

Panama Kanal

Ohne Agenten sorgenfrei in den Pazifik

1 Fakten

Der Panama Kanal verbindet den Atlantik bzw. das Karibische Meer mit dem Pazifik. Yachten, welche die Welt auf der Barfußroute umsegeln, werden diesen passieren müssen. Eine Umfahrung südwärts bedeutet mehr als 8000 Meilen Umweg und ist nicht mehr Teil der Barfußroute.

Insgesamt 6 Schleusen müssen in dem 82 Kilometer langen Kanal durchfahren werden. Die Reise startet - meist frühmorgens - in Colón mit der Lotsenübernahme vor der Shelter Bay Marina; unter der Atlantikbrücke hindurch in das erste Set Schleusen. Die drei Gatun-Schleusen bringen die Yacht von Meeresniveau um insgesamt 26 Meter hoch in den Gatunsee. Mit dem Gatunsee beginnt die eigentliche Durchfahrt: Grüne Wälder säumen das Uferland bevor sich die Landschaft wandelt, immer karger wird und der Kanal immer enger. Wir befinden uns nun im „Guillard Kanal“, auch als „Cut“ bekannt. Dieser Teil des Kanals wurde vor vielen Jahren in die Felsen des Gebirges geschnitten. Nach einigen Meilen erreicht man die nächste Schleuse. Mit der Pedro-Miguel Schleuse geht es gut 10 Meter hinab in Richtung Pazifik. Vom Ausgang der Schleuse kann man bereits das letzte Set Schleusen erkennen. Die Miraflores Schleusen, die man übrigens von Panama City aus gut besuchen kann, bringen die Yacht über zwei Kammern zurück auf Meeresniveau – 16 Meter in die Tiefe. Dann öffnen sich die Schleusentore, man fährt hinaus in den Pazifik unter der „Bridge of the Americas“ hindurch. Der Lotse geht von Bord und anschließendes ankern die meisten vor Panama City. Im schnellsten Fall passiert man den Kanal in etwa 10-12 Stunden, doch der Weg bis dahin scheint auf dem ersten Blick etwas schwierig. Mit Hilfe der folgenden Seiten sollte das Ganze problemlos machbar sein.

Der Kanal kann täglich von maximal neun Yachten bis maximal 65 Fuß durchfahren werden. Die Boote gehen dabei immer in Gruppen von drei in den Kanal. Sechs Yachten frühmorgens (Lotsenübernahme gegen 4 Uhr) und drei am Spätnachmittag (Lotsenübernahme gegen 16 Uhr). Die drei Yachten am Nachmittag werden an diesem Tag lediglich die Gatun-Schleusen durchfahren und im Anschluss an eine Mooring-Tonne im Gatunsee vertäut. Die Durchfahrt wird dann erst am nächsten Tag fortgesetzt.

2 Ablaufplan

Bis zu einer erfolgreich gemeisterten Kanaldurchfahrt ist es ein langer Weg. Zunächst also ein Überblick der einzelnen Schritte, wenn der Kanal ohne einen Agenten organisiert werden soll (Einsparung: 400 USD):

- Anlegen eines Accounts auf der „ASEM“ Internetseite des Kanals
- Anlegen eines Profils für die Yacht
- Anfragestellen für eine Kanaldurchfahrt
- Bestätigung durch die Kanalbehörden und Überweisung der Gebühr
- Bestätigung des Erhalts der Gebühr
- Telefonische Terminvereinbarung für die Durchfahrt
- Organisation von Leinen und zusätzlichen Fendern
- Vorbereitung der Yacht auf die Kanaldurchfahrt
- Telefonische Rückbestätigung des Termins einen Tag vor der Durchfahrt
- Übernahme der Leinen und Fender und Linehandler
- Kanaldurchfahrt
- Abgabe der Leinen und Fender und Linehandler
- Rücküberweisung der Sicherheitsgebühr (60 Tage nach der Durchfahrt)

Eine wichtige Frage kommt natürlich als erstes auf: Wie weit im Voraus muss ich mich um die Kanaldurchfahrt kümmern? Früher hieß es 2-6 Wochen. Wichtig zu beachten ist: die „Wartezeit“ beginnt ab erfolgreicher Bezahlung der Kanaldurchfahrt und das bedeutet, das Geld muss beim Kanal angekommen sein und das Finanzdepartment muss das dem „Panama Kanal Scheduler“ schriftlich bestätigt haben. Entsprechend rechtzeitig sollte man sich um eine Durchfahrt kümmern. Je nach Jahreszeit und Yachtaufkommen, beträgt die Wartezeit also 1-8 Wochen. Plus Geldtransfer (ca. 10 Tage), plus die Zeit, die man benötigt sich im System einzutragen.

Fallbeispiel: Wir sind Mitte April durch den Kanal gefahren: Dafür haben wir uns das erste Mal Mitte Januar mit der Durchfahrt beschäftigt und haben dann Mitte Februar begonnen, das System zu befüllen. Unser Geld haben wir mit der Sparkasse überwiesen – das hat ca. 5 Werktage benötigt und weitere 5 Tage bis das Department es geschafft hat, die Unterlagen zu übermitteln. Somit konnten wir Ende Februar unseren Termin vereinbaren. Wir hätten hier auch einen Termin im März bekommen, wollten aber bewusst erst im April durchfahren. Dort haben wir dann allerdings nur einen späteren Termin bekommen (im Nachhinein war dieser perfekt!) Daher würden wir empfehlen sich spätestens 3 Monate im Voraus mit der Thematik zu beschäftigen. Und spätestens 2 Monate im Voraus, damit zu beginnen, die Durchfahrt zu buchen.

3 Notwendige Unterlagen

Um deine Yacht für eine Kanaldurchfahrt anzumelden, benötigst du folgende Unterlagen und Fotos:

- Digitale Version Schiffszertifikat
- Foto: Seitenansicht gesamte Yacht incl. Mast
- Foto: Seitenansicht Bugbereich
- Foto: Seitenansicht Heckbereich
- Falls seitlich Überhänge an der Yacht sind: Foto auf der diese sichtbar sind*
- Haftpflichtversicherung (empfohlen)
- Finanzielle Mittel auf einem Bankkonto, das Auslandsüberweisungen nach Panama durchführt

* Wir würden von seitlichen Überhängen abraten. Falls im Kanal etwas schief geht oder sogar routinemäßig falls Wartezeiten entstehen, kann es sein, dass man längsseits an einer hohen Mauer festgemacht wird (oder gegen diese gedrückt wird). Seitliche Überhänge könnten hierbei beschädigt werden.

4 Online Anmeldung: Neue Yacht ins System eintragen

Bevor wir uns für die Kanaldurchfahrt selbst anmelden können, müssen wir einen Account anlegen und unsere Yacht im System hinterlegen. Dies wird auf der folgenden Website durchgeführt.

<https://asem.pancanal.com/>

Auf dieser Seite kann man später auch den aktuellen Stand der Bearbeitung ermitteln. Deshalb lohnt es sich, den Link zu speichern.



The image shows a login interface for ASEM (Small Craft Service Management) on the Canal de Panamá website. The background is a dark blue gradient with a faint image of a canal. On the left, the Canal de Panamá logo (a red star) is displayed. On the right, the ASEM logo (a white sailboat icon) and the text 'ASEM Small Craft Service Management' are shown. Below the logos, the text 'Sign in with your email address' is centered. There are two white input fields: 'Email Address' and 'Password'. Below the 'Password' field, there is a link 'Forgot your password?'. At the bottom, there is a red button labeled 'Sign in' and a link 'Don't have an account? Sign up now'.

Signup to ASEM

User Details

Email Address

Send verification code

New Password

Confirm New Password

Country/Region
 Country/Region ▼

Given Name

Surname

Create **Cancel**

Account anlegen

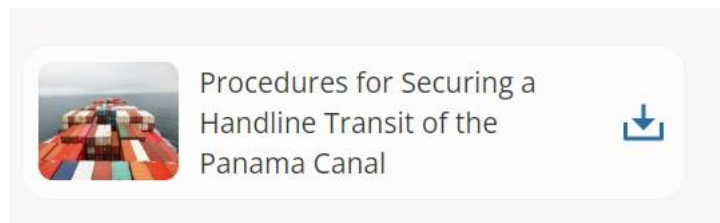
Auf der Startseite „Sign up now“ klicken und mit den gewünschten Daten einen neuen Account anlegen. Nach Bestätigung der Emailadresse kann direkt damit begonnen werden, ein Schiff anzulegen.

Nach erfolgreicher Anmeldung kann man hier übrigens allerhand Informationsmaterial finden. Von Videos über PDFs hat der Panama Kanal sich wirklich bemüht, einen rundum zu informieren. Zu Beginn fühlt man sich dadurch vielleicht etwas erschlagen.

Wir empfehlen hier den „Boat Creation Guide“ anzusehen – ein 6-minütiges Video, das erklärt, wie ein neues Boot angelegt wird.

Über den Button „Transit Requirements“ erreicht man die Customer Forms Webseite. Hier sind die meisten Dokumente für die Berufsschifffahrt, doch eines ist für uns als Yachty interessant:

<https://pancanal.com/wp-content/uploads/2021/08/4352-ING-RevDec-12-11-2023.-Updated-3-7-24.pdf>

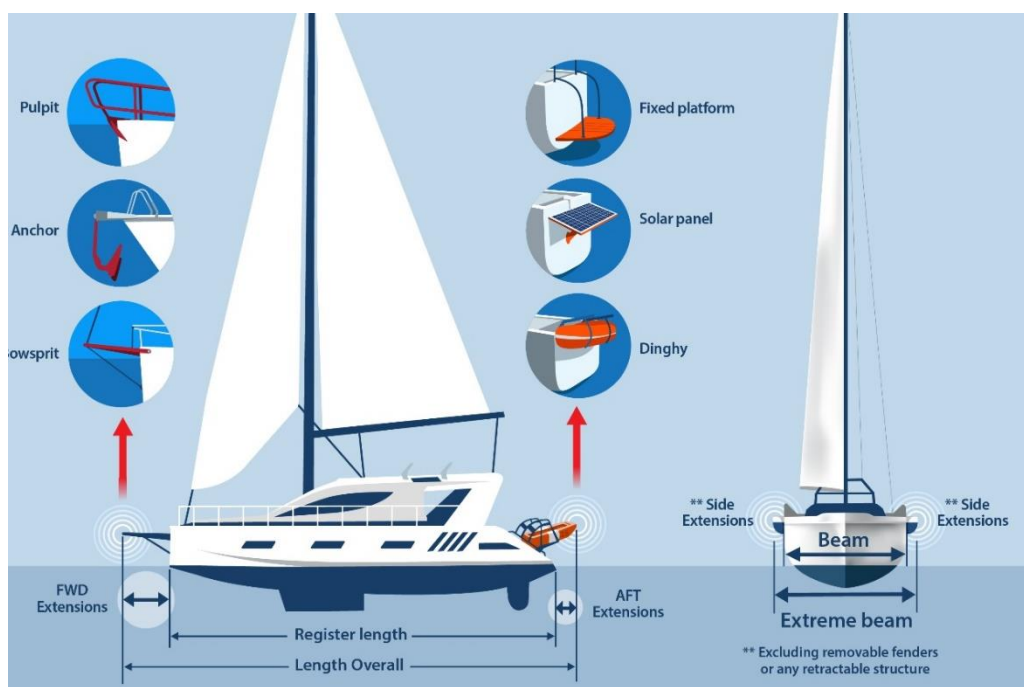


Der Link wird wahrscheinlich nach dem nächsten Update nicht mehr funktionieren. Aber über den Namen sollte man fündig werden. Das Dokument liefert neben aktuellen Preisen, umfangliche Informationen zum Kanaltransit.

Anlegen einer neuen Yacht

Dafür im Menü auf „My Visits“ gehen und im unteren Bereich „Visit Creation“ auf den Button „Add a new Boat“ klicken. Wurde bereits angefangen, so findet man die Yacht über die Namenssuche wieder.

Nun müssen alle Informationen zur Yacht eingegeben werden. Ein Punkt sind die Überhänge / Extensions: Hierfür ist eine schöne Grafik hinterlegt, die zu beachten ist.



Problematik mit Überhängen: Unsere Yacht ist exakt genau so lang, wie in unseren Bootspapieren angegeben. (Hier sollte man definitiv noch einmal nachmessen.) Zu Beginn haben wir das so angegeben – dass wir keinerlei Überhänge haben. Also 0.0 m Dies hat dazu geführt, dass unser erster Antrag abgelehnt wurde.

Deshalb sind wir im Anschluss folgendermaßen vorgegangen: Überhänge ausmessen bis Vorder- bzw. Achterkante Wasserlinie. Diese auf den Fotos einzeichnen und auf dem Foto vermerken, dass diese bereits in den Schiffspapieren eingerechnet sind.

Die Überhänge gemäß den Messungen im entsprechenden Teil des Formulars eingeben.

Von der tatsächlichen Schiffslänge die Überhänge abziehen und bei „Register Information“ die daraus resultierende Wasserlinienlänge als Länge angeben.



Warum? Das System rechnet die Überhänge und die Schiffslänge zusammen und gibt im letzten Bereich automatisch die Länge über alles an. Diese sollte natürlich der Realität entsprechen. Deshalb wichtig: Am Ende aller Eingaben die letzte Sektion überprüfen, ob die resultierenden Werte korrekt sind.

Weitere aufkommende Fragen:

Schiffsgeschwindigkeit / Cruise Speed: Geschwindigkeit, die man sicher und auch bei leichtem Gegenwind unter Motorkraft (ohne Stützsegel) einhalten kann und bei der eine für den Motor gesunde Drehzahl gefahren wird. Diese Geschwindigkeit muss mindestens 5.0 Knoten betragen. Es ist im Kanal kein Problem schneller zu fahren, allerdings solltet ihr nicht langsamer sein, da die Planung der Durchfahrten auf Basis dieser Geschwindigkeit basiert. Verpasst ihr das letzte ausschleusende Schiff, weil ihr langsamer ward als angegeben, müsst ihr gegebenenfalls die Kosten für die zusätzliche Nacht an der Boje tragen.

Air Draft: Höhe der Mastspitze über der Wasserlinie.

Stimmen alle Angaben? Dann „Proceed to create a new Boat“

Die Yacht wird auf Basis dieser Angaben, aber erst NACH dem Anlegen der Kanal-Durchfahrt's Bewegung (siehe Punkt 5) vom Panama Kanal Personal bewertet und überprüft. Sind alle Angaben und eingereichten Fotos zufriedenstellend, erhält man in der Regel innerhalb 1-2 Tagen eine Bestätigung per Email. Sind Angaben fehlerhaft oder unzureichend, so erhält man auch darüber eine Informationsmail:

Panama Canal – Boat Approval Request

Dear Customer,

Your Boat Approval Request for MV LUCKY JONNY - SIN [6025347](#), has been revised by Panama Canal.

*Admeasurement was **successfully approved**; final dimensions as follows:*

*Length Overall: 11.850 m / 38.88 ft
Extreme beam: 3.740 m / 12.27 ft
Air Draft: 17.000 m / 55.770 ft*

Panama Canal – Boat Denied Request

Dear Customer,

Your Boat Approval Request for MV LUCKY JONNY - SIN [6025347](#), has been revised by Panama Canal.

*Unfortunately, Admeasurement was **denied**, see our following comments:*

Comments
Please include pictures and measurements of fwd extensions (Additional dimensions declaration)

5 Online Anmeldung: Kanal-Durchfahrt buchen

Ist die Yacht ordnungsgemäß angelegt, kann nun eine Anfrage zur Passage des Panama Kanals gestellt werden.

Hierzu gehen wir auf der ASEM Webseite erneut im Menü auf „My Visits“. Im unteren Bereich über die Suchfunktion, die eigene Yacht finden. Und dann in der Leiste auf „Create“ klicken. Darüber gelangt man zum Formular, welches sich aus mehreren Reitern zusammensetzt. Einige Reiter können erst nach erfolgreicher Bestätigung durch die Kanalbehörden eingesehen und bearbeitet werden.

Visit Creation Find a Boat

Filter Ship Name Search LUCKY JONNY

[+ ADD A NEW BOAT](#)

Name	SIN	Flag	Type	Subtype	Length (m)	Beam (m)	Create Visit
 LUCKY JONNY	SIN	GERMANY	Yacht	Pleasure Yacht	11.850	3.740	CREATE

< 1 >

Im Grunde genommen, folgt man anschließend den Angaben und Fragen des Formulars und füllt diese nach besten Gewissen aus. Einige Anmerkungen gibt es dennoch:

1 Visit Creation


Ankunftsdatum: Hier muss ein wenig geschummelt werden. Denn offiziell kann die Wartezeit erst begonnen werden, wenn die Yacht oder das Schiff tatsächlich vor Ort ist. Entsprechend muss der angegebene Termin in der Vergangenheit oder nahen Zukunft liegen. Wer hier den Fehler gemacht hat und einen Termin in weiterer Zukunft angegeben hat, muss sich keine Sorgen machen. Man kann zu einem späteren Zeitpunkt im Formular angeben, dass man angekommen ist. Der Status sollte dann nach einem Tag auf „Arrived“ springen. Nun kann mit der weiteren Befüllung des Formulars fortgefahren werden.

Dann Auswählen, auf welcher Seite man ankommt und in welche Richtung man Schleusen möchte.

“Save and Continue” – Dann bekommt man erstmal ein nettes Werbevideo angezeigt.

2 General Declaration

Visit Details [EDIT MY VISIT](#)

	Visit # 444109	Name LUCKY JONNY	SIN 6025347
Type Yacht	Length (m) 11.850	Beam (m) 3.740	

19-Feb-2024 1700 * Arrival Side
Atlantic

1

Quarantine Questions

2

Next & Last Port

3

Persons on board
- Crew

4

Persons on board
- Passenger

5

Arrival Conditions

Hier ist zu beachten, dass man so tun muss, als wäre man bereits in Panama. Entsprechend muss der letzte Hafen datumsmäßig angepasst werden. Keine Sorge, da fragt nie wieder jemand danach. Die Einklarierung steht nicht im Kontakt mit den Kanalbehörden. Bei der Crew müssen die Linehandler nicht aufgeführt werden. Keine Passagiere angeben – das kann zu zusätzlichen Kosten führen.

Sind alle Angaben ausgefüllt. Können diese abgeschickt werden. Man erhält nach Bestätigung durch die Behörden erneut eine Email mit einer Kopie seiner Angaben.

3 Handline Lockage Request

In diesem Schritt kann man die Arten, in den Schleusen festzumachen auswählen. In der Regel wählt man alle aus. Über das Informations-Icon erhält man eine bildliche Darstellung. Es können auch nur einzelne ausgewählt werden.

Des Weiteren muss man hier bestätigen, dass die einzelnen Richtlinien eingehalten werden. Diese sind selbsterklärend. Auf den Großteil wird im Abschnitt 7 noch eingegangen.

4 My Payment

Nach erfolgreicher Bearbeitung durch die Kanalbehörden werden die Zahlungsdetails sichtbar. Auf dieser Seite erhält man zum einen die Information, wie viel Geld zu bezahlen ist. Zum anderen muss man angeben, wohin die Sicherheitsgebühr zurücküberwiesen werden soll. Falls dies nicht ausgefüllt wird, wird diese einbehalten.

Als Zahlungsart Cash auswählen und dann dennoch einfach überweisen. Siehe Abschnitt 6.

10-Apr-2024	Tolls (Minimum - Ballast) Panama Canal, Length Overall Under 19.81 Meters (65 Ft)	\$1,935.00
10-Apr-2024	Security Charge For Transiting Vessels With Less Than 3,000 Pc/Ums Tons Or With Less Than 5,392 Maximum Displacement Tons	\$165.00
10-Apr-2024	Vessel Inspection Service - Small Vessels That Pay Tolls Based Upon Their Length Overall	\$120.00
10-Apr-2024	Buffer (Retention Fee)	\$1,060.00

6 Bestätigung und Bezahlung und Terminvergabe

Ist das Formular unter Punkt 5 korrekt ausgefüllt worden, so sollte nach erfolgreicher Bestätigung durch die Kanalbehörden, Zahlungsinformationen sichtbar werden. Dies ist erst nach erfolgreicher „Vermessung“ der Yacht und Prüfung der Angaben der Fall. Daher kann dies 1-2 Werktage dauern.

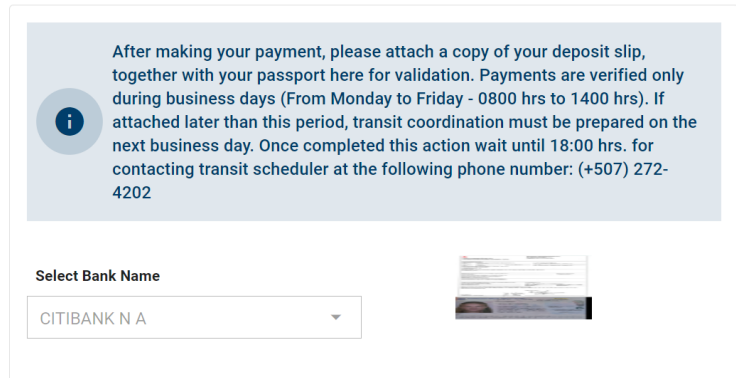
Im System kann man lediglich angeben, dass man Cash bezahlen möchte. Dies einfach ignorieren. Das Geld kann überwiesen werden. Dies ist sogar notwendig, um einen Termin zu machen. In dem unter Punkt 4 genannten PDF „Procedures for securing a handline transit for the panama canal“ findet man die aktuellen Zahlungsdaten und Bankdetails. Leider sind diese nicht ausreichend für Deutsche Banken, deshalb hier nochmal eine ausführlichere Angabe.

Wichtig bei der Überweisung: Alle Kosten gehen zu Händen des Senders. Auf diese Art ist gesichert, dass der korrekte Betrag auf dem Empfängerkonto beim Panama Kanal ankommt. Wird zu wenig überwiesen, ist die Bezahlung nicht vollständig und es kann kein Termin gemacht werden.

Bankdetails

Bankname	Citibank, N.A. Panama
SWIFT	CITIPAP10PA
Konto	0550305054
Empfänger	Autoridad Canal de Panamá
Adresse Empfänger	Edificio de la Administración, Balboa, Ancón, República de Panamá
Referenz	Small craft „Bootsname“ – „SIN Nummer“

Nach erfolgreicher Bezahlung, einen Screenshot des Überweisungsbelegs bspw. mit Paint mit einer Kopie des Ausweises zusammenschneiden und hier im System hochladen.



The image shows a light blue instruction box with a white information icon on the left. The text inside the box reads: "After making your payment, please attach a copy of your deposit slip, together with your passport here for validation. Payments are verified only during business days (From Monday to Friday - 0800 hrs to 1400 hrs). If attached later than this period, transit coordination must be prepared on the next business day. Once completed this action wait until 18:00 hrs. for contacting transit scheduler at the following phone number: (+507) 272-4202". Below the box is a dropdown menu labeled "Select Bank Name" with "CITIBANK N A" selected. To the right of the dropdown is a small thumbnail image of a document.

In der Regel dauert die Überweisung fünf Werktage von einer Deutschen Bank aus. Das Geld fließt dabei über die USA. Das ist normal und muss nicht beunruhigen. Aufgrund des Geldwäschegesetzes der Amerikaner, muss

jeder Banktransfer in US-Dollar über eine amerikanische Bank abgewickelt werden. Die sogenannte Intermediäre Bank. Wir haben auch von anderen Seglern gehört, dass diese Wise als Bank genutzt haben. Die Überweisung ging etwas schneller. Aber nur für die Überweisung der Gebühren würde ich kein extra Konto anlegen. Das ist den Aufwand eigentlich nicht wert. Unter folgender Emailadresse oder Telefonnummer kann erfragt werden, ob die Bezahlung bereits eingegangen ist:

FA-CAJA@pancanal.com // Telefonnummer: +507 272 7807

Die Behörden sprechen in der Regel gutes Englisch. Es sind keine Spanisch-Kenntnisse notwendig.

Ist die Bezahlung angekommen, wird man aufgefordert beim „Panama Canal Scheduler“ anzurufen. Die Nummer steht im ASEM Formular und lautet wie folgt:

+507 272 4202

Am einfachsten ruft man über skype an. Account anlegen, Geld hinterlegen. Panama als Zielland auswählen und so kann man einfach und mit geringen Kosten anrufen. Der Anruf kann durchaus mal einige Minuten dauern und verursacht über die Deutsche Handyrechnung hohe Kosten.

Man teilt dem Scheduler den Bootsnamen oder SIN Nummer mit. Diese wird beim Anlegen der Yacht unter Punkt 4 erstellt und ist in der Übersicht „My Visits“ auf der ASEM Seite ausfindig zu machen. In der Regel kann man dem Scheduler nun einen Wunschzeitraum nennen und er gibt an, welche Termine noch frei sind.

Ist der Termin zu einem späteren Zeitpunkt als erwünscht macht es Sinn sich sobald man Panama erreicht, eine Panamesische Nummer zuzulegen und beim Scheduler zu hinterlegen. Man erreicht diesen den ganzen Tag über und nicht wie angegeben nur nach 18 Uhr. Die 18 Uhr Regel gilt nur für den Tag, an dem das Geld vom Bank Department bestätigt wird. Die Unterlagen werden erst am jeweiligen Abend dem Scheduler vorgelegt. Man hinterlegt die Nummer und bittet darum, Bescheid zu bekommen, sollte sich ein früherer Termin ergeben. Entweder durch Abspringen einer anderen Yacht oder durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Geschafft! Wir haben den Termin. Wie geht es weiter?

7 Ankunft in Panama / Vorbereitung Kanaldurchfahrt/ Linehandler, Festmacherleinen und Fender

Die meisten Yachten erreichen Panama spätestens zwei Wochen vor der Kanaldurchfahrt. Viele nutzen die Zeit, um noch einen Zwischenstopp auf den San Blas Inseln zu machen. Die Inseln sind sehr lohnenswert und bringen bereits Südsee-Vibes mit sich.

Wichtig zu wissen ist, dass man in Panamaischen Gewässern eine Cruising Permit benötigt, sofern man länger als zwei Wochen im Land bleibt. Die Permit dauert recht lang zu beantragen und schlägt aktuell mit 185 USD zu Buche. Daher kann es Sinn machen, seinen Aufenthalt ab Erreichen Shelter Bay (und offizielles Einklarieren der Yacht) bis Auslaufen Pazifik auf unter 14 Tage zu beschränken. Auf diesem Weg benötigt man keine Cruising Permit zum Ausklarieren. Bei Ankunft auf den San Blas Inseln werden lediglich die Personen einklariert, nicht aber die Yacht – entsprechend zählt diese Zeit nicht in die 14 Tage mit rein. Man sollte aber beim Einklarieren in Shelter Bay nicht erzählen, dass man bereits auf den San Blas Inseln war. Dieses Vorgehen ist eben nur halblegal. Funktioniert jedoch.

Falls sich Verspätungen ergeben, kann der Transit über einen Anruf beim Scheduler jederzeit verschoben werden. Ob es eine Deadline vor Beginn des Transits gibt, ist mir nicht bekannt.

Für den Transit werden insgesamt 5 Crewmitglieder benötigt. 1 Kapitän und 4 Personen, die die Leinen bedienen. Des Weiteren benötigt man 4 sehr lange und dicke Festermacherleinen und eine ausreichende Anzahl an Fendern.

Um ein Gefühl für das Durchfahren des Kanals zu bekommen und zu sehen, wie die einzelnen Schleusen gemeistert werden, lohnt es sich, als Linehandler auf einer anderen Yacht auszuhelfen. Die wenigsten Yachten haben ausreichend Besatzung, um die Richtlinien zu erfüllen und sind dankbar für die Hilfe. Dadurch hat man selbst die Gelegenheit mehr Fotos zu machen und die Durchfahrt zu genießen, als wenn der Stress auf der eigenen Yacht stattfindet.

Folgende Punkte sind wichtig, vorzubereiten und zu organisieren.

Linehandler: 4 Personen über 18 Jahre

Freiwillige, kostenlose Helfer: Man findet diese entweder in der Shelter Bay, in dem man auf anderen Yachten oder Sonntags beim BBQ herumfrägt, sonst über eine Whatsapp Gruppe, sowie über diverse Facebook Gruppen. Hierbei ist zu beachten, dass die Yacht für die Transport- und Verpflegungs-Kosten aufkommt. Am günstigsten kommt man daher weg, wenn alle Linehandler vom selben Ort starten oder an den gleichen Ort zurückmüssen. So kann man am Ende des Tages einfach ein Uber oder ein Taxi rufen:

Möglicher Fahrer: Edwin Valdés +507 6538 8995 oder +507 6355 6067 – nimmt 65 USD von La Playita Marina nach Shelter Bay Marina – ein sehr angenehmer und pünktlicher Fahrer.

Erfahrene, bezahlte Linehandler: Diese bekommt man über einen Agenten. Da man sowieso, Leinen und Fender über einen Agenten bestellen muss, kann man dort direkt auch die Linehandler mit anfragen. In der Regel kostet ein Linehandler 100 USD incl. Transport. (Agenten: siehe unten)

Auch eine Mischung der beiden Linehandler-„Arten“ ist möglich.

Kleine Kinder an Bord? Wer kleine Kinder an Bord hat, sollte eine Person zur Aufsicht dieser „vorhalten“ und überlegen die Durchfahrt entsprechend mit 6 Erwachsenen statt 5 durchzuführen.

Leinen und Fender

Für einen erfolgreichen und schadenfreien Transit werden 4 Festmacherleinen und ca. 6-8 Fender pro Seite benötigt. Dafür nutzt man den Service der Agenten. Es fallen keine Agenturgebühren an.

Wichtig! Auch wenn die eigenen Festmacherleinen den Vorgaben entsprechen, wird dringend davon abgeraten, diese zu verwenden. Wir hatten bei einer Yacht, auf der wir ausgeholfen haben, den Fall, dass die eigenen Leinen nach Angaben des Advisors nicht ausgereicht haben und es gab ziemlichen Stress. Die Yacht musste warten, bis die beiden anderen Yachten aufgeholt hatten, so dass die Leinen dann nicht gebraucht wurden. Sehr ärgerlich. Es ist wichtig, große Fender zu haben, um die Yacht vor Berührungen der Schleusenmauern zu schützen, und um die aneinander gebundenen Yachten auf Abstand zu halten (Rigg!!!)

Das Paket sieht folgendermaßen aus:

4 Festmacherleinen und 4 große Kugelfender – 120 USD (bis 38 Fuß ausreichend)

4 Festmacherleinen und 6 große Kugelfender – 140 USD (ab 39 Fuß dringend empfohlen)

Beim Buchen darauf achten, dass man nach Kugelfender fragt – es gibt einige lausige Anbieter, die einem alte Leinen und mit Plastikfolie umwickelte Autoreifen bringen und den gleichen Preis verlangen. Stanley können wir hier empfehlen (siehe Abschnitt 10)

Das Paket wird in der Regel am Tag vor der Durchfahrt in die Shelter Bay Marina geliefert (wer vor Anker liegt, muss diese mit dem Dinghi abholen und dafür Sondergebühren bei der Marina bezahlen) und nach dem Transit auf Höhe des Balboa Yachtclub durch ein Boot abgeholt. Wer seine Linehandler an Land bringen möchte, kann dies hier tun – Kosten 12 USD für alle. Absprache mit Agenten!

Vorbereitung der Yacht

- Segel packen und Großbaum sichern (dass er nicht schlagen kann)
- Klampen vorn, achtern und mittschiffs freihalten und Hindernisse, die das Belegen behindern könnten, entfernen (beispielsweise ein nahe anbei aufgehängte Bergeschlaufe)
- Überflüssige Überhänge und Hindernisse an Deck entfernen: Angeln, Kissen, etc.
- Bimini/Sonnensegel aufbauen. Es ist verpflichtend, einen Regenschutz über dem Cockpit zu haben. (Standby würde reichen)
- Motor überprüfen (Öl, Filter, Diesel) – Der Motor wird mindestens 12 h, davon eine lange Zeit auf hoher Drehzahl laufen.)
- Steuerzüge, Autopilot und Steuerung überprüfen. – Schäden/Fehlfunktionen hieran wären fatal.
- Hupe prüfen. Wer keine eingebaute Hupe hat, braucht ein Druckluftsignalhorn. Mit Durchblasen „betriebene“ Handtröten sind nicht ausreichend.
- Fender auf beide Seiten der Yacht verteilen
- Festmacherleinen vorbereiten – diese werden in Achten an Deck gelegt, so dass sie flüssig auslaufen können. Beim Übergeben der Leinen ist Geschwindigkeit gefragt.
- Linehandler briefen: Achtet darauf, dass eure Linehandler, sich im Boot und an Deck auskennen. Sie sollten in der Lage sein, Englisch zu sprechen und Kommandos verstehen. Des Weiteren ist es wichtig, dass sie schnell und sicher die Klampe belegen können. Es entspannt den Tag enorm, wenn ihr gute Linehandler habt. Bezahlte Linehandler sind aber in der Regel keine Seeleute. Sie sprechen häufig nur Spanisch, sind dafür jedoch oft bereits einige Male durch den Kanal gefahren. Nicht immer wissen sie mehr, als wie man eine Leine belegt und einen Fender festmacht. Man sollte entsprechend nicht blind auf sie vertrauen. Am Ende ist es nicht ihre Yacht und nicht ihre Verantwortung.



Vorbereitung der Yacht Fortsetzung

- Abdecken von empfindlichen Teilen im vorderen und mittleren Deckbereich. Die Leinen werden mithilfe von Wurfleinen an die Schleusenwärter übergeben. Diese Wurfleinen werden von Land aus geschmissen und haben recht große, schwere Affenfäuste angebunden. Es ist mittlerweile Standard, dass alle Wurfleinen aufs Vordeck geschmissen werden. Die Werfer sind sehr sicher, aber es kann dennoch zu Schäden kommen. Wer auf Nummer sicher gehen will, kann Luken, Seitenfenster oder Solarpaneele mit Styropor, Polstern oder Luftmatratzen abdecken. Im hinteren Bereich ist dies in der Regel nicht notwendig. (Wir haben gar nichts abgedeckt, ist gut gegangen.)
- Luken schließen und geschlossen halten. Warum? Während der Durchfahrt werden häufig Berufsschiffe und (viel schlimmer) Schlepper passiert. Beide werfen sehr große Bug- oder Heckwellen. Es besteht die Gefahr, dass Wasser an Deck bzw. ins Bootsinnere gelangt. Auch bei hohem Freibord. Wir kennen zwei Fälle: 38 Fuß Mono (Wasser im Boot über vordere Luke) und 55 Fuß Mono (Wasser an Deck, Luken waren geschlossen)
- Essen vorkochen / vorbereiten (siehe nächsten Punkt)
- Schlafplätze für Linehandler vorbereiten: Bezahlte Linehandler kommen in der Regel am Abend davor an Bord und benötigen einen Schlafplatz. Bleibt die Yacht über Nacht im Kanal, benötigen auch hier alle einen Schlafplatz.

Essen und Getränke während der Kanaldurchfahrt

Seeluft macht hungrig. Auch im Panama Kanal. Hierbei ist zu beachten, dass die Auflage besteht, mittags (oder entsprechend abends) ein warmes, proteinhaltiges Essen zu servieren. Zu Deutsch: Etwas mit Fleisch. In Mittelamerika ist der vegane oder vegetarische Lebensstil wenig bis gar nicht verbreitet. Uns ist ein Fall bekannt, bei dem der Advisor sich an offizieller Stelle beklagt hat, dass das Essen nicht entsprechend der Richtlinien war. Dies kann zu zusätzlichen Kosten führen (falls der Advisor beschließt, sich etwas kommen zu lassen).

Es empfiehlt sich für das Frühstück, belegte Brötchen vorzubereiten. Wenn die Zutaten entsprechend vorbereitet sind, kann das problemlos ein Linehandler (sofern freiwillig an Bord, die bezahlten werden das nicht tun) vor Ankunft an den ersten Schleusen machen. So dass ggf. in den Schleusen gefrühstückt werden kann. Der Advisor möchte in der Regel Kaffee dazu.

Das Mittagessen sollte am besten vorgekocht sein. Wer nicht den schönsten Teil des Kanals verpassen will, wärmt dann am besten nur das Chilli con Carne auf oder schmeißt die Nudeln zur fertigen Bolognese Sauce ins Wasser. Bei uns gab es einmal Lasagne. Das war auch super easy und lecker.

Je nach Bootsgeschwindigkeit, empfiehlt es sich bereits im „Cut“ zu essen. Während des Raus-Schleusens ist deutlich weniger Zeit, so dass wir es als angenehm empfanden, bereits gegen 12 Uhr gegessen zu haben.

Getränke: Es ist für ausreichend (am besten kühle) Getränke zu sorgen. Hierfür eignen sich 0,5-1,0 L Wasserflaschen in ausreichender Anzahl. Sowie einige Süßgetränke (Cola/Sprite) in Dosen. Manche Advisor bestehen auf eine kalte Cola zum Essen (Wasser reicht nicht aus).

Wer die Nacht im Kanal verbringt, muss entsprechend auch hier für Abendessen sorgen. Der Advisor verbringt die Nacht nicht an Bord, sondern wird abgeholt und am nächsten Morgen/Vormittag zurückgebracht. Es spricht nichts dagegen, ein kaltes Bier oder eine Flasche Wein für den Abend bereit zu halten. (Man muss sich ja nicht gleich betrinken 😊) Baden ist übrigens aufgrund von Krokodilen nicht möglich!

9 Kanaldurchfahrt – Ablauf und nützliche Tipps

Die Kanaldurchfahrt muss am Tag vor der Durchfahrt telefonisch rückbestätigt werden!!!

Wer sich Sorgen macht oder wissen möchte, ob es eine Ein- oder Zwei-Tages-Durchfahrt wird, kann aber auch bereits eine Woche vorher nochmal nachfragen. Uns begegnete der Scheduler mit sehr viel Freundlichkeit. Ein früherer Anruf ersetzt nicht den obligatorischen Anruf am Tag vor der Durchfahrt.

Hier erfährt man final den Termin und die Uhrzeit, wann der Advisor (Lotse) an Bord kommt.

Beispieldurchfahrt, Lotsenübernahme um 4 Uhr:

03:15 Uhr Treffen mit allen Linehandlern und Vorbereitungen Auslaufen

03:30 Uhr Auslaufen Shelter Bay Marina: Es wird empfohlen eine halbe Stunde vor der Lotsenzeit, die Marina zu verlassen.

03:45 Uhr Warten im Ankergebiet vor der Marina: Cristobal Signal Station auf Kanal 12 rufen und informieren, dass man stand-by ist und auf das Lotsenboot wartet. Man kann sehr langsam in Richtung große Brücke fahren.

04:00 Uhr Das Lotsenboot kommt pünktlich. Achtung: Auch innerhalb des großen Wellenbrechers sind große Wellen. Deshalb das Boot in den Wind drehen und langsam vorausfahren. Eine Person sollte sich nur aufs Steuern konzentrieren. Der Lotse wird mit einem sehr großen Lotsenboot mit 2-3 m Freibord übergesetzt. Entsprechend sollten die größten Fender in der Hand dazwischen gehalten werden, um Bordwand und Seezaun zu schützen. Die Fender nicht fest machen, die Wucht könnte den Relingsdraht stark in Mitleidenschaft ziehen. Eine Person, sollte bereitstehen, um den Lotsen im Zweifel eine Hand zu reichen.

04:00 Uhr Austausch Kapitän/ Lotse. Dem Lotsen hier klar mitteilen, wer der Kapitän und Ansprechpartner ist. Wenn beide Eigner fahren wollen, dann auch dies mitteilen. Wir haben klar kommuniziert, dass Person 1 die ersten Schleusen fährt und Person 2 die zweiten Schleusen und wir die Eigentümer des Bootes sind. Das war somit kein Problem.

05:00 Uhr Passieren Atlantikbrücke – Die Überfahrt bis zu den ersten Schleusen nutzen, um mit dem Advisor Fragen zu klären und sich alles erklären zu lassen. Sie sprechen gutes Englisch. Kein Spanisch notwendig.

05:30 Uhr Die beiden anderen Yachten kommen in Sicht. Die ersten drei Schleusen werden in der Regel als 3-er Päckchen durchfahren. Die längste Yacht ist normalerweise in der Mitte. Katamarane sind sowohl außen, als auch in der Mitte. Die Länge ist ausschlaggebend. Der Advisor teilt dies einem direkt bei an Bord kommen mit.

05:45 Uhr Anlegen an die anderen Yachten - bei langsamer Fahrt wird mit einem spitzen Winkel von hinten kommend angefahren. Sobald die Boote längsseits voneinander sind, werden zunächst Vor- und Achterleine gelegt. Im Anschluss dann Springleinen. Aus Erfahrung und falls Mitsprache möglich: Vor- und Achterleinen vom großen Boot verwenden und Springs vom Kleinen Boot zur Mittelklampe des großen Bootes. Die Springleinen werden die meiste Kraft aufnehmen und man möchte das bei kleinen Booten eher vermeiden, dass das gesamte Boot über die Mittelklampe gezogen wird. Sollte dies der Fall sein, kann man problemlos eine zusätzliche Leine von der Achterklampe des kleinen Boot zur Mittelklampe des großen Bootes legen, um die Kraft besser zu verteilen.





05:48 Uhr Alle drei Boote sind miteinander vertäut – der Lotse der mittleren Yacht übernimmt das Kommando. Der Kapitän sollte sich voll auf die Kommandos konzentrieren, die teilweise verbal, teilweise per Handzeichen kommen. Häufig folgen ähnliche Kommandos kurz hintereinander. Wer das Schema versteht, kann das nächste Kommando bereits ausführen, bevor es überhaupt gegeben wird. Abhängig vom Advisor natürlich.

Das mittlere Boot hat in den Schleusen wenig zu tun. Es manövriert mit Motor und Ruder, während die äußeren die Leinen übergeben.

06:00 Uhr Festmachen in den Schleusen (wird hier nur einmal erklärt). Sobald man parallel zu den Schleusenwänden fährt, sollten sich die Linehandler bereithalten, die Wurfleinen anzunehmen. Dafür kann ein Linehandler achtern bereitstehen und zwei vorne zum Annehmen der Wurfleinen. Diese werden aufs Vordeck geworfen. Linehandler 1 greift sich die vordere Wurfleine und befestigt diese an der vorne vorbereiteten Festmacherleine.

Linehandler 2 greift die zweite Wurfleine und übergibt sie außenbords-entlang dem hinteren Linehandler.

Die Wurfleinen werden mithilfe eines Palsteks am Auge der Festmacherleine befestigt. Das Auge sollte ca. einen dreiviertel Meter Durchmesser haben. Die Poller im Kanal sind sehr groß. Ist die Wurfleine befestigt, hebt der Linehandler das Auge der Festmacherleine in die Luft und signalisiert dadurch seine Bereitschaft die Leine überzugeben. Die Schleuse ist mehrere hundert Meter lang. Entsprechend wird die eigentliche Festmacherleine erst kurz vor Erreichen der „Parkposition“ übergeben.



06:12 Uhr „Send the lines“ – Die Festmacherleinen werden nach oben gegeben und dann möglichst zügig festgezogen und belegt. Daher, sobald die Leine oben auf dem Poller liegt, Lose rausholen und über die Klampe legen. Auf die Kommandos des Advisor hören. Eventuell muss noch angepasst werden.

06:18 Uhr Die Schleusentore schließen sich und das Wasser wird in die Schleusenkammer gepumpt. Tatsächlich arbeitet der Kanal ohne Pumpen, sondern rein über Schwerkraft. Es gibt immer zwei parallele Schleusenkammern, geht das Wasser in der einen hoch, geht es in der anderen runter. Zusätzlich benötigtes Wasser wird aus einem Stausee entnommen.

Es gibt kein separates Kommando, dass die Schleusung beginnt. Der Bootsführer muss darauf achten, dass die Linehandler ständig Lose aus den Leinen nehmen. Und am besten auch darauf achten, ob die andere Seite, also die 3. Yacht dies ebenfalls tut. Wenn einer nicht aufpasst, fängt das 3-er Päckchen an, sich in der Schleusenkammer zu drehen. Das sollte vermieden werden.

06:30 Uhr Ist die Schleusung beendet und das Frachtschiff vor einem in der nächsten Schleusenammer angekommen, so folgt das nächste Kommando: „Let go the lines“ – Die Festmacherleinen werden losgemacht, vom Poller genommen und zügig an Deck geholt. Die Wurfleine bleibt verbunden. Das Päckchen fährt in die nächste Schleusenammer. Das gleiche Spiel nochmal.

08:12 Uhr Wir verlassen die Gatun-Schleusen. Vor uns liegt der Gatunsee. Das Päckchen wird aufgelöst. Erst die Springleinen los, dann die Vor- und Achterleinen. Mit dem Motor gibt man einen ordentlichen Kick voraus und lenkt von der anderen Yacht weg. Sobald man sich getrennt hat, zügig entfernen. Dann beginnt die Kanaldurchfahrt

Hier ist das Motto, so nah an den rechten Tonnenstrich wie möglich, aber nicht darüber hinaus. Außerhalb der Tonnen kann keine Wassertiefe garantiert werden. Entsprechend groß ist die Gefahr mit Bäumen zu kollidieren.

Geschwindigkeit: So schnell wie ihr wollt. Mindestens wie in den Formularen angegeben. Es ist verboten, Segel zu setzen. Auch wenn schöner Wind ist.

12:42 Uhr Ansteuerung Pedro Miguel Schleusen

Abhängig von der Geschwindigkeit der anderen beiden Yachten, schleust man allein, zu zweit oder erneut zu dritt. In unserem Fall erwischen wir ganz knapp das letzte ausschleusende Berufsschiff. Es bleibt keine Zeit, die Boote vor der Schleuse zu vertäuen. Diesmal findet das Vertäuen in der Schleuse statt. Danach werden direkt die Festmacherleinen an Land gegeben. Prozedur wie oben beschrieben.

Verpasst man das letzte Schiff, muss man vor den Schleusen übernachten. Das bedeutet nicht, dass man mehr zahlen muss. Sofern man die angegebene Bootsgeschwindigkeit eingehalten hat, liegt das Verschulden beim Kanal. Ärgerlich ist es dennoch. Deshalb: Beim Verlassen der ersten Schleusen bereits nach dem Verkehr fragen. Manchmal reicht ein halber Knoten mehr Fahrt bereits aus, um so eine Nacht zu vermeiden.



13:42 Uhr Verholen von den Pedro Miguel Schleusen in die Miraflores Schleusen

15:00 Uhr Miraflores Schleusen: Das letzte Schleusentor öffnet sich. Beim Verlassen der Schleusenammer ist mit starker mitlaufender Strömung zu rechnen. Das kann das Manövrieren der Yacht beeinflussen. Das Ruder wird kaum angestrahlt. Abhilfe schaffen „Kicks“ mit der Maschine falls eine Steuerung notwendig ist. Daher: Drehzahl/ Geschwindigkeit niedrig halten und dann beim Ruderlegen Drehzahl kurz stark erhöhen, aber sobald die Ruderwirkung da ist, sofort wieder reduzieren, um Geschwindigkeitszunahme zu vermeiden.

15:45 Uhr Passieren der Brücke der Amerikas; Information an den Agenten zur Abholung der Leinen, Fender und Linehandler

16:00 Uhr Abholen der Leinen, Fender und Linehandler per Boot vom Agenten (Höhe Balboa Yachtclub) Ankern wird hier nicht empfohlen. Sehr rollig und ungeschützt. Besser ankert man vor der Marina La Playita oder auf der anderen Seite der Halbinsel.

16:06 Uhr Lotse wird abgeholt. Wieder auf ausreichend Fender achten.

16:36 Uhr Ankern vor der Marina la Playita - die Kanaldurchfahrt ist geschafft! (13:06 hh:mm)

10 Kosten und Hilfreiche Links und Kontakte

Kosten für Yachten unter 65 Fuß

Durchfahrtsgebühr:	1935 USD
Security Charge:	165 USD
Inspizierung der Yacht:	120 USD
Miete Leinen/Fender:	120 USD
Line Handler:	100 USD p.P. oder 100 USD Transport für die Freiwilligen
Kaution:	1060 USD
Agenturgebühren:*	ca. 400 USD

* Es ist durchaus problemlos möglich, den Panama Kanal ohne Agenten zu durchfahren. Wer sich die Punkte 4 und 5 in diesem PDF sparen möchte, der kann für ca. 400 USD einen Agenten beauftragen. Ein Agent ist keine Garantie für eine terminlich sichere Durchfahrt. Der Agent ist nur ein Sprachrohr. Beschließt der Kanal die Durchfahrt zu verschieben, betrifft das sowohl Agenturgestützte, als auch selbst organisierte Transits.

Bei uns haben die Organisation und Durchfahrt, sowie die gesamte Kommunikation problemlos funktioniert. Wichtig ist dabei einfach, alle Schritte zu beachten und das Geld rechtzeitig zu überweisen. Yachten, die Probleme hatten, haben meist die umfangreichen Anleitungen des Kanals schlichtweg ignoriert. Wichtig ist, dass der Wunschtermin erst bestätigt ist, wenn man ihn telefonisch mit dem Scheduler abgesprochen hat. Wenn dieses Telefonat erfolgreich war, steht der Durchfahrt kaum noch was im Wege.

Ist die Kanaldurchfahrt ohne Zwischenfälle vonstattengegangen, ändert sich der Status des Besuchs auf der ASEM Seite auf „Finished“. Mit der Rückzahlung der Kaution ist ab 60 Tagen nach dem Transit zu rechnen.

Agenturen (sowohl zum Organisieren des Transits, als auch der Leinen und Fender)

Stanley	+507 6523 3991 (Empfohlen durch Jenny, verwendet für Leinen und Fender)
Roy Bravo	+507 6678 6820 (Empfohlen durch Gorm)
Rogelio	+507 6717 6745 (Empfohlen durch Mareike)
Erick Gálvez	+507 6676 1376 (Empfohlen durch Matze)

Kontakte Panama Kanal

Adresse der Anmeldeseite:	https://asem.pancanal.com/
Finanzdepartment:	+507 272 7807 (FA-CAJA@pancanal.com)
Panama Kanal Scheduler:	+507 272 4202
Rückfragen Kanal:	Customerdeps@pancanal.com Oppt-as@pancanal.com