haiti. Nachdem wir tagelang kaum einen Dampfer gesehen haben, andere Segelboote gab es bereits seit Verlassen der Chesapeake Bay nicht mehr, ist hier auf einmal der Teufel los, Verkehrsdichte wie vor Rotterdam. Wir halten uns ganz am westlichen Rand des Verkehrstrennungsgebiets. In den frühen Morgenstunden haben wir die Passage hinter uns und segeln ein Stück der kubanischen Südküste entlang, wo wir vor einigen Jahren zwei herrliche Charterurlaube verbracht haben, diesmal jedoch ohne Landgang.

Seit wir beschlossen haben, den nächsten Zwischenstopp in Jamaica einzulegen, summt Jürgen vor sich hin: „Schööön und kaffeebraun.....“ Es ist heiß, als wir uns am Morgen des 5. Dezember unserem Zielhafen nähern, von dem Errol Flynn, der sich Jamaica eng verbunden fühlte und hier auch einige Zeit lebte, gesagt hat: „I’ve never met a woman as beautiful as Port Antonio“ - und ich glaube, er traf viele!



Nach 1.300 Seemeilen und neun Tagen auf See legen wir gegen 10.30 Uhr in der wirklich sehr hübschen Errol Flynn Marina an. Aus unserem Frühstück wird fast ein spätes Mittagessen, bevor die ersten Formalitäten erledigt sind. Die Leute hier sind alle sehr, sehr freundlich und haben viel Zeit. Die Quarantäne-Lady interessiert sich lebhaft für unser Fitness-Vollkornbrot, die Herren der Schöpfung für unsere Funktions-T-Shirts. Nach dem Anleger fallen Org und Jürgen erstmal um, danach verdrahten wir Besichtigungsprogramme für die nächsten zwei Tage. Am Nikolaustag unternehmen wir eine mehrstündige Rafting-Tour auf dem Rio Grande, bei der wir einen tollen Eindruck dieser abwechslungsreichen Landschaft gewinnen.



Am nächsten Tag ist eine mehrstündige Taxifahrt angesagt. Wir fahren hoch in das Küstengebirge, haben herrliche Ausblicke auf die Blue Mountains, dem Anbaugebiet des angeblich besten Kaffees der Welt. Der Osten von Jamaica ist wunderschön, üppig grün, vergleichbar mit Dominica oder Grenada. Wir sehen Kakao, Muskatnüsse, Bananen und vieles mehr, meist kleinflächig in Mischkultur angebaut, nicht in großen Plantagen.



Es gibt aber auch – im Grunde selten auf karibischen Inseln – ausgedehnte Weideflächen mit Rindern und Ziegen. Diese sind wohl auf das Wirken von Errol Flynn zurückzuführen, seine riesige Plantage wird heute von einem Enkel bewirtschaftet. Hier wohnt auch seine Witwe, eine offensichtlich sehr rüstige Dame in den Mittachtzigern, die einmal pro Woche mit dem Auto zur Errol Flynn Marina fährt, um an der Bar einen (?) Drink zu nehmen. Wir fahren an endlosen breiten Sandstränden vorbei, es gibt einige Beach Bars, außer uns jedoch keinen einzigen Touristen.

An der Blue Lagoon, Drehort des gleichnamigen Films mit Brooke Shields, legen wir einen kurzen Stopp für eine Bötchenfahrt ein. Einige Ferienhäuser an diesem wirklich schönen Fleckchen Erde haben Besitzer mit klangvollen Namen aus der amerikanischen Filmszene: Cameron Diaz, Debbie Moore, Tom Cruise, die anderen habe ich vergessen. Auch Naomi Campbell, Mariah Carey sowie der Thyssen-Clan haben sich hier niedergelassen.



Zurück an Bord machen wir uns allmählich startklar für die verbleibenden 600 Meilen nach Panama. Zum letzten Mal besuchen wir das unter russischer Leitung stehende Marinarestaurant, heute sogar zum „Russischen Abend“, und speisen wieder vorzüglich. Der Wodka aufs Haus ist nicht klein!

Gegen Mittag des 8. Dezember laufen wir aus mit Ziel San Blas Inseln.



Unter der Küste erwartet uns bei schwachem Wind ein ekelhaftes Kabbelwasser. Selbst unsere eigentlich sehr gutmütige Alumni vollführt übelste Bocksprünge. Zum Glück weiß ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass uns diese Wind- und Wellenverhältnisse auch weiterhin begleiten werden. Während der nächsten Tage wechseln sich Segelversuche bei Schwachwind aus wechselnden Richtungen, hoher Dünung und Kreuzseen mit Motoren ab. Segel setzen, ausbaumen, shiften, wieder ausbaumen, Segel bergen etc. halten uns auf Trab. Ein Gutes hat die Übung, die Manöver gelingen immer schneller. Das heftige Geigen zerrt an den Nerven. Diese Strecke müssen wir uns hart erarbeiten, im Gegensatz zur Rutsche nach Jamaica. Nach einer Nacht mit sintflutartigen Regenfällen, Gewittern und gegen Null tendierender Sicht erreichen wir am 13. Dezember, nach fünf Tagen, das San Blas Archipel, dessen mehr als 340 Inseln sich unter den Wassermassen von oben zu ducken scheinen.

Unser Anker fällt gegen 10 Uhr in dem von Riffen umgebenen Einklarierungshafen Porvenir. Bei einem üppigen späten Frühstück feiern wir Landfall und Orgs Geburtstag. Heute vor einem Jahr sind wir von Lanzarote nach Antigua ausgelaufen. Wir warten - vergeblich - auf ein kurzes Nachlassen der Regengüsse, um unser Dinghi zu Wasser zu lassen und einzuklarieren. Nach dieser Prozedur haben Org und Jürgen endgültig keine trockene Hose mehr im Schrank, von Schuhen ganz zu schweigen. Wir stehen zwar eigentlich am Beginn der Trockenzeit, das üble Wetter soll uns jedoch noch ein paar Tage erhalten bleiben.

Wir hören, dass in der letzten Woche sogar der Panama-Kanal wegen Hochwassers gesperrt war, das ist in seiner gesamten fast hundertjährigen Geschichte überhaupt erst dreimal passiert.



Während wir noch gemütlich im Salon beim abendlichen Geburtstagsessen sitzen, trifft uns wieder ein Mega-Guss mit 35 bis 40 Knoten Wind. Als wir an Deck nach dem Rechten sehen, sofern man überhaupt etwas sehen kann, driftet eine kanadische Yacht dicht an uns vorbei. Die Jungs haben wirklich einen gesunden Schlaf und bekommen die grellen Scheinwerfer, die von den anderen Booten auf sie gerichtet werden, gar nicht mit. Erst als Alumni aus vollen Rohren tutet, erscheint eine Gestalt an Deck. Sie entgehen dem Riff um Haaresbreite, vielleicht hat es auch schon etwas geknirscht, das können wir nicht weiter verfolgen, denn in der Bucht beginnt das, was ich gerne „Zustand“ nenne. Bei fünf der hier auf engem Raum liegenden sieben Yachten gehen die Anker in die Drift, Alumni gehört dazu. Mit Hilfe des Kartenplotters tasten wir uns aus dem uns umgebenden Riffgürtel heraus, es stürmt und gießt, man sieht und hört nichts außer verflüxt nahen Brandungswellen; wir werfen den Anker in Lee der Insel neu und gehen Wache. Gelegentlich blinken sich die Wachgehenden auf den um uns herum liegenden Schiffen mit dem Scheinwerfer wie zur gegenseitigen Beruhigung zu: Alles okay, die Anker halten. „A very long night“, wie uns unser Nachbar am nächsten Morgen zuruft. Eigentlich hatten wir uns die Geburtstags-/Landfallparty etwas anders vorgestellt.

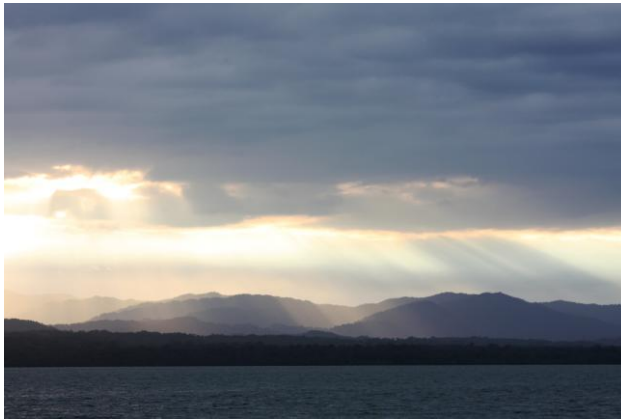
Früh am nächsten Morgen verlassen wir unseren nächtlichen Ankerplatz und verlegen uns erneut in die Bucht vor Porvenir, um uns im Immigration-Office unser Cruising Permit abzuholen. Als wir das Papier endlich in den Händen halten, will ich nur eins, nämlich möglichst schnell raus aus dieser Mausefalle. Das ist jedoch leichter gesagt als getan, denn unsere gesamte Hydraulik liegt lahm, damit auch die Ankerwisch, wir sind erstmal gefangen! Es dauert eine Weile, bis Org und Jürgen den Übeltäter, einen defekten Schalter, ausgemacht und überbrückt haben. Ein wunderbares Geräusch, als die Ankerwisch wieder brummt und mir eine zweite Zitternacht mit Ankerwache erspart bleibt.

Es ist bereits Nachmittag, als wir nach Nalia auslaufen können, einem nur knapp drei Seemeilen entfernten tiefen Landeinschnitt. Wir finden einen traumhaft schönen Liegeplatz, umgeben von Wäldern und Mangroven, absolut ruhig. Wir sind das einzige Schiff hier. In dieser Nacht schlafen wir traumlos, fest und lange. Diese Idylle gönnen wir uns einen weiteren Tag. Der Himmel klart allmählich auf, und nun kommen auch die Kuna-Indianer, die Urbevölkerung Panamas aus ihren Hütten. Neugierig, freundlich, jedoch nie aufdringlich umkreisen sie unser Schiff mit unterschiedlichsten Gefährten – vom Einbaum bis zum Motorboot. Mit dem ein oder anderen kommen wir ins Geschäft, Fisch, Mangos und Chilis wechseln den Besitzer.



Kuna Yala heißt das offiziell zu Panama gehörende Gebiet, in welchem ausschließlich Kunas in weitgehender Autonomie leben. In dem besonders ursprünglichen Teil von Kuna Yala, den wir besuchen, wohnen sie auf wenigen, meist dicht unter Land liegenden Inseln und pflegen in ihren Dorfgemeinschaften sehr bewusst ihre überlieferten Traditionen. Von Land aus sind sie kaum zu erreichen. Die einzige Straße, die zu dem engen Küstenstreifen führt, der ihnen von der Regierung zum Anbau von Obst und Gemüse zur Verfügung gestellt worden ist, ist nicht asphaltiert und nur in der Trockenzeit befahrbar.

Morgens zwischen 5 und 6 Uhr setzt sich der Tross der Boote von den Wohninseln Richtung Festland in Bewegung. Gegen 14 Uhr kehren sie zurück und widmen sich ihren Aufgaben auf den Inseln oder dem Fischfang.



Segelnde Besucher sind bei den Kunas durchaus willkommen, jedoch sind ein paar Regeln zu beachten, die sogar im Kuna-Recht festgeschrieben sind. Mit der wichtigsten wird man gleich beim Einklarieren in Porvenir vertraut gemacht: Kokosnüsse klauen verboten!



Sämtliche Kokospalmen, auch auf den abgelegensten Inseln, gehören Kuna-Familien, denen die Nüsse als Tauschwährung dienen. Nimmt man als Fremder eine Kokosnuss an sich, so kommt das - auch wenn die Nuss am Boden liegt - einem Griff in die Kasse gleich! Es gibt Inseln, die wegen wiederholter Verfehlungen für Touristen gesperrt sind.

Die nächsten drei Tage ankern wir vor verschiedenen Kuna-Inseln, werden zum Dorfbesuch eingeladen.



Man zeigt uns die Schule, das Haus eines Oberhauptes („Saila“) - jedes Dorf hat davon drei - und den sogenannten Shop, ein Mittelding aus Kneipe und Laden mit zwei Cola- und fünf Konservendosen. Wir erstehen einige Molas, das sind sehr kunstvoll mit traditionellen Mustern gefertigte Tücher. Org, der Riese unter der nur knapp 1,50 Meter großen Dorfbevölkerung, muss sämtliche Kleinkinder des Ortes mindestens einmal hoch in die Luft heben, bevor wir uns wieder verabschieden dürfen. Allen Traditionen zum Trotz hält jedoch auch bei den Kunas ganz allmählich das modernere Leben Einzug. Die Jugendlichen verzichten nicht mehr auf Jeans und T-Shirts, die Fischereiflotte des Dorfes nicht auf ein Boot mit Außenborder, und bei Einbruch der Dunkelheit wird zumindest auf den großen Inseln der Generator angeworfen, welcher die drei Straßenlaternen der Main Road mit Strom speist. Sogar ein paar Fernsehantennen sind auf den Stroh- oder Blechdächern der ein oder anderen Insel auszumachen.

Am 19. Dezember verlassen wir die Inseln direkt unter der Küste und segeln zu den äußeren, unbewohnten Inseln des San Blas Archipels. Unser erstes Tagesziel sind die Eastern Holandes Cays, die durch ein großes, nahezu kreisrundes Riff geschützt werden. Mit „Augapfelnavigation“ schlängeln wir uns durch die enge Einfahrt und tauchen ein in einen Traum. So etwas Wunderschönes habe ich selten gesehen. Das Riff bildet eine große, absolut ruhige Lagune, die von zahlreichen, üppig mit Palmen bewachsenen Inselchen gesäumt wird. Diese Kulisse müssen wir erst mal auf uns wirken lassen, dann tauchen wir ein in 28 Grad warme Fluten – und das im Dezember in Ostholland!





Wir verbringen einige Tage an verschiedenen Liegeplätzen in dieser herrlichen Gegend, etwa in den ebenfalls sehr schönen Coco Bandero Cays.



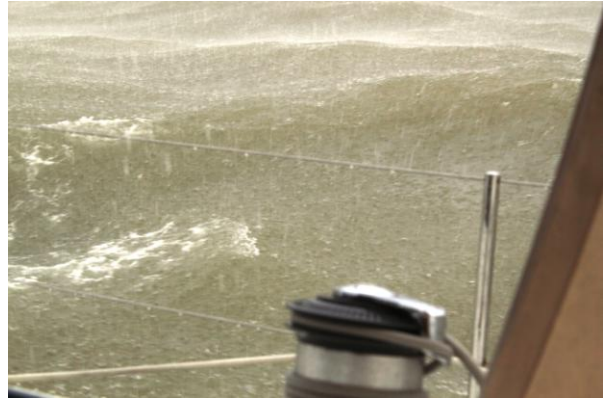
Jedes mal wieder spannend sind die Fahrten durch die Außenriffe, zumal das verfügbare Kartenmaterial für diesen Landstrich mehr als lückenhaft ist. So eine Passage kann auch schnell mal schief gehen...



Erst zwei Monate später, nach unserem „Deutschlandurlaub“, hören wir die unglaubliche, aber wahre Räuberpistole, die sich aus diesem Drama entwickelt hat: Die nur wenige Tage vor unserem Besuch in Chichime/ San Blas an einem Riff auf Grund gegangene Segelyacht gehörte einem Spanier, der sich daraufhin kurzerhand der Segelyacht eines Amerikaners bemächtigte und den Eigner umbrachte. Auf sein Konto geht vermutlich auch der Mord an einem Franzosen in Portobello, der, an den Anker seines Schiffes gebunden, aufgefunden wurde, als man den Anker der durch die Bucht driftenden Yacht neu ausbringen wollte. Der Übeltäter ist inzwischen gefasst und sitzt hinter Schloss und Riegel...

Am 24. Dezember verabschieden wir uns schweren Herzens aus diesem Inselparadies und nehmen Kurs auf Colon, das wir in zwei Tagesetappen erreichen wollen. Unter Land wird das Wetter wieder stürmisch, trübe und regnerisch. Die geplante Besichtigung des hübsch gelegenen Ortes und Pilgerziels Portobello mit der berühmten lebensgroßen Statue des „Schwarzen Christus“ fällt dann auch im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser, aber wie! Gegen den dunklen Himmel macht Org in der Ferne die Kräne des Containerhafens von Colon aus.

Am 26. Dezember begeben wir uns auf die Zielgerade. Wir sind früh startklar, wollen aber eine Regenpause abwarten. Ein, zwei Stunden später reduzieren wir unsere Erwartungshaltung und hoffen nur noch, dass die Gewitter endlich abziehen. Gegen Mittag scheint das der Fall zu sein, doch noch während wir Anker lichten, kracht es bereits wieder über unseren Köpfen. Was nun folgt, sind die übelsten 20 Seemeilen unserer bisherigen Reise. Sintflutartige Regenfälle begleiten uns bis Colon, 6 bis 8 Windstärken peitschen den Regen wie Nadelstiche ins Gesicht. Die Sicht ist entsprechend miserabel geworden, dennoch müssen wir ständig Ausschau halten, da zahlreiche dicke Baumstämme im Wasser treiben, das eine trüb-braune Färbung angenommen hat. Ursache sind die vielen Erdrutsche und gewaltigen Schlammmassen, die von den Berghängen hinab gespült beziehungsweise von den Flüssen eingeschwemmt werden. Der Rudergänger versucht sich mit der Taucherbrille etwas zu schützen.



Vor dem Wellenbrecher am Eingang zum Kanalbereich nimmt die Zahl der auf Ree-de liegenden Containerschiffe rapide zu. Zum Glück sind die so groß, dass man sie auch bei diesem Schietwetter sieht. Bei 35 Knoten Wind passieren wir die schmale Einfahrt durch den Wellenbrecher, die durch zwei riesige Pylone markiert wird. Innen lässt der Seegang rapide nach, der Wind bleibt, gewaltige Brecher schwappen über die Mauer. Wenige Minuten später erreichen wir die Shelter Bay Marina, machen fest, trocknen uns außen und befeuchten uns innen. Entgegen unserer ursprünglichen Absicht wird der Anleger dann doch kein Grog.

Die nächsten Tage vergehen mit der Erledigung der Formalitäten für unsere Kanalpassage einschließlich erneuter Vermessung von Alumni sowie erstes Proviantfassen für unseren nächsten Törn. Bei dieser Gelegenheit zeigt uns unser Taxifahrer „Dracula“ auch die wenigen sehenswerten Plätze von Colon. Um den Jahreswechsel bessert sich das Wetter deutlich, wir bereiten ein Silvestermenü mit allem, was die Pantry noch hergibt: Nach einigen Appetithappen vorab folgen Lammfilets mit Prinzessböhnchen sowie Schokoladencreme mit frischer Ananas. Punkt 18 Uhr stoßen wir an: „Happy New Year“ in Europa. Alumni darf mal wieder tuten, begleitet von etlichen anderen Schiffen im Hafen. Um Mitternacht Ortszeit gibt es Feuerwerk in Colon und ein Hupkonzert der vor der Schleuse wartenden Schiffe.

Am 2. Januar verlassen wir das Schiff für einen dreitägigen Landausflug. Zunächst sehen wir uns die Schleusen an, die wir im März per Schiff passieren werden, und besuchen die Flamenco Marina in Panama City.



Wir nehmen Quartier im Gamboa Rainforest Resort, wunderschön gelegen mit traumhaftem Blick auf den Rio Chagres, der mit seinen Nebenflüssen die wichtigste Wasserquelle für den Kanal bildet.



Wir unternehmen Touren durch den Regenwald und fahren mit einer Seilbahn, der Aerial Tram, auf einen 112 Meter hohen Besichtigungsturm mit spektakulärem Rundblick.



Per Motorboot besuchen wir Monkey Island. In halsbrecherischem Tempo donnert der Fahrer zuerst über den Fluss, dann am Rande des Kanalfahrwassers entlang bis zur Insel. Wir sehen Kaimane, Krokodile, Brüllaffen und eine Familie süßer Kapuziner-Äffchen, deren jüngster Spross wohl auch gern mal Motorboot fahren will.



Hoch oben in einem Baum hängt ein Faultier, das wir bei einer nächtlichen Pirschfahrt noch etwas besser vors Objektiv bekommen.



Am 4. Januar heißt es Abschied nehmen von Jürgen, der direkt vom Hotel zum Flughafen fährt, für uns geht es zunächst noch mal zurück in die Shelter Bay Marina. Wir bereiten Alumni und uns auf unseren Deutschlandaufenthalt vor. Am Tag vor unserer Abreise laufen der Rahsegler „Thor Heyerdahl“ und der 36-Meter-Schoner „Johann Smidt“, auf der Lothar, unser Mitsegler der nächsten Etappe, bereits von Hamburg nach Panama als Steuermann gefahren ist, mit ihren Jugendgruppen ein. Deutsch wird damit zur Hauptsprache in der Marina.

Hier endet nun unsere Reise über den Nordatlantik. Anfang März werden wir in den Pazifik wechseln, doch das ist ein anderer Bericht.