

Die Panama Story

Die Antares Royale erzählt von der missglückten
Passage des Panama-Kanals



unsere Kanaldurchfahrt





Alle Rechte vorbehalten, einschliesslich derjenigen des auszugsweisen Abdrucks und der elektronischen Wiedergabe

www.antaesroyale.ch

Copyright 2026

Die Panama-Story, von Barbara und Ueli so genannt, ist die Geschichte der missglückten Panamakanal-Passage. Sie erzählt, wie es zum Unfall kam, den Crash im Panamakanal und die Reparatur und Restauration der Segelyacht. Während dieser Zeit ist viel Tragisches, Erfreuliches und Abenteuerliches passiert, so dass sie sich entschlossen, ein Buch darüber zu schreiben.

Wer könnte, überlegten sie sich, die Geschichte besser erzählen als das Schiff selber, mit dem Barbara und Ueli dieses unglaubliche Desaster erlebt hatten, sowie die darauf folgende schöne Zeit im Pedro Miguel Boatclub am Miraflores-See.

Und so ist es gekommen, dass ich, die Antares Royale, auf folgenden Seiten von unserem Abenteuer berichten darf. Glauben sie mir, es ist eine wahre Geschichte. Nichts wurde hinzugefügt oder verändert. Jedoch erzähle ich alles subjektiv, vollkommen aus meiner Sicht und schone auch meine Eigner nicht. Alles, was nicht direkt mit mir zu tun hatte und ich selbst nicht sehen konnte, erfuhr ich aus Erzählungen und Gedanken von Barbara und Ueli.

Schreiben von Barbara nach dem Unfall im Panamakanal einen Tag danach

Liebe Freunde und Bekannte

Unsere Herzen sind gebrochen und wir sind verzweifelt und traurig. Am 2. März 2001 wollten wir zusammen mit einem Amiboot durch den Panamakanal. Vor der Schleuse wurden wir mit dem Amiboot zusammengebunden und der Lotse, welcher an Bord gebracht wurde, bat uns am bereit stehenden Tugboot an der Schleusenkammer festzubinden. Vor uns in der Schleuse war schon ein ca. 300 Meter langer Frachter befestigt. Alles war klar, schön und aufregend.

Die Schleusentore schlossen sich und das Wasser begann 8 Meter zu steigen. Ploetzlich liess der Leinhaendler auf dem Tugboot aus unbekannten Gründen seine Landeinen los und durch die Turbulenzen des einlaufenden Wassers wurden wir unter das Heck des Giganten gedrueckt.“ Alle Mann auf das Tugboot“ schrieen unsere Lotsen und von da an mussten wir zusehen wie unsere beiden Yachten zusammengedrueckt wurden und die Masten fielen wie Streichhölzer. Wir haben alle grosses Glueck dass wir noch leben. Nun sind wir hier im Gatunsee verankert und gestern hatten wir einen 6-stuendigen Gerichtstermin, wo die Schuld abgeklaert wurde. Alles ist klar, dass wir keine Schuld haben, doch dauert es nun ca. 6 Wochen bis wir das schriftlich erhalten. Morgen werden wir in eine kleine Marina im Mirafloressee gebracht. Der Schweizer Konsul hier in Panama ist fuer uns da und hat auch einen Schweizer Anwalt für uns, im Fall wir einen brauchen würden. Ich habe sehr viel von dem schrecklichen Unfall gefilmt und fotografiert, bevor ich einen kleinen Nervenzusammenbruch erlitt und mit Sauerstoff/Beruhigungsмаске behandelt werden musste.

Wie es nun weitergeht wissen wir noch nicht. Ab morgen sind wir wieder über Hotmail erreichbar. Ein Gutachter wird an Bord kommen und dann wird abgeklaert, ob die Yacht noch gerettet werden kann. Wir persoenlich glauben nicht mehr daran. Kommt Zeit kommt Rat. Irgendwann im Mai werden wir wahrscheinlich dann heimfliegen, doch vorher gibt es noch viele Sitzungen und es geht um GELD. Ueber jedes Mail freuen wir uns sehr.

Traurige Gruesse von Barbara und Ueli.

Gatunsee, 4. März 2001

Die Panama Story



Fest eingepackt in eine dicke Plane der amerikanischen Armee stehe ich hoch aufgebockt im Pedro Miguel Bootsclub am Panamakanal. An diesem gottverdammten Panamakanal.



So hat ihn jedenfalls Barbara genannt. Ich bin verletzt, total erledigt. Ja, mein Rumpf ist verletzt, er wurde 8 cm zusammengedrückt. Im Bug habe ich oberhalb der Wasserfläche ein grosses Loch. Meine beiden Masten liegen irgendwo in einem Gestell in der Marina.

Der Grossmast geknickt, der Besanmast verbeult, Ihnen wurden die Want-



en und die Stagen abgenommen. Gott sei Dank habe ich keine Schmerzen. Indianer und Segelboote haben keine Schmerzen! Die Sicht auf meine Umgebung wurde mir genommen. Ich sollte ja auch schlafen und mich erholen. Das war die Meinung von meinen beiden Eignern, Barbra und Ueli. Nur mit den Ohren kann ich die Umgebung wahrnehmen.



Ich höre die Lautsprecherdurchsagen der nahen Miraflores-Schleuse, das Schnattern der Gänse, an denen sich Ueli so geärgert hat, wenn sie ihn in der Nacht geweckt haben.



Einmal ist er sogar nachts aufgestanden und ihnen nachgerannt und dabei in den Dreck geflogen.

Barbara und Ueli sind in die Schweiz gereist. Die beiden haben eine schwere Zeit hinter sich und haben den Heimurlaub verdient. Drei Monate sind wir nun hier im Pedro Miguel Boat Club. Zuerst waren wir fest vertäut an einem Steg. Dabei muss man wissen, dass im Kanal oft seitliche Strömung bis zu 4 Knoten herrscht, durch die Wasserverdrängung der Ozeanriesen und der Tugboote. Die Beiden machten viele Spaziergänge auf dem Eisenbahntrasse der Bahn, die dann einmal Colon mit Panamastadt verbinden sollte. Die Schienen sind da noch nicht verlegt. Sie berieten, wie meine Zukunft aussehen soll; aufhören, reparieren oder neu kaufen. Davon dann später. Sie haben mich eingepackt in diese Amiplane, die noch aus

der Zeit der amerikanischen Besatzung des Panamakanals stammt. Hier herrscht tropisches Wetter. Starke Regenschauer, Tages-Temperaturen von 36 Grad. Nachts ist es kühle 28 Grad. Es gibt jedoch keinen Schnee wie in der Schweiz. Unter der Plane ist es angenehm kühl und trocken. Sehen kann ich nichts. Ich will ja auch nicht. Nur schlafen, schlafen, schlafen. Wenn ich jeweils erwache, komme ich ins studieren, was bis jetzt so alles geschehen ist:

Von Florida bis Panama

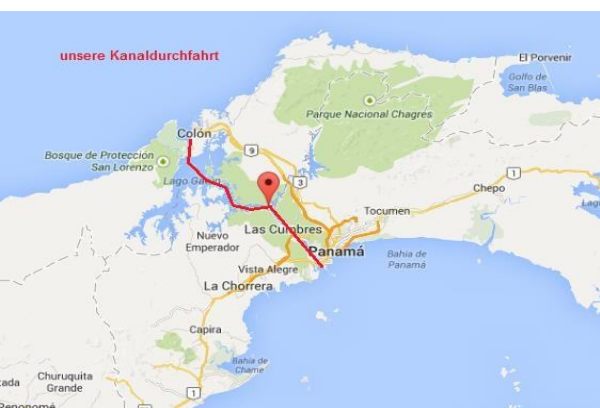
Vom missglückten Start der geplanten Weltumsegelung habe ich in meinem Buch „Haiti Story“ schon berichtet. Nach der Rückkehr in Florida hatte mich Barbara und Ueli einem ausführlichen Refitt unterzogen und mein Teakdeck neu abgedichtet. Wir verliessen im Januar 1998, zum zweiten Mal Florida. Zum zweiten Mal segelten wir die Bahamas runter. Dieses Mal erreichten wir die Dominikanische Republik problemlos. Meine Eigner hatten ja auch etwas gelernt. Von den Fehlern lernt man am meisten. Dom. Republik, Puerto Rico und dann die ganze karibische Inselkette hinunter bis Trinidad. Hier wurde ich weiter aufgemotzt. Ein Rollbesan, ein neues Getriebe, einen Faltpropeller und eine Gefrierbox, gekühlt von einem Kompressor, der vom Motor angetrieben wurde kamen dazu. Ganze zwei Jahre ging es dann die Karibik rauf und runter. Hinauf bis Antigua, runter bis Venezuela. Immer im Lee der Inseln. Den Wind immer räum-

lich, einfach herrliches Segeln. Ich beherbergte in dieser Zeit viele Gäste. Es war unterhaltsam, konnte vieles erfahren. Vielleicht werde ich euch mal über diese schöne Zeit berichten sofern ich am Leben bleibe. Über Venezuela, Los Rockes, Bonaire, Curacao, Aruba, San Blas, sind wir in Colon am Panamakanal gelandet. Also, hier stehe ich nun an diesem gottverdammten Panamakanal.

Aber alles der Reihe nach. Ich will versuchen, meine Gedanken zu ordnen, mich an Einzelheiten zu erinnern und euch alles so gut wie möglich zu schildern. Lasst mir Zeit und entschuldigt, wenn ich auch mal etwas ungeordnet berichte.

Der Panamakanal

Zuerst mal zu meinem Standort am Panamakanal, wie ich hierher gekommen bin und warum ich in einem so schlechten Zustand bin, davon etwas später. Es ist eigentlich kein Kanal im üblichen Sinne, sondern ein Stausee. Er verbindet den Atlantik mit dem Pacific.



Er verkürzt den Seeweg von Ost nach West wesentlich, weil man nicht mehr ums Cap Horn fahren muss. Der Kanal verläuft von Nordost nach Südwest. Zuerst versuchten die Franzosen unter Ingenieur Ferdinand de Lesseps, der auch den Suezkanal baute, diesen Kanal zu bauen. Das Vorhaben aber scheiterte wegen Geldmangel und Krankheiten. Wegen Gelbfieber starben viele Arbeiter. Auch war das Vorhaben, einen Kanal auf Meereshöhe zu graben, von vornherein zum Scheitern verurteilt. Der Atlantik hat einen durchschnittlichen Tidenhub von 90 cm, der Pacific einen von 3 Metern. Das hätte eine gewaltige Strömung im Kanal gegeben. Auch die Erdbewegung um den Kanal zu bauen wäre nicht zu bewältigen gewesen. Also ging dieser Versuch in die Brüche. Amerika, das den größten Nutzen aus diesem Kanal ziehen konnte, hat die Sache selber an die Hand genommen. Militärisch verhalfen sie den Panamesen, das Mitte des 18. Jahrhunderts noch kolumbianisch war, zu einem eigenen Staat mit der Bedingung, einen 14 km breiten Landstreifen von Colon im Westen bis Panama City im Osten für sich zu beanspruchen. Zuerst entseuchten die Amis das stehende Wasser, indem sie alles mit Diesellöl besprühten. Dadurch wurde das Gelbfieber praktisch ausgerottet. John F. Stevens, der neue Ingenieur, entschied dann, dass der Kanal über dem Meeresspiegel gebaut werden soll. Im Westen wurde durch das Gebirge eine Schlucht gebaggert, der sogenannte Gaillard-Cut. Das Aushubmaterial wurde im Osten zu einem Damm aufge-

schüttet. Dadurch entstand der Gatunsee. Der gesamte Urwald wurde überschwemmt. In der Fahrrinne wurden die Bäume gefällt. Seitlich starben die Bäume auf der Höhe des Wasserspiegels ab. Der Baumstrunk unter dem Wasser wurde konserviert und alle stehen immer noch. Die Höhendifferenz zum Gatunsee von 24 Meter wird mit 3 Schleusen auf jeder Seite bewältigt. Der Kanal ist 82 km lang, vom Eingang des Wellenbrechers im Osten bis Balboa im Westen. 1913 wurde der Kanal eröffnet. Bis Dezember 1999 gehörte er den Amerikanern, seit 2000 dem panamesischen Staat.

Der amerikanische Pedro Miguel Bootclub, auf dessen Grund ich stehe, ist ein Relikt, das einfach bei der Übergabe vergessen gegangen ist. Es ist immer noch amerikanischer Boden in Panama. Der Club war früher sehr aktiv.



Heute stehen nur noch ein paar alte Seelenverkäufer an Land.



Container, die als Materiallager gedient hatten, rosten vor sich hin. Es ist eine grosse Unordnung und laut Uelis Meinung eine «rüdige» Sauerei.



Der Club hat noch ein paar Mitglieder und einen reduzierten Vorstand. Dieser kämpft gegen die Autoridad de Canal de Panamá, oder kurz ACP genannt, ums Überleben. Diese möchten natürlich dieses Stück Land zurück haben. Das Gute für uns Segler ist, dass wir auf Wunsch bei der Passage hier einen Stopp einlegen können. So hat es an den Steganlagen immer etliche Boote aus aller Welt, die hier einen Zwischenhalt machen.



Das ist auch der Grund, dass diese Marina noch aktiv betrieben wird. Ein Hafenmeister, vier Dockarbeiter und eine Sekretärin bewältigen den ordentlichen Betrieb.

Ein Clubhaus mit einem Verwaltungsbüro, eine grosse Küche mit Ess- und Aufenthaltsraum, eine Bar, Bibliothek, Computerraum, Fernsehzimmer und natürlich Duschen. Auf dem Gelände Werkstatt mit Maschinen für die Holzbearbeitung und Raum für Maler- oder Lackierarbeiten.



Also eine gute Infrastruktur um mich wieder in Schuss zu bringen. Das Ge-

lände ist sehr weitläufig. Was nicht für den Clubbetrieb benutzt wird, ist mit Mangobäumen bewachsen.

Meine Bewohner

Soeben kommt Mizzi nach Hause. Es ist eine Katze, die sich auf meinem Deck gemütlich eingerichtet hat. Sie hat 4 Junge. Es ist die schönste Geschichte, die ich in den letzten 4 Monaten erlebt habe. Diese Geschichte möchte ich euch nicht vorenthalten und erzähle sie als erstes:

Als ich noch im Wasser lag, wohnte auf dem Nachbarboot Charly Webber. Dort ist eigentlich Mizzi zu Hause. Vor zwei Monaten, Barbara und Ueli waren noch bei mir und ich war noch nicht zugeeckt. Mizzi hatte ein halbwüchsiges Junges.



Mit diesem Kätzli kam Mizzi oft zu uns auf Besuch. Barbara und Ueli taufen das kleine sofort auf „Nöggeli“, hiess doch Uelis Katze in Pfäffikon so.



Die beiden hatten als Katzenliebhaber sehr Freude an den beiden, vor allem an Nöggeli. Sie waren Trost für die schweren Tage die Ueli und Barbara erlebt hatten. Nöggeli nahm mich in Beschlag, spielte mit Barbara und schlief in ihrem Bett. Mizzi kam zum Fressen und war schon wieder schwanger. Ja, was machen mit Nöggeli, wenn Barbara und Ueli ihren geplanten Heimurlaub antreten wollen. Also suchten die beiden für sie ein neues Plätzchen. Esther, sie ist die Sekretärin vom Chairman der Panama Kanal Genossenschaft und hat sich mit Barbara befreundet. Sie war oft bei uns. Barbara und Ueli mochten sie sehr. Esther hat sich bereit erklärt, Nöggeli aufzunehmen. Sie wohnt in einer parkähnlichen Gegend in einem

schönen Haus. Ein Tag vor der Abreise, ich war schon zugedeckt mit der Amiplane, kam Esther mit ihrem Freund um die Katze abzuholen. Es wurde Abschied gefeiert und viel getrunken. Um 10 Uhr verliessen mich die Beiden mit Nöggeli und Ueli legte sich müde ins Bett. Dann, was ist das für ein quietschen hinter dem Fernseher. Barbara schaute nach. Was haben sie gesehen. Mizzi lag da, hatte schon zwei Junge auf die Welt gebracht.

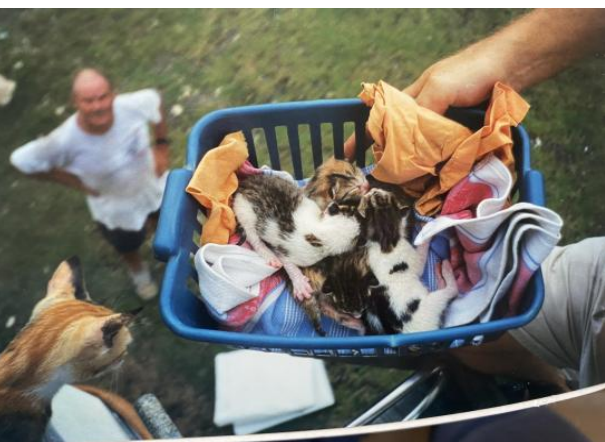


Ueli demonitierte den Fernseher, Barbara schob der Katzenfamilie ein Badetuch unter. Das Ereignis ging wie ein Lauffeuer durch die Marina. Alle kamen um das freudige Ereignis zu sehen. Mizzi war sichtlich stolz auf so viele Zuschauer. Um 12 Uhr war die Familie komplett. 4 schöne Büsis saugten an den Zizen von Mizzi, die erschöpft war, aber einen sichtlich zufriedenen Eindruck machte. Am andern Morgen

E



wurden die kleinen in eine Schachtel verpackt und Charly übergeben. Vor der Abreise in die Schweiz sagte Ueli zu Charly, dass er dann das Tigerli, es war der Erstgeborene, bei seiner Rückkehr, die irgendwann im Herbst sein sollte, behalten wolle. Er taufte ihn schon „Tiger of Panama“. Ja Mizzi hatte es bei mir so gut gefallen, dass sie kurzerhand die Jungen, eines ums andere am Nacken gepackt hat und sich bei mir gemütlich gemacht hat. Wie sie die Höhendifferenz von 4 Meter auf mein Deck geschafft hat, ist mir ein Rätsel.



Und nun beginnt die Story

Das Rätsel, warum ich in einem so desolaten Zustand hier an Land herumstehe, möchte ich nun lösen. Ich bin berühmt!!! In vielen Zeitungen und Fachzeitschriften wurde über mich und meine Eigner, Barbara und Ueli berichtet. Aber viel lieber wäre ich nicht berühmt und könnte irgendwo in der Lagune einer Insel im Pacific ankern. „Crash im Panamakanal“ hiess es zum Beispiel in der Zürcherzeitung, „Schiff im Panamakanal zerdrückt“, in der Ausserschwyzener Zeitung, „Totalschaden nach Schlepperunfall“ im Swissyachting, „Malheur im Panamakanal“ im Cruising Bulletin CCS, „Yachts crushed in Panama Canal“ in Yachting World, „Accident in the Panama Canal“ im Caribien Compass, „Panamakanal, ein Traum wird zum Alptraum“ in der Clubzeitung Trans Ocean. Kein Wunder sagt Barbara, „Der gottverdammte Panamakanal“.



Der Panamakanal ist bei Seglern berühmt berüchtigt. Alle sind vor der Durchfahrt nervös. Die Schleusen sind nicht gemacht für kleine Schiffe. Die Schleusenarbeiter haben kein Feinge-

fühl für kleine Boote. Eine Schleusen-
kammer ist 300 Meter lang und 50 Me-
ter breit.



Die Ozeanriesen werden auf diese
Masse gebaut, die sogenannten Pa-
namax Schiffe.



Die grossen Schiffe fahren mit eigenem
Antrieb. Seitlich werden sie von elektri-
schen Lokomotiven gesteuert, damit
sie nicht an der Schleusenwand scheu-
ern. Segelschiffe schleusen immer mit
Frachtschiffen, bei denen es hinten
noch Platz hat. Dadurch liegen sie voll
in der Antriebs-Schrauben Strömung.
Zudem erzeugt das einlaufende Wasser
starke Turbulenzen. Meistens werden
mehrere Segelboote zusammen ge-

schleust. Diese werden zu einem
"Päckli" zusammengebunden.



Es gibt drei Möglichkeiten, geschleust
zu werden: An der Schleusenwand, in
der Mitte der Schleuse oder, die am
meisten gewählte Variante, festgebun-
den an einem „Tugboot“. Diese haben
3000 PS, können mit einem speziellen
Antrieb 360 Grad in jede Richtung fah-
ren und sind dafür da, die grossen
Schiffe zu stossen. Diese Tugboote
schleusen dann hinten mit den Frach-
tern durch die drei Schleusen. Die Mög-
lichkeit an einem Tugboot anzulegen
hat den Vorteil, dass man bei einlau-
fendem Wasser seine eigenen Landlei-
nen nicht bedienen muss. Man ist dann
jedoch darauf angewiesen, dass die
Leinhandler auf dem Tugboot ihre Sa-
che recht machen. Und eben diese
Ursache ist uns zum Verhängnis ge-
worden. Aber dies dann später. Auf
jedes Schiff kommt ein Lotse der ACP.
Er gibt Anweisungen, die er über sein
Funkgerät von der Schleusenverwal-
tung erhält. Wenn dieser auf das Boot
kommt, inspiziert er immer zuerst die
Toiletten. 4 Leinhändler muss der Skip-

per organisieren. Da helfen sich jeweils die Segler aus. 4 Leinen von 50 Meter Länge und 3 cm Dicke müssen vorhanden sein. Seitlich an jeder Bordwand werden 4 alte Autopneus befestigt. Dazu gehört der Skipper und der Smutje (auf deutsch Koch), der für die Verpflegung von 7 Personen verantwortlich ist. Vor der Schleuse muss sich der Skipper auf dem Büro der ACP anmelden und den Obolus bezahlen. Das sind 500 US\$ Gebühr und 800 US\$ Kaution. Hier wünscht auch der Skipper, auf welche Art er geschleust werden will, in der Mitte der Schleuse, an der Wand oder eben seitlich an einem Tugboot. Auch wird gefragt, welche Geschwindigkeit das Boot erreichen kann. Hier wird meistens übertrieben und der Skipper gibt zu grossen Speed an. Er will damit bezwecken, dass es möglich ist, in einem Tag durch zu fahren. Dann wird gewartet, gewartet und nochmals gewartet, bis das Aufgebot durch das UKW-Funkgerät kommt. Jeder Skipper hofft, dass er frühmorgens starten kann, denn dann besteht die Möglichkeit, an einem Tag zu schleusen. Andererseits muss auf dem Gatun-see übernachtet werden und Panama City wird erst am Nachmittag nächsten Tages erreicht.

So, jetzt wisst ihr das Wesentliche wie es funktioniert, wenn man durch den Panamakanal fahren will. Und so kann ich mit meiner Story starten, die in den San Blas beginnt.

San Blas Inseln, ein Paradies



San Blas zum einen darum, weil sich von da an in den Köpfen von Barbara und Ueli alles um die Panamakanal-Passage drehte. Zum andern, weil hier zwei Gäste zustiegen, die das Abenteuer der Passage miterleben wollten. Oski Hodel und Christian Werner. Oski wollte am 3. März wieder zurück in die Schweiz fliegen.



Dieses fixe Datum sollte später noch zu Ungemach führen. Christian wollte mit uns über den Pacific bis Tahiti kommen. Dort wollte er sich mit seiner

Frau Vreni treffen und zusammen per Flugzeug die Weltumrundung fortsetzen. Von Cartagena Kolumbien her haben wir in den Hollandes-Cays in den San Blas geankert. Die San Blas Inseln werden praktisch nur von Seglern besucht, die den Panamakanal passieren wollen. Nur eine Insel wird von Touristen mit kleineren Passagierschiffen besucht. Schon von weitem roch es nach verbranntem Holz. Die San Blas sind ein Juwel auf unserer Erde. Es besteht aus 360 Palmeninseln. Etwa 60 davon sind von der zweitkleinsten Menschenrasse, den Kunas, bewohnt.



Die San Blas werden von diesen selber verwaltet, gehören jedoch zum Staatsgebiet Panama. Das oberste Gemeindeorgan besteht aus einem Häuptling, einem Aktuar und einem Kassier. Jeden Abend versammeln sich die Männer im Congreso. Es wird beraten und bestimmt, was am nächsten Tag bewältigt werden muss. Die Männer müssen am Morgen für die Kommune arbeiten, am Nachmittag dürfen sie für sich selber nutzen, was meistens benutzt wird, um das Familienleben zu pflegen, zu

fischen oder seine Hütte in Ordnung zu halten.



Die Wände der Hütten sind aus einfachen Holz- oder Bambusstecken, die mit Schnüren aus Palmenbast zusammengebunden werden. Der Boden ist festgetrampelte Erde. In der Mitte ist eine Feuerstelle. Elektrischen Strom gibt es auf den meisten Inseln keinen. Viele Familien behelfen sich mit Solarpanels und einer Autobatterie, um abends durch eine kleine Lampe etwas Licht zu haben. Nur wenige Gebäude, wie etwa die Schule, sind aus Pflastersteinen. Morgens fahren die Männer in ihren Kanus ans Festland. Dort haben sie Plantagen aus Bananen, Juka, Mais und anderen Pflanzen. Auch das Brennholz sowie das Süßwasser wird vom Festland auf die Insel gebracht. Die Kanus werden aus einem Baumstamm geschnitzt. Mit einem speziellen Werkzeug werden diese ausgehöhlt, dann vorne und hinten zugespitzt. Gerudert wird mit einem Spaten.

Die Frauen stricken ihre Kleider selber oder sie sticken Bilder, die sogenannten Molas.



Molas haben verschiedene Schichten aus Stoff, die mit feinem Faden und sehr kleinen Stichen zu Bildern zusammengenäht werden. Diese Molas werden dann auf dem Markt in Panama an Touristen verkauft. So kommt etwas Geld auf die San Blas. Die meisten Jungen arbeiten in Panama und bringen so Geld auf die Inseln. Auf die unbewohnten Inseln wird eine Familie delegiert. Diese muss für das gute Gedeihen der Kokospalmen sorgen. Auf fünf Inseln befindet sich eine Landepiste für Flugzeuge. Auf der Hauptinsel Porvenir, wo sich auch der panamesische Zoll und die Immigration befindet, hat es sogar einen kleinen Flugplatz. Fliegen ist die einzige öffentliche Verbindung nach Panama City in die Zivilisation. Privat könnte man natürlich mit dem Kanu zum Festland, dann zu Fuss ca. 100 km durch den Regenwald bis zur ersten Bushaltestelle. Eine Strasse für Autos an die Küste gibt es nicht. Mit einem Motorboot ist man in 12 Stunden in Colon. Ein regelmässig verkehrendes Kursschiff gibt es nicht.

Über zwei Monate verbrachten wir in diesem schönen Inselreich. Wir ankernten im Schutze vieler Inseln die dicht bewohnt waren oder auch nur von einer Familie gepflegt wurden. Dabei genossen wir das Leben und haben viele schöne Begegnungen mit den Kunas erlebt.



In Cartagena haben wir noch einen Backpacker aufgenommen. Sein Name fällt mir im Moment nicht ein. Nennen wir ihn Hans. Ich weiss nur noch, dass er aus Flüeli im Entlebuch kommt und für Globetrotter auf Exkursionsreisen war. Ein sehr angenehmer und unterhaltsamer Gast! Hans flog von den San Blas aus nach Panama.

Zuerst musste er im Congreso vortragen und eine Bewilligung kaufen, die ihm erlaubte, die Insel zu verlassen. In der benachbarten Hütte war auch das Ofizina del Aeropuereto. Dort konnte er das Flugticket kaufen. Bei strömendem Regen chauffierte ihn Ueli morgens um 6 Uhr mit dem Schlauchboot zur Startpiste, denn die Flüge sind immer nur frühmorgens.



Wir ankerten einmal hinter einer schönen Palmeninsel, die nur von einer kleinen Familie bewohnt war. Sie wurden vom Congreso abkommandiert und mussten die Insel in Ordnung halten. Wenn man die abfallenden Palmblätter nicht beseitigt, können die jungen Palmen nicht Fuss fassen und Wurzeln bilden. Am zweiten Tag kam das Oberhaupt der Familie mit einem kleinen Kanu zu uns ans Boot und bat Ueli für Angelhaken.



Wir luden ihn ein, an Bord zu kommen. Ueli bastelte ihm ein halbprofessionelles Fischereimaterial. Wir unterhielten uns so gut wir konnten. Die Kunas ha-

ben eine eigene Sprache, sprechen jedoch leidlich spanisch. Er erzählte uns von seiner Familie, seiner Frau und der gossen und der kleinen Tochter. Barbara lud die ganze Familie zu einem Mittagessen ein. Das Kanu war zu klein für die ganze Familie. Also holte sie Ueli mit dem Dinghi von der Insel ab. Sie genossen das schweizerische Essen und schauten nachher Fernsehen und tranken Cola in meiner Achterkabine.



Noch nie hatten sie einen solchen Apparat gesehen. Die Frau versprach uns, dass sie uns am Sonntag ein Sonntagsmal zubereiten würde, wenn das Versorgungsschiff vorbei gekommen sei. Ueli und Barbara waren sehr gespannt, wie das Menue aussehen würde. Es war super: Schweinefüsse und Trockenreis.

Wenn wir in der Nähe von besiedelten Inseln ankerten, wurden wir oft von Einheimischen in ihren Kanus besucht. Sie verkauften uns Bananen, Mangos, Fische oder Langusten. Meistens wollten sie uns jedoch Molasses verkaufen.



Wenn sie anständig waren, baten wir sie an Bord. So lernten wir viele Leute kennen.



Wenn Barbara und Ueli an Land gehen wollten, baten sie immer zuerst um Erlaubnis. Barbara und Ueli wollten einmal eine etwas grössere Insel besuchen. Am Anlegesteg stellte sich ein Mann als Reiseführer zur Verfügung, um ihnen die Insel zu zeigen. Das Dorf hatte sogar eine Schule und einen kleinen Einkaufsladen.



An der Wand der Schule hingen Schilder über Hygiene und wie man Zähne putzen soll. Die Gruppe spazierte durch das Dorf und begrüßte die neugierigen Locals. Auf einmal kam ein etwa 3-jähriges Mädchen auf Ueli zu gerannt und nahm ihn an den Händen. Ueli nahm es anschliessend auf den Arm.



Die Eltern forderten uns auf, das Kleine gleich mitzunehmen.

Auf vielen Inseln leben so viele Leute, dass die Hütten so nahe zusammen liegen, dass nur ein kleiner Pfad dazwischen hindurchführt.



Auf einer Fläche von einem Fussballfeld leben zum Teil 80 Personen, davon 50 Kinder. Das Terrain ist so niedrig, dass das Ufer mit Steinen oder Korallenköpfen gegen Wellenschlag geschützt werden muss.



Öffentliche Toiletten sind immer an den Ufern. Die Inseln sind sauber geputzt. Der Unrat wird ins Meer gewischt. Wenn so viele Leute auf so engem Raum zusammenleben, gibt es auch keine Durchmischung der Bevölkerung.



Irgendwie sind alle einander verwandt. So sieht man viele weisse Kinder, also Albinos. Früher wurden sie Mondkinder genannt und umgebracht. Später hat man jedoch erkannt, dass diese Kinder oft sehr intelligent sind. So muss ich euch die schöne Geschichte erzählen, wie Barbara und Ueli Gotte und Götti von so einem weissen Mädchen wurde.



Wir ankerten längere Zeit hinter einer kleinen Insel. Ein Kuna hat uns regelmässig besucht. Er konnte sogar etwas englisch. Oft war sein 5 jähriger Sohn dabei. Er fragte uns, ob wir seiner Tochter nicht Taufpate sein möchten,

damit sie ein Geburtstagsfest feiern könnten. Die Kosten seien ca. 20 Dollar und eine nachträgliche Verpflichtung bestehe nicht. Die beiden waren natürlich sofort einverstanden, und so konnte die Familie ein Geburtstagsmahl zubereiten. Es bestand aus einer „Käppler Milchsuppe“, stark gesüsster Milch, die aus aufgelöstem Milchpulver zubereitet wurde. Dazu gab es ein kleines Brötchen und Ueli schnitt einen Salami auf. Alle Einwohner der Insel kamen mit ihrem Trinkgeschirr und stellten sich in eine Reihe, Kinder wie auch Erwachsene. Was für ein schönes Geburtstagsfest. An das Geschenk das Barbara und Ueli der Kleinen schenkte, kann ich mich leider nicht mehr erinnern.

Einmal ankerten wir in der Nähe des Festlandes, in der Flussmündung, wo die Locals das Wasser holten. Dort gingen sie auch im Süßwasser ihre Wäsche waschen.



Was den Kunas Recht war, war uns auch recht und so fuhren Barbara und Ueli den Bach hinauf. Dort wurde mit Sand gewaschen; dies unterhalb der

Stelle wo die Einheimischen ihr Wasser holten.



Gott sei Dank waren sie nicht allergisch auf die Mücken. Christian machte später Bekanntschaft mit diesen «Viechern». Er war übersät von Mückenstichen, die unheimlich juckten.



Ja, und dann kam die Zeit mit Oski und Christian an Bord. Es waren nur noch drei Wochen bis zur geplanten Passage durch den Panamakanal. Das Fixdatum war der 3. März, denn das war Oskis Rückreisedatum in die Schweiz. Wir ankerten hinter einer Insel mit Flugpiste. Barbara und Ueli flogen nach Pa-

nama, um die beiden abzuholen. Dort charterten sie ein zweimotoriges Flugzeug.



Da im Flugzeug neben 4 Fluggästen und Pilot noch freie Kapazität war, wurden für mich noch 4 neue Batterien mitgebracht. Der Flug über den Urwald war das reinste Abenteuer. Die Navigationsinstrumente funktionierten nicht. Es wurde nur nach Sicht und Gefühl gesteuert. Oski, der bei Swiss-Technik arbeitet, ging fast drauf.



3 Tage verbrachten wir noch in San Blas. Alle genossen das gute Essen von Barbara. Es wurde geschnorchelt und gefischt.



Es wurde gespleist, Schrauben sortiert und im Knoten machen geübt.



Die Kanal-Passage beginnt

Dann ging es nach Porvenir zum ein-klarieren für Panama. In zwei Tagen erreichten wir darauf den Wellenbrecher bei Colon. Wir machten über Nacht einen Halt in der Bucht von Portobelo. Eine sehr interessante Stadt der spanischen Conquistadores. Hier kamen die spanischen Schiffe aus Europa an und wurden mit Silber beladen. In der Nähe vom Panamakanal, dem Yachtclub in Colon wurde geankert. Es waren viele Segelboote anwesend. Mit dem Dinghi betrug der Weg zum Festland etwa eine Viertelstunde.

Der Grund, in dem sich mein Anker vergrub, war lehmig. Dafür hielt er auch 100-prozentig. Ein Vermesser der ACP (Autoridad Canal Panama) kam an Bord, kontrollierte das WC und bestimmte den Preis. Der für die Passage zu entrichten wart. 500 Dollar kostete die Passage, dazu 800 Dollar Deposit, falls wir etwas an den Schleusen beschädigen würden.



Die Zeit bis zum Start der Kanalpassage wurde genutzt. Oski und Christian schnupperten schon mal am bevorstehenden Abenteuer, indem sie als Leinhandler auf anderen Segelbooten den Kanal durchfuhren.



Auch wurden die Gatunschleusen besucht und dem interessanten Treiben zugeschaut.



Barbaras Aufgabe war es, Food einzukaufen für die Passage von Panama zu den Marquesas. Denn wir wollten in Panama City nur kurz Halt machen, bevor es weiter gehen sollte. Das sind immerhin geplante 30 Tage Proviant für 3

Personen. Ueli hatte die Aufgabe, auf dem Büro der Panamakanal Behörde für die Bewilligung einer Passage zu sorgen. Der Panamakanal Yachtclub war gut ausgerüstet und hatte eine tolle Hafenbar. Hier trafen sich die Segler, tauschten Erfahrungen aus, tranken viel und warteten natürlich auf das Permit für die Passage. Die Zeit zerrann. Lebensmittel und Wasser war schon längst gebunkert. Die vier 50 Meter langen Belegleinen waren organisiert und an Bord. Seitlich an meiner Bordwand waren je vier Autopneus festgebunden worden. Dieses Ausrüstungsmaterial konnte man mieten und in Balboa wieder abgeben. Ein befreundeter Segler hatte sich bereit erklärt, als vierter Leinhändler zu uns an Bord zu kommen. Wenn wir jetzt keinen Termin bekommen, würde Oski die Passage verpassen und müsste mit dem Taxi von Colon nach Panama zum Flughafen fahren. Dann plötzlich, am 1. März, die Mitteilung von der Kanalbehörde, wir könnten am 2. März durchfahren. Was nun? Wenn wir es an einem Tag nicht schaffen konnten? Dann würde Oski den Flug verpassen, denn wir wären mitten im Gatunsee. Ein grosses Risiko! Oski wollte unbedingt das Abenteuer Kanalpassage mit uns erleben. Christian, der sowieso immer risikobereit war, sagte auch, wir fahren!!! Wenn wir jedoch nicht vor 9 Uhr schleusen konnten, könnten wir es nicht in einem Tag schaffen und das Flugzeug würde ohne Oski über den Teich fliegen. Fünf Uhr morgens. Es war noch sehr dunkel. Die Mannschaft hatte sich mit Kaffee gestärkt.

Wir warteten auf den Lotsen. Sechs Uhr, ein schweres Motorboot brachte Ernesto von der ACP an Bord. Zuerst inspizierte er mich. Vor allem die Toiletten interessierten ihn. Durch ein Funkgerät erhielt er die Anweisungen vom Operator der ersten Gatunschleuse. Es wird jeweils gewartet, bis ein geeigneter Frachter, hinter dem man schleusen könnte, in die Schleuse einfährt. Noch wussten wir nicht, wie viele Segelschiffe mit uns schleusen würden. Um sieben Uhr endlich das Kommando: Anker auf. Kiloweise hing klebriger Schlamm an meinem Bügelanker. Das Reinigen brauchte einige Zeit.



Eine Stunde Fahrt bis in die Nähe der Schleusen. Und dann: warten, Gas geben, warten, Gas geben, wieder warten, dahin fahren, dorthin fahren! Dabei entdeckten wir einen zweiten Segler, die Nepente. Eine 11 Meter lange, ältere Segelyacht unter amerikanischer Flagge. Sie würde mit uns in die Schleuse fahren. Ich wurde vor der Schleuse mit Nepente fest vertaut und fixiert, so dass wir als eine Einheit einfahren konnten.



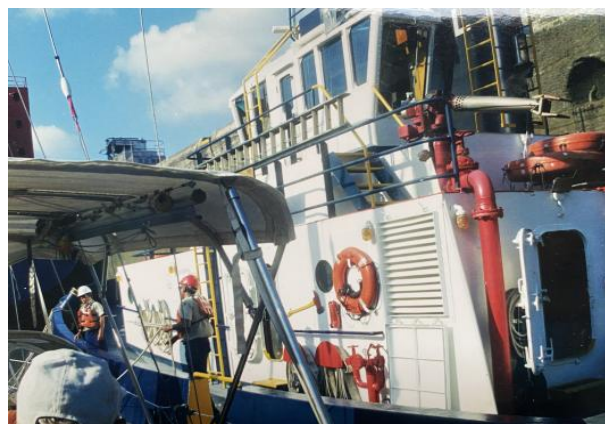
Die Zeit verrann. Schon war es halb zehn. Die Möglichkeit, den Kanal in einem Tag zu passieren schwand. Dann fuhr ein Frachter an uns vorbei.



Die CGM Renair, Heimathafen Monrovia Liberia. Viele Reedereien wählen Liberia als Registrations-Land. Dort sind die Vorschriften für den Zustand der Schiffe etwas larger als in anderen Ländern. Schnell hinterher, war das Kommando vom Lotsen. Jetzt musste es schnell gehen. Wir hatten nicht viel Zeit, uns zu organisieren und uns zu befestigen, bevor sich die grossen Schleusentore hinter uns schlossen und das Wasser einzulaufen begann und Strömungen verursachte.



Wir liefen in die grosse Schleuse ein und passierten die Schleusentore. Eindrücklich standen da die 8 Meter hohen Schleusenwände, aus denen noch Wasser rann. Noch waren sie voller Schlamm. Hoffentlich mussten wir nicht an diesen Wänden anbinden. Wie wir alle gewünscht hatten, durften wir jedoch seitlich am Tugboot, namens Lieder, anlegen.



Das heisst eigentlich festgezurt werden mit doppelter Vor- und Achterleine, sowie zwei Springs. So konnte ich mich wirklich nicht bewegen, weder nach hinten noch nach vorn. Auf meiner Backbordseite wurde Nepente ebenso an mir festgezurt. Gut habe ich stabile

Klappen, die den Druck aushalten würden, wenn die Strömung des einlaufenden Wassers eintrat. Ich fühlte mich nicht wohl. Ich war eingezwängt und konnte mich nicht rühren. Die vier 50 Meter Landleinen blieben auf meinem Deck liegen und wurden nicht gebraucht. Es herrschte eine fröhliche Stimmung unter der Crew. Ueli machte sich mit dem amerikanischen Skipper von Nepente bekannt. John Pearlman, er hatte die Weltumsegelung schon hinter sich. Sein Ziel war San Francisco in Kalifornien.



Dort war seine Heimat und er plante, sein Schiff zu verkaufen. Alle waren froh, dass sie nun nichts mehr zu tun hatten und das Ereignis «schleusen» geniessen konnten. Sogar Barbara, die sehr skeptisch war, war guter Stimmung. Mit der Kamera in der Hand filmte sie alles und machte noch Sprüche mit Rogelio, dem Lotsen auf Nepente. Der Kapitän und Steuermann vom Tugboot Lider war nicht zu sehen. Wahrscheinlich machte er ein kleines Nickerchen. Er hatte ja im Moment nichts zu tun.



Jetzt kamen die Leinhändler der Lider in Aktion. Diese bedienten zwei grosse elektrische Winden, eine vorne und eine hinten. Die Landleine ist ein armdickes Seil, das auf einer grossen Spule aufgewickelt wird. An Land sind die Leinen an einem Poller mittels einer Schlaufe festgemacht. Bei aufsteigendem Wasser müssen die Leinen angezogen werden, damit das Boot an der Schleusenwand bleibt. Die mächtigen Tore schlossen sich hinter uns. Ueli schwenkte noch eine Schweizerfahne, Barbara filmte, Christian setzte sich in den Bugkorb.....

Bitte erlaubt mir, dass ich eine Pause mache, denn mir kommen die Tränen wenn ich mich erinnere, was dann geschah...

Es brodelte um uns herum. Das Wasser wurde durch 100 Ventile im Boden in die Schleusenkammer gepumpt. Ueli sass auf dem Steuerstuhl und schaute dem Geschehen interessiert zu. Wir stiegen langsam, fast unbemerkt. Nur wenn man sich an der Schleusenwand

einen Punkt merkte, sah man, wie das Wasser stieg. Die Schleuse war jetzt schon halbvoll. Die Landleinen der Lider waren schon ziemlich lose. Der Leinhändler auf dem Tugboot musste nun seine Leine festziehen, damit wir an der Schleusenwand blieben. Ueli schaute ihm zu. Seine Leine wurde immer lockerer. «Wann zieht er diese wohl an?», dachte er. Der Leinhändler betätigte nun die Winde, doch nichts passierte. Er rannte einige Male vom Steuerhebel zur Winde, hantierte etwas mit der Leine. Nichts passierte. Immer wieder rief er zum Steuerhaus hoch und gestikulierte. Das ganze Paket mit den drei Schiffen begann sich schon mit dem hinteren Teil von der Schleusenwand zu entfernen. Wir standen bereits etwa 45 Grad in der Schleuse. Nun bemerkten dies auch Ernesto und Rogelio, unsere beiden Lotsen. Sie versuchten über das Funkgerät den Kapitän vom Lider zu erreichen. Der Leinhändler betätigte die Winde erneut. Und siehe da! Die Leine fiel ins Wasser!!! Wir hatten achterlich keine Verbindung mehr mit dem Land. Ueli dachte, uns kann ja nichts passieren, denn Nepente ist ja noch zwischen uns und dem Heck des Frachters. Plötzlich hatten wir einen grossen Schwall Wasser um uns. Jedoch zurück gegen die Schleusenwand ging es Richtung Heck von CGM Renoir. Die Lotsen scheuchten die Passagiere auf das Tugboot. Vom Lider aus sahen wir, wie Nepente unter dem Heck vom Frachter verschwand. Ich wurde eingeklemmt. Meine Crew und diejenige von Nepente standen an der Reling des Tugbootes

Lider und schauten dem Geschehen mit entsetzen zu. Barbara schrie.



Pause!!!



Nepente war komplett unter dem Heck des Frachters. Ich wurde zwischen dem Heck des Frachters und dem Tugboot zusammengedrückt. Der Anker von Nepente bohrte sich in meinen Bug. Meine Klampen wurden rausgerissen, Mein Grossmast wurde geknickt und hing an der Reling von CGM Renoire fest. Alle schrien!!! Die Sirenen der Gatunschleusen heulten. Das Einlaufen des Wassers in die Schleusen wurde eingestellt Dann zog uns Lider langsam zurück, weg vom Heck des Frachters.

In diesem Moment fielen die Masten, die noch an der Reling von CG Renoir hingen, krachend herunter.



Mein Grossmast killte den noch stehenden Besanmast. Alle waren geschockt. Barbara weinte und schrie ein dutzend Mal „Das ist das Ende der Antares, das ist das Ende der Antares, das ist das Ende der Antares“. „Dieser gottverdammte Panamakanal.“

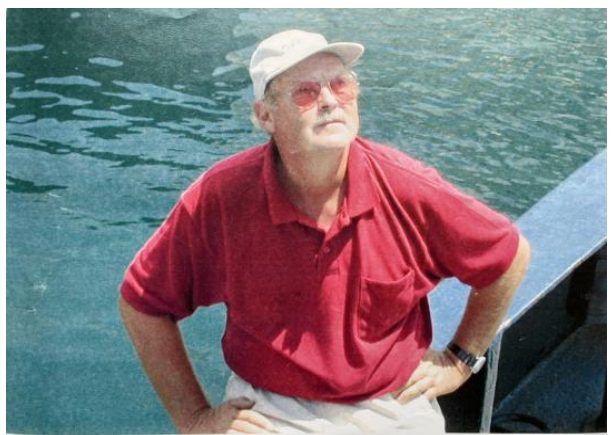


Nun schwamm ich da, eingeklemmt zwischen Lider und Nepente und konnte mich nicht bewegen. Auf dem Tugboot standen meine Leute und diejenigen von Nepente, am Heck der CGM Renoire Schaulustige. Alle schauten konsterniert auf uns herunter. Der

Flugtermin von Oski war plötzlich kein Problem mehr. Im Moment schien alles still zu stehen. Nur der Motor von Nepente lief auf Vollgas. Aus dem Niedergang stieg Rauch. „Jetzt fängt dann noch alles an zu brennen“, meinte Ueli.



Der Skipper von Nepente stieg über mich und stellt den Motor ab. Barbara brach zusammen, sie hatte einen Nervenzusammenbruch und wurde mit Sauerstoff versorgt.



Ueli diskutierte mit Christian und Oskar. Immer wieder wurden beide Crews von den Lotsen in den Hintergrund befohlen. Ueli hatte sich am schnellsten gefasst und rief Barbara zu: „Wir bekommen einen neuen Mast und

einen neuen Besan"! Er wusste ja noch nicht, wie es um mich, seinen Segler, stand. Nach einer Weile wurden die Schleusenventile wieder geöffnet und die Schleusenkammer gefüllt. CGM Renoir lief in die nächste Schleuse. Wir blieben da. Es kamen Leute an Bord und es wurde auf spanisch fleissig diskutiert und fotografiert. Später wurden auch wir durch das Tugboot durch die restlichen zwei Schleusen gezogen. An einem nahegelegenen Pier legten wir an.



Mittels eines Krans wurden uns die Masten vom Deck abgenommen. Die Arbeiter, die dieses Werk verrichten sollten, hatten natürlich von Segelschiffen keine Ahnung.



Ueli wollte ihnen helfen, die Wanten-spanner zu lösen, damit alles etwas einfacher ginge. Er durfte jedoch nicht an Bord gehen.

Nach für mich und meine Crew unendlicher Zeit waren wir von meinen Masten befreit und die Mannschaft durfte zu mir an Bord kommen. Die Belegleinen zu Luder wurden gelöst und er verabschiedete sich ohne zu grüssen. Dann wurde ich auch von Nepente befreit. Ueli konnte mich nun das erste Mal vom Land aus betrachten. Das Herz viel ihm in die Hosen. Statt, wie er angenommen hatte, nur einen Mastverlust, sah er die ganze Beschädigung an meinem Rumpf. Noch konnte er das ganze Ausmass nicht abschätzen, denn er hatte mich im Innern noch nicht gründlich untersucht. Gott sei Dank hatte ich und Nepente keinen Schaden im Unterwasser bekommen. Auch beide Motoren waren okay. So konnten wir uns doch noch selbständig bewegen.

Die Lotsen führten uns an den Ankerplatz eines kleinen Freizeitparks. Es wurde schon dunkel, als der Lotse abgeholt wurde. Endlich waren wir wieder unter uns. Barbara kochte das vorbereitete Mittagessen und mit viel Wein wurde der Ärger herunter gespült. Es wurde diskutiert, wie Oski doch noch am folgendem Tag aufden Flughafen kommen könnte. So ging es gegen zehn Uhr, als von Land her Rufe ertönten. Per UKW Radio wurde uns mitgeteilt, dass wir um 6 Uhr morgens von einem Taxi abgeholt würden. Wir mussten an einem Hearing in Panama teilnehmen. Super, dadurch wurde auch das Problem Flughafen gelöst.

Worum es bei diesem Hearing ging, wusste niemand.

Nach dem Desaster

Fünf Uhr morgens, Barbara machte das Morgenessen, Oski packte sein Gepäck, Ueli und Christian machten das Bananboot klar, das beim Unfall keinen Schaden genommen hatte. Mit ihm konnten sie an Land rudern. Pünktlich kam das Taxi. Die Fahrt zum Pedro Miguel Boatsclub, in der Nähe der gleichnamigen Schleuse am Miraflores-See auf der Westseite des Panamakanals, dauerte anderthalb Stunden. Oski verabschiedete sich hier von Barbara, Ueli und Christian und fuhr mit dem Taxi weiter zum Flughafen. Barbara und Ueli betraten nun zum ersten Mal seit dem Crash das Gelände, das ihnen noch lange Zeit als Heimat dienen sollte.



Sie wurden begrüsst vom Commodore Craig Owens, dem Hafenmeister James Hood, David Wilson und einem Anwalt, dessen Namen ich nicht mehr weiss. Wie eine Trauerfamilie wurden Barbara und Ueli behandelt und ihnen wurde

kondoliert. Es muss eine schreckliche Nachricht gewesen sein die über Funk verbreitet wurde. Um 10 Uhr würde eine interne Gerichtsverhandlung im Haupt- gebäude der ACP stattfinden. Man wollte feststellen, wer an diesem De- saster schuld war. Der Boatclub Pedro Miguel stellte Barbara und Ueli einen Anwalt zur Seite. Im Privatwagen von Craig wurden sie nach Panama City gefahren. Der Chairman und sein Anwalt bewilligten nur Barbara und Ueli mit ihrem Anwalt an dem Hearing zu sprechen. Craig und Jim durften nichts sagen. Das war das erste Mal, als Ueli merkte, dass der Segen zwischen ACP und Craig schief hängen musste. Hier sah dann Barbara und Ueli den Kapitän des Tugbootes zum ersten Mal in voller Grösse. Es wurde festgestellt, dass der Kapitän nicht an seinem Arbeitsplatz war. Die Leinhändler konnten nicht erklären, warum sie die Leinen nicht dicht nehmen konnten. Der Kapitän wurde zu 100% schuldig gesprochen. Antares Royale und Nepente traf keine Schuld.



Anderntags durchquerten wir den Gatunsee. Jim und ein Arbeiter des

Boat Club begleiteten uns als Leinhändler. Auch ein Lotse der ACP kam an Bord. Christian war immer noch bei uns. Ja, auch für ihn war die Situation anders geworden. „Macht euch keine Sorgen, ich finde schon einen Weg, meine Reise fortzusetzen“ sagte er.

Die Fahrt durch den Kanal war dann doch noch ein Vergnügen. Mein Motor funktionierte einwandfrei. Mein Unterwasser war intakt geblieben. Zwischen den grossen Tonnen, links rot, rechts Grün, die die Fahrrinne markierten, ging es Richtung Südost durch den tropischen Urwald. Auf einer kleinen Insel sahen wir Spider Affen die in den Baumkronen turnten.



Nach sechs Stunden erreichten wir die Pedro Miguel Schleuse. Es folgte die Einfahrt in die Schleuse. Wir alleine in der Mitte der grossen Schleuse. Die Tore schlossen sich und langsam sanken wir 8 Meter auf die Höhe des Miraflores Sees. Hier also sollte meine neue Heimat sein. Wie lange wohl? Wir legten mit dem Heck an einem schwimmenden Ponton an. Nepente und ich wurden nebeneinander festge-

zurrt. Wir beide wurden mit je 4 Leinen, die im Wasser an schweren Betonplatten befestigt waren, am Bug festgebunden.



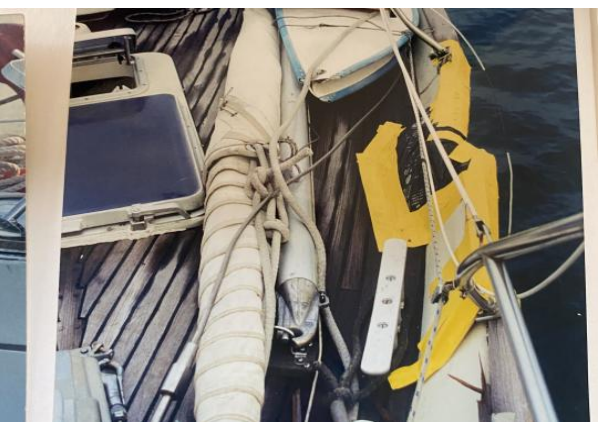
Ich fragte mich: Warum dieser Aufwand? War der See doch ruhig! Schon bald sollte ich erleben warum, denn durch das Öffnen und Schliessen der Schleusen, die Wasserverdrängung der Oceanriesen sowie der Wellen von den Tugbooten entstand eine enorme Strömung, bis zu 4 Knoten. Viele Zuschauer schauten dem Treiben zu. Alle waren „gwundrig“, uns zu sehen. Barbara, Ueli und John wurde kondoliert und man begrüßte sie herzlich. Ich ruhte mich vorerst mal aus.



Am nächsten Tag inspizierte mich Ueli mal gründlich. Einfach schrecklich!



Zu den Schäden, die mir der Anker von Nepente am Bug zugefügt hatte,



war das zerdrückte Waschbord auf der Backbordseite und die ausgerissene Klampe, das Dach der Kajüte hatte einen Riss. In meinem Innern konnte man an Hand von Schleifspuren feststellen, dass ich ca. 8 cm zusammengedrückt worden war. Alle einlaminieren Zwischenwände hatten sich von der Polyester-Schale gelöst und waren zum Teil zerbrochen. Das Gestänge des Biminitops wurde notdürftig zurechtgebogen, damit man darunter durch-

gehen konnte. Mit gelbem Tape wurden die Risse und Löcher abgeklebt, so dass bei Regen kein Wasser eindringen konnte.



Barbara und Ueli hatten sich vom Schrecken langsam erholt. Barbara erfreut sich an den Gänsen, Enten und den Kindern in der Marina



Sogar Krokodile konnten sie gelegentlich am Ufer beim Sonnen sehen. Eine schöne Abwechslung war der Potlock jeden Samstagabend. Jede Crew kochte, dann wurde ein Buffet erstellt und alle speisten dann gemeinsam im Speisesaal.



Uelis «Älplermakaronen» waren sehr beliebt. Es roch immer fein in der Marina, wenn er seine Zwiebeln röstete und einige brachten ihr Tupperware mit, um eventuelle Resten mitzunehmen.



Die beiden hatten die volle Unterstützung der Marina. Das weitere Vorgehen wurde besprochen: Schaden schätzen, Forderung stellen bei der ACP, mich an Land stellen, mich reparieren oder

nicht. Christian hatte für sich eine Lösung gefunden. So unbekümmert und spontan wie er war, hatte er sich entschieden, mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Costa Rica, Guatemala und Mexico nach San Francisco zu trampen. Dort wird er seine Vreni treffen um die geplante Weltreise fortzusetzen. Für Ueli und Barbara begann das lange Überlegen, wie es weiter gehen sollte.



In vielen abendlichen Spaziergängen auf dem noch nicht fertigen Trasse der Colon-Panama Bahn, die am Grundstück der Marina vorbei führte, diskutierten sie viel. Ueli wollte reparieren, Barbara am liebsten aufhören oder ein neues Schiff kaufen.



Auf jeden Fall entschieden sie sich, mich an Land zu stellen. Schon wieder ein Abenteuer, denn der Krahn der Marina hatte Jahrgang 1932. Mein Gewicht von 14 Tonnen war gerade am Limit, was der Kran heben konnte.



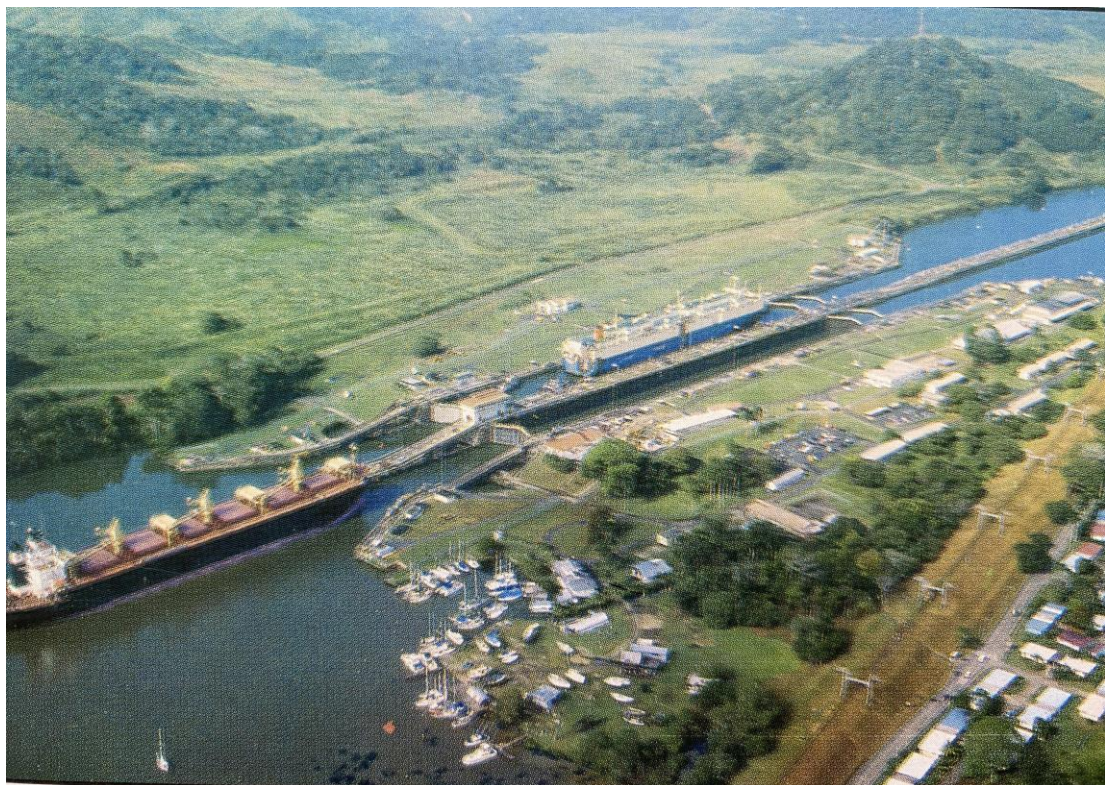
Nun, alles verlief gut und Barbara und Ueli mussten von jetzt an 3 Meter die Treppe hochsteigen um in mein Cockpit zu gelangen.

Ein Surveyor untersuchte mich akribisch und erstellte einen Rapport und eine Kostenschätzung, die dann auch als Forderung an die ACP gelten sollte. Da Ueli glaubte, dass es in Panama keine Firma gibt, die eine so anspruchsvolle Reparatur ausführen konnte, wurde kalkuliert, mich nach Amerika zu bringen, um dort die Arbeiten ausführen zu lassen. Die Forderung war 178'300.-US\$. Ich war für 150'000-Sfr. Kasko versichert. Beim damaligen Kurs von 1.50 entschied sich Ueli, seine Versicherung nicht in Anspruch zu nehmen und den Schadenersatz selber von der ACP einzufordern.

Das Verhandlungsprotokoll traf ein. Nun hatte es Ueli schriftlich: Volle Schuld für den Kapitän der ACP. Für welche Strafe er verurteilt wurde, wurde nicht bekannt gegeben.

Nun konnten Ueli und Barbara richtig loslegen und die Forderung wurde gestellt. Auf einen Anwalt wurde vorerst verzichtet. Die Spesen wurden jeden Monat zusätzlich eingereicht. Die Zeit zerrann. Nichts geschah. Ueli, Barbara und John forderten eine nochmalige Besprechung. Ihnen wurde dann klar gemacht, dass sie auf eigenen Willen die ACP in Anspruch genommen hatten und dass ACP für den Unfall nicht zur Verantwortung gezogen werden könne.

„Was es auch kosten würde, jetzt musste ein Anwalt gesucht werden. Wenn möglich deutschsprachig“ überlegten sich die Beiden. In Herrn Jürgen Moussak wurde ein guter Anwalt gefunden. Er nahm Verbindung auf mit dem Anwalt von ACP. Anschliessend sagte Herr Moussak: „Ich nehme die Angelegenheit an die Hand, ihr könnt nach Hause in die Schweiz gehen. Ich kann euch nur die Hälfte der Forderung versprechen, denn die ACP ist der Meinung, dass das Schiff in Panama instand gestellt werden kann. Diese neue Situation brachte Ueli auf die Idee, mit der auch Barbara einverstanden war. Er würde mich mit diesem Betrag zusammen mit Handwerkern von Panama reparieren. Barbara würde in dieser Zeit in der Schweiz bleiben. Alle halben Jahre würden sie sich gegenseitig besuchen und könnten sich so alle Vierteljahre sehen. Eine gute Idee, wenn's funktioniert?“



Meine neue Heimat, Pedro Miguel Boatsclub bei der gleichnamigen Schleuse im Panamakanal. Wie lange wohl?

Die Auferstehung

Mail von Ueli am 5. Oktober 2001

An alle Freunde zu Wasser und an Land.

Wir koennen aufatmen, denn die finanzielle Angelegenheit mit der Panamakanal Gesellschaft ist abgeschlossen. Wir haben das Geld nun auf unserem Konto. Nicht so viel, dass wir uns ein neues Schiff kaufen oder die Antares in Amerika reparieren lassen koennten. Wir werden sie also in Panama selber reparieren, zusammen mit amerikanischen Fachleuten, die im Pedro Miguel Yachtclub vorhanden sind. In zwei Jahren wird unsere Antares in neuem Glanz ihre Reise wieder antreten koennen, mit neuem Rigg und Segeln, sowie innen und aussen renoviert und geliftet. Durch diesen Unfall konnten wir auch viel Erfreuliches erleben. Vor allem die grosse Anteilnahme und Hilfsbereitschaft unserer Freunde in der Heimat und auf See. Dann die korrekte und uneigennuetzige Schaetzung des Schadens durch den ortsansassigen Surveyor sowie den grossen Einsatz und den fairen Preis unseres Anwaltes. Zudem haben wir im Pedro Miguel Boats Club ein Zuhause gefunden, in dem wir uns den Umstaenden entsprechend wohl fuehlen und wo wir viele nette und hilfsbereite Menschen kennen gelernt haben.

Seit Anfang Juni sind wir in der Schweiz. Wir haben in Luzern eine Wohnung bezogen und Barbara kann an ihrer alten Arbeitsstelle wieder zu 50% arbeiten. Sie wird hier in der Schweiz bleiben, derweil ich in Panama das Schiff repariere. Sie wird dann halbjaehrlich nach Panama kommen und ich fliege ebenso in die Schweiz. So koennen wir uns im Abstand eines Vierteljahres sehen. Der Tod ihrer Mutter Ende August hat ihr sehr zugesetzt. So hatte der Unfall im Panamakanal auch sein Gutes, dass Barbara in diesen schweren Stunden bei ihr sein konnte.

Die Infrastruktur zum Arbeiten ist vorhanden und ich habe volles Vertrauen in die Handwerker in Panama?. Ich rechne mit einer Arbeitsdauer von zwei Jahren. Mit jeweiligem Sommerunterbruch, rechne ich, dass wir im Herbst 2003 wieder in See stechen koennen.

Wir moechten allen fuer ihr Mitgefuehl und die Hilfsangebote danken und freuen uns, wenn wir weiterhin in Kontakt bleiben.

Mit herzlichen Gruessen, Ueli und Barbara Sandmeier, Antares Royale

Die Rückkehr

Es ist Ende November. Auf dem Bahndamm, auf dem Barbara und Ueli jeweils spazieren gegangen sind, sind jetzt die Schienen verlegt worden. Ein Personenzug fährt am Morgen um 8 Uhr von Panama City nach Colon. Abends um halb sechs Uhr kommt der Zug wieder zurück. Das ist jeweils das Signal für Ueli um Feierabend zu machen. Dazwischen fahren Güterzüge mit Container beladen von Ost nach West und von West nach Ost. Die Regenzeit ist fast zu Ende. Also wird es Zeit, dass meine Eigner bald wieder zurück kommen werden.



Und da, eines Tages wird an meinem Heck die Leiter angebracht. Jemand hebt die Plane an, unter der ich nun 5 Monate geschlafen habe. Sie wird zurück geschlagen bis zum Einstieg in die Kabine. Juhui, es ist Ueli!!! Wo ist Barbara? Sie wird wohl erst später kommen. So wie es sich die beiden vorgenommen haben auf ihren Spaziergängen auf dem leeren Trasse der Eisenbahn. Auch sie haben erfahren, dass ein Unglück zum Guten gewendet wer-

den kann, wenn man an das Gute glaubt, nicht verzweifelt und den Willen hat, das Begonnene weiter zu führen. Ueli hat wenig Gepäck bei sich. Bei diesen Temperaturen tragen Menschen ja nur Shorts und Shirt. Ueli inspiziert die Kabine von vorn nach hinten und prüft die Luftfeuchtigkeit. Alles in normalem Bereich. Er verstaut die Kleider und zieht das Bett in der Achterkabine mit frischer Wäsche an. Sie wird in den nächsten Jahren sein zu Hause sein. Dann kriecht er unter der Plane bis zum Bug und prüft, ob irgendwo Wasser eingedrungen ist. Er wundert sich an dem vielen Katzendreck. Irgendwie mussten hier Katzen gehaust haben, meint er laut. Charly, dem die Katzen gehören, kommt aufs Boot. Er begrüßt Ueli und erzählt ihm die traurige Geschichte meiner ehemaligen Katzenbewohner. Nachdem die Katzenfamilie bei mir ausgezogen ist, streunten sie in der Marina herum. Irgendwie musste das jemanden gestört haben, denn Charli wurde gebeten, die Katzen aus der Marina zu bringen. So brachte er die vier in das Nachbardorf. Dort geht er sie



jeden Abend füttern. Leider ist in der Zwischenzeit die Mutter und eines der Jungen verschwunden. Nur noch drei Katzen sind an ihrem Platz. Ob der Tiger von Panama noch am Leben ist? Ueli stellt sich zur Verfügung, die Fütterung der Katzen zu übernehmen. Dann geht Ueli ins Clubhaus. Dort wird er begrüßt von Seglern, die im Pedro-Miguel Boat Club bei der Passage des Panamakanals einen Stopp eingelegt haben und deren Schiff an den Stegen vertäut sind. Die Crew des Boats.Clubs, Denise die



Er kennt ja die meisten von früher. In der Kombüse wird ihm ein Fach zugewiesen, wo er seine Vorräte verstauen kann, sowie ein Platz in der Gefriertruhe und im Eisschrank.



Sekretärin und die zwei Marina Arbeiter freuen sich, dass Ueli wieder zurück ist.





Denn, er muss sich nun selber verpflegen, selber einkaufen und kochen. Dazu hat es genügend Platz am Kochherd. Pfannen und Geschirr sind vorhanden, sowie genügend Sitzplätze im Essraum. Auch ein Computer für das Internet ist vorhanden, sowie ein Fernsehraum und eine Bar.



Ueli kennt ja alles schon. Er muss jetzt nur noch einkaufen gehen, damit er etwas zu kochen und zu essen hat. Am nächsten Tag geht er in die Stadt. Das ist eine halbe Stunde Fahrt mit dem Bus. Er will einen Schweizer Kollegen besuchen, den er noch von Trinidad her kennt und der ein Restau-

rant betreibt. Heinz Frei heisst er. Hier kurz seine Geschichte: Ueli und Barbara haben Heinz in Trinidad angetroffen. Heinz ist mit Christian, den ihr ja schon kennt, von den Kanaren über den Atlantik nach Trinidad gesegelt. Dort haben sie ihn und Christian kennen gelernt. Barbara hat es dann eingefädelt, dass Christian mit durch den Kanal und über den Pacific zu den Markesas segeln konnte. Christian ist dann von Trinidad nach Hause geflogen, Heinz segelte alleine nach Panama. Dort verkaufte er sein Schiff und eröffnete das Restaurant „Schweizerhaus“. Er kennt dieses Land, hat er doch früher schon als Koch hier gearbeitet, dies auch bei einem Schweizer-Wirt in einem Restaurant in der Nähe des Flughafens Tocumen. Also, nun isst Ueli bei Heinz, was zu einem glücklichen Zufall führen sollte. Zuerst bestellt er Zürich Geschnetzeltes mit Salat. Die Salatsauce schmeckt gleich wie die Salatsauce seines Bruders Ruedi in der Schweiz. Ruedi kaufte diese Sauce jeweils bei Hero. Ueli spricht Heinz auf die Gemeinsamkeit des Geschmacks an. Heinz erklärt ihm, dass er vorher Aussendienst Mitarbeiter bei Hero gewesen sei und das Rezept der Salatsauce mitgenommen habe. Er stellt nun diese Sauce in seinem Restaurant her und verkauft sie auch über die Gasse für andere Kunden. Zudem hat Heinz auch im gleichen Ort wie Ruedi gewohnt. Welch ein Zufall! Der nächste Zufall ereignet sich anschliessend. Ueli hört, dass am Nebentisch Schweizerdeutsch gesprochen wird. Er stellt sich den beiden Schweizern vor und erzählt seine

Geschichte, und warum er hier in Panama sei. Walter ist ein pensionierter Bankangestellter der UBS und Urs der Besitzer des Davidof Raucherlokals im Hotel Continental in Panama. Walter lädt Ueli zu sich nach Hause ein. Ein schönes Haus am Rande der Stadt. Ueli bemerkt ein kleines Auto am Strassenrand. Er interessiert sich sofort für den kleinen Subaru Yusti. «Du kannst ihn kaufen für US\$ 500.-«, meint Walter. Er gehört seiner Frau Gisela. Ueli ist natürlich hell begeistert. Der Preis ist mehr als günstig. Er will ihn in den nächsten Tagen abholen.

Das Auto

Als Ueli den Wagen abholt, ist Walter nicht anwesend, nur Gisela, eine gepflegte Panamesin. Sie war früher die Sekretärin von Walter in einer Schweizer Bank. Gisela erklärt, sie verkaufe den Wagen nicht für \$ 500, sie müsse 2,500 \$ dafür haben.



Ueli ist nicht bereit, so viel auszugeben und will schon wieder mit dem Bus nach Hause fahren. „Ja so nimm das Auto mal mit, ich will dann mit Walter

über das Geschäft reden», meint Gisela. Der Motor läuft und Ueli fährt davon. Unterwegs hat er jedoch einen Platten. Er wechselt das Rad. In Pedro Miguel angekommen, stellt sich Tom, ein Mechaniker und Metallbauer, zur Verfügung, den Wagen etwas in Stand zu stellen. Zündung, Zündverteiler und andere Aggregate müssen ausgetauscht oder repariert werden. Am Schluss will Tom die drei Kerzen noch wechseln. Eine Kerze von den dreien sitzt fest und bricht ab. Eine abgebrochene Kerze im Zylinderkopf, ein fast unreparierbarer Schaden. Nicht aber in Panama. Tom schraubt den Zylinderkopf ab und weiter geht es in die Werkstatt. Dort wird die abgebrochene Kerze ausgebohrt und ein neues Gewinde angepasst. Nun kommt aber das Problem mit der Zylinderkopfdichtung. Diese muss auf jeden Fall ersetzt werden, wenn der Zylinderkopf abgeschraubt wird. In ganz Mittelamerika ist keine solche Dichtung zu bekommen. Also ruft Ueli seinen Bruder Paul in der Schweiz an. Der besorgt ihm die Dichtung. Kostenpunkt Sfr. 90.-, Transport mit DHL \$ 350.-. Hoppla!!! Auf jeden Fall ist der Subaru wieder okay und Ueli fährt mit ihm zu Gisela und Walter, um das Geschäftliche zu erledigen. Gisela und Walter diskutierten heftig, Gisela mit ihrem südamerikanischen Temperament und Walter mit seiner Ruhe eines schweizerischen Bankangestellten. Sie streiten sich um den Verkaufspreis. „Wir machen dieses Geschäft auf Schweizer Art und nicht auf «Panamesisch» sagt Walter. Und so bezahlt Ueli am Ende 550\$. Zusammen

mit den Reparaturen kommt der Wagen auf \$1000 zu stehen. Immer noch ein guter Preis. Später sagt Ueli einmal. „Ich hatte noch nie so viel Freude an einem Auto wie an diesem Subaru“. Er ist nun ein Krösus in der Marina. Er ist der einzige Segler, der ein Auto hat. Der Yusty hat 1000 m3, 50 PS und nur drei Zylinder. Aber er hat eine Klimaanlage. Doch wenn Ueli diese einschaltet, nimmt die Leistung rapide ab und bei grün an der Ampel kommt er fast nicht weg. Übrigens, Ueli hat schnell die Fahrweise der Panamesen angenommen. Dicht auffahren, links und rechts überholen und das Horn oft gebrauchen. Einmal hat er einen kleinen Unfall. Da kommt ein Panameser rückwärts von links aus einer Einbahnstrasse in verbotener Fahrtrichtung. Ueli denkt, er habe Vortritt und fährt zu. Es kommt zu einer Berührung mit anschliessender grosser Diskussion. Der Panamese klärt Ueli auf: „Du bist immer verantwortlich auf die linke Front bei deinem Auto, auch wenn du im Recht bist“. Eine simple aber gute Verkehrsregel. Er zahlte ihm dann hundert Dollar auf die Hand.

Ueli hat sich beim TCS in der Schweiz einen Internationalen Fahrausweis ausstellen lassen. Dies hat den Vorteil, dass man bei Verlust den Schweizer Ausweis immer noch behalten kann. Auch ist es von Vorteil, immer eine 20\$ Note im Ausweis aufzubewahren. In Panama führen Polizisten viele Verkehrskontrollen durch. Vor allem in der Vorweihnachtszeit. Jede Kleinigkeit wird gebüsst, oder man hat einen Geldschein im Ausweis. Das ist halt

üblich in den lateinamerikanischen Ländern. Man nennt es Korruption im kleinen Rahmen.

Nun, Ueli kann von jetzt an mit dem Wagen seine kleinen Katzen füttern gehen im Nachbardorf. In der Zwischenzeit ist ein Kätzchen unter ein Auto gekommen. Das Zweite ist verschwunden. Nur noch der Tiger ist da. Ueli verspricht ihm, ihn morgen Abend abzuholen. Nöggi, wie er von nun an heisst, wartet schon auf der Strasse. Ueli öffnet die Autotüre und Nöggi springt hinein. Er ist von nun an der beste Freund von Ueli. Ohne ihn würde er die Zeit ohne Barbara nicht bewältigen.

Die Reparatur

„Jetzt muss aber etwas gehen“ sagt sich Ueli. Als erstes muss für ein Dach über dem Kopf gesorgt werden. Er hat die Vorstellung, ein solches aus Holz anzufertigen. Zum Glück bespricht er sein Vorhaben mit Tom, dem Metallarbeiter. Er macht ihm den Vorschlag, das Gerüst aus Metallprofilen zu erstellen und darauf die vorhandene Amiplane zu legen. Die Kosten sollen sich bei 1'500 \$ einpendeln. In der Schweiz würde ein solches Vorhaben das Zehnfache kosten. Also werden die Metallprofile besorgt. Tom schweisst sie zusammen. Die ganze „Halle“ wird 16 Meter lang, 5 Meter breit und 6 Meter hoch. Wirklich ein grosses Konstrukt. Seitlich am Boden werden je 6 Löcher gegraben und mit Beton ausniveliert.



Anschliessend werden die Stützen der beiden Seitenwände mit 8 Personen von Hand in die Löcher gestellt, und diese mit Beton ausgefüllt. Das Dach wird per Kran darauf gehoben.



Und mit den Seitenwänden verschraubt. So kann es auch wieder ohne Schaden gelöst und abgehoben werden.



Wie in der Schweiz üblich, wird ein Bäumchen auf dem First angebracht und ein Aufrichtefest gefeiert.



Schon jetzt hat es Interessenten, die die Halle nach Gebrauch kaufen möchten. Ueli seufzt: Jetzt bin ich unter Dach und von oben kann nichts mehr passieren.



Er geht daran, auf meinem Deck alles abzumontieren und kann für die Lagerung einen Raum mieten. Er fängt am Bug an: Ankerwinde mit Ankerkette und Anker, Bugbeschlag an der Reling, Mastfuss, Windsteueranlage, Luken-Schlösser, Windgenerator, den verbogenen Mastkorb, einfach alles, was aus Metall besteht und kein fester Bestandteil vom Bootsrumpf ist. Auch die Luken werden abgenommen und durch provisorische Polyesterplatten ersetzt, die fest verklebt werden. Das ist notwendig, damit kein Staub und Schmutz ins Boot eindringt. Schön geordnet verstaut er alles im Gestell. Nun bin ich richtig nackt. Nur noch blosse Haut oder Polyester. Anschliessend schraubt oder sägt er alle Beschläge vom Grossmast, Besanmast und den Grossbaum ab. Den Mastkopf, alle Püttings, Maststufen, die Spinakerbaum-Schiene, Winschen, Radarhalterung werden abgenommen. Alles verstaut er sorgfältig, denn es wird wieder gebraucht.

In der Zwischenzeit ist es Weihnachten geworden. Barbara macht ihren ersten Besuch und ist erstaunt, was Ueli alles geleistet hat. Sie geniesst die Weihnachtsferien in Panama, die Geselligkeit zusammen mit den anderen Bewohnern in der Marina.



Speziell ist auch für sie, das Wohnen auf einem Schiff, das unter einem Dach an Land steht. Sie geniesst die schöne Aussicht auf den Panamakanal mit den Ozeanriesen, die Hautnah vorbeifahren. Barbara freut sich an Nöggi, denn auch sie liebt wie Ueli, Katzen sehr. Die Weihnachtsdekoration, die die beiden aus Amerika mitgenommen haben, wird hervorgekramt. Nöggi hat sichtlich Freude daran. Es wird nicht viel gearbeitet, dafür um so mehr organisiert. Ueli muss endlich bestimmen, wer ihm die Polyesterarbeiten machen soll.



Derick, ein amerikanischer Bootsbauer, wohnt mit seiner Familie auf einem Trimaran in der Marina. Er hat den Ruf, langsam zu arbeiten und viel Geld zu verlangen. Dafür soll er sehr genau arbeiten. Und dann sind da noch andere panamesische Unternehmen, die den Auftrag gerne ausführen würden. Nach langem hin und her und Gesprächen entscheidet sich Ueli für Derick. Er würde ihm helfen und darauf achten, dass nicht zu viel Leerlauf passiert. Ja und die Masten? «Kommt Zeit kommt Rat», denkt sich Ueli. Und wie-

der hat er Glück. Grund ist das Unglück eines anderen Seglers. Bill und Grace kommen mit einem Trimaran in die Marina. Sie hatten auf dem Weg von San Francisco nach Panama bei einer grossen Welle Mastbruch. Der Mast ging verloren. Sie kamen durch die beiden Miraflores-Schleusen aus dem Pazifik zum Pedro Miguel Boatsclub. Bill besitzt in Kanada eine kleine Bootswerft. Er kennt sich natürlich aus, aus welchen Bestandteilen ein Schiff besteht. Auch Bill braucht einen neuen Mast. Ueli kann bei Bill alle defekten Teile für mich bestellen. Diese werden dann aus Amerika geliefert: Masten, elektrische Kabel, Elektropanel, Kochherd, Navigations-Instrumente und vieles mehr. Ueli erstellt eine gut überlegte Einkaufsliste, denn diese Gelegenheit ist einmalig. Sämtliche Kabel zu den Verbrauchern werde ausgemessen. Der Querschnitt wird ausgerechnet. Der Grossmast wird in zwei Teilen kommen und wird dann an Ort zusammengesweisst. Zuletzt erreicht die Einkaufsliste einen Betrag von über 30'000.- US\$. Dazu 10% Provision, was etwa den Betrag von Bills Mast ausmacht. Es ist das Geld wert und so ist beiden gedient.

Ueli beginnt nun mit den Arbeiten. Er hat sich vorgenommen, nicht nur die Schäden vom Crash im Panamakanal zu reparieren, sondern mich einer gründlichen Renovation zu unterziehen. Als erstes ist das Teakdeck an der Reihe. Die ursprünglich 15 Millimeter dicken Deckleisten sind auf 12 mm abgenutzt vom Wetter. Dadurch sind die Fugen nicht mehr dicht und bei Regen

läuft immer Wasser unter das Holz. So schön und teuer Teak ist, aber es muss weg.



Also entfernt Ueli das Teakdeck, was keine grossen Anstrengungen erfordert.



Mitten in der Arbeit kommt eine schlechte Nachricht für Ueli. Sein Vater ist mit 91 Jahren gestorben. So verlässt mich Ueli und kommt erst drei Wochen später wieder nach Panama.

Während Uelis Abwesenheit bekomme ich einen neuen Nachbar. Ein riesiger Tieflader-Anhänger bringt eine grosse Aluminiumschale. Sie ist sicher so gross wie mein Haus, 16 x 5 Meter und ca. 1 Meter hoch. Die Schale ist voll beladen

und der Hohlraum ist ausgefüllt mit Ware bis an den Rand. Was soll daraus werden? Ueli kehrt zurück und lädt sofort den neuen Nachbar zu einem Bier ein.

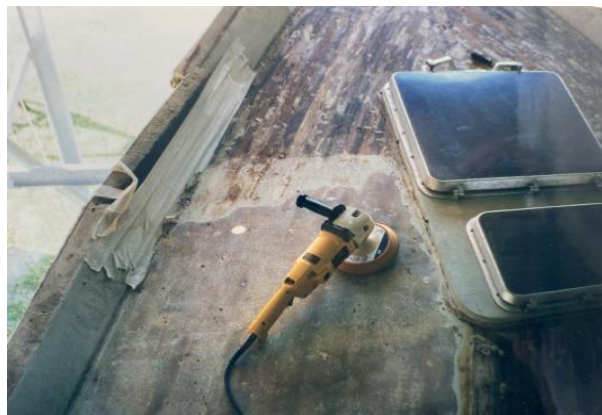


Er heisst Karl, ist Amerikaner und hat in Panama Militärdienst für Amerika geleistet. Bei dieser Gelegenheit hat er den Gatunsee entdeckt. Der gefiel ihm sehr und er beschloss, nach seiner Dienstzeit auf diesem See auf einem Hausboot Gäste zu bewirten.



Aha, das sollte mal ein Hausboot werden. Ich habe vorher noch nie einen solchen Bootsrumpf gesehen. Alles was benötigt wird um dieses Boot zu bau-

en, ist in dieser Schale, die ja eigentlich der Bootsrumpf ist, verstaut. Wände, Dach, Boden, Motor, einfach alles bis zum Fernseher. Es wird sicher eine Weile dauern bis das Projekt fertig ist. Karl will alles alleine machen. Ja gute Nacht!! Ob er wohl vor Ueli fertig sein wird?



Ueli fährt mit seiner Arbeit fort. Das restliche Teakholz wird entfernt. Die Holepunktschiene für das Vorsegel wird entfernt. Dabei entdeckt Ueli eine gefährliche Schwachstelle. Die Aluschiene ist unten durch Elektrolyse bis fast zur Hälfte korrodiert. Kaum vorstellbar, wenn diese bei grosser Belastung auf hoher See bei einem Sturm plötzlich gebrochen wäre! Ein weiterer schwerwiegender Schaden am Deck kam zum Vorschein. Bei den Deckdurchbrüchen für die Lüfter in die Kabine ist Wasser in das Holz des Polyester-Sandwiches gelangt. Dadurch ist das Balsaholz verrottet. So hat das Deck natürlich seine Stabilität eingebüsst. Bei allen Segelbooten hat das Deck eine Sandwich Konstruktion. Das heisst, das Holz von 2,5 cm ist oben und unten mit einer Polyesterschicht beklebt. Dadurch

erhält das Konstrukt eine grosse Stabilität. Das ist notwendig, damit das Deck begehbar ist, ohne dass es sich durchbiegt. Sandwich-Bauweise ist auch leichter als Vollpolyester.



Ueli sägt das Deck rund um die beschädigten Stellen aus. Dabei stellt er seine Säge so ein, dass die untere Polylesterschicht nicht beschädigt wird. Und schon hat er wieder Glück. Die Seitenwände von Karls Hausboot hatten genau die gleiche Dicke wie das Balsaholz von meinem Deck. Ueli bekommt von Karl das Holz gratis, das benötigt wird um die Löcher wieder zu füllen.



So kann er dieses einkleben und darüber wieder eine Schicht Polyester anbringen. Anschliessend schleift Ueli das ganze Deck sauber ab, damit laminiert werden kann.



Weil das Teak entfernt wurde, hat das Deck seine Festigkeit verloren. Deshalb müssen drei Schichten Polyester über das gesamte Deck geklebt werden. Ca. 50 m² Polyestertermatten werden dazu nötig sein.

Jetzt ist es Zeit, dass Derick endlich mit seiner Arbeit beginnt. Er musste vorher eine Arbeit an einem anderen Boot fertig machen. Ueli wird schon sichtlich nervös. Zuerst repariert Derick die beiden Löcher an meinem Bug. Ja, Derick ist ein Profi wie er das hinbekommt





Nach der Reparatur sieht man keinen Unterschied zwischen der reparierten Seite und dem Gegenstück auf Steuerbord. Ebenfalls repariert er die Löcher bei den ausgerissenen Klampen sowie die Risse auf dem Dach der Kajüte.



Dann beginnt das Laminieren meines gesamten Decks. Eine Mammutarbeit. Derick zupft die Matten in Stücke von ca. 50x50 cm. Diese werden dann dreilagig, gestaffelt auf das Deck geklebt, so dass es keine sichtbaren Übergänge und eine glatte Oberfläche gibt. Ueli mischt den Resin.



Das ist ein Gemisch von Harz und Härter. Diese beiden Substanzen müssen in einem exakten, richtigen Verhältnis zueinander gemischt werden. Bei zu wenig Härter wird der Klebstoff nicht richtig hart. Bei zu viel, härtet der Leim zu schnell und kann nicht richtig verarbeitet werden. Eine Viertelstunde beträgt die Härtingszeit bei richtiger Mischung. Die Beiden arbeiten Hand in Hand.



Zwei Ventilatoren sorgen für ein einigermaßen erträgliches Arbeitsklima, denn die Temperatur unter dem Dach beträgt 36 Grad Celsius. Fast eine Woche braucht diese Arbeit. Anschliessend wird das Deck geschliffen und mit Füller gespachtelt.



So wird es bleiben bis die endgültige Farbe aufgebracht wird. Bei den beiden Backskisten auf dem Heck werden die Kanten erhöht. Wenn früher eine Welle auf das Heck klatschte, lief immer Wasser in diese hinein. Somit sind die Reparaturarbeiten mit Polyester abgeschlossen.

Uelis Freizeit

Ja was macht denn Ueli wenn er nicht arbeitet? „Sonntags wird nicht gearbeitet, auch wenn ich die ganze Woche nichts getan habe“ ist sein Credo, schon während der ganzen Seereise. Ueli hat so seine Angewohnheiten. Auch rasiert er sich alle zwei Tage, obwohl ein Bart niemanden gestört hätte. Man muss anständig aussehen, sagt er. Zu Beginn an einem Sonntag,

als er noch kein Auto hat, fährt er mit dem Bus zum Gatunsee. Ungefähr dreiviertel Stunden braucht man dazu. Er will wissen, wie es da aussieht, denn man hat ihm erzählt, dass sich da eine Rampe befindet, wo man Boote ein- und auswassern könne. Und da geschieht etwas Wunderbares. Ueli steht auf dem Ponton und schaut dem Treiben zu, wie die Besucher ihre Schiffe zu Wasser lassen. Sonntags hat es jeweils viele Wanderboote. Entweder die Leute gehen fischen oder sie haben ein Ferienhäuschen auf einer kleinen Insel. Eine Gruppe von fünf Personen steht am Rande des Ponton und wartet auf ihr Boot, das ihnen gebracht werden soll. Eine Frau stellt eine Tasche nahe an den Rand vom Ponton und dann ertönt eine Stimme: „Pass uf, dass d`Täsche ned is Wasser gheit“. Ueli schaut verwundert und fragt „So sind ihr au Schwyzer“. Das Erstaunen geht nun an die angesprochene Person. Oskar und Edith Löhner heissen die beiden älteren Leute. Sie wohnen schon über 40 Jahre in Panama. Sie haben Besuch aus der Schweiz und wollen mit ihrem Motorboot auf dem Gatunsee fischen gehen. Sofort lädt Oskar Ueli ein, mit auf den See zu kommen. Oskar ist ausgerechnet der Manager des Hotels am Flughafen Tocumen, bei dem Heinz gekocht hat. Wie klein die Welt doch ist. Beim Fischen und nachherigen Baden im See wird Ueli bis aufs Mark ausgefragt, denn er hat ja viel zu erzählen. Oskar und Edith werden die besten Freunde von Ueli und Barbara während des gesamten Aufenthaltes in Panama.

Ueli und Karl haben sich sofort angefreundet. Beide sind ja „Chrampfcheibe“, nur mit dem Unterschied, das Karl auch sonntags arbeitet. Karl hat die Idee, auf dem Gatunsee ein Boot mit Führer zu mieten und fischen zu gehen. Die Beute ist ergiebig. Alles Bass, das sind Fische unseren Eglis vergleichbar. Man fängt sie mit kleinen Fischen, sogenannten Minos. Wenn man die richtige Stelle erwischt, beissen sie



wie verrückt. Bei der Rampe werden die Fische für wenig Geld von Einheimischen filetiert. Dieses Petri Heil bringt Ueli auf den Gedanken, einen kleinen Trailer für sein Beiboot zu bauen, am Subaru eine Anhängerkupplung anzubringen und Sonntags zum Fischen auf



dem Gatunsee zu fahren.



Seither fährt er fast jeden Sonntag früh mit dem Gummiboot und dem 15 PS Aussenborder zur Rampe am Gatunsee. Zu den guten Fanggründen geht es eine weitere halbe Stunde mit Vollspeed auf dem Wasser. Dabei begegnet er den Ozeanriesen, die den Panamakanal passieren.





Meistens nimmt Ueli auf dem Weg zum Gatunsee einen Einheimischen mit, der Autostopp macht.



Er hat jeweils einen Kessel voll mit Minos, die er an der Rampe den Fischern verkauft. Seit drei Sonntagen fehlt er jedoch an der Strasse. Bei der Rampe wird ihm dann erzählt, der Mann sei am Mirafloressee von einem Krokodil gefressen worden. Ja an dem See an dessen Ufer ich stehe. Über die Mittagszeit fährt Ueli dann irgendwo ans Ufer, hängt seine Hängematte auf und isst sein mitgebrachtes Essen. Beim Fischen kann Ueli oft Krokodile sehen, das grösste war bis

jetzt über 3 Meter lang. Im Allgemeinen sind sie aber nicht gefährlich. Nur wenn man täglich zur gleichen Zeit ans Wasser geht, können sie einem abpassen und dann zuschnappen. Das ist auch dem Mann mit den Minos passiert. Wenn Barbara bei uns zu Besuch ist, fährt sie jeweils auch mit Ueli auf den See. Es gefällt ihr sehr und sie hat keine Angst in der Wildnis und vor den



Krokodilen. Es wird jeweils ein ausgiebiges Mittagssmahl mitgenommen. Sekt darf nicht fehlen. Während Ueli fischt, liest Barbra jeweils ein Buch in der Hängematte und hört den Brüllaffen zu.



Wie gesagt, sind Karl und Ueli gute Freunde. Samstag Abend fahren die

Beiden oft in die Stadt, um sich von der Arbeit zu erholen. Karl kennt von seiner Dienstzeit in Panama her die Lokale, wo man sich vergnügen kann. Jeden Abend, bevor die Sonne untergeht, wird Volleyball gespielt. Es wurde extra für diesen Zweck ein Spielfeld mit Sand angelegt. Teilnehmer sind Segler und Seglerinnen, die gerade Halt gemacht haben in unserer Marina.



Viele sind hier seit Wochen oder Monaten, meistens bis 10 Personen.. Auch Ueli macht jeweils mit. Er liebt ja den Ballsport.



Wie ich schon erwähnt habe, macht Ueli immer um halb sechs Uhr Feierabend, wenn der Zug aus Colon durchfährt. Wenn nicht gespielt wird, ge-

niesst Ueli den Sundowner im Liegestuhl, den wir aus Kolumbien mitgebracht haben. Von meinem Bug aus schaut er dem Treiben in der Pedro Miguel Schleuse zu. Cuba Libre, heisst das Getränk, was Cola mit Ruhm bedeutet. Er trinkt ihn ziemlich gut gestampft, so dass er anschliessend ein kleines Nickerchen machen muss, mit Nöggi auf dem Schoss. Der Alkohol steigt ihm sehr schnell in den Kopf. Er fühlt sich in diesem Moment sehr zufrieden. Die Glücksgefühle steigen in seinen Kopf und er fühlt sich wie abgehoben. Er hat Freude an der geleisteten Arbeit. Nach dem Nickerchen ist alles verflogen, er ist wieder nüchtern und geht zum Duschen und dann zum Kochen und Essen ins Clubhaus. Hier trinkt er später noch ein Bier mit Kollegen und geht dann in seine Kajüte zum Schlafen.

Nöggi geht nachts auf die Jagd. Oft kommt er mit Beute nach Hause. Einmal ist es ein Nachtheron. Das ist ein krähengrosser Vogel mit langen Beinen und einem langen Hals. Dieser Vogel steht jeweils am Ufer und pickt die kleinen Fische auf, die an ihm vorbei schwimmen wollen. Der Heron ist unverletzt und stolziert in der Kom-büse herum. Ueli nimmt ihn unter den Arm, steigt nackt, wie er aus dem Bett kommt, die Leiter hinunter. Mit der rechten Hand muss er Nöggi abwehren, der den Vogel wieder haben will. Am Boden angelangt wirft er den Vogel in die Luft. Dieser fliegt davon als sei nichts geschehen. Ein andermal ist es eine faustgrosse Kröte, die Ueli anderntags in der Schlafkabine vorfindet und wieder ins Freie lässt.



Einmal wird Nöggi jedoch von einer Schlange gebissen. Sein rechtes Vorderbein ist stark geschwollen. Ueli muss mit ihm zum Tierarzt gehen, wo er operiert wird.



Gekos bringt Nöggi regelmässig nach Hause. Sie sind dann Gäste bei mir. Sie trinken Kuba Libre aus dem Glas von Ueli oder schlecken den Deckel vom Yoghurt sauber. Da wir beim Thema Katzen sind, hier ein paar Bilder.



Nöggi hat in der Zwischenzeit eine Freundin bekommen, Ueli gibt ihr den Namen Nöggeli. Es ist ein Weibchen und ist zugelaufen. Es ist gut möglich, dass es seine Schwester ist, da sich die beiden sofort gut verstehen. Nöggeli ist zuerst sehr scheu, freundet sich jedoch mit uns schnell an und die beiden Katzen lieben einander. Sie bedeuten Ueli viel. Oft sagt er, ohne die Gesellschaft der beiden Katzen würde er die Arbeit alleine nicht schaffen.



An Samstagabenden ist dann jeweils Potlog im Clubhaus. Das heisst.: Jede Crew eines Schiffes kocht ein Menue.



Diese Mahlzeiten werden zu einem Selbstbedienungs-Buffet aufgetischt und man isst dann gemeinsam in der Mensa



Ueli kocht alle zwei Wochen Älpler Makronen. Diese werden von allen sehr geschätzt. Wenn er die Zwiebeln dünstet, duftet es in der ganzen Marina. Ein paar Segler nehmen jeweils ein leeres Gefäss mit, um eventuelle Resten mit nach Hause nehmen zu können. Leider sind ein Teil der Amerikaner kulinarische «Wildsäue». Sie schöpfen von allem, nebeneinander, übereinander

und zuletzt ein Stück Kuchen drauf. Anschliessend kommt noch Eiscream in den dreckigen Teller.

Durch Oskar und Edith lernt Ueli viele Schweizer kennen, die in Panama leben. Traditionell findet einmal im Jahr in der Kongresshalle ein Bazar statt, an dem jede Botschaft ihre Produkte aus ihrem Land verkauft.



Ueli wird angefragt, ob er Würste grillieren würde. Er ist sofort bereit.



Die Cervelats und Bratwürste stammen von Berard, einem Schweizer Metzger in den Bergen von Panama. Das Geschäft läuft gut. 2000 Würste werden verkauft. Das Fett tropft auf die Glut

und es raucht fürchterlich. Die Leute stehen Schlange und können kaum warten. Die Würste, aussen schwarz und innen kalt. Das hindert die Panamesen jedoch kaum, diese zu geniessen.

Wenn Barbara da ist, arbeitet Ueli nicht so viel. Barbara kocht dann in der Kombüse, gegessen wird im Cockbit. Am Morgen wird länger geschlafen. Die beiden fahren oft in die Stadt zum Einkaufen, gehen mit den Freunden Oskar und Edith in Restaurants essen oder machen einen mehrtägigen Ausflug nach El Valle, drei Stunden von Panama entfernt.

Dort gedeihen viele tropische Pflanzen. Auch einen kleinen Zoo hat es.



Die Neuerungen

Wir bekommen ein neues Mitglied am Ponton vorne bei der gedeckten Werkstatt. Sie kommen in einem kleineren 10 Meter roten Stahlboot.



Es ist Ali mit seiner Frau Gertie und ihrer zehnjährigen Tochter Heike. Sie sind aus Deutschland und haben auch noch einen Sohn.



Dieser arbeitet als Kapitän auf der Yacht von Schmidheini. Dazwischen steigt er für ein Forschungsteam auf die Bäume im panamesischen Urwald. Ali ist ein richtiger 68er. Seit dieser Zeit hat er sich nicht mehr rasiert oder die Haare geschnitten. Als gelernter Metallarbeiter hat er sich anschliessend zum Ingenieur ausbilden lassen. Dann packte ihn die Sucht nach der grossen Freiheit.



Er zog mit seiner damals 17jährigen Gertie nach Griechenland und baute sich dort sein Stahlschiff selber. Beide Kinder sind auf der Reise zur Welt gekommen, auf dem Boot aufgewachsen und Gertie hat sie unterrichtet. Die Familie lebt schon einige Jahre in Pa-

nama, in der Nähe von Portobelo. Dort hat er sich eine kleine Werkstatt eingerichtet. Wegen Zwistigkeiten mit den Behörden meldete er sich dort ab und ist in den Pedro Miguel Boatsclub gekommen. Ali ist ein vorzüglicher Schweisser und Metallarbeiter. Was für ein Glück für Ueli; denn Ueli wird viel Arbeit für Ali haben.

Nachdem die Schäden an der Bootschale aussen soweit repariert sind, kommen die Aufbauten daran. Die alte Sprayhood, die aus Chromstahlgestänge und Stoff bestand, wurde beim Unfall durch den fallenden Grossmast unreparierbar zerstört. Ueli will eine neue massive Dodger aus Fiberglas herstellen. Dodger heisst auf deutsch „Hundehaus“. Unter diesem findet man bei Regen Schutz und es deckt den Niedergang ab, der ins Schiff führt. Ueli und Derrick besprechen dieses Projekt. Man muss bequem darunter sitzen können und sie soll auch begehbar sein. Dazu darf sie nicht wie eine Kiste auf dem Boot aussehen, sondern soll eine Einheit mit dem Bootsrumpf bilden. Es wird Mass genommen, Pläne erstellt und anschliessend eine Holzform gebaut.





Auf dieser werden drei Lagen Polyestertermatten verklebt.



Damit der Polyester am Holz nicht klebt, wird dieses vorher mit einer dicken Schicht Trennwachs bestrichen.



Anschliessend kann die fertige, trockene Polyesterschale abgehoben werden. Die Form wird entfernt und die Schale wird auf das Schiff geklebt. Nach sorgfältigem Spachteln und aufwändigem Schleifen werden die Fenster ausgeschnitten. Ueli bestellt in der Stadt das Plexiglas. Auch dasjenige für die Luken. Die ganze Arbeit dauert über einen Monat.



Auch das Bimini Top ist stark beschädigt. Das ist das Dach über dem Cockpit. Es schützt vor Regen und Sonne. Das Alte besteht aus dem gleichen Material wie die Spreyhoody, nämlich Aluminiumgestänge und Stoff. Auch hier will Ueli etwas Spezielles bauen. Ein massives Dach muss es sein, auf dem auch Solarpanels angebracht werden können. Um die Stabilität zu erreichen, und eine elegante Form zu haben, muss die perfekte Biegung erreicht werden.

Derrick und Ueli gehen in eine der beiden Werkräume und bauen eine Form mit der richtigen Grösse und Biegung. Aus Gewichtsgründen darf das Dach nicht zu viele Lagen Polyester haben.



Um jedoch die Stabilität zu erreichen, wird eine 8 cm breite Kante an den Rändern anlamiert. Die alten 5 mm dicken Plexiglasscheiben dienen als Materialspender.



An den vorderen zwei Ecken wird je ein Abflussloch für das Wasser angebracht. Ueli hat vorher noch 4 Solarpanele gekauft. Für jedes Panel werden 4 Halterungen am richtigen Platz auf dem Dach aufgeklebt, so dass sie sturmsicher angeschraubt werden können. Bei Sonnenschein kann mit dieser Einrichtung 16 kWh Strom gewonnen werden. Vier 8 cm Aluminiumrohre, die innen in der Backskiste mit massiven Halterun-

gen angeschraubt werden, bilden die Säulen, die das Dach tragen. Ein 1.90 Meter Mann kann aufrecht darunter stehen. Das Wasser vom Dach wird mittels eines Schlauches auf jeder Seite abgeführt.



Ein grosser Schritt für meine Reparatur ist nun beendet.

Jetzt brauche ich nur noch mit Farbe gestrichen, beziehungsweise bespritzt zu werden. Ueli findet in Panama City ein Team, das diese Arbeiten ausführen kann.



Die Teile, die nicht in Arbeit sind werden mit Papier abgedeckt.



Dann spachteln und schleifen zwei Mann. Ueli versorgt sie in den Pausen mit Cola. Er versteht sich mit den beiden Jungs sehr gut. Bis an dem Tag, an dem er sie für eine Kleinigkeit einmal tadelt. Von da an sind sie nicht mehr Uelis Freunde. Ja, da hat Ueli den Stolz der Panamesen kennen gelernt. Von Zeit zu Zeit kommt der Meister und spritzt Epoxi-Farbe auf.



Der Farbton ist der gleiche wie vorher, die Schale weiss mit einem dunklen Streifen oberhalb der Wasserlinie.



Der Aufbau wird dunkelgrau. Hier steht mein Name, Antares Royale, der mit Klebebuchstaben aufgebracht wird.



Auf der glänzenden, frisch angebrachten Farbe sieht man nach jedem Spritzen die Unebenheiten und kleine Löcher. Also wieder spachteln und schleifen. So werden bis am Schluss 3 Schichten aufgetragen sein. Zuerst werden die Aufbauten und das Deck, anschliessend der Rumpf bearbeitet. Das Ergebnis ist super, einfach besser als neu. Ueli überlegt sich, wie er das Deck rutschfest machen will. Eine Mög-

lichkeit ist es mit Sand durchtränkter Farbe zu bestreichen. Eine andere Methode wäre, Zucker in die Farbe zu mischen. Nach dem Anstrich wird das Deck mit Wasser gewaschen. Der Zucker vergeht und das Deck wird dadurch rau. Zum Glück hat sich Ueli noch nicht entschieden.

Einen ganzen Monat hat das Team gearbeitet. Ueli hat allen ein Victorinox Sackmesser geschenkt und hat sich mit den Gesellen wieder versöhnt.

In der Zwischenzeit sind die bestellten Teile aus Amerika gekommen. Der Grossmast in zwei Teilen.



Die beiden Teile werden zusammengesteckt und von Ali geschweisst.



Der Besan, Grossbaum und Besanbaum sind auch neu.

Ueli hat nun eigene Arbeit, während die Maler am Boot arbeiten. Er wird alle Teile, die er von den alten Masten demontiert hat, an den neuen Masten wieder anbringen.



An den gleichen Stellen natürlich. Dazu muss er genau messen und über 300 Löcher bohren. Grosse für die Befestigung der Wanten und kleine für



die Nieten. Radar, Maststufen, Winschen, Beschläge werden mit Edelstahl-Nieten befestigt. Edelstahl und Aluminium vertragen sich nicht gut. Darum werden Nieten und Edelstahlbeschläge mit Isolationspaste bestrichen.

Gut, dass er eine pneumatische Nietenzange benutzen darf, die ihm die Marina zur Verfügung gestellt hat. Die neuen Wanten werden auf die richtige Länge abgeschnitten. Die Püttings werden mit einer speziellen Zange abgeklemmt. Die Wantenspanner werden mittels eines Konus eingeklemmt. Eine Millimeterarbeit. Ueli braucht auch einen ganzen Monat dafür und so werden die Maler und Ueli zur gleichen Zeit fertig. Ein grosses Etappenziel ist nun erreicht.

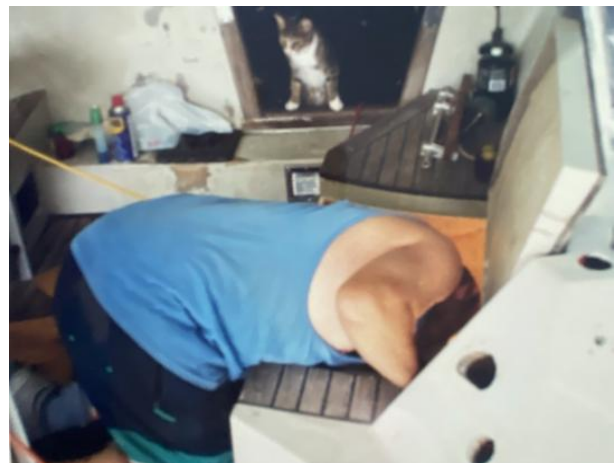
Noch nicht ganz. Auf dem Deck muss noch ein Belag angebracht werden, damit man nicht ausrutscht. Das ist dringend notwendig, damit guter Halt gewährleistet ist.



Der Zufall und wiederum Uelis Glück ist, dass noch eine grosse Rolle von Decksbelag namens Treat-Master schon lange im Lager herumliegt. Es

gehört einem Segler, der schon vor Jahren die Marina verlassen hat. So kann er erben, nachdem der Chef Ueli erlaubt, diese an sich zu nehmen. Die Rolle ist 2 Meter breit und 10 Meter lang. Das ist knapp. Ob es reichen wird für das ganze Schiff? Ueli misst alles aus, macht Schablonen auf dem Deck und schneidet die Teile aus der Rolle, so dass es möglichst keinen Abfall gibt. Anschliessend klebt er die Matten mit Sikaflex auf das Deck. Professionell! Es hat gereicht.

Die Instrumente und die Winschen werden wieder eingebaut



und die Schlösser in der Backskiste montiert, immer unter Aufsicht der Katze.



Jetzt werden auch alle metallischen Teile, und Beschläge die Ueli abmontiert hat, wieder hervorgeholt und angeschraubt. So bekomme ich wieder meine „Kleider“.



Die unten koridierte Trefelerschiene aus Aluminium hat Ali geschweisst. So kann sie wieder ihren Dienst voll und ganz erfüllen. In die Luken wird das

neue Plexiglas eingeklebt, das Ueli in einem Spezialgeschäft in Panama kaufen konnte. Sie werden anschliessend montiert. Auch die Dichtungsgummis werden ersetzt.

Zeit, dass Ueli wieder mal in die Schweiz fliegen kann um sich zu erholen. Seit dem Unfall sind nun eineinhalb Jahre vergangen. Ali füttert während Uelis Abwesenheit die Katzen.



Auch Karl ist in der Zwischenzeit ein gutes Stück weiter gekommen. Sein Hausboot ist nun im Wasser. Für Karl ist die restliche Arbeit und der Innenausbau auf diese Weise bequemer. Bald wird er bereit sein, in den Gatunsee zu fahren.

Der Innenausbau

Jetzt folgt die zweite Etappe der Reparatur. Diese hat sich zu einer ganzheitlichen Restauration entwickelt. Nicht nur im Aussenbereich, sondern auch im Innern will Ueli vieles neu und besser machen. Die Erkenntnisse von Verbes-

serungen, die er in der vierjährigen Seereise bis jetzt gesammelt hat, will er bei dieser Gelegenheit in die Tat umsetzen. Dazu ist es notwendig, dass das ganze Schiff ausgeräumt wird. Alles was nicht mit der Bootsschale verklebt ist muss weg. einsam steht nun die Bar im Raum.



Alles wird im gemieteten Raum untergebracht. Schön sortiert und in Gestellen versorgt, damit man es beim Einbau auch wieder gut findet.

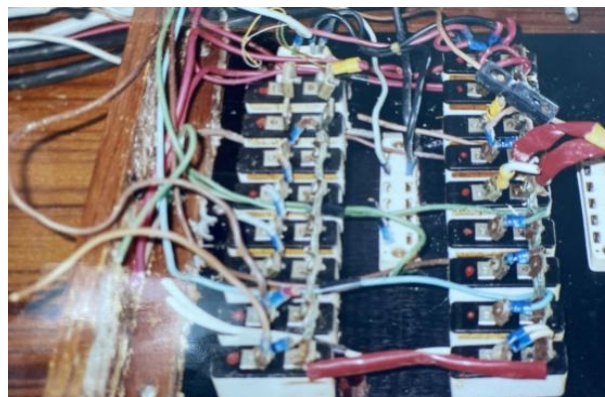


Nur die Achterkabine, in der Ueli nachts noch immer schläft, bleibt grösstenteils intakt. Hausrat, Polster,

Matratzen, Tisch, Bänke, Wände, Decke, Schäfte. Alles wird ausgeräumt.



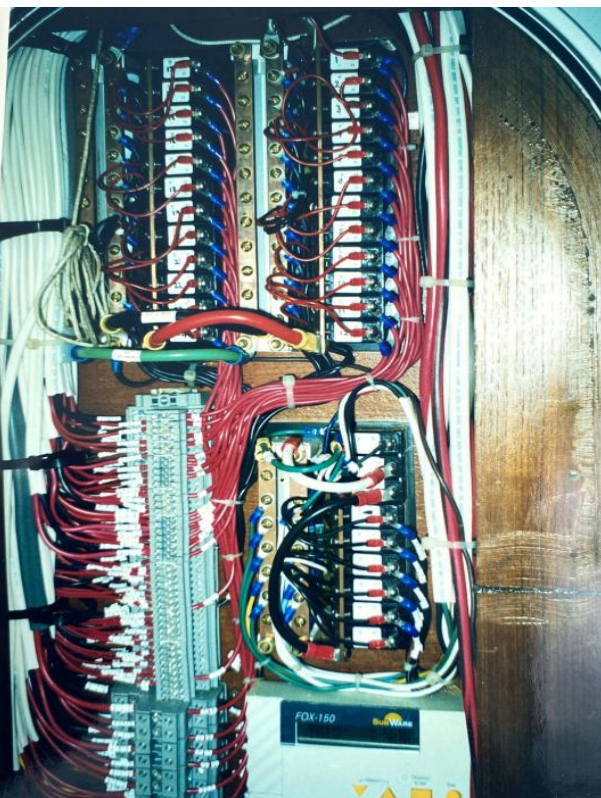
Die Pantry wird demontiert und alles eingelagert. Barbara kommt ja erst in drei Monaten. Bis dann muss diese wieder eingebaut sein. Ueli hat grosse Projekte im Sinn. Er beginnt mit dem Befestigen der Schotten. Das sind Zwischenwände, welche die einzelnen Kabinen abtrennen. Diese tragen zur Stabilität des Bootes bei. Durch das Zusammendrücken der Bootsschale haben sich diese vom Polyester gelöst. Der alte Kleber muss abgeschliffen werden. Mit Epoxidharz wird wieder neu angeklebt. Das dauert ca. eine Woche. Als Zweites ersetzt Ueli die gesamte elektrische Anlage.



Die alten Kabel, die lose hinter den Zwischenwänden verliefen, werden entfernt, das alte Elektropanel ausgebaut.



Die neuen Kabel verlegt Ueli in Kabelkanälen, die er direkt unter dem Deck befestigt.



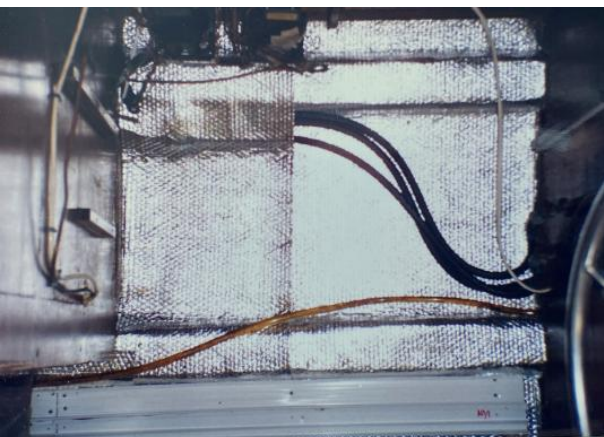
Auf diese Weise sind die Kabel immer oberhalb der Wasserlinie und kontrollierbar. Von Lampen oder Geräten, führen die Kabel nun direkt zum



Schaltpanel. Das verhindert Störungen in Schnittstellen. Ueli hat in Jim einen vorzüglichen Elektriker gefunden. Nun verlegt Ueli die Kabel und verbindet sie mit den Verbrauchern.

Dabei hat er vorher alles berechnet, welchen Querschnitt und welche Länge das Kabel haben muss. Jim befestigt anschliessend die Kabel an den entsprechenden Schaltern am neuen Elektropanel. „Das ist die Visitenkarte der Antares“, sagt Ueli immer, wenn er mich jeweils mit Stolz Besuchern zeigt.

Da durch die Entfernung der Innenverkleidung die Bootsschale frei ist, entschliesst er sich, diese zu isolieren. Er klebt eine 1 cm dicke Schaumstoff/Aluminiumfolie direkt auf die Polyesterschale.



Es wird die Temperatur im Schiff wesentlich angenehmer machen. Auch die Achterkabine, in der Ueli immer die Nacht verbringt, kommt nicht ungeschoren davon. Auch hier wird isoliert.



Zudem werden an der Decke zwei Ventilatoren angebracht. Diese bringen Frischluft und ein wenig Wind in die Kabine. Ueli muss sich nun auch als Elektriker versuchen. Gut dass ihm Nöggi dabei hilft.



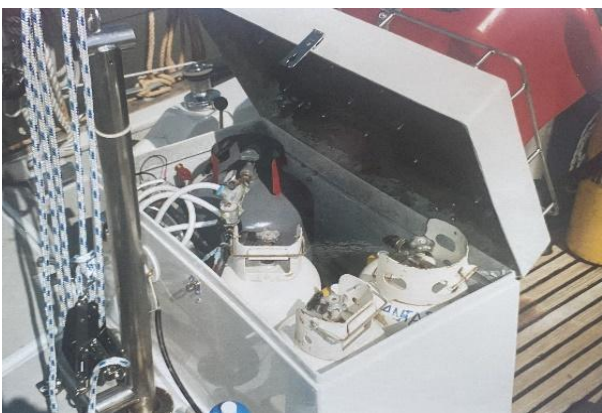
Während Ueli im Innern arbeitet, betätigt sich Ali im Aussenbereich. Er biegt den verbogenen Mastkorb wieder gerade. Dann macht er mir eine neue massive Reling aus Chromstahl. Diese bringt der Crew viel mehr Sicherheit an Deck.



Die Sitzbank hinter dem Steuerrad wird neu auf dem Vorschiff montiert. Ali schweisst aus Edelstahlrohren passende Beine und eine Lehne. Neu wird auch über der Rettungsinsel eine Bank gefertigt, die bei Bedarf aufgeklappt werden kann.



Hinter dem Steuerrad hat Ueli eine Box für Gasflaschen aus Polyester gebaut. In dieser können 4 Gasflaschen verstaut werden.



Ali schweisst einen kleinen Zaun aus Edelstahl, damit die Gegenstände bei Schräglage nicht herunterfallen.



Ali fertigt eine spezielle Konstruktion nach Uelis Idee und Plänen an. Der neue Stuhl hinter dem Steuerrad ist neu in der seitlichen Neigung verstellbar. Bei Schräglage des Schiffes kann der Stuhl nun so eingestellt werden, dass der Steuermann gerade sitzen kann.

Barbara möchte ja in der Kombüse kochen können, wenn sie an Weihnachten wieder kommt.



Also macht sich Ueli an die Pantry. Es ist geplant, eine Gefrierbox einzubauen. Diese wird mit 13 cm dickem Styropor isoliert. Gekühlt wird sie durch eine Holdingplatte, die durch einen Kompressor am Dieselmotor gekühlt wird. Ebenso isoliert er die bestehende Kühlbox und den Kühlschrank neu. Die Halterung für den neuen Kochherd muss geändert werden. Die Holzabdeckungen werden neu lackiert. Auch der Navigationstisch und die Bar werden neu lackiert, sowie alle Schotten und Wände, die im Boot verblieben sind.



Rechtzeitig wird die Kombüse an Weihnachten fertig, so dass Barbara darin Kochen kann.



Im Cockpit geniessen die Beiden das Weihnachtsessen: Bernerplatte!!



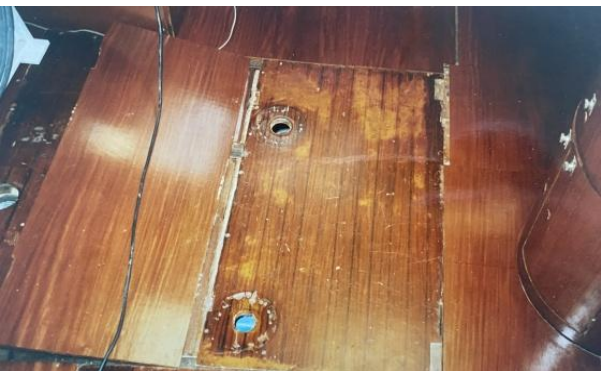
Dann kommt Tom an Bord. Er macht am Motor eine Revision, prüft alle Aggregate und spritzt ihn neu mit blauer Farbe.



Ueli isoliert anschliessend die Deckel zum Motorraum neu, damit die Motorengeräusche nicht mehr so stark in die Kabine dringen können. Fertig? Nein, der Boden sieht immer noch schrecklich aus.

Ueli fährt mit Derik zu einem Holzhändler. Dort suchen sie schönes, strapazierfähiges Tropenholz aus. Gut, dass es in der Marina auch eine Werkstatt mit guten Holzbearbeitungsmaschinen gibt. Ueli misst und fräht. Schliesslich war sein Vater Schreiner.

Auch er hat Sägemehl im Blut, so ist es für ihn kein Problem, die Bretter passgenau zu schneiden.



Anschliessend werden diese von einem ehemaligen Angestellten der Marina lackiert. Nebenbei: Wenn Ueli ihm jeweils den Lohn ausbezahlt, kommt er drei Tage nicht mehr zur Arbeit. Der neue Boden, von der Achterkabine bis vorne zum Toilettenraum wird nun eingebaut. Jetzt ist es Zeit, die Wände und Decken aus dem Lager zu holen und diese wieder zu montieren. „Diese fühlen sich aber leicht an,“ sagt Ueli. Oh Schreck! Innen sind die Sperrholzplatten von den Termiten total weggefressen. Nur die Deckschicht auf beiden Seiten ist noch intakt.



Also muss Ueli fast die gesamte Inneneinrichtung neu machen. Holz zu bekommen ist in Panama kein Problem. Auch sind Maschinen da, um diese Arbeiten speditiv zu erledigen. Nach und nach ist mein Innenleben soweit fertig zusammengebaut.



Zuletzt werden die Polster und die Matratzen der Kajütenbetten aufs Boot gebracht. Jetzt kann ein Stapellauf geplant werden. Vorerst muss jedoch mein Unterwasser einen neuen Anstrich haben. Das ist spezielle Unterwasserfarbe die verhindert, dass sich ein Bewuchs von Muscheln und Algen anheften kann. Diese Arbeit erledigt Josè von der Marina. Und hier macht Ueli einen grossen Fehler, das ihn noch viel Geld, Zeit und Ärger kosten wird! Normalerweise kann der neue Anstrich ohne Reinigung auf den Alten angebracht werden. Da ich jedoch seit fast drei Jahren an Land stehe, ist mein Unterwasser verschmutzt von den Abgasen der grossen Schiffe auf dem Panamakanal. Das war Ueli nicht bewusst.

Wieder im Wasser

Ueli vertraut dem alten Kran nicht. Es wird extra ein externer Pneukran angeheuert, der mich sicher ins Wasser heben soll.



Die Dachkonstruktion wird von den Seitenwänden abgeschraubt und dann wird das Dach mit samt der Plane durch den Kran abgehoben und auf der Seite deponiert.



Mir werden nun Gurten umgelegt. Sanft zieht mich der Kran hoch. Was für ein Gefühl so in der Luft zu schweben! Ich fühle mich wie die Venus die

aus der Asche schwebt. Der Kran fährt ein paar Meter, bis ich über dem Wasser positioniert bin.



Dann lässt er mich langsam hinunter, bis ich wieder frei in meinem Element schwimmen kann. Was für ein wohliges Gefühl, lag ich doch fast drei Jahre auf dem Trockenen. Anschliessend wird mir der Grossmast und der Besan wieder aufgesetzt. Ueli hat alles richtig gemessen. Die Wanten und die Stagen stimmen. Alle Teile werden befestigt und angezogen. Barbara wird sich freuen, wenn sie an Weihnachten kommt. Anschliessend hebt der Kran das Dach auf die Seitenwände und es wird wieder verschraubt. Es braucht für Ueli keinen grossen Aufwand, diese offene Halle zum Einstandspreis zu verkaufen. Es reicht, um mit dem Erlös den gemieteten Kran und das Einwasern von mir zu bezahlen. In der Zwischenzeit ist Karl mit dem Hausboot auf den Gatunsee gezogen. Ueli, Jim und Heather begleiteten ihn bis nach Colon. Nun sucht sich Karl einen günstigen Platz irgendwo hinter einer Insel oder in einer Bucht. Bei Gelegenheit werden ihn Ueli und Barbara besuchen.



Nun bin ich also wieder lebensfähig. Ich bin wieder in meinem Element. Es ist jedoch nicht mehr das Element von Nöggi und Nöggeli. Die beiden scheuen das Wasser und das wackeln auf meinem Deck. Nöggeli ist die Mutigere. Nachdem Ueli die beiden auf dem Festland gefüttert hat, kommt wenigstens sie wieder zu mir aufs Boot. Nöggi hat sich zum Schlafen ein anderes Boot an Land gesucht. Ueli muss sich nun Gedanken machen, was mit den beiden Katzen geschehen soll, wenn wir diesen Frühling auslaufen wollen. Die Beiden dürfen, können und wollen nicht mitkommen.

Barbara kommt wieder zu Weihnachten



Sie fühlt sich sichtlich wohl mit der neuen Pantry.

Viele noch brauchbare Teile von mir, die nicht mehr benötigt werden, befinden sich immer noch im Lager. Ueli kommt auf die Idee, einen Flohmarkt zu organisieren.



So veranstalten Barbara und Ueli an Weihnachten einen Flohmarkt und spendet den Besuchern ein Mittagessen.



Eine einheimische Köchin kocht vorzügliche Paella. Viele Segler kommen aus Panama City und bringen zum Teil auch noch Sachen mit, die sie nicht mehr brauchen können. Heike verkauft ihre selbstgemachten Ketten.



Barbara und Ueli machen noch einen Ausflug zu Karl. Sie besuchen ihn zum Jahreswechsel und feiern bei Barbaras Kartoffelsalat und Uelis Rindsfilet vom Grill. Karl hat seinen Platz gefunden in

einer idyllischen Bucht mitten im Dschungel.



Keine leichte Sache, ihn dort zu finden. Die Fahrt dauert fast eine Stunde. Karl hat nun einen Kontrakt mit einem Hotel.



Er hat sich ein Ausflugsboot für 12 Personen angeschafft. Ueli hat ihm den 50 PS Yamaha Aussenborder finanziert. Mit diesem Boot holt er die Gäste bei der Rampe in Panama ab, führt sie durch den Dschungel und zeigt ihnen die Bewohner wie Spider- Kapuziner- und Brüllaffen.



Dann kocht er ihnen ein Fünfgang - Menue. Anschliessend gehen die Gäste baden oder machen Ausflüge mit Kanus. Dazu hat Karl drei einheimische Angestellte angeheuert.

Es ist jetzt Zeit, dass sich Ueli Gedanken macht, wann er die geplante Weltumsegelung fortführen will. Der beste Zeitpunkt über den Pazifik zu starten ist der Monat März oder April. Es bleibt also noch genügend Zeit, um die noch anstehenden kleinen Arbeiten zu beenden. Barbara wird wieder in die Schweiz fliegen, ihre Arbeitsstelle kündigen und noch die Fasnacht genießen. Dann wird sie zurückkommen, Lebensmittel einkaufen, die für die Reise zu den Markesas reichen sollen. Zuerst steht jedoch die Passage durch die zwei Miraflores Schleusen bevor. Es

ist geplant, nur kurz im Hafen von Balboa zu ankern, und dann sofort Richtung Ecuador zu starten.

Die Festtage sind vorbei, Barbara ist bereit, wieder in die Schweiz zu fliegen. Ueli will sie am Morgen mit dem Subaru auf den Flughafen bringen. Es führt eine vierspurige Schnellstrasse zum internationalen Flughafen Tocumen. Ueli fährt zügig auf der Überholspur. Der Abstand zum Vorderwagen ist panamesisch, also kürzer als in der Schweiz. Plötzlich bremst die Fahrerin vor Ueli brüsk ab, weil sie die Ausfahrt nicht verpassen will. Ueli bremst auch, aber nicht genug und fährt auf das Auto auf. Im selben Moment knallt es auch hinten. Der nachfolgende Wagen kann auch nicht bremsen. Hätte Ueli die spanische Sprache besser gelernt, hätte er sagen können, der hintere Wagen habe ihn auf den Vorderen gestossen. Da er jedoch ein ehrlicher Typ ist, gibt er zu, dass er aufgefahren ist. Die Polizei ist sofort zur Stelle und verlangt Fahrausweis und Uelis Schweizerpass. Den hat er jedoch nicht bei sich. Diesen sollte er in der Marina holen, Dreiviertelstunden Fahrzeit im Morgenverkehr. Barbara nimmt sich ein Taxi zum Flughafen. Ueli ist bereit, der Frau im vorderen Wagen den Schaden zu bezahlen. Der Fahrer hinter Ueli übergibt ihm eine Adresse, wo er den Subaru reparieren lassen kann. Beiläufig erwähnt Ueli, dass er in Kürze das Land verlassen werde und den Subaru verkaufen will. Da spitzt der Polizist die Ohren. „Wie viel kostet er?“ 500 \$ sagt Ueli. Dann kaufe ich ihn sofort, sagt der Polizist. „Gib mir das Geld und

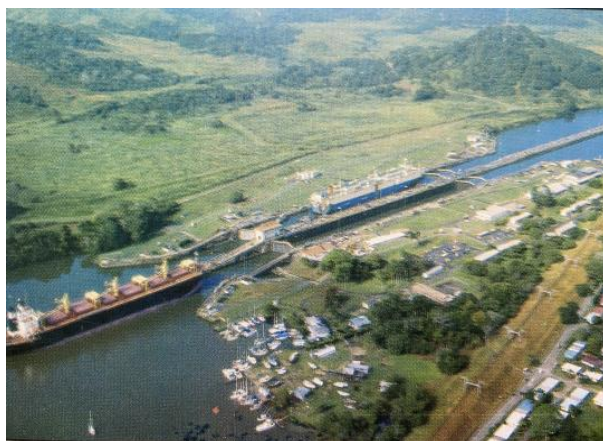
dann nehme ich den Bus nach Hause. Und den Pass kann er auch vergessen.“ Der Polizist hat jedoch kein Geld bei sich und verspricht, am Abend den Subaru in der Marina abzuholen und ihn bar zu bezahlen. Ueli bestellt einen Abschleppwagen, denn der kleine Yusty läuft nicht mehr. Am Abend, und auch die folgenden Abende wartet Ueli vergebens auf den Polizisten, der das Geld bringen soll. «Ich will mal schauen, warum der Wagen nicht mehr läuft», denkt Ueli. Das Kühlwasser ist ausgelaufen. Der Kühler hat ein Leck. Dieses kann Ueli mit Sikaflex abdichten. Dann prüft er die Sicherungen und ersetzt die Hauptsicherung, die durchgebrannt ist. Und schon läuft der liebe Kerl wieder. Die Motorhaube wird zu rechtgebogen und mit einer Schnur an die Stossstange hinuntergebunden.



Der Kofferraumdeckel wird im selben Stil repariert. Das Gefährt ist wieder fahrbar und Ueli ist sichtlich froh, dass er den fahrenden Untersatz wieder hat. So kann er immer noch fischen gehen. An der Heckscheibe bringt er ein Schild an. „Se vende 550\$“



Die Reihen in der Marina haben sich gelichtet. Es sind nur noch wenige Boote und Segler da. Die ACP lässt bei der Passage durch den Panamakanal keine Boote mehr in Pedro Miguel stopp machen. Der jahrelange Kampf von Craig Owens, den Boatsclub und das Grundstück der Marina behalten zu können, bleibt ohne Erfolg. Die Autoridad Canal de Panama, kurz ACP, will dieses Stück Land unbedingt für sich gewinnen.



Es ist auch für sie ein Sicherheitsrisiko, ein amerikanisches Grundstück in Wurfdistanz zu der wichtigen Schleuse Pedro Miguel zu besitzen. So werden die Besucher zum Potloc am Samstagabend immer weniger.

Ali mit dem roten Boot und seiner Familie hat die Marina auch verlassen. Ueli hat immer noch zu arbeiten und will seine Erfindungen verwirklichen.



Für eine bessere Belüftung der Achterkabine fertigt er aus Fiberglas für mich „Ohren“ an. Diese Lüfter können in jedes offene Fenster in der Achterkabine gesteckt werden. Da sich beim Ankern der Bug jeweils immer in den Wind stellt, streicht dieser am Rumpf entlang und kann so in die Kabine abgeleitet werden. Die zweite Idee verwirklicht er in der steuerbordseitigen Vorderkabine. Die runde Türe von der Kabine in die Kombüse, die sowieso immer offen steht, wird entfernt und vorne in den Zugang zur Toilette fest eingebaut. Das ergibt einen zusätzlichen Schrank. Er befestigt darin 5 Tabulare und so erhalte ich mehr Stauraum für Bettwäsche und Toilettenartikel.

Die Zeit der grossen Abfahrt naht. Es ist Mitte März und Barbara kommt zurück. Für die beiden Katzen hat Ueli inzwischen ein schönes Plätzchen gefunden. Ein junges Pärchen aus Dänemark, das bei der ACP arbeitet, be-

wohnt ein schönes Häuschen mit grossem Umschwung in Panama City.



Sie haben grossen Gefallen gefunden an den beiden Katzen Sie werden die beiden abholen kurz bevor wir die Marina verlassen. Es ist wirklich ein schönes Plätzchen für Uelis und Barbaras treue Schmusekatzen. Barbara und Ueli bereiten sich nun auf die Abreise vor. Es geht in die Stadt um Lebensmittel einzukaufen, für die Passage bis zu den Marquesas, die etwa 4 Wochen dauern sollte. Das Auto ist anschliessend schnell verkauft. Kleinwagen sind in Panama gesucht. Mit Bootsanhänger ist der Preis auch günstig. Der Manager von der Einwasserrampe im Gatunsee hat ihn sich sofort reserviert, als er das Verkaufsschild am Wagen sah. Es wird vereinbart, dass die Übergabe des Autos kurz vor der Abreise aus Pedro Miguel geschehen soll. Nun gilt es Abschied zu nehmen von der kleinen Schar der Segler und den Angestellten von der Marina. Die beiden laden Heather und Jim noch zu einem abschliessenden Fondueplausch bei mir ein. „Immer vorher das Brot ein wenig im Kirsch baden, das verhindert einen

Klumpen im Magen" schlägt Ueli vor. Das hat seine Wirkung zusammen mit dem getrunkenen Weisswein. Heather muss mich auf allen Vieren über den Verbindungssteg verlassen, damit sie nicht ins Wasser fällt.

Barbara und Ueli werden von Oskar und Edith noch zu einem abschliessenden Nachtessen eingeladen. Sie werden mit dem Auto abgeholt. Das Essen ist vorzüglich in einem der besten Restaurants in Panama City. Auf der Heimfahrt fahren sie am Spital vorbei. „Das ist das beste Spital in Panama“, sagt Edith beim Vorbeifahren. Zurück an Bord will Ueli noch schnell prüfen, ob in meinem Motorraum alles in Ordnung ist. Ob es wieder Wasser hat in der Bilge. Er öffnet die beiden Motorluken, die mit Scharnieren befestigt sind. Der rechte Deckel wird nach hinten gelegt. Der linke Deckel wird an der Bar im 90 Grad Winkel aufgestellt und sollte mit einer Schnur gesichert werden, da er auf der Kippe steht, wieder zuzufallen. Ueli denkt sich, nur schnell schauen und sichert die Luke nicht. Diese fällt runter. Uelis Grosszehe dämpft den Fall. Die vorderste Zehenkuppe mit samt dem Nagel wird abgequetscht. Barbara schreit lauter als Ueli, der komischerweise keinen Schmerz verspürt. Es ist schon Mitternacht vorbei. Barbara weckt Jim, der Ueli ins beste Spital von Panama fährt. Ueli muss dort über zwei Stunde im Rollstuhl warten. Der Arzt kommt in zivil. Er ist eben vom Ausgang nach Hause gekommen. Dann wird die Zehe genäht. Eine ganze Woche muss Ueli im Spital verbleiben,

wegen Infektionsgefahr Uelis Füsse waren halt nicht so sauber, weil er sich



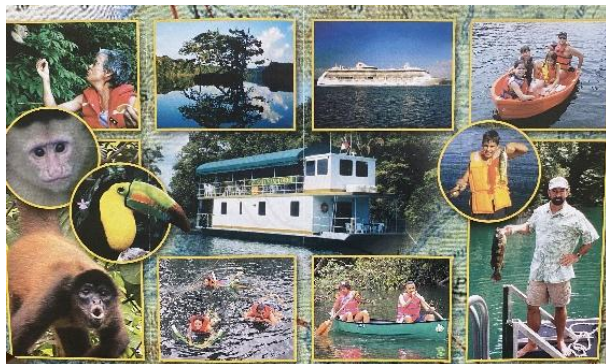
immer und überall barfuss bewegt. Das Zimmer ist auf 18 Grad runtergekühlt und er friert, öffnet verbotenerweise immer wieder das Fenster.



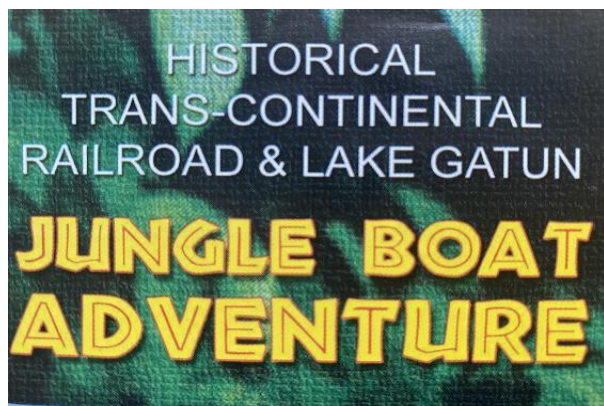
Nun, wie weiter. Es ist mittlerweile schon Ende März geworden. Die Zyclon Saison beginnt im Pacific im November. Bis dann sollte man in Neuseeland sein. Man möchte ja die vielen schönen Inseln wie die Marquesas, Tahiti, Morea, Bora Bora, Rajetea und Fidschi genießen können. So entschliessen sich Barbara und Ueli gemeinsam für ein paar Monate in die Schweiz zu fliegen. Ihre Wohnung ist ja frei, sie haben sie nicht

vermietet. So sind sie im Besitz von einem Zuhause und Ueli kann seinen geliebten Hobbys nachgehen, Pistolen-schiessen und Motorrad fahren. Bis Ende Jahr bekommt Barbara sogar ihre Anstellung zurück. Das Auto in der Schweiz ist ja auch noch vorhanden. Der Entscheid, die Abfahrt um ein Jahr zu verschieben und eine Pause zu machen, ist sicher sinnvoll. Ich werde während dieser Zeit zurückgelassen, unter der Obhut von Jim und Heather. Ueli hat mir versprochen, dass er im September wieder zurück sein wird. Jetzt geniessen die beiden jedoch noch ein paar Wochen das Leben in der Marina und mit ihren Bewohnern, Menschen und Tiere.

Voller Stolz zeigt Ueli wie er mich ausgestattet hat. Er ist mächtig stolz auf mich und hält alles mit der Videokamera fest. Mit dem Yusti fahren sie noch ein paar Mal zum Gatunsee und besuchen Karl noch ein Mal.



Er hat nun auch seinen Traum verwirklicht und sein Geschäft eröffnet



Dann ist Zeit für die Übergabe vom Auto an den neuen Eigner. Barbara schmückt ihn mit einem Blumenstrauss. Noch nie hat Ueli mehr Spass an einem Auto gehabt als an diesem Kleinwagen.



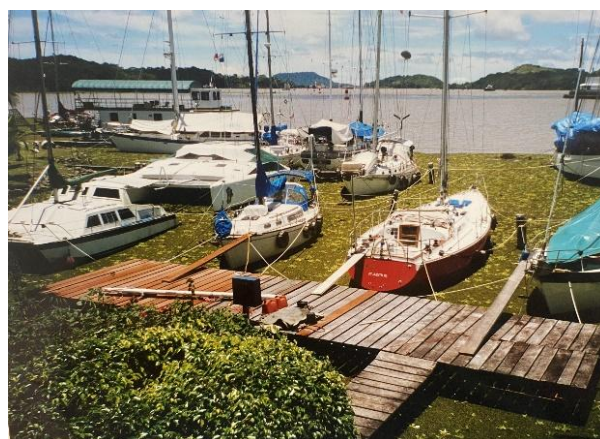


Es hat ihm bei meiner Reparatur sehr geholfen. Er war mobil, wenn es darum geht Material für meine Reparatur in der Stadt zu holen. Es gibt wirklich alles hier um diese Arbeiten auszuführen. Er ist einer der wenigen in der Marina, die ein Auto besitzen. Mittlerweile kennt er Panama City besser als die Stadt Luzern. Nöggi und Nöggeli sind auch noch da. Sie werden jedoch abgeholt, 5 Tage bevor die beiden in die Schweiz fliegen. Es ist Ende April, und in der Schweiz ist es Frühling geworden.

Wie schnell die Zeit vergeht! Da ich nicht mehr zugedeckt unter einer Plane verbleiben muss, kann ich am Leben der Marina teilnehmen. Die Schwalben nisten in meinem Besanbaum. Zudem hat Ueli für die kleinen Vögel zusätzlich noch ein Bambusrohr angebracht. Es sind praktisch keine Segelboote mehr in der Marina. Nur die Seelenverkäufer stehen noch an Land. Aber die Angestellten der Marina sind immer noch da. Die Marina wird gepflegt und das Gras wird wöchentlich gemäht. In Panama gilt die Regel: Wenn ein leerstehendes Grundstück nicht mehr gepflegt

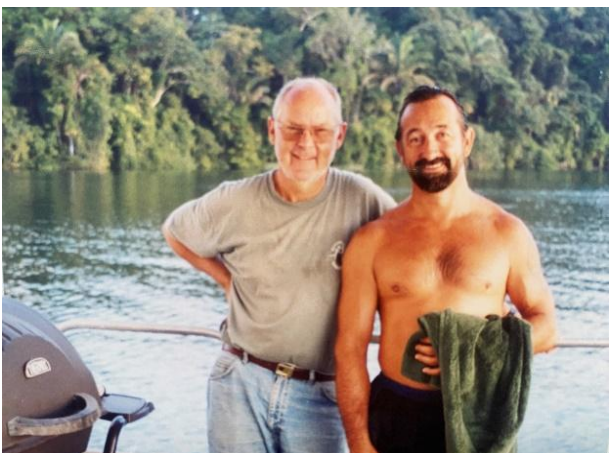


also das Gras gemäht und die Sträucher geschnitten werden, hat der Eigener kein Interesse und keinen Anspruch mehr auf das Grundstück und es kann wieder verkauft werden. Eines Morgens glaube ich an Land zu stehen. Irgendwie hat der Wind



sämtliche schwimmenden Wasserpflanzen in unseren Hafen geblasen. Es sieht komisch aus, wie wenn meine Nachbarn und ich in einer Wiese stehen würden. So vergeht die Zeit schnell und schon ist es September. Ueli kommt zurück. In der Marina bin ich das zweitletzte Boot. Nur Jim und Heather sind noch da. Dazu die Angestellten der Marina. Ueli hat nun jede

Menge Zeit, die Passage der letzten beiden Schleusen zu organisieren. Wie schön es wäre, hätte er doch den Subaru noch. Er telefoniert dem neuen Inhaber und fragt ihn, ob er den Yusti nicht für ein paar Monate mieten könnte. Zu seiner Verwunderung, sagt dieser ja, 250\$ für ein halbes Jahr. Was für ein Glück! Das Auto ist in der Zwischenzeit repariert worden. Ueli ist wieder mobil. Er fährt nochmals zur Rampe am Gatunsee. Dort wird er von Karl abgeholt und die beiden genießen das Leben.



Jetzt kommt der vereinbarte Termin, durch die beiden Miraflores-Schleusen den Pazifik zu erreichen. Jim und Heather, sowie die beiden Marina Angestellten begleiten uns als Leinhändler. Ueli nimmt den Flaggensatz hervor und ich werde über Top beflaggt. Was heisst das? In alten Zeiten verständigten sich die Seeleute von Schiff zu Schiff mit Flaggen. Jeder Buchstabe hat ein entsprechendes farbiges dreieckiges Fähnchen. Diese werden nun zusammengebunden und bilden ca. ein 20 Meter langes Band, einen sogenannten Flaggensatz. Am Fall vom Grosssegel wird dieser bis zum obersten Punkt am Mast hinaufgezogen, am Top des Schiffes. Die beiden Enden werden am Bug und am Heck befestigt. Das sieht dann sehr festlich aus. Dieses Manöver macht man, wenn es etwas zum Feiern gibt. Zu feiern haben wir, denn wir verlassen nach 3 Jahren und 6 Monaten Pedro Miguel. Irgendwie ist die ACP froh, dass sie uns los sind. Wir haben die Schleuse für uns alleine. Kein anderes Boot ist da. Wir werden begrüsst und zugleich verab-

schiedet durch das Heulen der Sirenen. Ueli hat Tränen in den Augen.

Nach dem Verlassen der zweiten Schleuse liegen noch 10 Meilen im Pazifik vor uns. Es geht um die Inselgruppe Flamenco bis in den Yachthafen von Balboa. „Irgendwie läuft das Schiff nicht“ sagt Ueli zu Jim. Mit 2200 Touren meines Perkins Diesel sollte normalerweise eine Bootsgeschwindigkeit von 6 Knoten möglich sein. Ich erreichte jedoch nur 4 Knoten. Ueli macht sich Sorgen und will morgen mein Unterwasserschiff untersuchen. Es ist trotzdem eine fröhliche Stimmung an Bord. Im Hafenbecken von Balboa wird uns eine Boje zugewiesen. Ueli schaut auf das Echolot. Es zeigt 5 Meter Wassertiefe. Das sind nur drei Meter unter meinem Kiel. Im Pacific kann die Tide bei Vollmond bis 5 Meter betragen. Ueli macht den Hafearbeiter darauf aufmerksam, dass mein Kiel zwei Meter beträgt. Das ist für heute kein Problem und morgen wird mir eine andere Boje zugewiesen. Ueli gibt sich damit ungern zufrieden. Nun wird der Sekt und der Aperio Riche ausgepackt, den Heather mitgebracht hat. Es wird bis zum Abend gefeiert was das Zeug hält. Alle sind beschwipst und zum Teil noch mehr. Ueli bringt die Crew am Abend ans Land und legt sich anschliessend zur Ruhe. Um 20 Uhr dann ein Rumpeln. Es kann doch nicht sein, dass wir schon Grundberührung haben, geht das Wasser doch noch bis 22 Uhr zurück bis es wieder anfängt zu steigen. Mein Kiel schlägt auf dem Hafengrund auf. Immer wieder rumpelt es und ich neige mich immer mehr zur

Seite. Zu Beginn backbord und wieder nach steuerbord, bis das Wasser so tief ist, dass mein Kiel fest auf dem Boden steht und ich backbords immer mehr in Schräglage komme. Ueli schaut dauernd auf die Uhr und kann kaum erwarten bis das Wasser wieder steigt. Endlich ist Niedrigwasser und Ueli misst mit einem Lot die Wassertiefe. 1.30 Meter, und ich habe 2.10 Meter Tiefgang. Erst um Mitternacht stehe ich wieder aufrecht und Ueli kann jetzt schlafen gehen.

Am Morgen montiert er die Taucherbrille und geht mein Unterwasser kontrollieren. Der Kiel hat vom Aufprallen am Boden keinen Schaden genommen. Was ihm grosse Sorgen macht, ist mein Bootsrumph unter Wasser. Die Unterwasserfarbe, die wir vor einem halben Jahr aufgetragen haben, hat ihre Haftung zum Rumpf verloren und es haben sich grosse Blasen gebildet. Kein Wunder haben wir keine normale Bootsgeschwindigkeit erreicht! Also muss ich nochmals aus dem Wasser und der Farbanstrich muss neu angebracht werden. Es ist ja noch genügend Zeit vorhanden bis März, wenn wir dann nach Ecuador segeln wollen. Ueli bekommt eine neue Boje zugewiesen, wo auch genügend Wassertiefe besteht, um bei Hightide eine Handbreit Wasser unter dem Kiel zu haben. Die Zeit vergeht nun sehr schnell. Uelis Sohn René kommt mit einem Freund für zwei Wochen zu Besuch. Schnell noch einen Ölwechsel machen, denkt sich Ueli. Der letzte Ölwechsel liegt 4 Jahre zurück. Doch so schnell geht es nicht, denn der Ölfilter sitzt so fest,

dass er diesen mit einem Meissel in vier stündiger Arbeit demontieren muss. Mit den Gästen segeln wir zu den Perlas Inseln. 30 Seemeilen entfernt und gut in einem halben Tag zu erreichen. Es wird gefischt, gebadet, gejasst und geraucht. Auch von Karl werden alle eingeladen einen Besuch auf dem Hausboot zu machen. Dann nochmals eine Fahrt ins El Vallet in die Berge. Den beiden Jungs gefällt es sehr und Ueli genießt es in vollen Zügen.

Es naht der Jahreswechsel und Barbara kommt wieder an Bord. Es hat sich wieder ein Besuch aus der Schweiz angemeldet. Ein befreundetes Ehepaar besucht uns. Es wird geplant, auch mit Dori und German Ausflüge zu machen mit dem Subaru. Doch der verweigert plötzlich seine Dienste, bleibt einfach ohne Vorwarnung stehen. Die Ursache ist ein gebrochener Zahnriemen für den Antrieb der Nockenwelle. Jedes andere Auto hätte durch diese Ursache einen Totalschaden am Motor erlitten, nicht aber der dreizylindrige Subaru Yusti. Es wird ein Auto gemietet und so können die geplanten Ausflüge doch noch ausgeführt werden.

Es kommt die Zeit wo Barbara das dritte Mal einkaufen gehen muss für die Reise im Pazifik zu den Marquesas. Doch vorher besuchen Barbara und Ueli für 10 Tage Peru. Sie besuchen alle die Sehenswürdigkeiten und den Matchepichu. Ueli hofft, mit dieser Reise Barbara abhalten zu können, in die Schweiz an die Fasnacht zu fliegen. Dort spielt sie in einer Steelband, und

das will sie nicht verpassen. Leider hofft Ueli vergebens.

Dann ist es soweit. Ein junger Amerikaner, der durch Südamerika trampet und in Ecuador die Berge besteigen will, heuert bei uns an. Hand gegen Koje heisst das. Also wird er mithelfen und muss dafür nichts bezahlen. Wir nehmen ihn gerne mit, wollen wir doch entlang der kolumbianischen Küste nach Ecuador segeln. Dieses Gebiet ist nicht frei von Piraterie.



Uelis und Barbaras beste Freunde, Esther, die Sekretärin vom Chairman der ACP, sowie Edith und Oskar Löhner, begleiten uns bis zu den Perlas Inseln. Von dort fliegen sie wieder zurück nach Panama.

Hier endet meine Panama Story. Was auf uns zukommen wird bei Uelis geplanter Weltumsegelung, steht noch in den Sternen geschrieben. Es ist gut, wenn man nicht alles zum Vornherein weiss.



Auf den Perlas Inseln im Pacific verabschieden wir uns von unseren Freunden



Und das Ende der Geschichte...

Die ganze Reparatur und Restauration dauerte vom Oktober 2001 bis Februar 2005. Arbeitszeit von Ueli ungefähr 5000 Stunden. Das Geld, das er von der ACP bekommen hat, reichte für alle Reparaturkosten und die Hafengebühr im Pedro Miguel Bootsclub.

Vielleicht möchten Sie wissen, wie es mit unserer Weltumsegelung weiter ging. Das erzähle ich Ihnen gerne.

Nachdem wir Panama verlassen hatten, ankerten wir in Ecuador in einer Flussmündung. Beim Verlassen Richtung Galapagos herrschte hoher Wellengang, die über meinem Deck brachen. Unter dem Kiel wirklich nur noch eine Handbreit Wasser. Ueli schwitzte Blut und hatte Angst, dass mein Kiel den Boden berührt und wir unweigerlich an den Strand gespült würden.

Nach den Galapagos, Markesas, Tuamotus, Tahiti, Morea, Rajetea, Bora Bora, Niue, Tonga, Minervariff erreichten wir Neuseeland im Dezember. Ueli und Barbara haben ein halbes Jahr Neuseeland mit Auto bereist.

Über Fiji, Vanuatu und Neukaledonien, erreichten wir Australien. Unser Aufenthalt betrug anderthalb Jahre. Mit dem Auto sind Barbara und Ueli rund 20'000 km in Australien herumgereist, vieles erlebt und viele Schweizer ange- troffen.

Weiter über Christmas Island, Cocos Keeling, Rodriguez, Mauritius sind wir in Südafrika angekommen. Ein ganzes Jahr waren wir hier stationiert. Barbara und Ueli haben auch hier das Land mit dem Auto bereist.

Namibia, St. Helena, Brasilien, war die nächste Etappe. In Brasilien bereisten Barbara und Ueli den Amazonas bis nach Manaus, ohne mich.

Dann folgte franz. Guayana, Surinam, Tobago, Grenada, Bonaire, Curasao wieder nach Panama.

Ankunft in Panama, Mai 2011. Barbara meinte: Antares, du musst nicht Angst haben, wir fahren nicht mehr durch den Panamakanal. Du wirst nun pensioniert, wie Ueli auch, der am 20. Juni seinen 65. Geburtstag feiert. Wenn man Ueli fragte, wie lange willst du das noch machen? Sagte er. „Wenn ich pensioniert bin, dann muss ich nicht mehr segeln“.

Für Landratten, das kleine Segler ABC

Achterkabine	Kabine hinten im Schiff, meistens die Eignerkabine
Amiplane	Dicke, schwere Plane des US-Militärs
Backskiste	Stauraum für Utensilien
Besanbaum	Horizontales Metallprofil am Besanmast für den Besan
Besanmast	Zweiter kleinerer Mast. Solche Schiffe werden als Ketsch bezeichnet.
Beschlag	Bestandteil um zwei Objekte miteinander zu verbinden, z.B. die Wanten mit dem Mast
Bimini-Top	Dach über dem Cockpit
Bug	Vorderes Ende vom Schiff
Buganker	Anker vorne am Schiff, der mittels Kette und elektrischer Winde ins Wasser gelassen und wieder eingezogen werden kann
Bugbeschlag	Edelstahlbestandteil um den Bug zu schützen, enthält die Halterung für den Anker und Rolle zum abrollen der Ankerkette.
Bugkorb	Chromstahlgeländer zuvorderst am Bug des Schiffes
Cockpit	Geschützter Raum auf Deck mit Sitzgelegenheit und wo auch gesteuert und navigiert wird.
Commodore	Präsident eines Segelclubs
Deck	Lauffläche auf dem Boot
Deckdurchbruch	Löcher, die durch das Deck in das Innere des Schiffes gemacht werden, z.B. für Lüfter
Dodger	Fester Aufbau über dem Niedergang, an Stelle einer Sprayhood
Echolot	Messgerät zum Messen der Wassertiefe
Grossbaum	Horizontales Metallprofil am Mast für das Grossegel
Grossmast	Hauptmast, an dem man die Segel hoch zieht
Hearing	Juristische Befragung (wegen des Unfalls im Panamakanal)
Heck	Hinteres Ende vom Schiff
Heckanker	Anker am Heck, der das Schiff zusammen mit dem Buganker an derselben Position hält.
Hightide	Höchster Wasserstand

Holepunkt-Schiene	Schiene auf dem Deck des Schiffes um den Holepunkt der Fockschot nach hinten oder vorne verstellen kann
Kajütdach	Dach des Schiffes
Klampen	T-förmiges Metallstück zum Befestigen von Leinen
Knoten	Geschwindigkeits-Einheit. 1 Knoten = 1 Seemeile in der Stunde, gleich 1,875 km.
Kombüse	Bootsküche
Landleine	Leine, um ein Schiff an Land fest zu binden
Leinhandler	Person, der die Leinen auf dem Schiff bedient, befestigt, anzieht oder locker lässt
Locals	Einheimische Bevölkerung
Lotse	Person die dem Bootsführer Anweisungen gibt, wie, wohin und wie schnell er fahren soll.
Lowtide	Niedrigster Wasserstand
Luke	Fenster am Schiff oder Deckel von der Backskiste
Luken-Schloss	Vorrichtung, mit der der Deckel der Backskiste oder der Luke fest verschlossen werden kann
Mastfuss	Metallischer Körper, auf dem der Maststeht und auf dem Deck befestigt ist.
Mastkopf	Oberster Teil am Mast aus Chromstahl, auf dem die Antenne für den UKW-Funk und die Windmessenanlage angebracht ist.
Mastkorb	Gestell aus Chromstahl um den Mast, in den man sich hineinstellen kann und so sicher mit beiden Händen die Winschen und Fallen bedienen kann.
Maststufen	Metallische Stufen um am Masten hoch zu klettern
Meilen	Distanzangabe in Seemeilen (SM), 1 SM = 1.875 km
Niedergang	Treppe die vom Deck in das Innere des Schiffes führt
Pantry	Kochherd und Kücheneinrichtung
Potlock	Gemeinsames Kochen und Essen
Pütting	Verbindungsstück zwischen Deck und Wanten
Pütting	Äussere Kante des Schiffes, meistens etwas erhöht
Radarhalterung	Vorrichtung um den Radar am Mast zu befestigen
Reling	Geländer rund ums Schiff
Rigg	Masten, Wanten
Schot	Holzelemente um den Eingang ins Schiff abzuschliessen

Schotten	Kochherd und Kücheneinrichtung
Spiebaum-Schiene	Aluminium Lochleiste zum Höhenverstellung des Spiebaums.
Sprayhood	Dach über dem Einstieg in das Schiff
Stagen	Drahtseile, die den Masten vorne und hinten fixieren
Teakdeck	Belag aus Teakholz auf dem Deck des Schiffes
Tide	Höhenschwankungen des Meereswassers, verursacht durch den Mond. Ca. alle 12 Stunden ein Zyklus von hoch zu tief.
Tidenhub	Höhendifferenz zwischen Hochwasser und Niedrigwasser
Trefeler-Schiene	Gleich wie Holepunkt-Schiene
Tugboot	Motorboote mit 3000 PS, die mit speziellem Antrieb 360 Grad in jede Richtung fahren können, zum stossen und ziehen der Ozeanschiffe
Unterwasser	Jener Teil des Rumpfes, der sich unter der Wasserlinie befindet
Vorkabine	Kabine vorne im Schiff
Wanten	Drahtseile, die die Masten fixieren und aufrecht halten
Wantenspanner	Vorrichtung mit Gewinde, um die Wanten zu spannen
Waschbord	Starke Erhöhung der Bordkannte, damit keine Wellen auf das Deck kommen
Windsteueranlage	Mechanismus, mit dem das Schiff in einem bestimmten Winkel zum Wind selber steuern kann
Winschen	Trommel mit Kurbel zum Anziehen von Leinen



Auf den letzten Meilen nach 53'000 km, 25 Länder, 50 Destinationen rund um den Erdball am 1. Mai 2011 von Osten her wieder zurück in Panama