

Urheberrechtlich geschütztes Material

Leben am Panamakanal

Episoden aus 2020 bis 2022

Jürgen Schlenzig



Urheberrechtlich geschütztes Material

Leben am Panamakanal

Episoden aus 2020 bis 2022

Jürgen Schlenzig

© 2022 edition besserpanama

Viel mehr zu Panama auf dem Blog des Autors
www.besserpanama.com

Persönliches Exemplar, bitte nicht weitergeben.

Als eBook, gebundenes oder Taschenbuch
[hier](#) erhältlich

Amador Causeway - der Magnet der Hauptstadt

Wer demnächst wieder Panama City anfliegt, bekommt im Endanflug dieses beeindruckende Bild zu sehen, aus deutlich geringerer Höhe. Hier sind einige Details:



Quelle: Google Earth

Was wir hier in Bildmitte sehen, ist die Pazifik-Einfahrt des Panamakanals. Sie beginnt am unteren Bildrand, dann folgt die Brücke der Americas, Teil der Panamericana, unmittelbar dahinter in Richtung links oben schließen sich die Hafenanlagen von Balboa sowie Rodman an. Kurz dahinter fahren die Schiffe rechterhand in die alte Miraflores-Schleuse ein, während man links deutlich die riesigen Wassersparbecken der neuen Cocoli-Schleusen sehen kann.

Über die Brücke gelangt man im weitesten Sinn von Nord- nach Südamerika und der Kanal verbindet den Pazifik mit dem Atlantik. Was für ein geografisch und strategisch bedeutsamer Punkt.

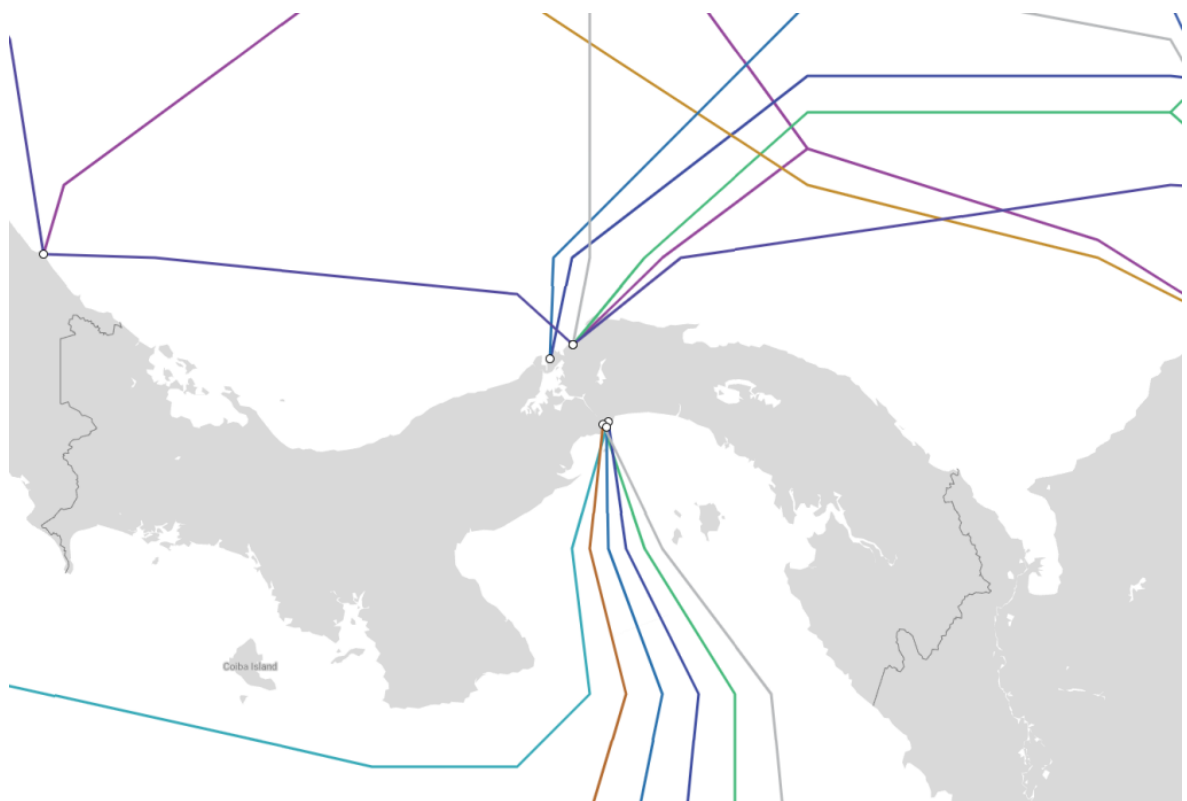
Die strategische Bedeutung wird untermauert durch die auf beiden Seiten des Kanals sichtbaren Flugplätze, Albrook und Howard, die ursprünglich zum Schutz des Kanals angelegt wurden, heute zivil genutzt werden.

Aus der *Howard Airbase* auf der westlichen Kanalseite wurde *Panama Pacifico* (MPPA), zugleich Kern einer ökonomischen Sonderzone.

Auf dem östlichen Kanalufer wurde aus der *Albrook AFB* (Air Force Base) der *Aeropuerto Marcos A Gelabert* (MPMG), wo sich der Großteil des Inland- und geschäftlichen Flugverkehrs sowie Wartungseinrichtungen und Flugschulen konzentriert.

Wer die meistgenutzte Piste 01 anfliegt, schwebt direkt und in niedriger Höhe über Kanaleinfahrt, Amerikabrücke, Containerhafen und vorbei am historischen Gebäude der Kanalverwaltung. Nicht selten überfliegt man die Brücke, wenn zeitgleich ein Schiff unter derselben entlangzieht.

Strategische Bedeutung hat im 21. Jahrhundert noch eine weitere Komponente: Unterwasserkabel, die beide Ozeane kreuzen und globale Internetkommunikation ermöglichen. Kopfstationen befinden sich auf beiden Seiten des Kanals.



Quelle: submarinecablemap.com

Die Albrook Mall, direkt rechts neben dem Flughafen, beherbergt mehr als 700 Läden, ein Hotel, viele Restaurants und Imbissstände, sowie Unterhaltungseinrichtungen.

Der rechte obere Teil des Bildes zeigt den Stadtkern von Panama City, mit seiner beeindruckenden Skyline, der historischen Altstadt und den zwei künstlichen Inseln des *Ocean Reef*.

Historisch wird es wieder, wenn wir von der Kanaleinfahrt zum unteren Bildrand gehen. Dort finden sich die kleinen Inseln *Naos*, *Perico* und *Flamenco*. Sie sind untereinander und mit dem Festland durch den Amador Causeway verbunden. Ein kleiner Teil der gewaltigen Aushubmengen beim Kanalbau sind nämlich vor mehr als 100 Jahren dort als Wellenbrecher zum Schutz der Kanaleinfahrt aufgeschüttet worden. Nicht so einfach, bei bis zu 6 Meter Gezeitenhub.



Heute ist es eine 3 km lange vierspurige Straße, mit Minikreiseln und Aufpflasterungen, sowie mit breiten Rad- und Spazierwegen entlang der Kanaleinfahrt und mit Blick hinüber zur Stadt. Unzählige gastronomische Einrichtungen, Rad- und Stand-Up-Paddle-Verleih machen den Amador zum Besuchermagnet für die Hauptstädter und ihre Gäste, besonders natürlich am Wochenende.

Hier liegen eine Vielzahl Yachten aller Preisklassen geschützt vor Anker und von hier aus fahren die Fähren hinüber zur Isla Taboga sowie zu den Inseln des Las Perlas Archipels.

Auch wohnen kann man am oder auf dem Causeway, allerdings gibt es nur einige wenige Quartiere. Dieses hier befindet sich auf Isla Naos, zwei weitere auf Isla Perico. Leben in der City und doch nicht in der City, sozusagen.



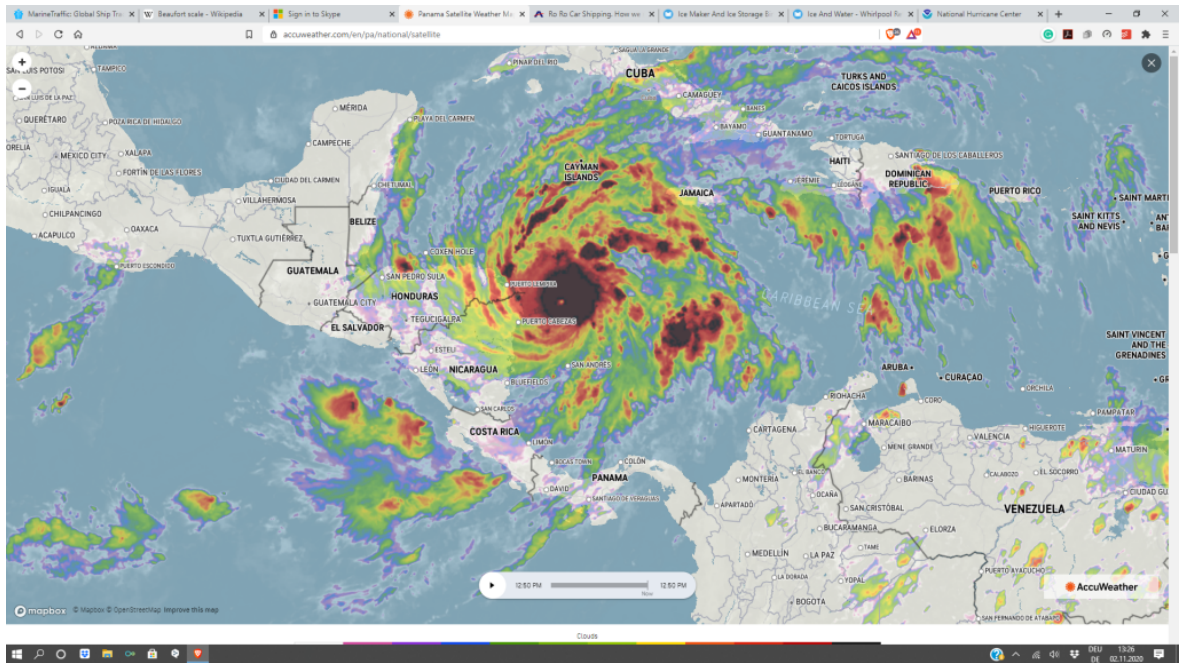
Quelle: unbekannt

Am Eingang des Amador befindet sich das Biodiversity Museum, in einem von Frank Gehry gestalteten spektakulären Gebäude, sowie das architektonisch eher einfallslose, dafür riesengroße neue Kongresszentrum.

Ab morgen, dem 12. Oktober 2020, ist Panama Tocumen als *Hub of the Americas* wieder geöffnet für den regulären internationalen Flugverkehr, werden Touristen erwartet, wenn auch zunächst noch mit einigen Unbequemlichkeiten. Man muss wohl Politiker von Beruf sein, um ein Land für Touristen zu öffnen, seine Strände als Hauptanziehungspunkte aber weiterhin geschlossen zu halten.

Neuanfang am Panamakanal

Hurricane Eta wütet vor der Küste von Honduras und Nikaragua, schickt seine stürmischen und regnerischen Ausläufer bis nach Panama. Und ich schreibe dieses Posting an meinem neuen Arbeitsplatz.



Wobei, es ist noch der gleiche Schreibtisch und der gleiche Computer, nur 120 km ostwärts, direkt an die Pazifik-Einfahrt des Panamakanals verlegt. Nicht zufällig habe ich ja [hier](#) vor einigen Tagen einen Beitrag zum *Amador Causeway* veröffentlicht, als der Umzug dorthin schon beschlossene Sache war. Unser geliebtes Strand-Apartment bleibt voll möbliert und erwartet seine Langfrist-Mieter.

Wie kann man so verrückt sein und vom Strand in die Großstadt ziehen? Berechtigte Frage. Nach 12 Jahren kam jetzt im Zusammenhang mit einem Projekt der Wunsch nach einem Tapetenwechsel auf, die Sehnsucht nach etwas Neuem und die Vorgabe lautete: wir wollen in der Stadt wohnen, aber nicht in der Stadt.

Genau das haben wir getan. Wir wohnen mitten auf dem Calzada de Amador, also dem Amador Causeway, und direkt an der Kanaleinfahrt

mit 180° Meerblick und weniger als 20 Autominuten vom Stadtzentrum, der Avenida Balboa, entfernt.

Tag für Tag ziehen ca. 40 Schiffe aller Art und Größe auf ihrem Weg in oder aus dem Panamakanal direkt vor unserem Balkon vorbei. Die Fährinne ist wenige hundert Meter entfernt, die Brücke der Americas 5 km, die Pazifik-Schleusen 10 km.



Auf dem Computer läuft ganztägig die Livemap von *marinetraffic.com* im Hintergrund, um die Passage der Post- oder [New-Panamax](#)-Pötte nicht zu verpassen.

Signifikante Veränderung der Lebensumstände definiere ich gern als *neues Leben* und genau das beginnt gerade. Spannend.

Panama heute - am 23. November 2020

Was für ein Tag. Die Ausläufer der beiden karibischen Hurricanes haben sich verzogen, die Sonne strahlt vom blauen Himmel und nur über den Bergen bauen sich langsam Blumenkohlwolken auf, die noch weiß sind, später dann zu schwarzen Gewitterwolken werden und gegen Abend für Abkühlung sorgen - der tropische Thermostat.

Der Kanal hat heute schon einige Transits der Panamax- und Post-Panamax-Klasse gesehen. Im Moment ist es ruhig, weil gegen Mittag immer die Transitrichtung umgekehrt wird. Von den Pazifikschleusen bis hoch zum Lake Gatun geht es durch den *Culebra-Cut*, die engste Stelle im Transit und da passen die Pötte nur in einer Richtung durch. Vormittags geht der Verkehr deshalb aus dem Pazifik in Richtung Karibik, nachmittags wird es umgekehrt.

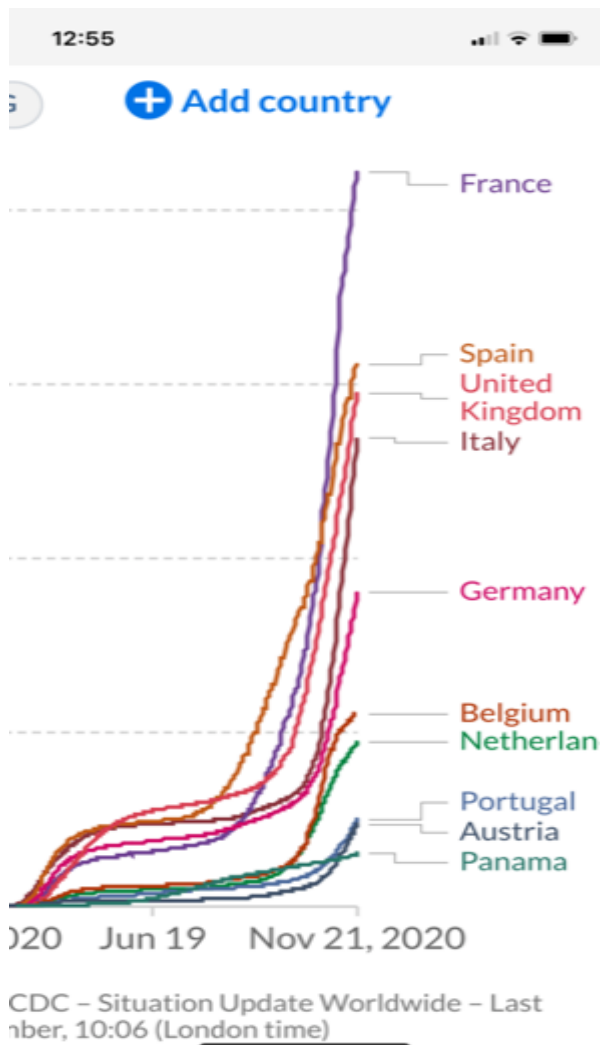
Quasi vor unserer Haustür liegt die *Grace* vor Anker, eine 81 Meter lange und auf Grand Cayman registrierte Yacht, die auf die Passage wartet. Sie wurde 2014 in Deutschland gebaut und die Kosten für so ein Schmuckstück belaufen sich auf mehr als 100 Mio. USD. Wer es genauer wissen will, [hier](#).



Quelle: superyachttimes.com

Auf marinetraffic.com kann ich schon gut sehen, was heute nachmittag hier noch an Tonnage vorbeikommen wird.

Anderes Thema: Bei unseren regelmäßigen Walks auf dem Amador Causeway treffen wir immer mehr Leute, die ihre Maske in der Hand, statt im Gesicht tragen. Sportler sowieso, aber auch Autofahrer trauen sich das zunehmend und wir haben registriert, dass die Polizei das kaum noch beachtet. Eine aktuelle Übersicht zeigt, dass wir hier inzwischen besser aussehen, als die europäischen Musterknaben.



Quelle: CDC

Von Jamaica nach Tahiti ...

ist die *Seatrade Blue* unterwegs und soll am 18. Januar in diesem Südseeparadies eintreffen.



Was für ein Schiff ist das?

SEATRADE BLUE (IMO: 9756107) ist ein Containerschiff, das 2017 (vor 4 Jahren) gebaut wurde und unter der Flagge von Liberia fährt. Es hat eine Tragfähigkeit von 1580 TEU und sein aktueller Tiefgang wird mit 10,8 Metern angegeben. Ihre Länge über alles (LOA) beträgt 185 Meter und ihre Breite 30 Meter.

"Budapest Express" aus Busan, Korea ...

hat die Pazifikquerung abgeschlossen und fährt in den Panamakanal ein.



Was für ein Schiff ist das?

BUDAPEST EXPRESS (IMO: 9450430) ist ein Containerschiff, das 2010 (vor 11 Jahren) gebaut wurde und unter deutscher Flagge fährt. 8600 TEU kann es transportieren und sein aktueller Tiefgang wird mit 13,4 Metern angegeben. Ihre Länge über alles (LOA) beträgt 335,47 Meter und ihre Breite 42,94 Meter.

Wikipedia: Hapag-Lloyd setzte Ende 2013 151 [Containerschiffe](#) ein, davon waren 57 eigene Schiffe, 7 [geleast](#) und 87 gechartert. Die Gesamtkapazität der Schiffe betrug 729.000 [TEU](#).

"Marvel Crane" unterwegs nach Japan ...

wo sie am 27. Januar, nach 4 Wochen Fahrtzeit, eintreffen soll. Ihre eiskalte Fracht (-168°C) hat sie in *Lake Charles* an der Golfküste Louisianas aufgenommen.



Um was für ein Schiff handelt es sich?

Die MARVEL CRANE (IMO: 9770438) ist ein LNG-Tanker, der 2019 (vor 2 Jahren) gebaut wurde und unter der Flagge von Singapur fährt. Die Tragfähigkeit beträgt 97794 t DWT und der aktuelle Tiefgang wird mit 11,5 Metern angegeben. Ihre Länge über alles (LOA) beträgt 297,5 Meter und ihre Breite 49 Meter.

"Sapphira" auf dem Weg nach Galveston

Eines der Praktika, die ich während des Studiums absolvierte, fand auf der Warnow-Werft in Warnemünde statt. Wir waren dort als Hilfsarbeiter beim Bau eines 10.000-Tonnen-Frachters eingesetzt. Das hatte nichts mit dem Studienfach zu tun, war aber eine willkommene Abwechslung. Uns kam der Kahn damals riesig vor.

Die *Sapphira*, ein Rohöltanker, hat nicht 10.000 t BRT, sondern 149.876 t DWT, was man grob sicher mit den damals verwendeten Bruttoregistertonnen vergleichen kann. Was für ein Sprung!



Ich sehe in marinetraffic.com nicht, woher das Schiff kommt, aber wohin es fährt: Galveston, Texas, am Golf von Mexiko. Eine Autostunde südlich von Houston, dem Zentrum der Energiewirtschaft der USA, oder eher der Welt.

Galveston ist ein beliebter Badeort für die Großstädter, der 1900 durch einen Hurricane und die 17 ft hohe Flutwelle weitgehend zerstört wurde. Seitdem soll der Seawall die Stadt schützen, genau 17 ft hoch.

Strandhäuser stehen überwiegend auf beeindruckend hohen stabilen Stelzen, um auch eine Jahrhundert-Flut zu überstehen und dort, in Galveston, habe ich erstmals mit Speck umwickelte King Prawn genossen.

Texas eben.



Quelle: [homeaway.com](https://www.homeaway.com)



Quelle: tomorrowsfisch.com.au

Auf dem Weg von Houston nach Galveston kommt man beim [Johnson Space Center](#) vorbei, bekannt durch den Hilferuf aus der Apollo-Kapsel.

“Houston, we have a problem.”

Wer von Galveston westlich an Houston vorbeifährt, passiert Texas City und eine endlose Reihe von Anlagen der erdöl-verarbeitenden Industrie.



Quelle: petroglobalnews.com

Und damit sind wir wieder bei der *Sapphira* angekommen, deren Fracht am 22. Januar in einer der texanischen Raffinerien landen, zu Benzin, Diesel, Dünger, Plastik usw, verarbeitet wird.

Das Erdbeben von 1913 - die erste Bewährungsprobe für den Panamakanal

Autor: Monica Guardia, La Estrella de Panama, übersetzt mit www.DeepL.com/translator

Der Erfolg des von den Amerikanern gebauten Kanals schien gesichert, aber viele fragten sich, was passieren würde, wenn Panama einem Erdbeben zum Opfer fallen würde.

Es begann im Oktober 1913. Nachdem fast zehn Jahre lang mit dem Bau des Panamakanals begonnen worden war, schien der Erfolg des Werkes gesichert. Die Tausende von Arbeitern unter dem technischen Team der Isthmian Canal Commission hatten es geschafft, mehr als 200 Millionen Kubikmeter Erde und Gestein abzutragen, Dämme und Aufschüttungen sowie den größten künstlichen See der Welt zu bauen, die Panama-Eisenbahn zu verlegen und den Lauf des Chagres-Flusses umzuleiten. Insgesamt wurden mehr als 300 Millionen Dollar investiert, und der Bau befand sich nun in der Endphase, so dass die Strecke im folgenden Jahr eröffnet werden sollte.



Die Profis des U.S. Army Corps of Engineers hatten es geschafft, aber es gab nur ein Aber ... Colonel George Goethals, der Chefsingenieur des Projekts, versicherte, dass kein Erdbeben ausreichen würde, um den Kanal ernsthaft zu beeinträchtigen. Goethals argumentierte, dass das Wissen der Armee-Ingenieure und die Fortschritte bei der Herstellung von Stahlbeton für eine große Festigkeit sorgten.

Vorgeschichte

1901, nachdem die von Viscount Ferdinand de Lesseps gegründete Universal Isthmian Canal Company nach 12 Jahren das Projekt zum Bau des Kanals durch den Isthmus von Panama aufgegeben hatte, wollten die Amerikaner die große Herausforderung von den Franzosen übernehmen.

Die Regierung von Theodore Roosevelt hatte eng mit der Legislative des Kongresses zusammengearbeitet und festgelegt, dass die Wasserstraße durch Nicaragua gebaut werden sollte. Diese Route, so sagten einige Experten, sei der panamaischen Route überlegen, weil sie weniger Arbeit erfordere. Die beiden großen Seen, Nicaragua und Managua, würden als Wasserquellen dienen und Millionen von Dollar einsparen.

Die Entscheidung schien endgültig, als der französische Ingenieur Philip Bunau Varilla im Juni 1902 intervenierte. Viele werden sich an die Geschichte erinnern, wie er US-Kongressabgeordnete überzeugte, indem er von der nicaraguanischen Regierung herausgegebene Briefmarken verteilte. Die im Jahr 1900 gedruckten Briefmarken zeigten den ausbrechenden Vulkan Momotombo und lösten bei den Kongressabgeordneten, die über die Zukunft des Kanals zu entscheiden hatten, großes Erstaunen aus, zumal in den Tagen zuvor der Vulkan Mont Pelee auf der Insel Martinique ausgebrochen war, der die Stadt Saint Pierre zerstörte und mehr als 25.000 Menschen das Leben kostete. Der Vulkan Momotombo, der sich in der Nähe des Ufers des Managuasees befindet und seit 1883 ständig ausbricht, lag ganz in der Nähe der Strecke, auf der der Kanal gebaut werden sollte. Das gesamte Land Nicaragua, so erzählte Philip Bunau Varilla den Amerikanern, befinde sich in einer ununterbrochenen Linie von nicht weniger als 25 aktiven Vulkanen von Costa Rica bis Guatemala. Angesichts der Gefahr, die von Nicaragua ausging, hatte Bunau Varilla die Amerikaner davon

überzeugt, dass Panama ein sichereres Land sei, und zeigte als Beweis Fotos des alten Panama-Turms, des Flachbogens und anderer Mauerwerksbauten aus der Kolonialzeit, die den Jahrhunderten getrotzt hatten.



Trotz aller Argumentation von Bunau Varilla war die Realität, dass auch Panama von einem Erdbeben erschüttert werden könnte. Historische Aufzeichnungen verzeichneten starke Bewegungen in den Jahren 1882 - berechnet mit 7,2 auf der Richterskala - und 1621 - 6,9 auf derselben Skala - laut Ingenieur PW. Chamberlain, von der American Society of Civil Engineers, bot Panama mehr Risiko für die Sicherheit des Kanals als Nicaragua. "Das Fehlen von Vulkankratern in der Nähe der Panama-Route", so Chamberlains Bericht von 1902, "ist eine ständige Gefahrenquelle für einen Kanal, der auf der panamaischen Route gebaut wird." Zur Unterstützung seiner Theorie stellte Chamberlain fest: "1759 gab es in Portugal keinen aktiven Vulkan und dennoch zerstörte in jenem Jahr ein schweres Erdbeben die Stadt Lissabon vollständig. Auf der Insel Jamaika gab es keinen Vulkan, und doch erschütterte 1680 ein Erdbeben Port Royal in der Nähe von Kingston. An der Ostküste der Vereinigten Staaten gibt es keinen Vulkan, und doch wurde Charleston,

South Carolina, kürzlich von einem Erdbeben heimgesucht. Es ist bekannt, dass diese Orte durch das Fehlen dieser Sicherheitsventile der Natur, den Vulkankratern, in Mitleidenschaft gezogen wurden."

Andere Experten

Chamberlains Theorie fand jedoch nicht bei allen Experten Zustimmung, insbesondere nicht bei Professor Angelo Heilprin, einem Verteidiger der panamaischen Route, der argumentierte, dass nur "eine bestimmte Art von Erdbeben" durch die unmittelbare Anwesenheit von Vulkanen gemildert werden könne. Kapitel VII des Berichts der Isthmian Commission on the Canal vom 30. November 1911 erkannte die Tatsache an, dass Panama einem Erdbeben zum Opfer fallen könnte: "Es ist möglich und sogar wahrscheinlich, dass einige Teile des Kanals, wie z. B. die Schleusentore, von einem Erdbeben betroffen werden könnten. Dieser Umstand kann sich durch die zufällige Kollision von Schiffen mit den Toren noch verstärken. Es ist notwendig, dieses Problem zu berücksichtigen und Kopien der Schleusentore anzufordern, um im Bedarfsfall verfügbar zu sein. Andernfalls ist es möglich, dass ein Riss offen bleibt und Wasser aus dem Kanal abfließt. Wenn sie offen bleibt, könnte der Kanal zerstört werden. Dies ist eine Möglichkeit, sollte aber nicht als Bedrohung angesehen werden. Wenn wir uns von einer ängstlichen Vorstellungskraft leiten ließen, würde nirgendwo auf der Welt ein größeres Ingenieurbauwerk in Angriff genommen werden", schloss der Bericht, "Es ist die Meinung dieser Kommission, dass die Gefahr eines Erdbebens besteht und im Wesentlichen die gleiche für die nicaraguanische und die panamaische Route ist, und in keinem der beiden Fälle ist sie ausreichend, um den Bau des Kanals zu verhindern."

Das Erdbeben

Am 2. Oktober 1913, gegen 23:15 Uhr, spürten die Einwohner von Panama City, dass etwas nicht stimmte. Die Erde bebte, in einer langsamen und oszillierenden Bewegung, die allmählich stärker wurde.

"Die Häuser bewegten sich, die Uhren blieben stehen und die auf den Möbeln abgestellten Gegenstände fielen zu Boden. In Panik rannten die Frauen, um ihre Kinder zu holen", berichtete La Estrella de Panamá in ihrer Tagesausgabe vom 3. Oktober desselben Jahres. Das Beben, das später mit einer Stärke von 6,9 auf der Richterskala berechnet wurde,

dauerte mit kurzen Unterbrechungen zwischen 20 und 25 Sekunden. Ein Nachbeben trat fast eine Stunde später auf und war im ganzen Land zu spüren, wenn auch mit größerer Intensität in der Provinz Los Santos, wo die Kirchen von Macaracas und Las Tablas einbrachen und viele Gebäude zerstört wurden. In Penonome starb eine Frau vor Schreck. Alle Augen waren auf die Arbeiten am Kanal gerichtet. Hatten sie Schaden genommen?

"Es sind keinerlei Schäden am Kanal entstanden", berichtete der Chefindenieur seinen Vorgesetzten, und das bestätigte auch Präsident Belisario Porras, der sich noch am selben Tag vom Zustand der Arbeiten überzeugte.

Später wurde berichtet, dass einige Betongebäude in der Stadt und der Kanalzone Risse erlitten hatten, aber keine ernsthaften Schäden am Kanal entstanden waren. "Kein Erdbeben der Größenordnung, wie es historisch auf dem Kontinent berichtet wurde, hätte Schäden am Kanal verursacht", sagte Goethals. Im Laufe des Monats Oktober traten viele weitere Beben auf. Am 23. Oktober trat das stärkste Nachbeben auf. Am nächsten Tag war der Kanalbagger Nr. 85 an der Reihe, um eine komplette Probefahrt durch alle Schleusen zu machen. Es war das erste Mal, dass dies gemacht wurde. Der Test war ein voller Erfolg.

Leben an Boje 8 - 5. März 2021

Es ist Freitag nachmittag, kurz vor 17 Uhr und an uns zieht eine geräumige Yacht vorbei. Es ist die in Großbritannien registrierte NAIA. Sie ist 74 m lang und 13 m breit, in 2011 gebaut.



Kanal blockiert - nicht in Panama

Eine Windböe, sagt man, ist die Ursache für eine folgenschwere Havarie, die sich am 23. März im Suezkanal ereignet hat. Die *Ever Given*, eines der weltgrößten Containerschiffe hat sich auf dem Weg von Asien nach Rotterdam mitten im Kanal quergestellt und blockiert jede Durchfahrt.

Damit ist eine der wichtigsten Schifffahrtsrouten, zwischen Asien und Europa, für Tage oder gar Wochen lahmgelegt und es muss der 15 Tage längere Weg um Kap Hoorn genommen werden.



Mit 400 Meter Länge ist das havarierte Schiff deutlich länger, als der Berliner Fernsehturm hoch ist (368 m) und etwa ebenso breit, wie ein Fußballfeld, nach FIFA-Regeln. Unvorstellbar, so ein Klotz in diesem Bild, neben dem Turm.



Quelle: berlin.de

Mehr als 150 Schiffe stehen infolge der Blockade bereits im Stau und weitere 150 sind schon auf dem Weg dorthin, ein massives Problem für den Nachschub von Produzenten mit asiatischen Zulieferern.

Laut Reuters sind auch 10 Tanker betroffen, die insgesamt 13.000.000 Barrels Rohöl an Bord haben.

Der Suez-Kanal ist etwa doppelt so lang wie der Panama-Kanal und durchgängig, ohne Schleusen, angelegt.

Mit 400 Meter Länge gehört die Ever Given zu den längsten Schiffen im Suezkanal, mit einer Breite von 59 Metern liegt sie sogar über den Suezmax-Definition. Zum Vergleich: die NewPanamax-Klasse geht bis 366 Meter bzw. 49 Meter.

Vor unserer Loggia ist heute ein kanadisches U-Boot aus dem Kanal in den Pazifik vorbeigeschwommen und kurz danach abgetaucht. Wirklich.

Leben an Boje 8 - 30. März 2021 (Buccoo Reef)

In 2019 ist auf der Incat-Werft in Hobart, Tasmania, eine Expressfähre für Trinidad & Tobago kielgelegt worden. Knapp 2 Jahre später ist das 100-Meter-Monster nun auf dem langen Weg in seinen Heimathafen.



Quelle: Incat Tasmania

Von Hobart ging es nach Brisbane, weiter nach Papeete, Französisch Polynesien ([Video](#)), und von dort in nur 10 Tagen zur Pazifik-Einfahrt des Panamakanals. Hier liegt sie seit dem 27. März vor Anker, nur 3 km von unserem Quartier entfernt. Jetzt steht die Kanalpassage an und dann ist es nicht mehr weit bis zum Ziel.

Was für eine Tour.



Quelle: cnc3.co.tt

Buccoo Reef ist das grösste und populärste Korallenriff in Trinidad & Tobago, daher der Schiffsname.

In Port-of-Spain angekommen, wird sie täglich als Expressfähre zwischen Port-of-Spain auf Trinidad und Scarborough auf Tobago unterwegs sein. Für diese Strecke von 170 km wird sie ca. 2,5 Stunden benötigen, kann dabei bis zu 1.000 Passagiere in drei Lounges und bis zu 239 Pkw sowie natürlich auch schwere Fahrzeuge befördern.

Ich glaube, unser nächstes Reiseziel ist schon definiert.

Inselwelt

Immer wenn ich, vom Festland kommend, meinen Fuß auf eine der Inseln im Las Perlas Archipel setze, zieht eine innere Ruhe ein, die ich so im Alltag nicht kenne. Sofort umgibt einen eine andere Atmosphäre, man taucht geradezu in eine andere Welt ein. Klingt übertrieben? Ist es nicht.

Vor wenigen Tagen war es wieder einmal so weit und statt auf die der Hauptstadt nächstgelegene Isla Contadora, im Norden der Inselgruppe gelegen, ging es in den Süden, immerhin 120 km statt nur 60 km entfernt.

Es war ein guter Tag: der Himmel war zart verschleiert, so dass die Sonne nicht mit voller Kraft auf uns hernieder prasselte. Das Meer machte seinem Namen alle Ehre, der Stille Ozean. Und unser Boot lief durchgängig mit 27,5 Knoten, was 50 km/h sind.



Vorbei an Isla Pedro Gonzalez mit dem Pearl Island Resort und einer Ritz Carlton Reserve im Bau, vorbei an Isla San Jose erreichten wir die größte Insel des Archipels, den Süden von Isla del Rey. Von hier bis zum Äquator sind es nur wenig mehr als 900 km. 90 km weiter südlich fällt

der Kontinentalsockel innerhalb von nur 25 km von 100 Meter auf 3.000 Meter Wassertiefe ab.

Der mehr als zweistündige Weg über die sanften Wellen des Pazifik lässt einen geradezu andächtig werden. Und wenn ich meine Vorstellungen vom Paradies beschreiben müsste, würde mir nicht viel mehr einfallen, als den aktuellen Zustand: über das tropische Meer gleiten, mit gutgelaunten Freunden die längst vertraute Küche genießen und über das richtige Leben reden. Dabei sein, wo es voran geht.

Unser Boot landet auf der Westseite der hier weniger als 2 km breiten Halbinsel, in einer natürlichen Bucht.



Quelle: Frank Jänisch

Am rechten Rand der Bucht kommt ein derzeit trockenes Flussbett aus dem Dickicht, alte knorrige Bäume überall.



Kokosnüsse werden vom Baum geholt (nicht von diesem hier), aufgeschlagen und ausgetrunken. Wie Robinson Crusoe eben. Nachdem wir die Gegend ausführlich erkundet haben, geht es auf die andere Seite, an die Ostküste. Wir treffen die Fischer der Siedlung La Esmeralda, ein kurzer Plausch und Adios.

Nachdem wir am Morgen um 7 Uhr losgefahren waren, kommen wir gegen 17 Uhr wieder in der Marina Isla Flamenco in der Hauptstadt an, nur 5 Minuten von zu Hause entfernt. Was für ein Tag.

"Green" sailing

Seit 2 Tagen liegt die *Game Changer* wenige hundert Meter vor uns vor Anker. Sieht aus wie eine Luxusyacht, ist aber als Versorgungsschiff klassifiziert. Hochseetüchtig, geräumig, mit einem Speedboot auf Deck und Schlauchboot unter Deck, und natürlich mit Helicopter. Kann man saisonweise ab €450.000 für bis zu 11 Gäste buchen und es steht dann eine 15-köpfige Crew bereit. Nicht schlecht.



Der Begriff Versorgungsschiff hat mich aber irgendwie noch beschäftigt, bis gestern. Da las ich etwas über Jeff Bezos' neue Superyacht, die ohne Maschine, nur von Segeln angetrieben wird. Der Berichterstatter konnte sich vor Ehrfurcht kaum einkriegen, wie "klimabewusst" doch der reichste Mann der Welt da unterwegs sein wird.

Dann schränkte er das Lob ein wenig ein und wies darauf hin, dass zu solchen Super-Segelyachten ja regelmäßig ein *Versorgungsschiff*

gehört, das nebenher fährt und die unverzichtbaren motorisierten Spielzeuge an Bord hat: Helicopter, Tauchboot, Speedboot, Jetski und was sonst noch dazu gehört. Und den Treibstoff dafür.

Welt retten ja, aber doch bitte ohne Verzicht.

Auch so ein Milliardärsleben ist nicht einfach, wenn man einerseits dem Klimakult folgen, aber trotzdem Spaß haben will. So wie es eben auch den Wirtschaftslenkern in Deutschland geht. Die wissen, dass die sog. Klimapolitik Harakiri für ihr Business und die Gesellschaft ist, trauen sich aber nicht, dem linksgrünen Zeitgeist zu widersprechen.

Elon Musk ist auch so ein Beispiel. Bei ihm baut allerdings das ganze Geschäftskonzept auf Klimaalarm und Ablass auf. Vor wenigen Wochen hatte er verkündet, dass er für seine Autos auch Bitcoin in Zahlung nimmt. Denke, dass das nicht so gut funktioniert hat, weil die aufgrund der aktuellen Preisentwicklung lieber gehalten werden.

Also steuert Elon um: der Energieverbrauch beim Bitcoin-Mining ist ja schlimm klimaschädlich, weswegen er das Angebot in BTC zu zahlen, vorerst zurückzieht. Und verbindet es in seiner unnachahmlichen Geschäftstüchtigkeit mit dem Plan, mittels Tesla Solar das Bitcoin-Mining auf saubere Energie umzustellen.

Zur Klimaschädlichkeit von Crypto-Mining habe ich mich erst kürzlich [hier](#) schon mal geäußert. Demnächst werde ich auch das Thema Klimawandel & CO2 mal bis hin zur Wurzel zurückverfolgen. Wird spannend.

Von Panama nach Deutschland (Juli 2021)

Alles ändert sich, nicht zuletzt auch die Reiseregungen in Coronazeiten.

Wir sind am 5. 7. mit KLM von Panama City in Richtung Frankfurt aufgebrochen. Bedingungen waren negativer PCR-Test maximal 72 Stunden zuvor oder Antigentest, der nur 48 Stunden alt sein darf.

Wir haben uns für den PCR-Spucktest entschieden, also ohne das lästige Nasebohren. Termin online gebucht und eine Stunde früher per drive-through als einzige Kunden absolviert.

Dieser Test wurde beim Check-in in Panama City verlangt, dann nicht wieder.

Für die Einreise in Deutschland braucht es eine Digitale Einreiseanmeldung. Das funktioniert gut.

Wir haben diese Einreiseanmeldung erst gemacht, als auch die Testergebnisse vorlagen und dies gemeinsam eingereicht. Während des Aufenthalts in Amsterdam ging dann schon eine Nachricht des zuständigen Gesundheitsamtes ein und teilte mit, dass unsere "Quarantäne" beendet sei.

Einreise in Amsterdam und in Frankfurt völlig unkompliziert, ohne jede Nachfrage. Im Nachhinein kann man sagen, dass die Einreiseanmeldung überflüssig war. Wer aus dem Schengenraum in Frankfurt ankommt, hat keinerlei Kontrolle zu passieren.

Nach dem Sommer 2020 war dies unsere zweite Reise unter Coronabedingungen. Wenn man sich gründlich informiert und entsprechend handelt, ist alles relativ einfach.

Das Vermeiden der Quarantäne schien mir zunächst problematisch zu sein. Test für Flug, Ankunft, Quarantänebeginn und dann frei-testen - so sah es aus. Erst beim Durchlesen der Bedingungen ergab sich, dass man mit sorgfältiger zeitlicher Planung den für das Einchecken

notwendigen Test auch noch für die Vermeidung jeglicher Quarantäne nutzen kann.

Der KLM Service an Bord einer Boeing 787 war besser als im Vorjahr, man hat gelernt, mit dem Thema umzugehen. Maskenpflicht während des Fluges erleichtert man sich, indem man immer ein Getränk oder was zu knabbern bereit hat, beim Schlafen die Decke über den Kopf zieht.

Zurück nach Panama (Juli 2021)

Unsere knapp 3 Wochen Familienbesuch sind um und am 22.7. haben wir mit KLM den Heimflug von Frankfurt über Amsterdam nach Panama gebucht. Wir sind gespannt, welche Prozeduren diesmal angesagt sind:

Die KLM schickt uns zunächst zur Website des niederländischen Gesundheitsministeriums. Dort lernen wir, dass für den Transit aus Deutschland via Amsterdam keinerlei Tests oder ähnliches erforderlich sein sollen.

Für die Einreise in Panama wird eine Online-Anmeldung sowie PCR- (72 Stunden) oder Antigentest (48 Stunden) verlangt. Einen PCR-Spucktest scheint es in Deutschland nicht zu geben. Deshalb ist der Antigentest am Flughafen in Amsterdam wohl die beste Wahl.

Kurz vor Abreise erfahren wir, dass der Freistaat Thüringen am Erfurter Hauptbahnhof ein Testzentrum betreibt, wo man den Antigentest kostenlos absolvieren und gleich auf das Ergebnis warten kann.

Die junge Frau im Container fragt, ob der Abstrich im Rachen oder in der Nase gemacht werden soll. "Rachen bitte" und das geht auch ganz fix. Auf meine Frage, ob man auch einen PCR-Spucktest machen könnte, schaut sie mich fragend an. Davon hat sie noch nie gehört und staunt, dass das in Panama sogar im Vorbeifahren geht.

Den Test nicht erst in Amsterdam zu absolvieren, stellt sich als gute Idee heraus, denn beim Check-in der KLM in Frankfurt wird er verlangt. Und das gibt uns mehr Zeit, in Schiphol in der Lounge zu lümmeln und Käse zu kaufen.

Die Online-Anmeldung für Panama wird auch erledigt ... und nicht gefordert. Der Negativtest ist ausreichend, um unbehelligt einreisen zu können. Alles läuft wie am Schnürchen, der Koffer ist bei den ersten Gepäckstücken auf dem Band und unsere Freundin Maria steht zur Abholung vor dem Terminal.

Die Langstrecke im 787 Dreamliner war entspannt, Verpflegung und Service exzellent. Die Zeit verging buchstäblich wie im Flug.

In den vergangenen 18 Monaten war die KLM die zuverlässigste Gesellschaft zwischen Europa und Panama, hat Hunderttausende transportiert. Auch Air France und Iberia sind längst wieder im Geschäft, inzwischen auch die Air Europa. Sogar Turkish Airlines fliegt mehrmals wöchentlich die Route IST BOG PTY IST. Nur die Lufthansa leistet sich eine 2-jährige Auszeit und nimmt den Verlust von Marktanteilen in Kauf. Wir haben mit wenigen KLM-Flügen Gold-Status erreicht und werden der KLM sicher treu bleiben.

Soweit zur Reise. Die Situation in Deutschland ist zwiespältig. Einerseits entspannter als Panama, wo man noch auf der Straße Maske trägt. Andererseits unsägliche Coronapanik und Impfdruck.

"Seid ihr geimpft?" war regelmäßig die erste Frage im Familien- und Freundeskreis. Unsere kurze Erklärung warum nicht, wurde mit Verwunderung, aber ohne weitere Diskussion akzeptiert.

Mit einem Arzt, der mit Covid-Patienten arbeitet, konnte ich etwas ausführlicher reden und fand meine Skepsis bestätigt. Näheres will ich dazu aber hier nicht ausführen.

Unsere Prophylaxe bestand, wie seit über einem Jahr, aus [diesem Cocktail](#). (deutschsprachiges pdf)

Quintessenz: Trotz Corona und der zugehörigen "Massnahmen" ist Reisen mit gründlicher Vorbereitung doch ziemlich unkompliziert. Wer zum Beispiel derzeit in Panama einreisen will, tut das mit dem vorgeschriebenen Test und gibt seinen Impfstatus besser nicht preis. Es bedeutet nur Mehraufwand, ohne mehr Nutzen. Aber Achtung: diese Aussage gilt nur, bis die Regeln wieder geändert werden.

Durch den Kanal in der Luxusyacht

Panama City am Freitag früh um 9 Uhr verlassen, nach vollständiger Kanalpassage am Samstag früh gegen 3 Uhr morgens in der Flamenco Marina angekommen. Aber eines nach dem anderen.

Immer mal wieder, wenn wir gemütlich beim Frühstück sitzen und den Verkehr in der Pazifikeinfahrt des Kanals beobachten, kommt einer von uns auf die Idee "Lass uns doch heute mal wieder an der Karibikküste Mittag essen".

Und so kam es, dass wir am vergangenen Mittwoch im Restaurant der [Shelter Bay Marina](#), wie immer, vorzüglich speisten. Neben den vielen Allerwelts-Booten lagen auch einige ansehnliche Yachten vor Anker, denn in der Karibik hat die Hurrigan-Saison begonnen und die panamaische Karibikküste liegt ausserhalb des Hurrigan-Gürtels. Am Kai sitzt ein braungebrannter Seemann in Arbeitskleidung, mit dem wir ins Gespräch kommen. Mit Blick auf die 48 Meter lange und blitzblank gepflegte *E.Motion* stimmen wir darin überein, dass das ein sehr komfortables und richtig teures Schiff sei. Heimathafen Georgetown, Cayman Islands. Und dann stellt sich heraus, dass die daneben liegende "nur" 32 Meter lange JC seine Yacht war.



JC und E.Motion

Vor 2 Wochen hatte Rod dieses 30 Jahre alte Schiff in Mississippi gekauft und war nun mit einer kleinen Crew auf dem Heimweg nach Seattle im Nordwesten der USA. Der Weg bis Panama war schon ereignisreich gewesen: Motorschaden wegen Falschbetankung, leichte Kollision mit einem Abschlepper sowie mit der kolumbianischen Marine. Jetzt war der Plan, durch den Kanal in den Pazifik zu wechseln und dann entspannt Richtung Norden.

Das Schiff ist insgesamt ungepflegt, aber technisch in Schuss. Rod hat das Boot in diesem Zustand für einen guten Preis bekommen. Mit ordentlicher Aufbereitung hätte das deutlich teurer sein können. Wie für ihn gemacht, denn solche Arbeiten macht er selbst und wird damit den Wert deutlich steigern.

Das Schiff soll dann für Ausflugsfahrten kleiner Gruppen im nordischen Sommer genutzt werden und im Winter in wärmere Gefilde wechseln. Wir verabreden, uns in 1 oder 2 Tagen in Panama City zu treffen und über einen möglichen Einsatz in Panama zu reden. Rod meint, dass es

nicht um Profit ginge, sondern um Spaß zu haben und dabei die Unterhaltskosten einzuspielen. Ein sympathischer Kerl.

Auf der Heimfahrt kam uns die Idee, ihn bei der Kanalpassage zu begleiten, denn in voller Länge hatten wir das in den ganzen Jahren hier noch nicht geschafft. Also gleich angefragt: "Könnten wir nicht mit Dir durch den Kanal fahren?" Antwort: "Natürlich." Nächste Frage: "Könnten wir noch ein paar Freunde mitbringen, wenn ja, wie viele und was kostet es?" Die Antwort: "Maximal 6, bringt ein paar Büchsen Coca Cola für die Besatzung und Kanalarbeiter mit."

Dann kam schon der Freitag und wir sollten gegen 11 Uhr in der Shelter Bay Marina sein. Zu sechst ging es dann am Freitag morgen um 9 Uhr in Panama City los, bei Regenwetter. Komfortabler Kleinbus mit Chauffeur natürlich. Und Coca Cola.

Kurz vor Colon hört der Regen auf und es bleibt auch trocken. Das Schiff ist noch nicht so weit und deshalb erstmal Frühstück auf der Restaurant-Terrasse. Gegen meine Gewohnheit beginne ich den Tag mit Burritos und Bloody Mary, passend zum Motto des Restaurants: "It's 5 o'clock somewhere".

[Hier](#) ist die Musik.

Gegen 14 Uhr holt uns der Captain im Restaurant ab und gibt eine Einführungstour durch das Schiff. Erstaunlich, was da an Platz verfügbar ist. Die Mastersuite mit Kingsize-Bett ist voll verspiegelt und unser Capitan stellt klar, dass das nicht seine Idee war. Daneben gibt es weitere Schlafzimmer mit Dusche und WC, sowie Mannschaftsquartiere, die weniger komfortabel sind. Insgesamt Platz zum Schlafen für bis zu 12 Gäste. Und genug Raum, um bis zu 50 Passagiere zu platzieren und zu bewirten.

Zur Zeit seiner Inbetriebnahme vor 30 Jahren muss das eine der luxuriösesten Yachten auf dem Wasser gewesen sein. In all diesen Jahren hat sich natürlich vieles geändert und die neben uns liegende *E.Motion* ist nur ein Beispiel.

Der Himmel ist bedeckt, kein Regen und so wird das Oberdeck unser Aufenthaltsort, statt der klimatisierten Innenräume. Abfahrt um 15 Uhr

und die Gatun-Schleusen sind ja nicht weit weg. Auf dem Weg dahin passieren wir die mächtige Atlantik-Brücke, über die uns schon der Weg nach Shelter Bay geführt hat. Die *E.Motion* ist 15 Minuten vor uns in Shelter Bay gestartet und unser Captain, ehemaliger Hobby-Rennfahrer, setzt sich das Ziel, sie auf dem Weg zum Pazifik zu überholen, irgendwie.



Es geht los

Dann schaukeln wir einige Kilometer vor der Gatunschleuse und warten auf die Erlaubnis zur Einfahrt. Links kommen die ganz großen Pötte aus der Agua Clara Schleuse, rechts die etwas kleineren aus der alten Gatunschleuse. Der Lotse kommt an Bord und als es endlich weitergeht, ist es bereits 17 Uhr. Mit uns laufen die [E.Motion](#), ein schnelles Motorboot und der Frachter [Coherence](#) in die Schleuse. Diese 4 Schiffe werden dann bis zum Ausgang der Pazifikschleuse zusammen in einer Schleusenkammer bleiben.



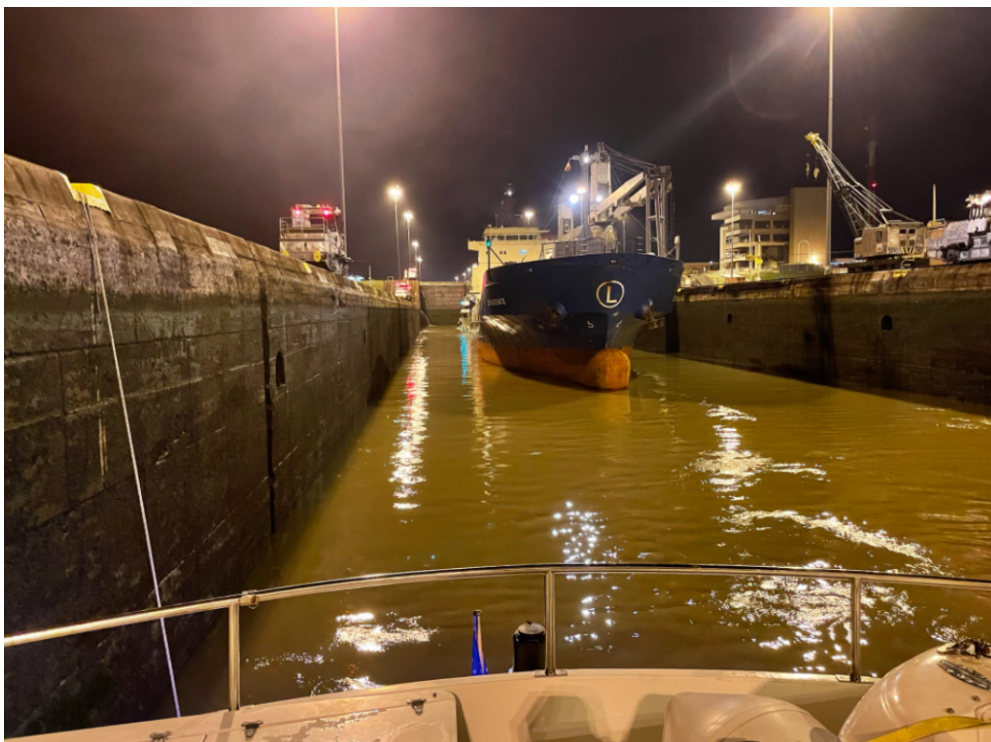
Einfahrt Atlantikschleuse

Als wir gegen 18:40 die Gatun-Schleusen verlassen, in den Lago Gatun einfahren, zieht schon Dunkelheit auf und wenig später ist es rabenschwarz. Eigentlich hatte ich mir vorgestellt, dass wir einen Großteil der Strecke bei Tageslicht erleben, aber der Blick zum inzwischen sternklaren Nachthimmel lässt mich das vergessen. Unter dem Glanz der Sterne gleitet unsere Yacht leise brummelnd über das spiegelglatte Wasser. Vor uns und hinter uns sehen wir die beleuchteten Navigationshilfen und die Lichter anderer Schiffe auf dem Weg. Eine friedliche und entspannende Atmosphäre - und ein Privileg, das genießen zu dürfen.



In den Lago Gatun

Auf Höhe Gamboa werden es schon mehr Lichter, der Lotse geht von Bord und für das letzte Segment kommt ein neuer an Bord. Alles entspannt. Wir sitzen alle direkt hinter der oberen Brücke, erleben das Navigieren und die Gespräche direkt mit. Nach Gamboa kommt die engste Passage der ganzen Strecke, es geht durch den Gaillard Cut, den man seinerzeit mit viel Aufwand aus dem Berg herausgesprengt hat und wo immer wieder der Hang nachrutschte, die Arbeit von Wochen, sowie Arbeiter und Gerätschaften unter sich begrub. Am Ende führt die um das Jahr 2000 erbaute Centenario-Brücke über den Kanal und wir befinden uns vor den Pedro-Miguel-Schleusen. Rechts, in der Einfahrt der neuen Cocoli-Schleusen liegt ein Post-Panamax-Containerfrachter und vor uns wird ein Panamax-Frachter in die für uns vorgesehene Kammer eingefädelt. Das dauert.



Transit durch die Pedro-Miguel- und Miraflores-Anlage und dann sind wir im Pazifik. Unser Capitan freut sich wie ein Kind, sein heimatliches Meer wieder unterm Kiel zu haben. Und wir haben die *E.Motion* überholt, irgendwo auf dem Lago Gatun.





Vorbei an den geradezu weihnachtlich erleuchteten Hafenanlagen von Balboa und Rodman, unter der Puente de Las Americas hindurch geht es zur Boje 8, gegenüber von unserer Wohnanlage und da wird immer der Lotse von Bord geholt. Das dauert heute auch ewig und ich stehe ständig im Kontakt mit unserem Chauffeur, der seit 22 Uhr an der Flamenco Marina wartet. Als wir dann dort anlegen, ist es 3:30 Uhr morgens.

Unterm Strich, ein erlebnisreicher Tag. Dank an Rod, unseren Captain.

Die Mystifizierung der Natur

In einem Kommentar zu den katastrophalen Überschwemmungen der vergangenen Woche in Deutschland stand folgendes geschrieben:

"Das war ein Jahrhundertunwetter. Läßt uns darüber nachdenken, was wir der Erde antun, nun schlägt sie zurück."

Dem Zeitgeist entsprechend halte ich das mal für eine zutiefst rassistische Bemerkung.

Was, so muss man wohl fragen, tun die Bewohner der Karibik denn der Natur an, um seit Menschengedenken jedes Jahr wiederkehrend von schrecklichen Stürmen, Hurricans, heimgesucht zu werden?

Und womit haben die Bewohner rund um den San-Andreas-Graben und entlang des Pazifischen *Ring of Fire* denn verdient, dass sich die Natur mit gewaltigen Vulkanausbrüchen und zerstörerischen Erdbeben revanchiert?

Selbst die friedvollen Bewohner von Java und Bali scheinen insgeheim die Natur schrecklich zu piesacken, denn anders sind die wiederkehrenden Katastrophen dort nicht zu erklären.

Ende des Sarkasmus.

Nein, die Natur da draußen ist, außer vielleicht an einem mitteleuropäischen Frühlingsmorgen, von Haus aus alles andere als menschenfreundlich. Und sie hat auch zum Glück nicht die nur zu menschliche Eigenschaft, sich für angetane Unbill gewalttätig zu revanchieren. Die Natur ist wie sie ist und wer das nicht ins Kalkül zieht, zahlt dafür einen Preis.

Das romantische Gesäusel und das schlechte Gewissen gegenüber "Mutter Natur" macht es Manipulatoren aller Couleur leicht, Menschen das Geld aus der Tasche zu ziehen und sie beliebig zu dressieren. Oder glaubt jemand ernsthaft, dass das Zubauen großer Flächen mit Solaranlagen, das Abholzen jahrhundertealter Wälder für

Windkraftanlagen und das Versenken massiver Betonquader im Waldboden gut ist für die Natur oder unsere Umwelt?

Dazu passen Erfindungen wie der *Earth Overshoot Day*, der Tag des Jahres also, an dem WIR, die Menschheit, die uns zugedachten Ressourcen angeblich aufgebraucht haben und von dem ab WIR, die Menschheit, nun Raubbau an der Natur betreiben. Aus dieser Sicht ist es nicht mehr weit zu den menschenfeindlichen Ansichten eines Thomas Malthus oder Paul Ehrlich, der Klimawandel-Aktivisten oder anderer Untergangspanthasten, deren Weltsicht man mit einem Statement zusammenfassen kann:

Das einzige was die vollendete Harmonie der Natur stört, ist der Mensch.

Ich halte es da lieber mit der Bibel, wo Gott der Schöpfer im 1. Buch Mose, Kapitel 1, Vers 28 klar anweist:

*Seid fruchtbar und mehret euch und füllet die Erde und **machtet sie euch untertan.***

Das haben WIR, die Menschheit, seit Jahrhunderten getan und damit die Erde, bei aller Unvollkommenheit, zu einem immer besseren Platz gemacht. Wir müssen allerdings aufpassen, dass WIR, die Menschheit, aus einer Periode der Denker und Ingenieure nicht wieder in die dunkle Zeit des Aberglaubens zurückfallen.

Wenn heute argumentiert wird, *dass Wissenschaftler sich einig sind*, Beispiel Klima und Covid-19, abweichende Meinungen nicht diskutiert, sondern verteufelt und massiv unterdrückt werden, dann wachen WIR, die Menschheit, morgen in einer Welt auf, die so keiner haben will.

Versprechen oder Drohung?

PANAMAX ist ein jährlich stattfindendes multinationales Militärmanöver zur Sicherung des Panamakanals im Krisenfall. Vereinfacht gesagt, wenn hier im Lande etwas wie in Venezuela passieren würde, greifen die USA militärisch ein.

Nach dem Fall von Kabul und dem kopflosen Agieren der USA und mancher Verbündeter muss man sich jetzt fragen, ob eine solche Sicherheitsgarantie das Papier wert ist, auf dem sie geschrieben steht.

Dieser Krieg hat 20 Jahre gedauert und 2 Billionen gekostet, bis heute. Kreditfinanziert, so dass noch über Jahrzehnte Zinszahlungen zu leisten sind. War es das wert? Natürlich, für den militärisch-industriellen Komplex.

Und für die anderen?

- US-Militärangehörige 2.248 Tote
- US Servicekräfte 3.846 Tote
- Afghanisches Militär und Polizei 66.000 Tote
- Nato und andere Verbündete 1.144 Tote
- Afghanische Zivilisten 47.245 Tote
- Taliban und andere feindliche Kämpfer 51.191 Tote
- Entwicklungshelfer 444 Tote
- Journalisten 52 Tote

Quelle [hier](#)

Zur Historie: Der Krieg begann unter Präsident Bush im Herbst 2001 als Konsequenz auf den Anschlag auf das World Trade Center, um Al Qaida als den vermuteten Drahtzieher auszumerzen.

Von 2008 bis 2016 waren Präsident Barack Obama und als Vice President Joseph Biden am Ruder, genug Zeit ein Ende anzustreben.

Erst Präsident Donald Trump vereinbarte mit dem Abkommen von Doha im Februar 2020 konkrete Schritte. Wer das damals als Aufwertung der Taliban charakterisiert hatte, musste sich spätestens in den letzten Wochen eines Besseren belehren lassen.

Hoffen wir, dass dieses Abenteuer ohne weitere Opfer endet und dass Panama den Schutzschirm niemals brauchen wird.

"Deutschland rät von Geschäften mit Panama ab,
weil ...

... das Land auf der Liste der Steueroasen steht."

So eine Überschrift in der heutigen Ausgabe von La Prensa. Weiter heisst es dort: *"Ein im vergangenen Juni von Deutschland verabschiedetes Gesetz sieht ab 2022 strengere Steuermaßnahmen in den Beziehungen zwischen Deutschland und den Ländern vor, die auf der schwarzen Liste der Europäischen Union für nicht kooperative Steuergelände stehen, zu denen auch Panama gehört."*

Diese Maßnahmen würden Panama als Empfänger deutscher Investitionen und als Exporteur in das europäische Land teurer und damit weniger wettbewerbsfähig machen. Nach Angaben von Propanama beliefen sich die deutschen Investitionen im Jahr 2019 auf 767,2 Millionen US-Dollar in Sektoren wie Automobil, Finanzen, Gastronomie, Marketing und Hotels.

Dani Kuzniecky, Sekretär der Nationalen Kommission zur Bekämpfung der Geldwäsche, sagte, dass zwei Probleme in Bezug auf Investitionen entstehen könnten: Deutsche Unternehmen, die sich bereits niedergelassen haben, könnten sich entscheiden, das Land zu verlassen, und diejenigen, die an einer Ansiedlung interessiert sind, könnten dies nicht tun. Fortschritte bei der Bewertung des Austauschs von Steuerinformationen wären der Schlüssel zur Vermeidung von Maßnahmen."

Sieht so aus, als ob sich zum Thema Schwarzgraue Listen ein eigener Blog lohnen würde:

- 7. Dezember 2017 "Schon wieder Schwarze Liste" [hier](#)
- 20. Januar 2018 "Schwarze Liste ohne Panama" [hier](#)
- 2. März 2019 "Breaking News: Schwarze Liste abgelehnt" [hier](#)

Ja genau, die Leute, die bei Cum-Ex weggeschaut und damit mehr als 50 Mrd. EUR Steuerausfälle in der EU, mehr als 31 Mrd. davon in

Deutschland zu verantworten haben, spielen jetzt gegenüber Panama den starken Mann.

Ein Land, das sich laut OECD gerade aus dem Kreis der bedürftigen Empfängerländer für Entwicklungshilfe aus eigener Kraft herausgearbeitet hat und in 2019 ungefähr so viel an Direktinvestitionen deutscher Unternehmen anziehen konnte, wie die deutsche Politik der kommunistischen VR China jährlich als "Entwicklungshilfe" überweist.

Ein Land, das sich gerade auf den Weg macht, die desaströsen Folgen der Covid-19-Krise zu überwinden - und genau jetzt meint man in Brüssel und Berlin, dass das doch ein guter Zeitpunkt wäre, wirtschaftlichen Druck auszuüben.

Was für eine menschenverachtende Politik ist das denn?

Paradies für Sportfischer und Null-G in Las Perlas

Außer essen kann ich mit Fischen nichts anfangen. Aber da gibt es ja noch die Kategorie der Sportfischer und für die ist Panamas Pazifik das wahre Paradies.

Egal, ob im Süden des Las Perlas Archipelago, um Isla Coiba oder direkt vor der wilden Azuero-Südküste, überall dort, wo der Meeresboden steil abfällt, beginnt das Revier von Marlin & Co. Nie jedoch konnte ich mir diese Monster so nah am Land vorstellen, wie in [diesem beeindruckenden Video](#).



Quelle: youtube.com

Im Kayak zum Sportfischen, das machen die Leute von Los Buzos, an der Südküste der Azuero Halbinsel. Und [das sind die Fische](#), die man dort sozusagen vor der Haustür finden kann.

Ich habe keine Ahnung vom Fischen, aber das obige Video hat mir wirklich Spaß gemacht. Und ich fragte mich, wie die Jungs gleichzeitig angeln und sich vorwärts bewegen können.

Das gelingt mit den Kayaks von hobie.com, deren Pedale für Antrieb und Steuerung sorgen. Beeindruckende Technik - und trotzdem will ich mit so einer Nusschale lieber nicht selbst auf dem Meer unterwegs sein. Also Hut ab vor denen, die das wagen.

Endlich wieder Las Perlas! Seit wenigen Wochen braucht es keinen Test mehr, um die Inseln da draussen zu besuchen - Null-G heisst das wohl in Deutschland. Also haben wir von Montag bis Mittwoch einen Kurztrip zur kleinen Isla Bolanos, ins [Sonny Island](http://SonnyIsland.com) Eco-Resort gebucht. Knapp 2 Stunden per Expressfähre, 3 Tage Zeit zum Baden, zum Schnorcheln und es ist immer noch Wal-Saison.



Quelle: [sonnyislandresort](http://sonnyislandresort.com)

Drei Tage im Inselparadies

Wie schon avisiert, von Montag bis Mittwoch haben wir einen Kurztrip in den Las Perlas Archipel unternommen. Das Sonny Island Eco-Resort auf Isla Bolaño hatte für Trips ausserhalb des Wochenendes attraktive Sonderangebote, genau richtig zum Ausprobieren.

Montag um 7:30 startet die Expressfähre von der Flamenco Marina auf dem Amador, also nur 5 Minuten von unserem Zuhause entfernt. Das Wetter ist gut, wir sitzen im Freien im Fahrtwind und genießen es. Es geht direkt zur Insel, bevor die Fähre dort wieder in Richtung Isla Contadora ablegt.

Wir werden freundlich empfangen, mit den Regeln vertraut gemacht, nichts mit Corona. Unser Bungalow ist die #1, was sonst. Die ca. 16 Bungalows sind aus vorgefertigten Holzbauteilen zusammengesetzt, in guter Qualität, made in Taiwan. Die Wohnfläche von ca. 40 m² teilt sich in Schlafraum, Dusche, Waschecke und WC, sowie überdachte Terasse und reicht völlig aus. Unweit daneben steht noch ein Pavillon mit Tisch und Sitzgelegenheiten für mehr 10 Leute.

Zuerst geht es zum Strand, der direkt vor unserer Haustür liegt. Weißer Korallensand und klares Wasser, das in verschiedenen Türkistönen schimmert. Ein Traum.

Isla Bolaños hat wie alle Inseln im Archipel felsigen Untergrund und das setzt sich bis ins Wasser fort. Bei Ebbe sieht das mancherorts wie eine Steinwüste aus, bei Flut sind die meisten Felsen verschwunden. Sonnenstand, Gezeiten, Seegang und Bewölkung sorgen so für ein ständig wechselndes Landschaftsbild.

Der Strand im Westen der Insel bietet mit ca. 320 Meter reichlich Platz für die 4 Gäste, die sich gerade im Resort aufhalten. Wir halten es stundenlang im Wasser aus, werden von den Wellen überspült, machen es uns auf den vom Wasser malträtierten Felsformationen gemütlich, bewundern eigenartig geformte Steine, bunte Muscheln und Korallen unterschiedlichster Bauart. Und lassen die Pistazienschalen einfach auf

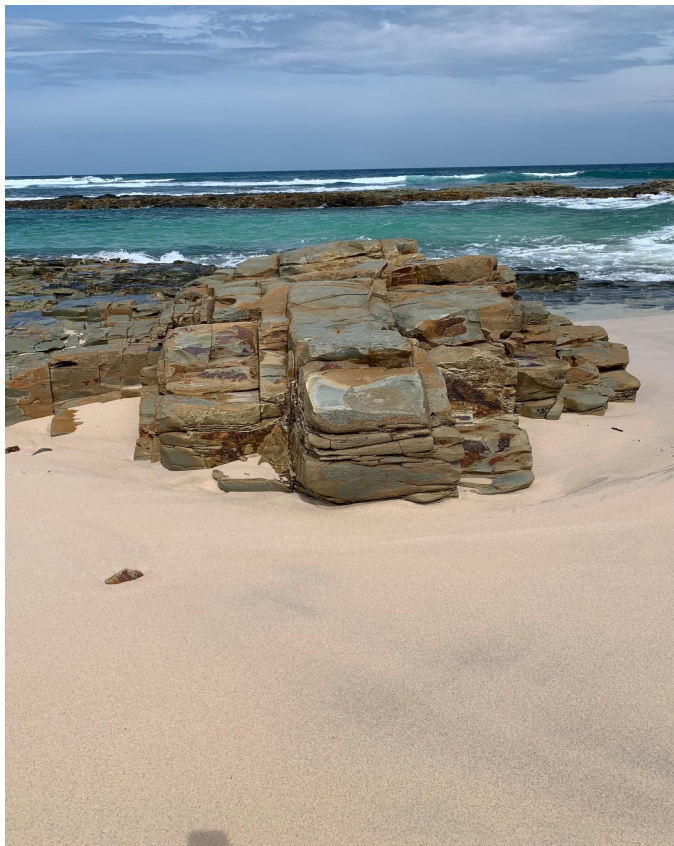
den Boden fallen. Der mächtige Pazifik erledigt das Aufräumen für uns. Danke.

Im offenen Inselrestaurant werkelt Koch Rolando und seine gegrillten Shrimp sind ein abendliches Muss. Am Dienstag mittag offeriert er uns einen selbst gefangenen Zackenbarsch, in Folie gebacken. Viel zu viel für uns zwei, aber auf wundersame Weise bleibt nichts übrig.

Die Dächer der Bungalows sammeln Regenwasser und im Gelände sind eine Menge Solarpanels unauffällig verteilt, womit die Grundversorgung des Resorts gesichert ist.

Schnell vergeht die Zeit und Mittwoch nachmittag gegen 15 Uhr holt uns die Fähre wieder ab. Mit 25 Knoten geht es nach Hause. Hat Spaß gemacht.









Steueroasen sind Schurkenstaaten

La Prensa schreibt heute auf der Titelseite

"Die Europäische Union hat Anguilla, Dominica und die Seychellen am Dienstag, den 5. Oktober 2021, von ihrer schwarzen Liste der Steueroasen gestrichen, nur zwei Tage nach der Veröffentlichung der Pandora Papers über Steuervermeidungspraktiken.

Die schwarze Liste der EU beschränkt sich derzeit auf Amerikanisch-Samoa, Fidschi, Guam, Palau, Panama, Samoa, Trinidad und Tobago, die US-Jungferninseln und Vanuatu.

Diese Entscheidung wurde von den EU-Finanzministern am Dienstag in Luxemburg getroffen.

Nicht anwesend war der niederländische Minister Wopke Hoekstra, der in den Pandora-Papieren als Investor in einem Unternehmen mit Sitz auf den Britischen Jungferninseln genannt wird.

Dieses europäische Instrument zur Bekämpfung der Steuerhinterziehung durch multinationale Unternehmen und große Vermögen wurde im Dezember 2017 nach zahlreichen Skandalen, wie den Panama Papers und LuxLeaks, geschaffen.

Sanktionen gegen die betreffenden Länder können dazu führen, dass europäische Gelder eingefroren werden.

Die Liste "sollte Steuerparadiese bestrafen. Stattdessen kommen sie damit durch", empörte sich Chiara Putaturo, europäische Steuerexpertin bei Oxfam, in einer Stellungnahme. "Die Entscheidung, Anguilla, das letzte Land mit einem Steuersatz von 0 %, und die Seychellen, die im Mittelpunkt des jüngsten Steuerskandals stehen, zu streichen, macht die schwarze Liste der EU zu einem Witz", fügte sie hinzu.

Die am Sonntag veröffentlichte Untersuchung Pandora's Papers, an der 600 internationale Journalisten mitgewirkt haben, stellt Verbindungen zwischen Unternehmen in Steueroasen und 336 hochrangigen Politikern fest.

Von den fast 1.000 aufgedeckten Unternehmen befanden sich zwei Drittel auf den Britischen Jungferninseln, aber auch auf den Seychellen wurden sie entdeckt.

Im Gegensatz dazu wurde die Türkei, die beschuldigt wird, die internationalen Regeln zum automatischen Austausch von Steuerinformationen nicht einzuhalten, trotz der Drohungen aus Brüssel in den letzten Monaten nicht auf die schwarze Liste gesetzt.

Das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) hat schon vorab dazu Stellung genommen:

Das Wirtschafts- und Finanzministerium (MEF) erklärte gestern über die Nationale Kommission zur Bekämpfung der Geldwäsche (CNBC) und die Direktion für internationale Finanz- und Steuerstrategie, dass das panamaische Steuersystem für andere Länder der Welt nicht schädlich sei.

Nächste Woche werden die Finanzminister der Europäischen Union (EU) die Liste der in Steuerangelegenheiten nicht kooperativen Gebiete aktualisieren, und in Ermangelung einer Formalisierung wird Panama auf dieser Liste bleiben.

*Dies, nachdem sich die Regierung nicht dazu verpflichtet hat, die von der Europäischen Union als schädlich erachtete **Regelung zur Befreiung von Auslandseinkünften** zu ändern.*

Das Land stand bereits auf dieser schwarzen Liste, weil es in der Bewertung des Global Forum on Transparency and Exchange of Information for Tax Purposes als "teilweise konform" eingestuft wurde.

Dani Kuzniecky, technischer Sekretär der CNBC, erklärte, dass zusätzlich zu den Bewertungskriterien für den Informationsaustausch die Berücksichtigung der Steuerregelung in die Liste aufgenommen wurde.

*Das MEF erläuterte, dass die EU der Republik seit Juni 2021 mitgeteilt habe, dass sie ihr territoriales Steuersystem für schädlich halte, wobei sie mehrere Kriterien berücksichtige, wie z.B. **das niedrige Besteuerungsniveau, die unterschiedliche Behandlung von Einkünften je nach ihrer Herkunft, die Anforderungen an die***

"Substanz", die u.a. mit dem Grad der Präsenz eines Unternehmens in einem bestimmten Gebiet zu tun haben.

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien wird Panama durch seinen Status als territoriales Steuersystem benachteiligt, da es das im Ausland erzielte Einkommen nicht besteuert.

Jorge Luis Castellero, Jurist in der Direktion für Finanz- und internationale Steuerstrategie, sagte, dass "das panamaische territoriale Steuersystem nur Einkünfte aus panamaischen Quellen berücksichtigt und seiner Natur nach keine Einkünfte aus ausländischen Quellen umfasst, daher betrachten wir unser territoriales Steuersystem nicht als schädlich. Es gibt keine Ausnahme für eine Einkommensart je nach Herkunft, da in einem territorialen Steuersystem Einkünfte aus ausländischen Quellen natürlich nicht zur Steuerbemessungsgrundlage gehören".

Das MEF wies darauf hin, dass Panama seit Jahren Mechanismen eingeführt hat, um die Risiken zu mindern, die sich aus der Beziehung zwischen zwei unterschiedlichen Steuersystemen ergeben können.

Zu den angenommenen Maßnahmen gehören die Umsetzung von Standards für den automatischen und bedarfsorientierten Steuerinformationsaustausch, die Umsetzung internationaler Standards für die Anwendung von Verrechnungspreisregeln, die Einhaltung und Umsetzung der Mindeststandards des BEPS-Projekts (Base Erosion and Profit Shifting), einer Initiative zur Bekämpfung der Verlagerung von Gewinnen in Niedrigsteuergelände, sowie wesentliche Änderungen von Sonderregelungen, wie z. B. bei den Zentralen für multinationale Unternehmen.

Diese Maßnahmen "zeigen Panamas Bereitschaft, sich an internationale Steuerstandards anzupassen, um zu vermeiden, dass das Ergebnis der Interaktion zwischen seinem territorialen Steuersystem und anderen Steuersystemen Nichtbesteuerung oder Doppelbesteuerung ist", so das MEF.

Die EU hätte die panamaischen Behörden aufgefordert, sich zu verpflichten, die erforderlichen Änderungen bis zum 31. Dezember 2022 vorzunehmen und sie bis zum 1. Januar 2023 umzusetzen.

Das MEF stellte klar, dass "in dem Antrag auf Mittelbindung nur die Elemente genannt wurden, die unser System als schädlich einstufen, aber es gab keine umfassende und detaillierte Analyse, um genau zu verstehen, was die festgestellten Mängel sind, und verhinderte daher eine angemessene Analyse durch die Regierung".

Den Vertretern des MEF zufolge gab es keinen ausdrücklichen Antrag auf Änderung der territorialen Steuerregelung in eine weltweite Einkommenssteuerregelung.

Auf die Frage, welche konkreten Änderungen vorgenommen werden müssten, antworteten die Vertreter des MEF, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Klarheit bestehe und eine eingehende Analyse erforderlich sei.

Das Unternehmen wies darauf hin, dass es dem Kompromiss mit der EU nicht zugestimmt habe, "da jede Änderung der territorialen Steuerregelung das Ergebnis einer umfassenden Studie sein muss, die die Auswirkungen für das Land berücksichtigt".

Was bedeutet das alles?

Die Europäische Zentralbank ECB erhöht die Geldmenge im Euro-Raum nahezu unbegrenzt, treibt damit die Verschuldung der Mitgliedsstaaten und schafft ein hochinflationäres Umfeld.

Zeitgleich wird durch eine geradezu blindwütige Klima-, Energie-, Corona- und Migrationspolitik die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der EU dramatisch verschlechtert. Das kann anhand einer Vielzahl Statistiken nachvollzogen werden.

Kein Unternehmen und kein Unternehmer kann dieser Entwicklung tatenlos zusehen. Deshalb werden seit Jahren Unternehmen verlagert, wandern Unternehmer ab, oder geben ihr Geschäft einfach auf.


Ein Teufelskreis: immer mehr Ausgaben und immer weniger Steuerzahler. Natürlich wissen das die Politiker und ihre Bürokraten. Und genau deshalb wird an allen Fronten versucht, die Situation zu retten:

- wer als Unternehmer auswandern will, wird ab 1.1.2022 sofort zur Kasse gebeten, so, als ob er seine Unternehmensanteile verkauft hätte. Keine Stundung.
- Länder, die wie Panama, halbwegs vernünftige Steueregelungen haben, werden auf Schwarze Listen gesetzt und mit Nachteilen bedroht. Panama hat eine Territorialbesteuerung, was bedeutet, dass nur inländische Einkünfte besteuert werden. Die EU mischt sich nun massiv in die Souveränität dieses Landes ein und verlangt die Abschaffung dieser und anderer Regelungen. Klingt wie Erpressung.

Strafgesetzbuch

Besonderer Teil (§§ 80 - 358)

20. Abschnitt - Raub und Erpressung (§§ 249 - 256)





◀ **§ 253** ▶
Erpressung

(1) Wer einen Menschen rechtswidrig mit Gewalt oder durch Drohung mit einem empfindlichen Übel zu einer Handlung, Duldung oder Unterlassung nötigt und dadurch dem Vermögen des Genötigten oder eines anderen Nachteil zufügt, um sich oder einen Dritten zu Unrecht zu bereichern, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Schauen wir uns nochmal die auf die Liste gesetzten Länder an:
Amerikanisch-Samoa, Fidschi, Guam, Palau, Panama, Samoa, Trinidad und Tobago, die US-Jungferninseln und Vanuatu.

Zuerst muss man ja nüchtern festhalten, dass Offshore-Firmenkonstrukte für alle möglichen legalen Einsatzfälle zur Anwendung kommen. So sind allein 8.200 Schiffe der Welthandelsflotte mit 81 Mio. Tonnen Kapazität in einer Panama Corporation registriert, dazu Immobilien, Finanzinstrumente und natürlich Handelsgeschäfte. Globale Unternehmen, wie auch die UN und demnächst der IWF, haben aus gutem Grund ihre Lateinamerika-Zentralen hier eingerichtet. Und so wie Schweizer Banken seit Jahrhunderten bis heute ein Ort zur Aufbewahrung von Vermögen, auch zweifelhafter Herkunft sind, so werden u.a. auch Panama Corporations für illegale Zwecke genutzt. Nicht anders als deutsche GmbHs.

Möglicherweise sind ja sogar betrügerisch erlangte Einnahmen aus Umsatzsteuer-Karussells, Wirecard-Manipulation und Cum-Ex-Geschäften hier und anderswo gelandet.

Sollte man doch aber besser an der Quelle vermeiden, oder?

Weil dass jedoch im bestorganierten Deutschland nicht funktioniert, muss man jetzt die Haltet-den-Dieb-Methode anwenden und solche ausgemachten Schurkenstaaten wie *Amerikanisch-Samoa, Fidschi, Guam, Palau, Panama, Samoa, Trinidad und Tobago, die US-Jungferninseln und Vanuatu* an den Pranger stellen.

Wie billig ist das denn?

Lesen sich die Namen der obigen Inselstaaten sowie Panama nicht wie eine Empfehlungsliste, wenn man sein Business im unternehmensfreundlichen Umfeld mit akzeptablen Steuersätzen betreiben will?

Saboga, die vergessene Perle des Pazifiks, inmitten der Drogenroute

Dies ist ein Artikel, den ich direkt aus [La Estrella](#) übernommen, mit DeepL übersetzt und nur geringfügig editiert habe. Er vermittelt ein Bild von Panama, das der Tourist oder Expat so kaum zu sehen bekommt.

Die Insel im Archipel von Las Perlas hat ein großes touristisches Potenzial, wurde aber von den Machthabern vernachlässigt. Die strategisch günstige Lage an der Drogenroute gefährdet die Bevölkerung, von der bekannt ist, dass sie sich teilweise von Koka ernährt. Kürzlich wurde in dem Gebiet ein Schiff mit einer großen Kapazität für den Transport von Drogen entdeckt.

Die Insel Saboga, die in den kristallklaren Gewässern des paradiesischen Archipels Las Perlas im Golf von Panama liegt, beherbergt eine Bevölkerung, die praktisch zum Elend verdammt, dem organisierten Verbrechen ausgesetzt und vom Staat im Stich gelassen ist.

Saboga liegt neben den 200 Inseln und Inselchen, aus denen die Gruppe besteht, direkt an der Pazifikseite des Seekorridors, durch den Drogenhändler in Schnellbooten oder mit Kokain beladenen kolumbianischen Schiffen auf dem Weg in die Vereinigten Staaten fahren. Anfang Oktober tauchte eines dieser Schiffe am Strand von El Encanto auf, der sich auf der Rückseite der Insel befindet. Da Kolumbien der weltweit größte Exporteur von Kokain ist, werden 90 % der Fracht auf dem Seeweg verschifft. Sie kommen normalerweise aus dem Dschungel des Chocó. Das in Saboga von einem Touristen bei einem Strandspaziergang gefundene Schiff hat große Ähnlichkeit mit anderen Schiffen, die in den letzten Jahren von der kolumbianischen Marine beschlagnahmt wurden, was sofort die Agenten des Nationalen Marineluftdienstes (Senan), die einen ständigen Stützpunkt auf der Insel unterhalten, und die Einwohner des Ortes alarmierte, von denen einige neugierig auf den Fund waren. Es war eine leere Hülle, ohne Drogen, Ruder oder Motoren. An der Spitze des Schiffes befanden sich jedoch etwa 200 Gallonen Treibstoff, die von den Einheimischen

abgesaugt wurden. Es ist kein Geheimnis, dass ein Teil der Bevölkerung dieser Insel Koka als Mittel zur Selbstversorgung und als Einkommensmöglichkeit ansieht, und aufgrund der Abwesenheit des Staates, die auf der Insel herrscht, haben die Einheimischen unabhängig von der jeweiligen Regierung ihre eigenen Regeln aufgestellt, die oft über die Befehle der Senan-Agenten hinausgehen, die von einem Leutnant mit sieben Mitgliedern befehligt werden.



Quelle: LaEstrella.com

Die Agenten hielten einige Tage lang Ausschau nach dem Schiff, für den Fall, dass jemand es beanspruchen würde. Aber das war es nicht. Das Schiff liegt immer noch auf dem Sand, wohin es von den Saboganern geschleppt wurde, obwohl es jetzt durch das ständige Schlagen der Felsen bei steigender Flut viel stärker beschädigt ist. Senans tägliche Arbeit besteht im Wesentlichen darin, in der Stadt zu patrouillieren und die Taschen oder Koffer der Besucher zu kontrollieren, die mit der Fähre ankommen, der einzigen Möglichkeit, die Insel zu erreichen. Sie gehen

etwa 20 Minuten von der Basis zum Hafen und haben kein Auto, um die Insel zu erkunden.

Einige Anwohner erzählten La Estrella de Panamá, dass sie von Zeit zu Zeit - drei oder vier Monate - die Anwesenheit von Fremden (die auch nicht wie Touristen aussehen) beobachten, die sich unter die Einheimischen mischen. Es geschieht meist nachts, wenn im Dorf Musik in voller Lautstärke gespielt wird, als handele es sich um ein Feuerwerksfest, bei dem "die Lieferung der Ladung, der Weißen" gefeiert wird, beschrieb ein von dieser Zeitung befragter Nachbar. Sie bringen sie selbst, sie beschützen sie", behauptete ein auf der Insel stationiertes Mitglied der Senan, mit dem diese Zeitung sprach. "Wenn man die Überprüfung vornimmt, sind sie nicht mehr da. Das ist der Moment, in dem die Installation der offiziellen Ordnung eine echte Herausforderung darstellt, wenn sie von der Komplizenschaft überholt wird, sei es gezwungenermaßen durch diejenigen, die Angst haben, ihre Meinung zu sagen, oder freiwillig durch diejenigen, die diese Art von Handlung unterstützen.

Die Situation beunruhigt die Einwohner, die nicht wissen, warum sie kommen und wer diese Leute sind, die angeblich von einem Anführer geschützt werden, der "andere Jugendliche verwaltet", wie ein Nachbar anprangerte. Die Mitarbeiter von Senan räumten gegenüber dieser Zeitung ein, dass es eine "beträchtliche Anzahl" junger Menschen gibt, die mit den Drogenhändlern zusammenarbeiten oder mit ihnen kooperieren, ohne eine Zahl zu nennen, da sie dies für ein "sensible" Thema halten. Der Kontext, in dem dies geschieht, ist Teil eines Saboga, das sich von der Welt isoliert fühlt und doppelt von der Covid-19-Pandemie betroffen ist, die den Tourismus auf dem Archipel lahmgelegt hat.

Sie fühlt sich abgeschnitten von der nächstgelegenen Insel Contadora, die nur wenige Bootsminuten entfernt ist und auf der sich der Tourismus entwickelt hat. Hier finden viele Saboger vorübergehend Arbeit, um ihren Lebensunterhalt zu bestreiten: die Männer als Aushilfskräfte auf dem Bau oder in der Schifffahrt, die Frauen als Zimmermädchen in Hotels oder als Hausangestellte in den luxuriösen Häusern, die man von den Ufern von Saboga aus sehen kann, von wo aus die handgefertigten Boote ablegen.

Prekäre Ausbildung

Ein festes Einkommen ist äußerst selten. Dies hängt eng mit dem Mangel an Fähigkeiten, Bildung und Möglichkeiten der Inselbewohner zusammen.

Die einzige Schule in Saboga verfügt über drei Klassenräume mit drei Lehrern, die aber nur bis zur sechsten Klasse gehen. Yoguiira Argüelles, die Vorsitzende der Müttervereinigung, klingt frustriert. Einen großen Teil ihres Tages verbringt sie damit, die Schule in gutem Zustand zu halten, in dem Bemühen, den heutigen und künftigen Generationen eine Zukunft zu bieten. "Die Schule ist sehr vernachlässigt", sagte sie und beschrieb, dass in einem Klassenzimmer eine Brutstätte für Fledermäuse ist, in einem anderen regnet es in Strömen, die Lampen sind defekt, der Kühlschrank im Speisesaal ist beschädigt. Vor einigen Jahren besuchte Argüelles zusammen mit anderen Eltern und Jugendlichen, die ihre Ausbildung nicht fortsetzen konnten, die Abendschule, die inzwischen aufgelöst wurde. "Ich hoffe, dass Meduca die Abendschule wieder eröffnen wird", sagte Argüelles hoffnungsvoll, als eine Möglichkeit, weiterzukommen, während die Wohnheime für die Lehrer noch immer nicht fertig sind. Sie haben zwar versucht, den Vertreter des Corregimiento, Ismael Argüelles (Partido Revolucionario Democrático), um Hilfe zu bitten, aber es ist zwecklos, da das jährliche Budget, das er vom Büro des Bürgermeisters verwaltet, dies nicht zulässt, und der Vertreter erklärte, dass er insgesamt 110.000 Dollar pro Jahr erhält, und zum Zeitpunkt unseres Besuchs auf der Insel, am 8. November, hatte er bereits fast das gesamte Geld aufgebraucht. "Mit dem diesjährigen Budget kann ich weitere 90 Meter Straße bauen, was mich 14.400 Dollar kosten wird", sagte er.

Argüelles stellte 34.000 Dollar für die Bezahlung der Gehälter bereit, und mit dem Rest konnte er 200 Meter Straße pflastern, auf denen Golfwagen und einige Autos zum Dorf fahren. Die restlichen Reparaturen an der Infrastruktur müssen jedoch von den zuständigen Ministerien durchgeführt werden, und für die Inselbewohner ist es eine schwierige Aufgabe, den ersten Zyklus der Sekundarschule zu absolvieren. Es gibt 11 bewohnte Inseln in der Gruppe, und keine von ihnen bietet eine Sekundarschulausbildung an. Diejenigen, die daran interessiert sind, müssen mit dem Boot nach San Miguel, Isla del Rey,

fahren, wo sie bis zum dritten Jahr weitermachen können, oder in die panamaische Hauptstadt migrieren (sie fragen gewöhnlich nach Plätzen in San Miguelito, Zentral- und Nordpanama) und bei einem Verwandten wohnen. Sie brauchen Stipendien oder einen Job, um ihren Lebensunterhalt während des Studiums zu bestreiten. Mangelnde Bildung zwingt sie zur Subsistenzarbeit oder zu Jobs mit niedrigem Einkommen. So wird es zu einer fragwürdigen Versuchung, saftigen Angeboten der organisierten Kriminalität zu widerstehen.

Die Saboganos sind nicht nur von den Kandidaten enttäuscht, die alle fünf Jahre die Insel besuchen und eine bessere Zukunft versprechen. Sie werden völlig vergessen, egal welche Partei oder welcher Präsident gerade das Sagen hat. Die Behauptung, dass sich irgendein Politiker um sie gekümmert hat, ist ein schlechter Scherz. Die Machthaber "schauen nicht über Contadora hinaus", wiederholten sie, und das Gesundheitszentrum ist leer, niemand kümmert sich um sie. Die Befragten sagten, dass es vor der Pandemie zwei Ärzte gab, aber seither können sie nicht einmal mehr zu einem Arzthelfer gehen. Es gibt niemanden. Wenn jemand einen Unfall erleidet, von einer Kugel getroffen wird oder erkrankt, muss er in Contadora oder San Miguel medizinisch versorgt werden, und je nach Situation überweist man ihn in die Hauptstadt. Der höchste Regierungsvertreter auf der Insel nennt sich Inspektor (corregidor) des Bürgermeisteramtes, Toribio Olivardía, dem es schwer fällt, seine Arbeit zu definieren. "Ich sehe mir die Menschen und die Häuser an", sagte er. "Ich bin die Autorität, denn ich verwalte die Gesetze der Polizei", sagte er auf die Frage, an wen sich die Bevölkerung im Falle eines Konflikts wendet. Das Büro des Bürgermeisters befindet sich in San Miguel auf der Isla del Rey, je nach Motorstärke ein bis zwei Stunden mit dem Boot entfernt, mit Alkohol, Lotterieverkauf und Hahnenwetten. Auf dem Weg von der Anlegestelle in die Stadt braucht der Golfwagen Allradantrieb, um tiefe Schlaglöcher und schlammige Hänge zu überwinden. Überall lagen Stapel von Bierdosen und Müll herum, verlassenes Gerümpel. "Es ist jetzt sauber", sagte der Führer, der uns herumführte.

"Sie hätten sehen sollen, wie es hier während der Feiertage aussah, voller Dosen. "Am 2. November haben sie nicht getrunken, weil es verboten war, aber seit dem 3. November bis heute Morgen haben sie nicht mehr aufgehört", sagte ein Vertreter von Senan. 475 Wähler leben

in Saboga, plus Kinder, zählte der Vertreter. Die Population der Jugendlichen zwischen 14 und 17 Jahren beträgt 25 bis 30 Personen, die sich auf der Insel herumtreiben", so die Quelle aus Senan. Sie arbeiten oder studieren nicht, sondern sehen ihre Eltern mit einer Dose Bier in der Hand, und es gibt kein nachhaltiges Rettungs- oder Studienprogramm, das ihnen danach einen Lebensunterhalt sichert. Dies macht sie äußerst anfällig für illegale Aktivitäten, deren Erlöse leicht mit legalem Geld vermischt werden können, da auf der Insel alles in bar abgewickelt wird. Sie haben keine Ahnung von Rechnungen, geschweige denn von Steuern.

Der Niedergang der Insel ist spürbar. Ausländische Investoren haben an die Insel geglaubt und versuchen, den Tourismus zu entwickeln, tun sich aber aufgrund der Kultur der Bevölkerung und der mangelnden Aufmerksamkeit des Staates schwer, was einen Teufelskreis schafft. Die steile Straße zum Dorf ist von einer üppigen und malerischen Vegetation umgeben, die das Potenzial für den Tourismus ankündigt, wenn ein geordneter Tourismusplan geplant und durchgeführt würde.

Einerseits lockt das Land mit ausländischen Direktinvestitionen, andererseits sehen sich die Eigentümer mit ineffizienten öffentlichen Dienstleistungen wie der Müllabfuhr und einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften konfrontiert, was die Führung eines Unternehmens zur Qual macht. Aufgrund der geringen Qualifikation der Einheimischen ist es für die Investoren schwierig, Synergien mit den Beschäftigten zu schaffen.

Die wenigen Touristen, die auf die Insel kommen, sind das Ergebnis schlechter Werbung innerhalb und außerhalb Panamas: "Leider ziehen es die Panamesen vor, ins Ausland zu gehen und ihr Land weniger kennenzulernen, trotz der Schönheit Panamas, um die es Costa Rica oder Kolumbien nicht zu beneiden braucht. Der Strand sollte voller Gäste sein", sagte Jean Lucca, ein italienischer Geschäftsmann, der von seinem Restaurant in Playa Grande aus auf die völlig menschenleere Küste blickte. Saboga ist eine potenzielle Touristenattraktion, die dauerhafte Arbeitsplätze schaffen und die Bevölkerung in technischen Berufen im Zusammenhang mit der Umwelt ausbilden könnte, so dass junge Menschen die Möglichkeit hätten, das trostlose Panorama, mit dem die Bevölkerung konfrontiert ist, zu verändern.

Schiff könnte etwa eine Tonne transportieren - Boot mit niedrigem Profil

Am vergangenen 2. Oktober wurde das Personal des Nationalen Marineluftdienstes (Senan) von den Bewohnern der Insel Saboga im nördlichen Teil des Archipels Las Perlas auf ein Schiff aufmerksam gemacht, das Kokain in die Vereinigten Staaten transportieren könnte. Die Route in den Norden führt durch Panama, einen strategischen Punkt im Pazifik.

Das aus Kolumbien stammende Schiff, das internationalen Berichten zufolge vor der kolumbianischen Küste von Chocó auf dem Weg nach Mittelamerika war, wird von den Sicherheitsbehörden als Low Profile Vessel (LPV) bezeichnet, das je nach Größe eine, zwei oder mehr Tonnen Kokain transportieren kann. Dies ist das sechste Schiff mit diesen Eigenschaften, das die Behörden seit Juli 2019 in panamaischen Pazifikgewässern sichergestellt haben, zusätzlich zu dem 2020 in Bocas del Toro beschlagnahmten 45-Fuß-Tauchboot mit Nabenantrieb, das mit vier kolumbianischen Staatsangehörigen besetzt war.

Obwohl es sich um ein handgefertigtes Schiff handelt, benötigt das 35 bis 40 Fuß lange, 2 Meter breite, undurchsichtige, graue und im Meer getarnte Fahrzeug Schiffstechnik, GPS-Geräte für die Navigation und leistungsstarke Motoren. Vermutlich hatte es drei Außenbordmotoren mit je 300 PS. Er wurde aus mit Holzplatten verstärktem Fiberglas hergestellt und besteht aus zwei Abteilen, die durch einen schmaleren Teil verbunden sind, der eine Art Tunnel simuliert. Es wurde durch die Flut und die Felsen erheblich beschädigt und hat zwei Luken an der Oberseite: eine in der Nähe des Bugs, der vordere Teil dient zum Beladen mit Fracht, die andere für die Besatzung, die aus zwei oder drei Personen bestehen kann. Im Cockpit gibt es zwei rechteckige, gepanzerte Fenster an der Vorderseite und je eines auf jeder Seite, die gegen den Wasserdruck verstärkt sind.

Der obere Teil ist mit kreisförmigen Löchern versehen, die vermutlich der Belüftung des Schiffes dienen. Der vordere Teil, der Bug, ist für das Tanksystem bestimmt, das die am anderen Ende befindlichen Motoren über eine Leitung versorgt. Die Inselbewohner entfernten bei der Entdeckung etwa 200 Gallonen Treibstoff. Sobald die Besatzung die

Ladung den Mexikanern an einem Punkt vor der Küste übergeben hat, wird sie auf Handelsschiffe oder Schnellboote umgeladen. "Das ist der Zeitpunkt, an dem das LPV zu einem Problem für die Händler wird, so dass sie es aufgeben", so eine Quelle aus dem Sicherheitsministerium gegenüber dieser Zeitung.

Diese Strukturen können tonnenweise Kokain zum Hauptabnehmermarkt in der Region transportieren: den Vereinigten Staaten. In den Vereinigten Staaten wird für ein Kilo Kokain zwischen 30.000 und 50.000 Dollar gezahlt. Wenn man davon ausgeht, dass das Schiff 1,5 Tonnen transportierte, hätte die Ladung einen Wert von 75 Millionen Dollar und würde 75 bis 80 Prozent der Ware ausmachen, die von den Behörden nicht gestoppt werden konnte. Als das Bauwerk zum ersten Mal gesichtet wurde, trieb es auf dem Meer. Es wurde dann von Einheimischen an den Strand gezogen, in die Nähe einer felsigen Stelle, wo das Heck des Schiffes bei Flut aufschlägt. Bistlang ist noch keine Behörde für die Beseitigung zuständig gewesen.

Als diese Zeitung am 8. November Saboga besuchte, erklärte ein Senan-Agent, dass sie bis zu diesem Tag keinen Befehl erhalten hätten, das Boot in Gewahrsam zu nehmen oder vom Strand zu entfernen, da diese Aufgabe ihre Kompetenzen übersteige. Stattdessen schreiben sie es der Umweltbehörde oder der panamaischen Schifffahrtsbehörde zu.

Von Galati nach Vancouver

Nachdem wir vor wenigen Monaten schon mal den Transfer einer neuen [Fähre](#) vom Hersteller in Tasmanien zum Einsatz in Trinidad & Tobago beobachten konnten, gibt es heute eine ähnliche Aktion:

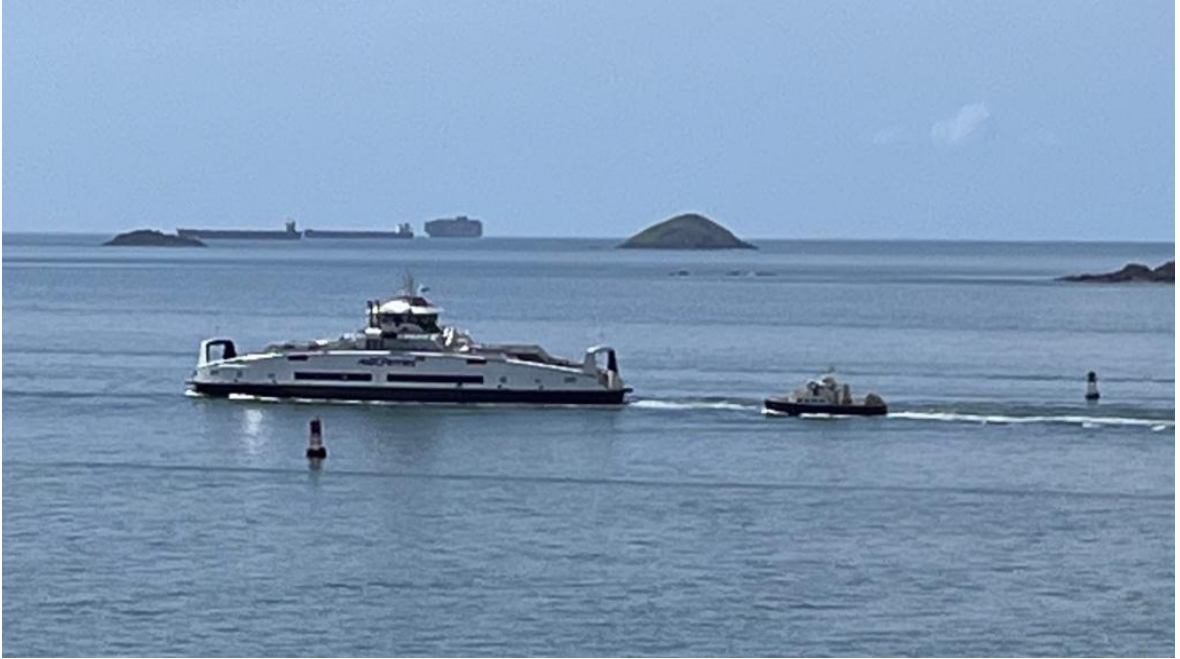
Die BC Ferries Island 6 ist ein Hybrid-Fährschiff, dass in Galati, einem rumänischen Schwarzmeer-Hafen, gebaut wurde.



Quelle: BC Ferries

Bei der 60 Tage dauernden Überführung an seinen künftigen Einsatzort, Vancouver in British Columbia, hat es heute den Kanal in Richtung Pazifik passiert. Ein informativer Artikel ist [hier](#).

Und hier durchquert sie unseren Vorgarten.






Winter auf der Nordhalbkugel ...



und deshalb gleiten Tag für Tag 4 oder 5 Flüssiggastanker hier vorbei, in Richtung Asien. Einer davon ist sogar kurz vor dem Ziel umbeordert worden, kommt zurück über den Pazifik und wechselt durch den Panamakanal in Richtung Europa, wo die höheren Preise selbst diesen Umweg rechtfertigen.




Schlimm, dass die Welt immer noch so abhängig ist von fossilen Brennstoffen ...



Wie schön wäre es doch, wenn da auch mal ein Schiff mit nachhaltiger Energie vorbeikäme. Und kaum habe ich das gedacht, schwebt auch schon die FORESTAL GAIA vor der Loggia vorbei - ein Holzpelletfrachter. Ich bin total happy.

17:06   

 **FORESTAL GAIA** 


Vessel Voyage Events Timeline Co



 Wood Chips Carrier JP 

SANTANA [BR] **BALBOA [PA]**

ATD:24/12/21 17:22 UTC-3 ETA: 7 Jan 17:00 UTC-5


Travelled: 14d 1h

Status: **Underway using Engine**
 Received: **2' ago** ●
 Speed: **4.9 kn**

Flag: **Japan**

Call sign	IMO	MMSI
7JZT	9773832	431076000

Length x breadth	Year built
199.9m x 32.2m	2017
Gross tonnage	Deadweight
40350	49212 t

Sie kommt direkt aus Santana in Brasilien, aus dem Mündungsgebiet des Amazonas. Dort hat man ein kleines Stück Wald abgesägt und in ca. 40.000 Tonnen Holzschnitzel gechipt, diese werden gerade nach Japan verschifft, wo man das ökologisch vorbildlich verbrennen wird.

Das Verbrennen von Holz erzeugt allerdings ebenso viel CO₂, wie die gleiche Menge Braunkohle, und deutlich mehr als Diesel und Erdgas. Dazu kommen die Emissionen der Kettensägen, der schweren Rücke-

und Ladegeräte, der LKW-Transport zum Sägewerk und das Verarbeiten dortselbst. Nicht zu vergessen der Schiffstransport über ca. 8.650 km.

"Experten" haben aber ausgerechnet, dass dies alles hochgradig umwelt- und klimafreundlich ist, weil die Bäume genau so viel, wenn nicht noch mehr CO₂, im Laufe ihres hundertjährigen Wachstums aus der Atmosphäre gezogen haben.

Rechnen wir doch mal nach:

Beim Verbrennen von einer Tonne Holz entstehen 1,83 Tonnen CO₂. Bei 40.000 Tonnen Holz ergibt das immerhin 73.200 Tonnen CO₂. Und da dies ja nach grüner Lesart schon mal der Atmosphäre entzogen wurde, die Bäume jetzt nicht mehr da sind, werden also demnächst deswegen weitere 73.200 Tonnen CO₂ nicht aus der Atmosphäre entnommen und können die globale Erwärmung befeuern. Der Effekt ist also so, als ob **146.400 Tonnen CO₂ neu emittiert** werden. Uff.

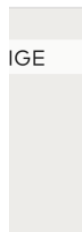
Dazu kommen die Emissionen von Verschiffung und LKW-Transport.

	Containerschiff CO₂ Emission	LKW CO₂ Emission
Pro tkm (g)	15	50
Masse (t)	40,000	40,000
Strecke (km)	20,000	100
(hin/zurück)		
Total t CO ₂	12,000	200

Für die Verarbeitung im Sägewerk setzen wir der Einfachheit halber nochmal 200 Tonnen an. Peanuts im Gesamtbild. **Damit produziert diese "nachhaltige" Aktion insgesamt 158.800 Tonnen CO₂ Emission, vergleichbar dem Jahres-CO₂-Ausstoß von 105.000 PKW.**

Bitte nicht glauben, dass ich mir Sorgen wegen dem CO₂ Ausstoß mache. Das ist eine seit dem Earth-Gipfel 1993 aufgebaute Erzählung, um endlich auch heiße Luft besteuern zu können und die kapitalistische Marktwirtschaft zu zerstören.

Diese Titelzeile, die wochenlang auf Welt Online zu sehen war, zeigt deutlich, dass die Propagandisten baerbock-mäßig überhaupt nicht wissen, wovon sie reden.



BRAND STORY

ZUKUNFTSVISION

Unternehmen zeigen CO₂-Verbrauch in Echtzeit

Die Outfittery-Gründerin Anna Alex will mit ihrem Start-up Planetly Firmen dabei unterstützen, ihre CO₂-Emissionen zu messen, zu senken und auszugleichen – alles ganz einfach, alles mit digitalen Tools und alles in Echtzeit.

Unternehmen **verbrauchen** also CO₂. Gut so, denn dann wird das "Problem" mit dem CO₂-Anstieg in der Atmosphäre ja bald gelöst sein.

Motto: Wir wissen nicht was wir tun, aber das mit aller Kraft.

Klimadiktatur ist das Ziel und das Vorgehen der Politik und Medien kennen wir schon von Covid-19. Sobald die Corona-Panik nachlässt, wird die Klima-Panik hochgefahren. Funktioniert ja auch prima.

Ein Volk in Panik macht, was man ihm vorschreibt.

Inselparadies aus der Luft

Wie beim Auto, gilt auch beim Flugzeug, dass die "Kisten" bewegt werden wollen. Und da mein *Light Sport Aircraft* (LSA) corona-bedingt länger als ein Jahr im Hangar stand, dauerte es einige Monate, kostete viele Stunden und auch ein paar Tausend Dollar, um es wieder flugtauglich zu machen.



Nach einigen Erprobungstouren über Land, ging es vorgestern endlich mal wieder auf Inselkurs: der Las Perlas Archipel, dessen nächstliegende Insel Pedro Gonzalez mit ihrem Flugplatz (MPFE) von meinem Heimatflugplatz Chame (MPCM) nur 47 Seemeilen, also 87 km entfernt ist.

Maschine ist mit 18 Gallonen Superbenzin 95 betankt (82 Liter), wird per Checkliste vorbereitet, dann bei Panama Radio ein Flugplan aufgegeben:

Rufzeichen HP1708L von MPCM nach MPCM, via MPFE, BOMAK, MPRA. Reise Flughöhe ist 4.500 Fuß (1.370 Meter), Geschwindigkeit 90 Knoten (167 km/h), Flugzeit 2 Stunden, Reichweite 3 Stunden.

Es ist 10 Uhr Ortszeit und los geht es. Steigen über Coronado, und einen Meeresabschnitt, in dem vor 2 Wochen eine Piper mit 5 Personen im Wasser notlanden musste. Drei der fünf kamen aus der Maschine, mit 2 weiteren ging sie unter und ist bis heute nicht gefunden, nur wenige Kilometer von der Küste entfernt. Unter anderem wegen solcher Vorkommnisse, wie Maschinenausfall, wird bei Flügen über dem Ozean in einmotorigen Maschinen stets eine Schwimmweste getragen.

Nach ca 20 Minuten tauchen die Inseln im Dunst auf, vorher habe ich schon einen Containerfrachter und ein Kreuzfahrtschiff überflogen, die via Panamakanal aus dem Atlantik kamen.

Und dann tauche ich ein in die Inselwelt ...









Man kann so oft über diesen Archipel fliegen, wie man will. Der Gezeitenwechsel, der bis zu 6 Meter beträgt, die Sonneneinstrahlung zu unterschiedlichen Tageszeiten, ergeben immer wieder neue faszinierende Bilder und schillernde Farben.

Willkommen auf der Sonnenseite.

Oligarchen-Yacht im Expresstransit

Spannende Dinge passieren da draußen. Und genau deshalb sitze ich gerade um Mitternacht am Computer, produziere dieses Posting.

Infolge Putins Überfall auf die Ukraine hat es von Seiten der USA, der EU und anderer harte Sanktionen gegen Personen und Einrichtungen gegeben. So auch gegen eine erhebliche Zahl russischer Oligarchen. Man glaubt wohl, dass, wenn man denen das Leben schwer macht, sie sich gegen Putin wenden könnten.

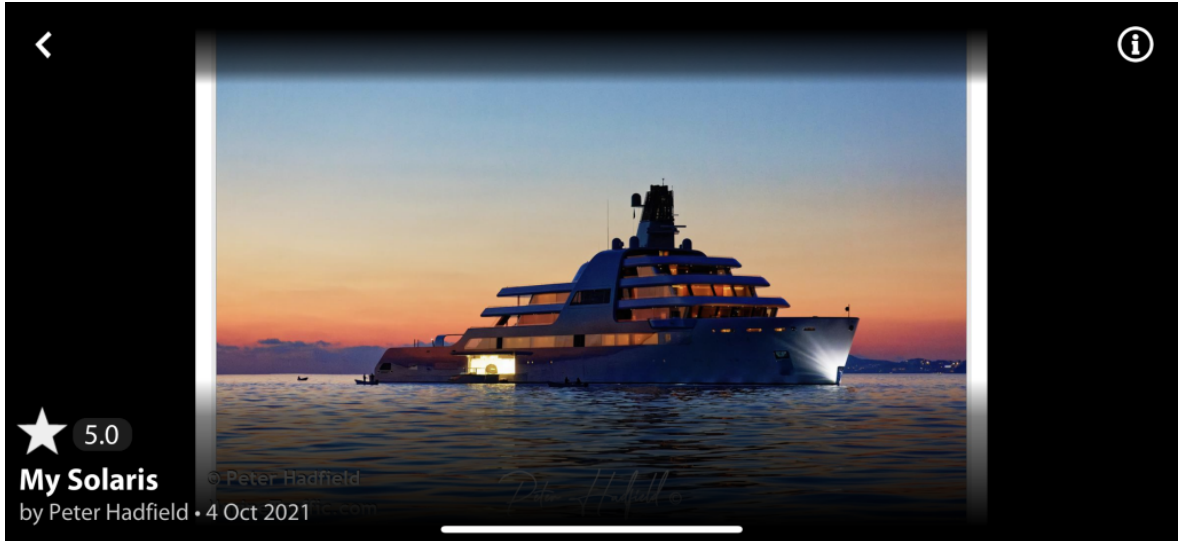
Wie kann man nun aber Milliardäre wütend machen, wo sie doch alle längst nicht mehr in Russland leben?

Der einfachste Weg ist offensichtlich, ihre Lieblingsspielzeuge wegzunehmen oder zu blockieren: Privatjets und Luxusyachten.

Seit Embargobeginn und schon Tage vorher gibt es verzweifelte Anstrengungen auf beiden Seiten. Flugzeuge verlieren ihre Zulassung und Versicherung, werden damit am Boden festgenagelt.

Yachten werden konfisziert und andere versuchen dem zu entgehen. Keine kleinen Yachten.

Die 140 m lange SOLARIS gehört Roman Abramowitsch, hat \$600 Mio. gekostet und ist derzeit auf der Flucht in Richtung Malediven.



Quelle: marinetraffic.com

Die Segelyacht A von Andrej Melnichenko ist sogar 156 m lang, hat 100m hohe Masten und ist \$440 Mio. wert. Beschlagnahmt von den italienischen Behörden in Triest.

00:36 ↗



© Bertrand Gréaux
MarineTraffic.com



5.0

marinetraffic.com

Heute nachmittag habe ich gelesen, dass mit Suleyman Kerimov ein weiterer der Oligarchen neu auf die Sanktionsliste gekommen ist und seine 106 m lange Yacht AMADEA auf dem Weg zum Panamakanal sei.



⚓ Yacht KY

PANAMA CANAL [PA]	BALBOA [PA]
ATA: 16 Mar 18:15 UTC-4	ETA: 17 Mar 00:30 UTC-5
Travelled: 4h 46'	

Status: **Underway using Engine**
 Received: **2' ago** ●
 Speed: **4.7 kn**

Flag: **Cayman Is**

Call sign	IMO	MMSI
ZGFM7	1012531	319112900

Length x breadth	Year built
106.1m x 17.86m	2016
Gross tonnage	Deadweight
4202	559 t

Quelle: marinetraffic.com

Panama wird sie nicht behelligen. Im Gegenteil, sie absolviert, während ich das schreibe, eine der schnellsten Kanalpassagen, die ich beobachtet habe. Inzwischen ist sie bereits in der letzten Kammer der Miraflores-Schleuse und wird in Kürze hier vorbeikommen.

Und hier ist sie, um 01:15 bei Vollmond, vor unserem Wohnzimmer:



Ich vermute, dass derzeit die Telefonleitungen zwischen dem hiesigen Aussenministerium und dem State Department in Washington heißlaufen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind nämlich Schiffe der US Coast Guard hier irgendwo unterwegs, um Drogen abzufangen. Ob die sich die Gelegenheit entgehen lassen, eine auf der Embargoliste stehende Yacht in Hoheitsgewässern eines befreundeten Landes einfach so passieren zu lassen, würde mich wundern.

Ich bin gespannt.

Update: Die Amadea wird seit dem 12. April in Fiji festgehalten, inzwischen von den US-Behörden beschlagnahmt und nach San Diego überführt.

U-Boote passieren den Kanal

Am 3. dieses Monats durchpflügte ein UDO unseren "Vorgarten", ein *unidentified diving object*. Als heute ein anscheinend baugleiches Modell vorbeikam, konnte es als *USS Minnesota* (SSN-783) identifiziert werden.



Wikipedia (de) kann man entnehmen, dass dieses atomgetriebene U-Boot der Virginia-Klasse 2013 in Dienst gestellt wurde, 115 m lang ist, schneller als 25 Knoten fahren kann, über 4 Torpedorohre und 12 vertikale Raketenstartrohre verfügt.

Der englische Wikipedia Eintrag ([hier](#)) zur Virginia-Klasse enthält sehr ausführliche technisch-technisch-taktische Details sowie Kosten. Es handelt sich um die modernsten *fast-attack* Boote der US Navy, von denen 22 bereits in Dienst gestellt, 6 im Bau befindlich, weitere 2 bestellt und 4 weitere angekündigt wurden.

Auf Weltumrundung - Station in Panama

Vor einigen Tagen hatte ich das Vergnügen meine Lieblingsrunde mal nicht selbst, sondern an Bord einer ziemlich neuen DIAMOND DA50 RG mitzufliegen, die jedoch schon eine ganz besondere Historie hat.



Die Maschine hat als Nummer 10 einer neuen Serie die Produktionsstätte in Wiener-Neustadt verlassen und der Besitzer hat sie, auch als Dank für die Unterstützung bei Lizenzerwerb und Flugzeugkauf, zwei erfahrenen Piloten für eine Weltumrundung überlassen. Die beiden, Matthias und Robin, sind dann nach gründlicher Vorbereitung am 4. Januar von Österreich aus mit der HB-RTT (Rufzeichen) unter anderem über Heraklion, Riyadh, Dubai, Karachi, Bangkok, Kuching, Guam, Honolulu, Santa Monica, Grand Canyon, Denver nach Houston geflogen. Dabei waren 3 Trips mit jeweils 11 bis 13 Stunden über den Pazifik, wobei die nötige Reichweite nur mit Zusatztank auf den Rücksitzen realisiert werden konnte. Mutig.

Was für eine Unternehmung. Hier ist der [Link](#).

Als die Maschine, aus San Jose (Costa Rica) kommend, den Flughafen Marco A. Gelabert (MPMG) in Panama City anflog, gab der Wettergott

alles: schwarze tiefhängende Wolken zogen auf und Starkregen ergoss sich auf die Piste. Erst nachdem die Maschine in einen Hangar geschleppt worden war, konnten die Insassen begrüßt werden.

Für den nächsten Tag war ein Erkundungsflug über die pazifische und karibische Inselwelt Panamas sowie den Kanal geplant, den ich erfreulicherweise konzipieren und begleiten durfte. Hier ist die geplante und auch geflogene Route: MPMG MPFE BOMAK MPRA MPVR MPEJ MPMG. Flugzeit 2 Stunden.

Für 9 Uhr war Abflug geplant, diesmal bei strahlendem Sonnenschein. Im Vergleich zu meiner Light Sport CTLS ist die DIAMOND DA50 schon eine andere Kategorie. Das Cockpit wie im Airliner und entsprechend professionell agierten auch die beiden Profi-Piloten. Robin fliegt Hubschrauber bei der Schweizer Armee und Matthias befindet sich in der Ausbildung zum SWISS Piloten. Fritz, der Eigner, hatte neben mir auf den bequemen lederbezogenen Rücksitzen Platz genommen.



Von MPMG ging es in einer großen Schleife über Panama City, links entlang des Amador Causeway, wo gerade die Norwegian Sun ihren Platz am Pier des Kreuzfahrt-Terminals verlassen hatte. Hinaus auf den Pazifik in Richtung Süden, über Isla Pedro Gonzalez mit einem Luxusressort und dem kommenden Ritz Carlton Hotel & Reserve. Weiter

in Richtung Südspitze von Isla del Rey, an deren Westküste dann nach Norden, über die Strände von Isla Viveros und Isla Bolanos, nach dem Überflug von Isla Contadora wieder in Richtung Festland, östlich vom Aeropuerto Internacional Tocumen. Entlang dem Rio Bayano und über Lago Bayano, trafen wir dann bei El Porvenir auf die Karibikküste mit Inseln, Atollen und einer großen Zahl Segelyachten, deren Insassen diese Wunderwelt genießen.







Weiter entlang der Küste nach Westen, über Colon zur Kanaleinfahrt auf der Atlantikseite, parallel zum Kanal in niedriger Höhe zu den Pazifikschleusen, da inzwischen wieder Bewölkung aufgezogen war. Als Finale ein sehenswerter Anflug auf MPMG. Zwischendrin gab es die verwunderte Frage der Piloten, ob man hier immer so ungestört von Anweisungen der Luftraumüberwachung über Land fliegen kann.



Ja, kann man. Das ist Panama.

Inzwischen ist die HB-RTT auf ihrem Weg durch die Karibik und wird ihre Umrundung im April vollendet haben.

Danke, dass ich einen kleinen Teil mitfliegen durfte. Guten Flug!

[Hier](#) ist das Video des Endanflugs und der Landung.

Ungeimpft nach Florida, oder?

Zeit für Urlaub dachten wir uns vor ein paar Wochen und dass wir ewig nicht in den USA waren. Florida oder Texas als Favoriten, weil man dort mit Covid am lockersten umgeht.

Der Plan wurde konkretisiert: nach Miami fliegen, Tesla mieten, an der Golfküste entlang nach New Orleans und zurück über Cape Canaveral. Alles in knapp 2 Wochen. Vorfreude kam auf.



Photo by Antonio Cuellar on [Pexels.com](https://www.pexels.com)

Beim Ticketkauf wies uns der Verkäufer darauf hin, dass wir geimpft sein müssten. Ja, ja, schon gut. Die Website der CDC bestätigte, dass jeder Ausländer, der in die USA einreist, vollständig geimpft und getestet sein muss. Und dass es Ausnahmen gibt.

Welche [Ausnahmen](#)?

"... *Persons with documented medical contraindications to receiving a COVID-19 vaccine*"

Medizinische Kontraindikation also. Allergien zum Beispiel? Die CDC hilft weiter:

"Wer gegen einen der Inhaltsstoffe der *Impfstoffe* allergisch ist, darf nicht *geimpft* werden." Das ist eine sehr sinnvolle Vorsichtsmaßnahme. Und ich will das ja nicht erfahren, indem ich mir so eine Spritze setzen lasse.

Ausweg: Auf www.liberation-express.com wird abgefragt, ob man ausschließen kann, in solcher Weise allergisch zu sein. wer kann das schon? Ich nicht. Demzufolge bekomme ich die Empfehlung, das durch einen Allergologen abklären zu lassen und bis dahin eine auf 6 Monate begrenzte *unfit for vaccination* Bescheinigung. Problem gelöst. In der Zeit kann man bequem das Gutachten des Allergologen einholen.

Alles gut? Eigentlich schon. Trotzdem rufe ich nochmal die Fluggesellschaft an. Der Mitarbeiter nimmt die Situationsbeschreibung entgegen und muss rückfragen. Nach einer Minute hat er die Antwort:

"Nein, ohne Impfbestätigung dürfen wir sie nicht an Bord lassen. Ausnahme muss von der US-CDC betätigt werden, dann gern."

Zurück zur CDC [Website](#) und jetzt lese ich mal alles, was da steht. Ergebnis ist, dass ein formaler Arztbrief ausreicht, wenn er die üblichen Anforderungen erfüllt. Und der soll der Fluggesellschaft vorgelegt werden, die mich soeben zur CDC geschickt hat. Eigentlich ganz einfach. Ob ich es nochmal bei der Copa probiere?

Kurz bevor ich zum Telefon greife, stoße ich auf eine weitere Erläuterung bei der CDC:

Wer diese Ausnahme geltend macht, unterschreibt unter Strafandrohung dass er sich nach Ankunft für 5 Tage selbst in Quarantäne begibt und sich in diesem Zeitraum nochmals testen lässt.

Inakzetabel. Urlaub gestrichen, zumal wir ja noch mit der Copa Airline streiten müssten, um überhaupt an Bord zu kommen.

60 Seemeilen vor Miami liegen die Bahamas. Weiße Strände, kristallklares Wasser. Und keine Impfpflicht.

Plan geändert, wir fliegen nach Nassau.



Quelle: pexels.com

Nachtrag: Natürlich wurde sofort gecheckt, ob man von Nassau aus problemlos nach Miami kommt und das ursprüngliche Programm abarbeiten kann. Geht aber nicht, Impfpflicht, egal woher man in die USA einreist.

Bahamas Mamas

Kaum hatten wir Flug & Hotel von Miami auf Nassau umgebucht, fanden wir auf der Website der Gesundheitsbehörde der Bahamas, dass man vor Einreise ein Gesundheitsvisum beantragen, jeden Tag eine Mail der Gesundheitsbehörde zum persönlichen Wohlbefinden beantworten muss und dass im ganzen Inselreich Maskenpflicht besteht. Wir waren kurz davor, auch diese Reise abzusagen, entschieden dann aber nach der Devise zu verfahren, dass nicht so heiß gegessen wird, wie es gekocht wurde.

2,5 Stunden von Panama City entfernt, landeten wir bei Sonnenschein und die Einreise verlief unkompliziert. Unser Abholer begrüßte uns, ohne Maske, und versicherte, dass niemand sich mehr daran halten würde. Nach 2 Jahren Lockdown und ohne Touristen wollen die Menschen ihr Leben und Einkommen zurück. Was für eine Erleichterung!

Gleich am Nachmittag machen wir uns auf den Weg zur *Fish Fry* genannten Fressmeile, um die heimische Küche auszuprobieren. Dabei treffen wir im Restaurant auf eine typische Bahama family.



Alles supernette Leute.

Unser Hotel liegt auf Paradise Island, direkt neben dem Atlantis Ressor, dessen Einrichtungen und Strand wir uneingeschränkt nutzen können.

Hier ist der [Link](#).

Der Strand ist sauber, das Wasser glasklar türkis. Man schwimmt über seinem eigenen Schatten. Ein Traum. Die Liegen am Strand haben Sonnenschutz und ganztägig ziehen Verkäufer unaufdringlich ihre Bahnen. Das lohnt sich offensichtlich, denn für 2 Kokosnüsse bezahlen wir \$20! In Panama sind es 2. Die Preise für Essen sind realistischer und die Shrimp ausgezeichnet.

Teil der Hotelanlage ist ein Yachthafen, wo einige wirklich ansehnliche Schiffe liegen. Etwas entfernt ist die Anlegestelle der Kreuzfahrtschiffe. Der Tourismus ist zu 95% zurück. Gut so.

Für Mother's Day am Sonntag haben wir eine Fähre nach Spanish Wells auf North Eleuthera gebucht, eine schmale Insel zwei Stunden von Nassau entfernt. Wir mieten einen Golfcart und fahren die einzige Straße nordwärts. Ein Anwohner bemerkt, dass wir auf der Suche sind und fragt nach. Kaffee suchen wir und er schickt uns ein paar Kilometer weiter zur Sand Bar. Dort kommen wir gerade recht zum Muttertagsbrunch, nachdem wir auf dem Weg schon mal ins Wasser gesprungen waren. Gutes Essen, guter Kaffee.

Am späten Nachmittag geht es zurück und im Hotel erwartet uns schon die tägliche Abfrage des Gesundheitsministeriums:

- Hattest Du in den letzten 24 Stunden Kontakt mit Infizierten? NEIN
- Hattest Du in den letzten 24 Stunden eines oder mehrere der folgenden Symptome? ... NEIN, KEINES
- Wirst Du dich weiterhin an dieses Regime halten? JA

Kindergarten vom Feinsten, aber besser als Maske.







Nach 7 Tagen ist der Kurzurlaub beendet. Von Nassau selbst haben wir nicht viel gesehen, nach Auskunft eines ansässigen Geschäftspartners auch nichts verpasst.

Was sonst? Linksverkehr, gutes Bier, übergewichtige Frauen.

Bilanz: Muss man gesehen haben, aber einmal reicht.

Fast wieder zu Hause.



Ein Hotel, zwei Freunde und 500 Bänke

Regelmäßig besuchen wir zu zweit, mit Freunden oder Besuchern die historische Altstadt. Dort sind in den Jahren eine Vielzahl Gebäude restauriert worden, wunderschöne Wohnungen, Restaurants und Rooftop-Bars entstanden. Alte Kirchen, Denkmäler, Kopfsteinpflaster, kleine Läden sowie Parks bestimmen den Charakter des Viertels. Wunderschön.

Umso verblüffter war ich, dass die Eröffnung eines neuen und aussergewöhnlichen Hotels für uns unbemerkt geblieben war.

*Drei verschiedene Epochen der Geschichte Panamas werden im **Hotel La Compañía** zum Leben erweckt, und das luxuriöse moderne Design lässt das Wahrzeichen wieder neu erblühen. Jeder unserer drei Flügel lässt ein Stück der Altstadt (Casco Antiguo) in echtem zeitgenössischem Luxus wieder auferstehen. Wählen Sie ein wunderschön kuratiertes Zimmer im französischen Kolonialflügel, der 1739 von Jesuitenpriestern erbaut wurde, im spanischen Kolonialflügel, der bis zum Jahr 1688 zurückreicht, oder eines der Beaux-Arts Zimmer im amerikanischen Flügel, der 1905 als exklusives Kaufhaus errichtet wurde.*

Unsere fünf hauseigenen Restaurants greifen auf dieselbe historische Inspiration zurück - so erklärt sich die steinerne Innenausstattung im spanischen Kirchenstil von El Santuario, aber auch die alte Holz- und Messingausstattung des American Bazaar. Besuchen Sie den Pool und die Bar auf dem Dach - ein idealer Ausgangspunkt für das pulsierende Viertel Casco Antiguo, wo das Nachtleben, gehobene Restaurants und weltberühmte archäologische Stätten aufeinander treffen.

Als ein wichtiger Geschäftspartner sich angekündigt hatte und ich ihn, wie üblich, im *JW Marriott* unterbringen wollte, bekam ich den Tipp, dass in der Altstadt ein neues Hotel im historischen Stil eröffnet hätte.



Quelle: hyatt.com

Das passte zum Gast und die Website bestärkte mich. Deshalb beschloss ich, nicht telefonisch oder online, sondern vor Ort zu reservieren. Das war wieder eine der Eingebungen, die man manchmal hat und die zu Überraschungen führen.

An der Reception traf ich direkt auf den Inhaber und im ersten Gespräch stellte sich heraus, dass er vor ca. 30 Jahren seine Hotellerie-Laufbahn in Hongkong als Assistent des Mannes begonnen hatte, der sich angemeldet hatte. Was für ein Zufall, oder Vorbestimmung?

In der *South China Morning Post* vom 3. Oktober 2020 findet man einen interessanten [Artikel](#) über das Hotel und seinen Besitzer. Über Panama City sagt er dort "Es war sicher, hatte gute internationale Schulen und wirkte wie **eine mittelamerikanische Version von Hongkong oder Singapur.**"

Soweit zur Einleitung. Eigentlich wollte ich ja über Banken schreiben, oder Bänke. Über die wohl mehr als 500 (!) Bänke, die man vor 5 Jahren entlang des damals komplett erneuerten Amador Causeway aufgestellt hat. Halb mit Blick auf die Kanaleinfahrt, halb mit Blick über die Bucht, auf die eindrucksvolle Skyline der Hauptstadt.



Skyline vom Amador Causeway



Amador Causeway, Kanaleinfahrt und Brücke der Amerikas

Was ist wohl an diesen Bänken Besonderes? Nun, keine einzige (!) Bank ist nach diesen 5 Jahren defekt, zerschnitzt oder beschmiert. Nicht eine. Und genau da passt der Vergleich mit Singapore.

Chaos im Luftverkehr - sogar in Panama

In den 90 Minuten zwischen 16:15 und 17:45 Uhr sind am Sonntag nachmittag in Panama City's Tocumen International Airport 33 Ankünfte geplant, also alle 3 Minuten eine Landung. Das ist schon eng, auch wenn der Platz zwei parallele Pisten hat, die sich aber den Anflugkorridor teilen müssen.

16:50

Panama City Tocumen Int'l Airport
PTY/MPTO
16:50 EST | 03. Juli | Höhe 135 ft

WETTERLAGE: Overcast
TEMPERATUR: 27°C
WIND: 20° 10 kts

Mehr Wetter und METAR

Luftdruck: 1.009 hPa
Taupunkt: 23°C
Feuchtigkeit: 79%

Sonnenaufgang: 06:02
Sonnenuntergang: 18:40

Neuestes METAR vor 50 Min.
MPTO 032100Z 02010KT 1800 +TSRA SCT006
SCT013CB OVC60 27/23 Q1009 RWY WATER
PACHES TEMPO 1000

METAR ist ein Format, in dem Flughäfen
Wetterinformationen an Piloten weitergeben.

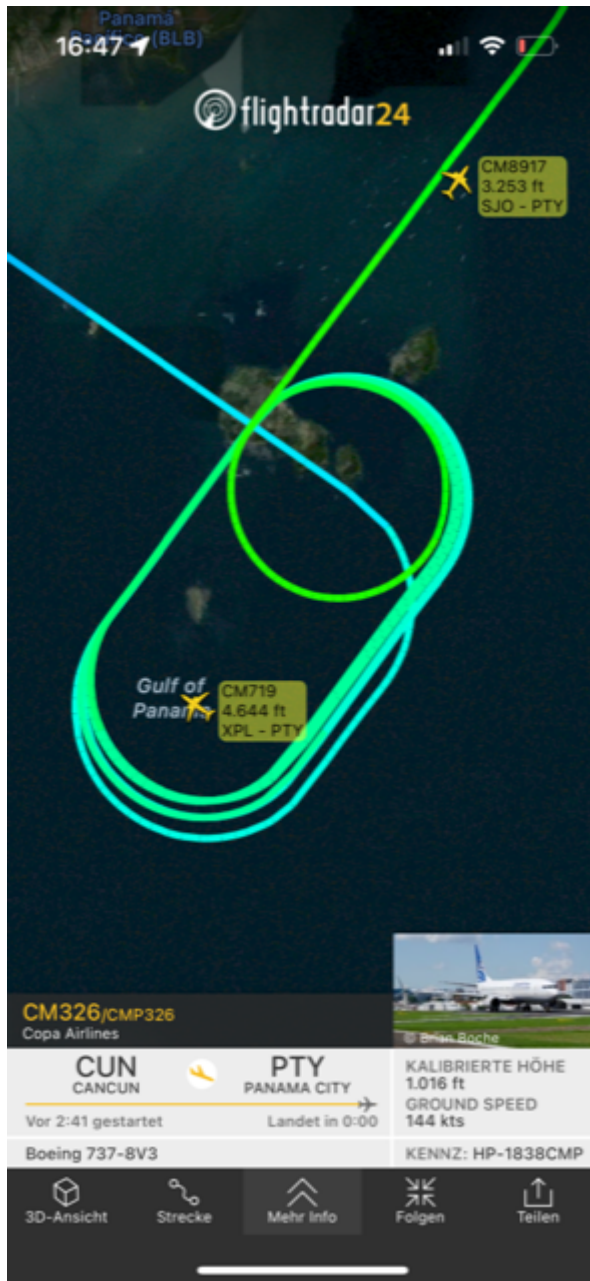
GEPLANTE FLÜGE — NÄCHSTE 7 TAGE

ABFLÜGE 1.184	MEISTGENUTZTE ROUTE PTY-BOG 72 Flüge
ANGEFLOGENE FLUGHÄFEN	ANGEFLOGENE LÄNDER

Allgemeines | Ankünfte | Abflüge | Am Boden

Unwetter in Tocumen

Heute kam, genau zur Stoßzeit, ein schweres Gewitter in Panama City auf und es war interessant zu sehen, dass fast alle anfliegenden Maschinen irgendwo eine oder mehrere Warteschleifen fliegen mussten.



Copa aus Cancun muss warten

Die Copa-Maschine aus Cancun hatte drei volle Warteschleifen zu fliegen, die Copa-Maschine aus Rio de Janeiro wurde zum 100 km entfernten Rio Hato (MPSM) umgeleitet und am schlimmsten erwischte es die Eurowings aus Frankfurt: Warteschleife schon vor der Karibikküste, dann wurde sie in Richtung Westen geschickt und

schließlich nach Cartagena in Kolumbien umgeleitet. Nach Flugzeit von 12:10 Stunden im falschen Land.

Glück hat die KLM, die mit 1:45 Stunden Verspätung Amsterdam verlassen hat und nun nach dem Durcheinander hier bei uns vorbei in den Endanflug geht, ohne Umleitung oder Warteschleifen, aber auf den letzten Kilometern nochmal einem Gewitter ausweichen muss.



KL757 im Endanflug

Wir werden uns in wenigen Tagen via Amsterdam auf den Weg nach Deutschland machen. Ohne Test, ohne Maske, wie vor dem "Krieg". Die Hoffnung ist, dass das derzeitige Chaos an manchen deutschen Flughäfen uns nicht trifft und wir beim Rückflug in Panama besseres Wetter als heute haben.

Einfach auswandern

Jeder kennt Leute, die seit Jahren vom Auswandern reden und es nie tun werden.

Und es gibt Youtube-Beiträge, mit Auswahltabellen für das optimale Zielland, mit Pro-Kopf-Bruttosozialprodukt, Human-Development- und GINI-Index als wichtige Kriterien.

Es scheint also nicht so einfach zu sein, das richtige Land zu finden, auch wenn wir selbst weniger als drei Monate dafür gebraucht haben.

Spaßhalber hießen unsere Kriterien damals "Jeden Tag des Jahres, um Mitternacht, im Freien, leicht bekleidet, Rotwein trinken können."

Ernsthafter geht es wohl den meisten Auswanderungskandidaten um

- Wohlfühlklima
- persönliche Freiheit
- glückliche Menschen
- positive Perspektive

Länder und Randbedingungen ändern sich:

In der Covid-Krise haben sich mit Kanada und Australien zwei der vormals beliebtesten Zielländer ins Abseits geschossen.

Der Ukraine-Krieg zeigt, dass ehemalige Sowjetrepubliken den neu erwachten Großmacht-Bestrebungen zum Opfer fallen können.

Naheliegende Ziele wie Griechenland, die Türkei und Zypern haben, ebenso wie Serbien und Kosovo, schon lange schwelende Streitigkeiten, die jederzeit zum offenen Konflikt führen können.

Was spricht also dagegen, zu Hause zu bleiben und alle Widrigkeiten auszusitzen?

Ein worst-case-Szenario könnte so aussehen: Russland beschließt, einen Landzugang nach Kaliningrad zu etablieren, zu Lasten von Polen und Litauen, was für die NATO den sog. Verteidigungsfall auslöst.

Das bedeutet *Mobilisierung*, wobei Du selbst und deine Söhne jederzeit zum Kriegsdienst einberufen werden können. Undenkbar in Europa? Kann man hoffen, sicher ist es keinesfalls.



Quelle: mytripolog.com

Die Heimat zu verteidigen mag ja mal ein edles Ziel gewesen sein. Ist es das immer noch? Das muss jeder für sich selbst beantworten.

Wer Auswanderung plant, hat meist schon innerlich gekündigt und nur aus vielerlei Gründen noch nicht die Koffer gepackt. Wenn im Ernstfall dann Tausende aufbrechen und in fremde Länder einfallen, wird es schwierig.

Wer sein Ziel lange vorher, ohne Druck identifiziert und eine permanente Residenz erlangt hat, ist dabei klar im Vorteil. So wie während des Covid-Lockdowns neben Staatsbürgern nur Residenten nach Panama einreisen durften.

Das nennt man Plan B, und das B steht dabei für *BEVOR der Ernstfall eintritt*. Und es gilt, dass Auswandern nicht Flucht sein soll, sondern Optimierung.

Wer sich bei seiner Suche nach einer neuen Heimat auf die oben genannten Kriterien beschränkt, kommt schneller zum Ziel. Deshalb werde ich diese im nächsten Posting näher betrachten.

Also wiederkommen und weitersagen.

Einfach Auswandern: Wohlfühlklima

Wie [hier](#) versprochen, werde ich in diesem und drei weiteren Posts auf die meiner Meinung nach wichtigsten Kriterien beim Auswandern eingehen.

Heute: Wohlfühlklima

"Da wohnen, wo andere Urlaub machen" ist ein Slogan, der es ganz gut beschreibt. Und wo machen die meisten Leute Urlaub? Da, wo die Sonne scheint, mehr oder weniger.

Ich kann mich noch sehr gut an Ostsee-Frühsummer-Urlaubstage erinnern, wo man, mit Badetuch bedeckt, hinter dem Windschutz lag und die Momente ersehnte, wenn die Sonne sich durch ein Wolkenloch zeigte.

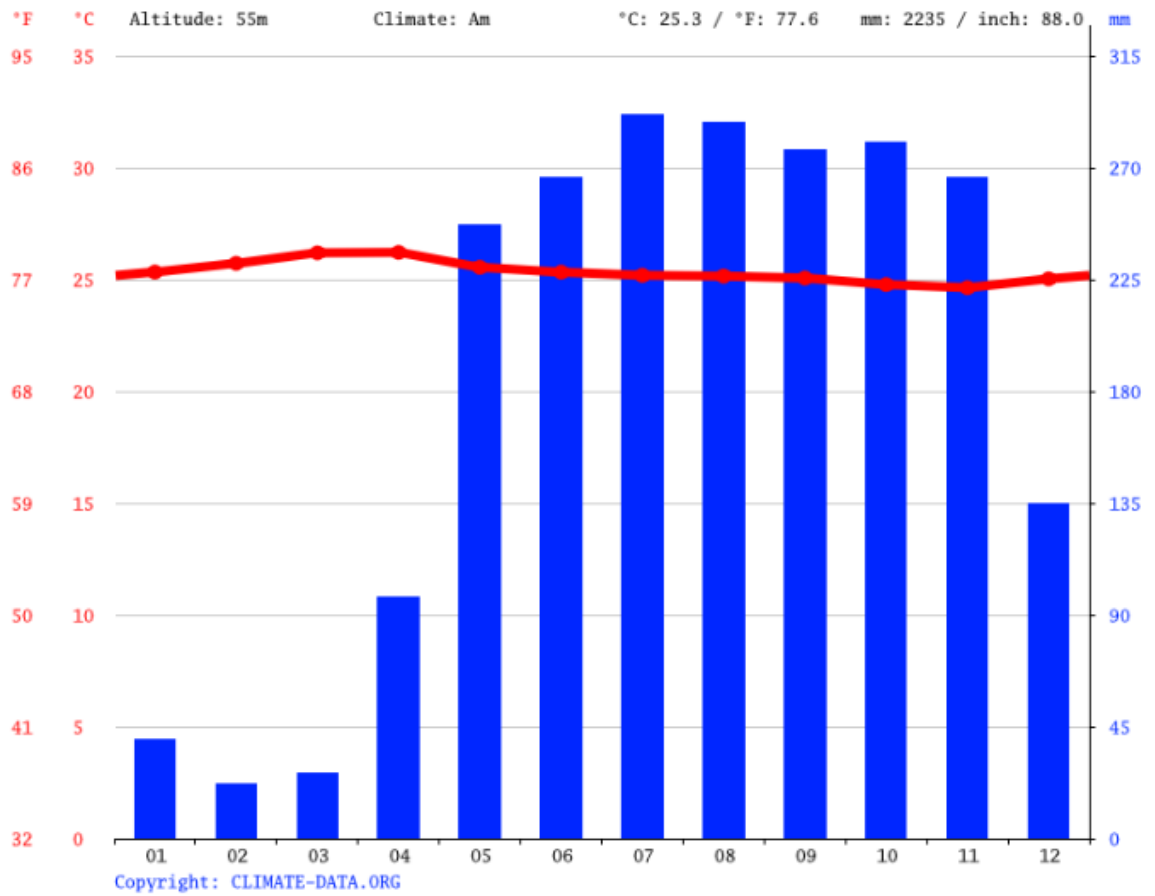
Der Schlachtruf "Sonne!" war das Signal, jede Bedeckung in die Ecke zu feuern, damit die Wärme der Sonnenstrahlen dieses unglaubliche Wohlgefühl erzeugen konnte, wegen dem man den ganzen Tag im Sand lag, statt in der Strandkneipe ein Bier oder zwei zu trinken.

Will deshalb jeder am tropischen Strand leben? Natürlich nicht. Jeder hat seine persönliche Präferenz, sein *Wohlfühlklima*.

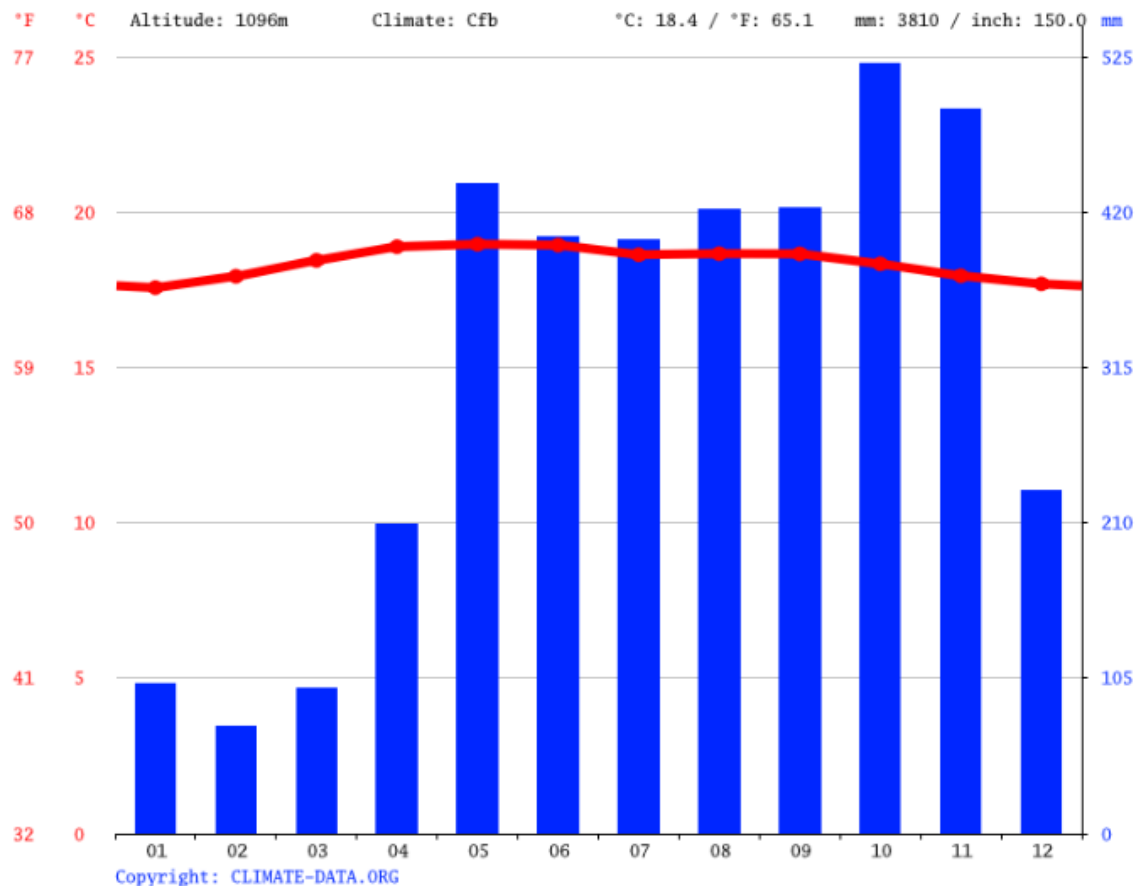
Ich will es am Beispiel Panama erklären. Jeder kann es für sein Wunschland ableiten.

Hier sind die Klimadaten für Gamboa, gelegen am Rand der Hauptstadt Panama City, und für Boquete, eine Kleinstadt am Vulkan Baru, auf ca. 2000 m über dem Meeresspiegel.

KLIMADIAGRAMM FÜR GAMBOA



KLIMADIAGRAMM FÜR BOQUETE



Die Jahresdurchschnittstemperatur für Boquete ist so wie Berlin im Sommer, 18 bis 19°C. Flanieren und Eis schlecken das ganze Jahr über? Könnte man sagen, nur dass man in Boquete zwischen Mai und November seinen Regenschirm parat haben sollte. Es gibt fünfmal so viel Niederschlag, wie im Berliner Jahresdurchschnitt.

Aber der Vergleich soll ja eher den Regionen innerhalb von Panama gelten. Deshalb der Blick auf Gamboa, was repräsentativ für die Hauptstadt ist: Jahresdurchschnittstemperatur mit 25°C immerhin 6°C höher als in Boquete. Die Niederschläge liegen im Sommer bei 270 mm statt um 420 mm in Boquete.

Ähnlich sieht es entlang der zentralen Pazifikküste, westlich von Panama City bis Rio Hato aus, und weiter bis Penonome und Aguadulce.

Zwischen Boquete und Gamboa liegen diverse Mittelgebirgsregionen, wo jeder sein Wohlfühlklima finden kann: in den Bergen um Santa Fe oder um Penonome, im El Valle de Anton oder im Nationalpark Altos de Campaña.

Eine Warnung noch am Schluss:

Wenn in Dubai für drei Tage der Strom ausfällt, ist die Stadt ein Friedhof. Wenn das in Panama passiert, gibt es auch nach Wochen und Monaten weiterhin Wasser, Früchte, Gemüse, Hühner und Fisch im Überfluss. Nur die Hauptstadt mit ihren Hochhäusern und engbebauten Wohnvierteln wird leergezogen sein.

Was ist Dein Wohlfühlklima?

Einfach Auswandern: Persönliche Freiheit

Persönliche Freiheit hat viele Facetten und jeder setzt eigene Prioritäten.

Wer nicht als Illegaler in einem fremden Land leben will, kümmert sich sinnvollerweise zuerst um eine **permanente Residenz**. Die Anforderungen sind von Land zu Land unterschiedlich, je einfacher, desto besser.

Panama, als Beispiel, hatte das mit seinem Friendly-Nations-Visum viele Jahre supereinfach geregelt und damit viele Ausländer angezogen. Inzwischen wurden die finanziellen Bedingungen verschärft, sind aber immer noch leicht zu erfüllen, wenn man sich ernsthaft niederlassen will. Details [hier](#).

Bewegungsfreiheit im Land und ausserhalb. Wer eine Panama-Residenz hat, ist nur gehalten, mindestens alle zwei Jahre einmal einzureisen. Es gibt keine Mindest-Aufenthaltsdauer. Andererseits ist Panama das perfekte Sprungbrett um ganz Südamerika, die Karibik und viele Ziele in Nordamerika zu erreichen. Mehr als 70 Ziele fliegt die nationale Fluggesellschaft Copa derzeit an.

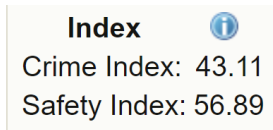
Einmal eingewandert, will ich persönlich von Regierung und Bürokratie weitgehend in Ruhe gelassen werden. Die Covid-Krise in Panama war dafür ein guter Prüfstein.

Ja, die "Maßnahmen" zu Beginn waren drastisch. Und ja, die Bewohner sind ängstlich allen Anweisungen gefolgt, haben sich ohne Pflicht in langen Schlangen für Pfizer & Co. angestellt. Wir und andere Expats hätten uns problemlos beteiligen können, aber es gab weder Aufforderung, noch Druck.

Finanzielle Freiheit ist ein weiterer wichtiger Punkt. Wer als Resident sein Geld außerhalb Panamas verdient, hat nichts zu deklarieren und nichts mit der Finanzverwaltung zu tun. Mit einer panamesischen Gesellschaft, die ausschließlich ausländisches Einkommen generiert,

hinterlegt man jedes Jahr eine einfache Aufstellung seiner Einnahmen beim Anwalt, der schon die Firmengründung begleitet hat und die Unterlagen verwaltet.

Panama liegt an der Drogenroute, auf der überwiegend Kokain aus Kolumbien in Richtung Norden und die Einnahmen aus den USA in Richtung Süden transferiert wird. Das fördert auch hier im Land organisierte Kriminalität und führt zu einer Mordrate, die mehr als 10 Mal so hoch ist, wie in Deutschland und fast doppelt so hoch, wie in den USA. In 2020 waren es 11,5 Mordfälle auf 100.000 Einwohner. Schwerpunkt ist die Hafenstadt Colon, die auch sonst nicht sehr einladend ist. Außerhalb dieser "Branche" und dieser Lokation merkt man davon nicht viel.



Crime rates in Panama

Quelle: numbeo.com

In knapp 15 Jahren Präsenz hat man immer mal wieder von Raubüberfällen gehört, selbst dergleichen nie erlebt. Eher denke ich an den Uber-Fahrer, der mir mein iPhone ins Hotel bringt, nachdem er es im Wagen gefunden hat, oder an die Verkäuferin, die den \$50-Schein zurückgibt, den man ihr versehentlich statt eines Zwanzigers gegeben hat.

Und natürlich gibt es überall Gelegenheitsganoven, aber meiner Erfahrung nach deutlich seltener als z.B. auf den Inseln der Karibik. Und wenn ich hier mein iPhone im Auto liegenlasse, muss ich eher nicht damit rechnen, dass Junkies die Scheiben einschlagen, wie in deutschen und US-Großstädten.

Das größte Problem scheint mir die Korruption zu sein, die hier plumper und nicht so institutionalisiert auftritt, wie in Europa.

Leben, wo es vorwärtsgeht

Wer in den Vorstädten Arraijan oder La Chorrera lebt, hat es nicht leicht, am Morgen in die Stadt und nachmittags wieder nach Hause zu kommen. Sowohl die Strecke über die Brücke der Americas, als auch über die Centenario-Brücke sind zur Stoßzeit komplett überlastet.

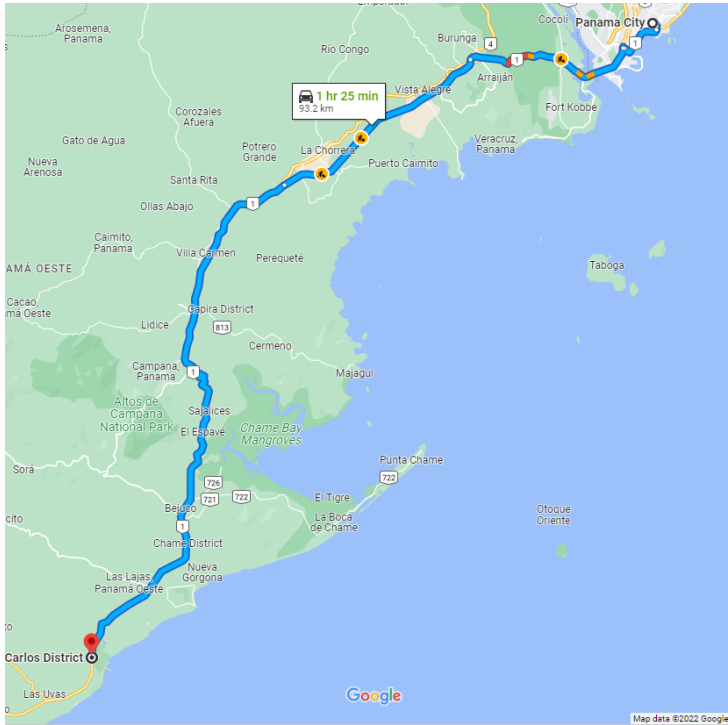
Um das zu entspannen, gibt es das Projekt der 4. Kanalbrücke. In Sichtweite der Amerika-Brücke wird bereits an einer neuen vielspurigen Überbrückung des Kanals gearbeitet, direkt über die beiden Häfen rechts und links des Kanals, Puerto Balboa und Puerto Rodman.



Ursprünglich war geplant, auch die neue Metro-Linie 3 darüber zu führen, was inzwischen zugunsten einer Kanal-Unterquerung aufgegeben wurde. Auf der Westseite des Kanals kommt die Metro dann wieder ins Freie und führt entlang der Straße bis La Chorrera, in der Erwartung, möglichst viele Pendler von derselben zu locken, die Strecke als Verbindung ins Landesinneren zu entlasten.



Die Straße soll dann über 90 km bis San Carlos sechsspurig ausgebaut werden, was auch den Ausflug von der Hauptstadt zu den zentralen Pazifikstränden um Coronado deutlich angenehmer machen wird.



Quelle: google.com

Seit geraumer Zeit kann man auf der Strecke zwischen der Hauptstadt und Arraijan schon die Arbeiten an Straße und Metro beobachten und seit wenigen Tagen wird ein erstes Straßenstück genutzt. Das mussten wir heute ausprobieren und in einem Video festhalten. In wenigen Jahren wird sich niemand mehr vorstellen können, wie das zuvor ausgesehen hat.

Der Film beginnt stadtauswärts, 3 km hinter der Amerikabrücke in Richtung Arraijan. Rechts geht der Straßenbau seit geraumer Zeit zügig voran, während links die Trasse der Metro mühsam dem Gelände abgerungen wird und erste Pfeiler der Metrostationen in die Höhe wachsen.

Wenige Kilometer weiter wird von der bisherigen Streckenführung auf die neue vierspurige Trasse geleitet, derzeit noch nur für wenige Kilometer. Aber wir haben wieder einmal ein neues Stück Infrastruktur für uns in Betrieb genommen. Es geht vorwärts.

Auf der Höhe von Arraijan angekommen, wird gewendet und es geht zurück in die Hauptstadt. Nochmal Trassenwechsel, dann über die Amerikabrücke zum Amador Causeway und wir sind zu Hause.

Florida, Texas oder Panama?

Vor 2 Tagen, am Mittwoch nachmittag, stürmte Hurrigan *Ian* mit bis zu 250 km/h Windgeschwindigkeit über die bis dahin malerische Insel North Captiva, zog mit großer Zerstörungskraft über die nahegelegene Region Fort Myers, weiter in Richtung Tampa, an der Golfküste Floridas.



Im Juli 2008 war *Dolly* mit Stärke 1 und nur 140 km/h in South Padre Island an der texanisch-mexikanischen Grenze eingefallen. Genug allerdings, um unsere bereits fortgeschrittenen Auswanderungspläne damals zu modifizieren und stattdessen Panama als Ziel zu wählen.

Auch wenn solche Naturkatastrophen dank Satellitenbildern und stabiler Bausubstanz heutzutage weniger Menschenleben fordern, wollten wir nicht alle Jahre wieder damit rechnen müssen, für Wochen in einem Katastrophengebiet leben zu müssen.

Keine Hurriganes und keine schweren Erdbeben waren entscheidende Kriterien für unsere Standortwahl gewesen und Panama ist auch diesbezüglich ein Paradies.

"Panazuela" oder sicherster Zufluchtsort?

Rückblende: Panama setzte zu Beginn der Covid-Pandemie voll auf die von der WHO verkündeten Maßnahmen. Expats verließen in Scharen das Land und ein bekannter Auswanderungsberater schrieb es als *Panazuela* ab.

Zurück in die Gegenwart: Unter der Überschrift "Wohin fliehen, wenn ein Dritter Weltkrieg ausbricht?" wird nun vom gleichen Berater Panama als sicherste Option empfohlen, Nummer 1 unter 6 Ländern.

Wie sich die Zeiten doch ändern. Den aktuellen Lobgesang auf Panama hätte ich nicht viel besser schreiben können, allerdings ohne "Zwangsrabatt von 25-50% auf alles im Land", was falsch ist.

Panama, ein kleines Land in Mittelamerika, **verfügt über keine eigene Armee**, würde aber im Falle eines Konflikts unter dem Schutz der Amerikaner stehen, die ihre eigenen Interessen verteidigen wollen. Der Grund dafür ist, dass das Land eine sehr wichtige strategische Lage für den Welthandel hat. Um eine Vorstellung davon zu bekommen: Jedes Jahr fahren **durchschnittlich 14 Tausend Schiffe** durch den weltberühmten Panama Kanal, der dem kleinen Land damit mehrere Milliarden an Einkünften beschert.

Trotz der Nähe zu Amerika ist Panama weitestgehend blockfrei und sanktioniert weder Russen noch Chinesen. Panama hat ein extremst offenes, auf Dienstleistungen ausgerichtetes Wirtschaftssystem und ist das einzige Land der Welt ohne Zentralbank. Geld kann nicht auf Knopfdruck gedruckt werden, sondern muss durch gute Angebote ins Land fließen.

Dank seines günstigen Klimas und seiner guten wirtschaftlichen Entwicklung ist Panama auch in Bezug auf Nahrungsmittel und Energie autark. Hurrikane und Erdbeben gibt es hier nicht. Ein weiterer Vorteil Panamas ist sein Steuersystem: **Territorialbesteuerung**. Panama rangiert im Weltfriedensindex auf Platz 61 als sicheres Land, in dem es sich gut leben lässt, und ist außerdem eines der wirtschaftlich freiesten Länder Lateinamerikas. Leider führt dies aktuell zu einem Platz auf der Schwarzen Liste der EU, weshalb du deinen Panama-Wohnsitz nicht zur Banking-KYC nutzen solltest.

Eine hohe Anschlussfähigkeit ist ebenfalls ein wichtiger Faktor. Wenn ein Krieg ausbricht und Du Dich irgendwo auf dem amerikanischen Kontinent befindest, ist Panama einer der nächstgelegenen Orte, an den man am schnellsten fliehen kann, ohne Konfliktgebiete durchqueren zu müssen. Ozeanverbindungen an Pazifik und Karibik mit direkter Verbindung durch den Kanal macht es zu einem idealen Land für **Bootsbesitzer**.

Alles zusammengenommen wäre Panama ein großartiger Ort, um im Falle eines Dritten Weltkriegs zu fliehen und ein neues Leben zu beginnen. Staatenlos besitzt seit Jahren die dauerhafte Aufenthaltsgenehmigung und ist gerade im Prozess eine Selbstversorgerfarm im Land zu erwerben. Interessierte können sich bei christoph@staatenlos.ch melden sofern sie mindestens 200.000 USD aufbringen können (was dann ebenfalls zur Permanent Residency führt nach neuen Regeln). Neben 200.000 USD Immobilien-Investment für Friendly Nations wie DACH gibt es auch günstigere Möglichkeiten über ein Landwirtschafts-Investment (100.000 USD), Tropenholz-Investment (40.000 und 80.000 USD), Anstellung und mehr. Und Rentner bekommen ab einer Pension von 1000 USD im Monat weiterhin nicht nur die Aufenthaltserlaubnis, sondern einen staatlich durchgesetzten Zwangsrabatt von 25-50% auf alles im Land.

Als Immigrations-, Immobilien- und Investmentberater empfehle ich stattdessen Michael Jähne, der, wie ich, seit vielen Jahren vor Ort lebt und auch während Covid nicht panisch abreiste. [Hier](#) ist der Link zu seiner Website.

Kurzausflug

Nonstop von Panama City nach Playa Venao - das klappt nur an einem Sonntag, mit wenig Verkehr und kaum Radarkontrollen.

350 km in knapp 5 Stunde und kurz vor dem Ziel fängt es zu regnen an. Aber egal, das Ziel heißt Villa Marina Lodge & Condos am Playa Venao, im Südosten von Azuero.



Wein trinken, einen ganzen Fisch aufessen und dann im Liegestuhl unter Palmen das Formel-1-Rennen in Austin verfolgen.

Life is good.

Die Erste Klasse der Kreuzfahrtschiffe live

Der Erste Kreuzzug, gen Jerusalem, begann 1096 und war für die damaligen Kreuzritter ausgesprochen strapaziös. Die Kreuzfahrer von heute haben es deutlich leichter.

Unser fast alltägliches Power-Walking führt uns am späten Nachmittag meist entlang der Kanaleinfahrt, wo zu dieser Zeit einige Schiffe ihren Transit beenden und hinaus auf den Pazifik fahren. Immer mal wieder wird die Gleichförmigkeit der Container- und Schüttgutfrachter, der Öl- und Gastanker, sowie Autotransporter von exotischen Schiffstypen unterbrochen: Luxusyachten und Katamarane, schnelle Zerstörer und sogar Atom-U-Boote.

Und seit das Kreuzfahrt-Terminal auf Isla Flamenco, also nur 2 km von uns entfernt in Betrieb ist, zunehmend auch Kreuzfahrtschiffe.

Vergangene Woche war es die riesige *Norwegian Encore*, mit 333 m Länge und Platz für knapp 4.000 Passagiere auf 16 Decks.



Heute kamen dann hintereinander zwei Vertreter der First Class im Kreuzfahrtgeschäft:

Die *Seabourn Quest* verfügt über 229 Suites, alle mit Meerblick, und wird der Ultra-Luxusklasse zugerechnet. Hier ist schon mal ein Reisevorschlag für 2024:



SEABOURN®

Filter ▼ 1 Recent Searched >



MIAMI

St. Kitts
Antigua
Martinique
Barbados
Devil's Island

San Juan

Parintins
Amazon River

Manaus
Boca dos Botos
Alter do Chão

Guajara
Santarém

Natal
Recife

Equator

Pacific Ocean

Armação dos Búzios
Rio de Janeiro

Abraão

Punta del Este

BUENOS AIRES

33-Day Brazilian Beaches, The Amazon & Caribbean

SHIP: **Seabourn Quest**

DEPARTS Buenos Aires, Argentina
ARRIVES Miami, Florida, US

FEB 20, 2024 — MAR 24, 2024
MORE DATES & FARES ▼

[LEARN MORE](#) [REQUEST A QUOTE](#)

Ocean View Suite From **\$14,449***



Das war aber noch nicht alles. Der *Royal Clipper*, ein 5-Master-Segelschiff für bis zu 227 Passagiere und ebenfalls Luxusausstattung. Leider kam er mit Maschine, statt unter Segeln aus dem Kanal, trotzdem ein eindrucksvolles Bild. Der Clipper kommt von Barbados und die Tour endet heute hier in Panama City.



Da kommt Fernweh auf, oder?

Das funkelneue Kreuzfahrtterminal ist ein Hauptgewinn für das Tourismusgeschäft und wird während der nächsten Jahre immer mehr und attraktivere Routen erschließen.

Alaska, Hawaii, Patagonien, Polynesien ... ?

Bewegte Erde

Beim Blättern in meinen Posts vergangener Jahre stieß ich [hier](#) auf den Fakt, dass beim Kanalbau ca. 200 Mio. Kubikmeter Erdreich und Gestein ausgehoben und abtransportiert wurden. Das ist eine beeindruckende Zahl, und ein erheblicher Teil davon wurde ja für den Bau des [Amador Causeway](#) als Wellenbrecher zum Schutz der Pazifik-Kanaleinfahrt verwendet.



Quelle: cdn.britannica.com

Zurück ins Heute: In der vergangenen Woche hatte ich das Vergnügen mich mit einem Vertreter von [Franco-Nevada](#) auszutauschen, einem

Unternehmen, das bemerkenswerte \$1,6 Mrd. in die Kupfermine [Cobre Panama](#) investiert hat.

Dabei lernte ich, dass die Mine in den Bergen der Provinzen Coclé und Colón das Ziel hat, demnächst pro Jahr 100 Mio. Tonnen (Mtpa) Gestein zu fördern, in drei Zerkleinerungsschritten in Kupferkonzentrat zu verwandeln, das am Weltmarkt nachgefragt wird.



Quelle: magazine.cim.org

Vergleichen wir nun mal die Erdbewegungen beim Bau des Panamakanals im frühen 20. Jahrhundert mit denen bei der Kupfererzgewinnung in 2022:

	Kanal	Umrechnung	Kupfermine
Volumen (m ³)	200,000,000	1 m ³ = 2,5t	
Masse (t)	500,000,000		100,000,000
	über 5 Jahre		pro Jahr

Wenn man unterstellt, dass die massiven Erdarbeiten am Kanal über 5 Jahre andauerten, ergibt sich, dass dabei pro Jahr vergleichbare Mengen Gestein gebrochen und abtransportiert wurden, wie bei der Gewinnung von Kupfererz in *Cobre Panama*.

Beides sind herausragende technische Leistungen, die allen Respekt verdienen. Beide Projekte leisten heute und in Zukunft signifikante Beiträge zum Staatshaushalt der Republik Panama; der Kanal seit Übernahme in 2000 und Erweiterung in 2016, die Mine erst seit wenigen Jahren, für eine prognostizierte profitable Lebensdauer von 35 Jahren.

Beide Projekte sind Beispiele dafür, wie "alte weiße Männer" die Grundlagen für unsere moderne Industriegesellschaft gelegt haben.

Schwer vorstellbar, dass die genderfixierten nachfolgenden Generationen Vergleichbares mit Wind, Solar und Regenbogen auf die Beine stellen.

Beim Abbau von Kupfererz fällt übrigens Gold als Nebenprodukt an. Das wiederum erklärt das Geschäftskonzept von Franco-Nevada.

Franco-Nevada Corporation ist das führende, auf Gold ausgerichtete Royalty- und Streaming-Unternehmen mit dem größten und am stärksten diversifizierten Portfolio an Cashflow-produzierenden Anlagen. Das Geschäftsmodell des Unternehmens bietet den Anlegern Optionen in Bezug auf den Goldpreis und die Exploration, während es gleichzeitig das Risiko der Kosteninflation begrenzt. NYSE: FNV

Abgeschaltet

Nur wenige Wolken am blauen Himmel bei 32°C und wir beschließen, den Stand der Energieversorgung in Panama vorsorglich zu erkunden.

Nicht am weit entfernten Fortuna-Stausee in den Bergen von Chiriqui sondern am Madden Damm, nur 40 Autominuten nordöstlich der Hauptstadt. Wie man im Bild sehen kann, ist alles in Ordnung, das Wasser fließt und erzeugt Energie. Gut für Panama.



Anderswo, in der alten Heimat, sieht es nicht so gut aus: In Ba-Wü wird die Bevölkerung ersucht, zwischen 14 und 15 Uhr Strom zu sparen, und das bevor der Winter überhaupt begonnen hat.

Ein Blick auf die Historie der ehemals 3 KKW in Ba-Wü ([Quelle](#)) zeigt, warum der Strom knapp wird.

Das Kernkraftwerk Obrigheim wurde aufgrund des 2002 beschlossenen Atomausstiegs im Mai 2005 endgültig abgeschaltet und wird seit 2008 abgebaut. Die Kernkraftwerke Neckarwestheim I (GKN I) und Philippsburg 1 (KKP 1) wurden aufgrund des Moratoriums im März 2011 abgeschaltet und haben ihre Berechtigung zum Leistungsbetrieb am 6.

August 2011 endgültig verloren. Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft hat die Stilllegungsgenehmigungen für diese beiden Kernkraftwerke im Februar (Neckarwestheim I) beziehungsweise April 2017 (Philippsburg 1) erteilt. Somit befinden sich in Baden-Württemberg aktuell drei Kernkraftwerke im Abbau. Das Umweltministerium überreichte der EnBW am 19. Dezember 2019 die Stilllegungs- und Abbaugenehmigung für Philippsburg 2. Die Anlage wurde zum 31. Dezember 2019 endgültig abgeschaltet.

Das Kernkraftwerk Neckarwestheim II darf noch betrieben werden. Die Laufzeit der Anlage endet spätestens Ende 2022.

Wenn es nur Ba-Wü wäre. Der Plan ist ja, die Energieversorgung des ehemaligen Industrielandes Deutschland demnächst komplett ohne Kernkraft und fossile Brennstoffe zu betreiben. Nur Gas darf als Brückentechnologie noch eine Weile benutzt werden. Welches Gas?

Der Atomausstieg, das wichtigste Projekt der Grünen, wurde schon in 2002 von einer rot-grünen Regierung beschlossen und seitdem umgesetzt, unter Merkel zuerst ent- und dann verschärft.

Manfred Haferburg ist Kernkraftwerksingenieur, hat Jahrzehnte in der Branche gearbeitet und inspiziert noch heute im Auftrag der Internationalen Atomenergiebehörde [IAEA](#) Kernkraftwerksanlagen in aller Welt.

Er beschreibt in diesem spannenden [Beitrag](#), wie "technisch ahnungslose Politiker" diese lebenswichtige Branche über Jahrzehnte zum "Spielball" gemacht und mutwillig zerstört haben. Eine Industrie, in der Deutschland technologisch und sicherheitstechnisch führend war, die uns heute und morgen eine Menge Probleme bis hin zum möglichen Blackout ebenso erspart hätte, wie nunmehr exorbitante CO2-Emissionen.



Es ist eine wunderschöne Vollmondnacht in Panama. Deutschland ist 9.000 km entfernt, die deutschen Wähler und die staatstragenden Konzerne haben in Überzahl genau diese Energiepolitik gewählt.

Also alles in Ordnung da drüben. Und hier auch.

Drei Bilder in drei Minuten und Bonus

Keine Ahnung, wie viele Bilder vom Kanal und der Skyline ich schon geschossen habe, wohl unzählige. Und trotzdem juckt es immer wieder in den Fingern, wenn sich ein sehenswerter Ausblick auftut.

Heute um 16:37 war es der Blick zum Kreuzfahrt-Terminal, wo die riesige [Norwegian Bliss](#) und die daneben leicht zu übersehende [Viking Star](#) festgemacht haben.



Danach geht der Blick über die Bucht zur Skyline von Panama City, von der Nachmittagssonne angestrahlt. Es ist 16:38 Uhr.



Und wie arrangiert kommt soeben, um 16:39 Uhr, der 366 Meter lange Containerfrachter *Kimberley* der CMA CGM Reederei aus dem Kanal in den Pazifik, Richtung Asien. Sie trägt die Aufschrift LNG-POWERED, was bedeutet, dass sie mit Erdgas statt Schweröl fährt, deutlich weniger Schadstoffe ausstößt.



Bonus: Schon zur Mittagszeit war mir heute ein Schnappschuss gelungen, den ich hier noch anfügen will. 30 Meter vom Küchenfenster entfernt, am vom Grün überwucherten Berg, beobachten wir seit einigen Tagen einen ausgewachsenen Iguana, der sich dort in der Sonne aufwärmt und dabei eine Menge Blätter verspeist. Der Zoom des iPhones reicht nicht aus, aber mit viel Glück habe ich ihn heute durch das Teleskop erwischt.

