

Weltumseglung: Der Küssnachter Thomas Fischer auf den Weltmeeren unterwegs

Mit dem Segelboot durch den Panamakanal

Auf seiner Weltumseglung mit dem Katamaran Double Magic passierte der Küssnachter Thomas Fischer auch den Panamakanal. Nachfolgend ein Auszug seines Berichts über diesen ungewöhnliche Abschnitt seiner Reise rund um die Welt.

Für die Panamakanal-Transit gelten für Privatyachten detaillierte Vorschriften. Neben dem Skipper sind vier sogenannte Linehandler vorgeschrieben, zudem vier Leinen von je mindestens 38 m Länge, die auch hohen Zugbelastungen standhalten sowie ein Signalhorn mit Druckluft. Zudem müssen für den Lotsen eine funktionstüchtige Toilette, ausreichendes Essen und ungeöffnete Mineralwasserflaschen an Bord sein. Es ist eine Mindestgeschwindigkeit von 8 Knoten unter Motor vorgeschrieben.

Kein Segelboot ausser Megayachten erreicht diese Geschwindigkeit, Ärger gibt es deswegen nicht. Beide Bordwände müssen mit Fendern versehen sein, man kann in Colón anstelle von Fendern kleine Autoreifen mieten.

Schiffspassage gesucht

Im Panamakanal Yacht Club in Colón spricht mich ein etwa 40-jähriger Franzose an. Er wohnt in Tahiti und sucht eine Schiffspassage durch den Kanal und weiter nach Papeete, Tahitis Hauptstadt. Ich vereinbare mit ihm, dass ich mit ihm den Kanal passiere und nachher entscheiden werde, ob ich allein oder gemeinsam mit ihm nach Tahiti segeln werde. Lucien, so heisst der Mann, organisiert während meiner Panama-Rundreise auf eigene Initiative drei Linehandler zu einem Preis von je 50 Dollar, die Hälfte des offiziellen Preises von 100 Dollar.

Es geht los

An einem Freitagabend um 16 Uhr geht es los. Lucien und die drei Linehandler sind bereits an Bord, als der Lotse von einem Zubringerboot übersteigt. Er macht sein Funkgerät bereit und schon erhalte ich die Anweisung, den Anker zu heben. Dann geht es unter Motor Richtung Gatun-Schleusen. Es ist bereits dunkel, als wir in die erste der drei Schleusen einfahren. Vor uns fährt ein Frachter in die Schleuse ein, hinter uns nähert sich eine weitere Segelyacht, ein Schlepper ist bereits an der linken Schleusenwand verankert.

Wir können am Schlepper anlegen, der auf einer Leerfahrt den Kanal passiert. Das erleichtert unsere Manöver. Das hintere Schleusentor schliesst sich, Wasser wird in die Schleuse gepumpt und wir werden ca. 12 m angehoben.

Von Stress keine Spur

Dann öffnet sich das vordere Schleusentor, wir fahren in die nächste Schleuse ein. Auf diese Weise passieren wir drei Schleusen, von Stress keine Spur, ich unterhalte mich mit dem Lotsen. Gegen 21 Uhr erreichen wir den Gatun-See, einen künstlichen See, der beim Bau des Kanals geschaffen wurde. Wir werfen Anker, der Lotse geht von Bord, ich verpflege die Linehandler (Huhn an Currysaucen, Reis und Salat, Bier und Cola).

Um 6 Uhr anderntags kommt ein neuer Lotse an Bord. Wir motoren durch den langgestreckten 38 km langen Gatun-See zwischen kleinen Inseln hindurch, da, wo die grossen Frachter nie hinkommen.

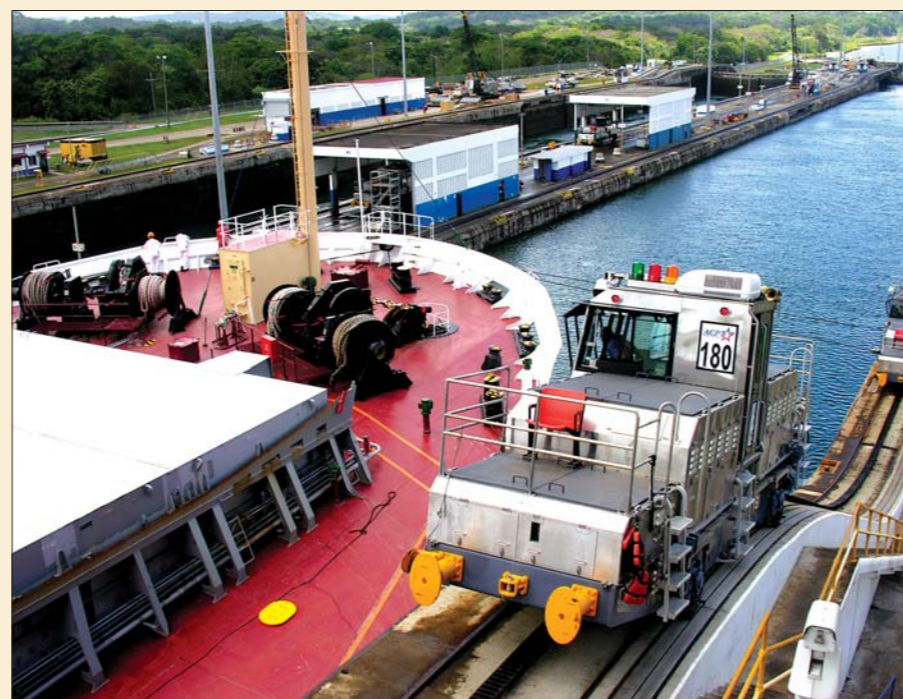
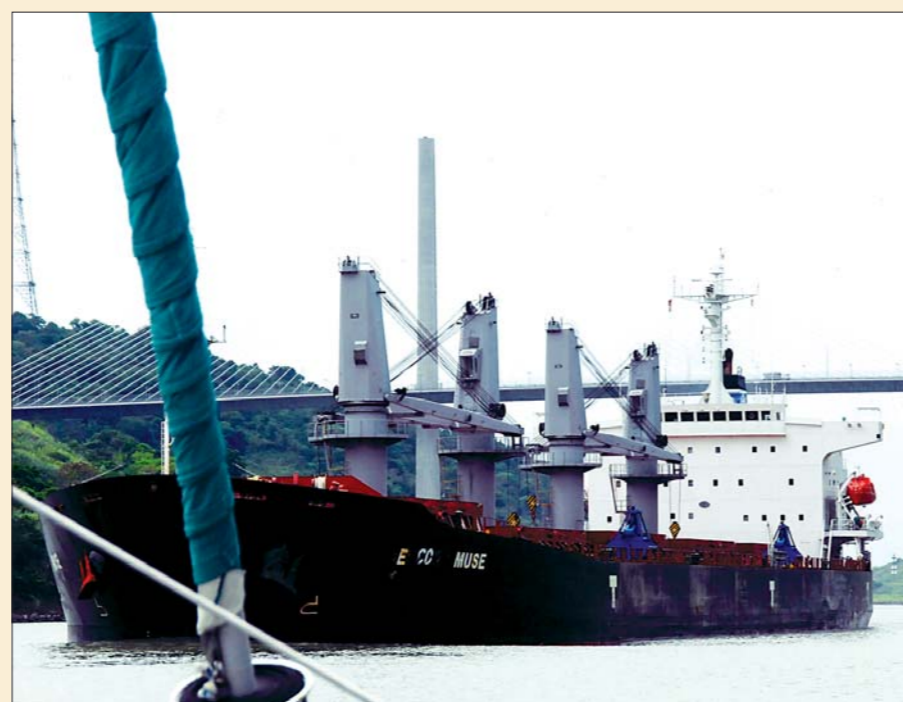
Gegen Mittag erreichen wir den 20 km



Einfach gigantisch: Der Panamakanal ist eine künstliche Wasserstrasse, welche die Landenge von Panama in Mittelamerika durchschneidet und den Atlantik mit dem Pazifik für die Schifffahrt verbindet.



Der Panamakanal wird von kleinen und von ganz grossen Schiffen befahren.



Fotos: Thomas Fischer, Double Magic

langen Gaillard-Cut, die engste Stelle des Kanals. Die meisten Sprengarbeiten beim Bau des Kanals wurden hier gemacht. Ursprünglich war der Kanal hier 92 m breit und wurde dann immer wieder verbreitert. Er wird derzeit von 152 m Breite auf 192 m Breite verbreitert. Die grössere Breite wird das Passieren zweier grosser Frachter erlauben, was derzeit aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist.

Pedro Miguel-Schleuse

Als nächstes passieren wir die Pedro Miguel-Schleuse. Wir sind ganz allein in der Schleuse. Warum ich vier Wochen auf einen Schleusungstermin warten musste, wenn nicht gleichzeitig mehrere Schiffe geschleust werden, ist mir ein Rätsel. Scheinbar soll es an genügend Lotsen fehlen, obwohl sie pro Monat je nach Dienstatler zwischen 6000 und 8000 Dollar verdienen, in Panama ein Top-Manager-Salär.

Brücke der Amerikas

Als Letztes passieren wir nach der Fahrt durch den Miraflores-See die Miraflores-Schleusen kurz vor dem Ende des Kanals. Wegen den grossen Gezeitenunterschieden im Pazifik sind diese Schleusen die höchsten des Kanals. Nach dem Verlassen der Miraflores-Schleusen fahren wir unter der Brücke der Amerikas hindurch und werfen vor dem Balboa-Yacht Club Anker. Nach dem Mittagessen mache ich den drei Linehandlern auf deren Wunsch ein Zeugnis auf Englisch, damit sie es in Zukunft einfacher haben, als Linehandler einen Job auf ausländischen Yachten zu finden. Lucien bleibt noch eine Nacht an Bord.

Am andern Tag teile ich ihm mit, dass ich die Passage von Panama City zu den Galapagos und weiter nach Tahiti allein machen werde und deshalb auf sein Angebot verzichte. Fehlende Chemie mit Lucien und ein paar negative Einzelheiten, die mir während der Kanalpassage aufgefallen sind, haben zu diesem Entschluss geführt. Die benötigten Drahtseile und Beschläge für den Ersatz der Stagen und Wanten sind aus den USA eingetroffen. Chris Morgan montiert zusammen mit seiner Gattin das neue Rigg. Einige der Beschläge wurden in falschen Dimensionen geliefert, zudem zeigen sich Schäden an der Rollfockanlage. In einer mechanischen Werkstätte in Colón werden die notwendigen Reparaturen und Anpassungen vorgenommen und dann anschliessend die defekten Wanten und Stagen ausgewechselt. Ich bin bereit für die Pazifiküberquerung.

Die Reportage in der gesamten Länge im Internet: www.doublemagic.ch

Der Panamakanal

Der Kanal ist 81,6 km lang. Er verläuft zwischen den Städten Colón an der Atlantik- und Panama an der Pazifikküste und führt durch den aufgestauten Gatunsee. Für die Benutzung muss ein Lotse an Bord genommen werden. Im Jahr 2005 wurde der Panamakanal von rund 14000 Schiffen genutzt. Die Durchfahrtszeit beträgt regulär acht bis zehn Stunden.

Der Wasserspiegel des Pazifiks ist im Bereich des Kanals zwar nur 24 cm höher als der des Atlantiks. Dazwischen werden die passierenden Schiffe durch Schleusenanlagen aber um insgesamt 26 m auf das Niveau des Gatun-Sees angehoben, um die kontinentale Wasserscheide zu überwinden.



Einzigartige Tierwelt auf den Galapagos-Inseln.



Fotos: Thomas Fischer, Double Magic

Weltumseglung: Thomas Fischer auf den Galapagos-Inseln

Wo die Evolutionsforschung begann

Die Galapagos-Inseln sind für die Evolutionsforschung von grossem wissenschaftlichem Wert. Die einzigartige Tierwelt hat wesentlich zur Formulierung der Abstammungslehre des englischen Forschers Charles Darwin beigetragen, der sich 1835 auf den Inseln aufhielt.

Vor allem seine Beobachtungen auf den vom Festland isolierten Galapagos-Inseln, zum Beispiel an den nach ihm benannten Darwinfinken, verarbeitete er zu einer Abstammungslehre. Diese ging von einer prinzipiellen Gleichwertigkeit aller Geschöpfe aus und davon, dass sich einzelne aufgrund höherwertiger Eigenschaften im Überlebenskampf mit ihren Artgenossen durchsetzen. 1859 erschien sein Werk «Über die Entstehung der Arten durch natürliche Zuchtwahl, oder die Erhaltung der vervollkommenen Rassen im Kampf ums Dasein». Seine dort begründete Selektionstheorie beruht beim Kampf ums Überleben auf dem Durchsetzen ökologisch geeigneterer Eigenschaften, die durch Zufall erworben werden.

«Die Abstammung der Arten»

Darwin hatte ursprünglich ganz bewusst den Menschen nicht in seine Theorie einbezogen, wahrscheinlich, um nicht mit der Kirche in Konflikt zu geraten. Doch wurde diese Unterlassung sofort von anderen Naturforschern nachgeholt, bevor Darwin selbst seine Theorie in «Die Abstammung der Arten» (1871) entsprechend



Weltumsegler Thomas Fischer auf den Galapagos-Inseln.

erweiterte: Menschen und Affen stammen danach ebenso wenig wie «verwandte» Tiere voneinander, sondern von gemeinsamen Vorfahren ab.

Erklärungslücken

Die häufig bewusst missverständliche Einbeziehung des Menschen in das Evolutionsgeschehen machte die naturwissenschaftlich begründete Evolutionstheorie Darwins zu den (auch gesellschaftlich) umstrittensten Theorien des 19. und 20. Jahrhunderts. Zum Beispiel hinsichtlich des Erwerbs und der Vererbung der für die Selektion wirksamen Eigenschaften. Sie konnten erst durch die mit den Versuchen des Vererbungsforschers Gregor Mendels einsetzende Vererbungslehre geschlossen werden. Gegen Ende des

19. Jahrhunderts hatte sich dann nach langen Auseinandersetzungen mit dem ursprünglich als atheistischen Materialismus bekämpften Darwinismus auch für das christliche Denken die Möglichkeit ergeben, die im naturwissenschaftlichen Bereich bereits weitgehend anerkannte Theorie zu akzeptieren.

Eine Geschichte der Ausbeutung

Nach der Entdeckung der Inseln durch die Spanier im 16. Jahrhundert kamen Piraten und im 19. Jahrhundert Walfänger auf die Inseln, um hier Wasser zu bunkern und Schildkröten als Frischfleisch auf ihre Schiffe zu bringen. Die Tiere wurden lebend auf den Schiffen verstaubt und konnten an Bord ohne Wasser und Nahrung bis zu einem Jahr überleben. Zwischen 1811

und 1844 operierten mehr als 700 Walfangschiffe im Pazifik. Jedes Schiff nahm zwischen 100 und 600 Schildkröten an Bord. In dieser Periode wurden etwa 200000 Schildkröten gefangen. Auf einzelnen Inseln begannen sie auszusterben und erst die weitgehende Ausrottung der Wale im Pazifik und damit das Ende der Walfangindustrie bewahrten die wenigen verbleibenden Schildkröten vor dem Aussterben.

UNESCO-Weltkulturerbe

Seit 1934 stehen die Galapagos-Inseln unter Naturschutz; 1959 wurden rund 90% der Fläche des Archipels zum Nationalpark erklärt. Seit 1978 sind die Galapagos UNESCO-Weltkulturerbe. Durch verwilderte Haustiere wie Ziegen, Schweine, Hunde, Katzen und Ratten sowie zunehmende Ansiedlung von Festlandbewohnern im Zusammenhang mit dem florierenden Tourismus wurde das ökologische Gleichgewicht der einheimischen Pflanzen- und Tierwelt empfindlich gestört. 1998 wurde deshalb ein Gesetz zum Schutz der Galapagos-Inseln verabschiedet.

Thomas Fischer

Galapagos-Inseln

Die Galapagos-Inseln liegen im Pazifischen Ozean und gehören zum südamerikanischen Staat Ecuador. Sie sind 965 Kilometer vom Festland entfernt. Die Inselgruppe besteht aus 14 grösseren Inseln, welche von insgesamt 25000 Menschen bewohnt werden.