

## DER LINEHANDLER VON PANAMA

Den **PANAMAKANAL**, das Nadelöhr zwischen Atlantik und Pazifik, kennt kaum einer so gut wie der deutsche Segler **ALI HEISE**. Vor 20 Jahren ist er hier hängen geblieben. Seither hilft er anderen Crews beim Transit

**D**u kommst jetzt dicht unter der Küste bleiben und auch die Isla Flamenco ganz nah umfahren, wir haben Hochwasser.“ Gerade erst liegt die berühmte Puente de las Américas achteraus, die Brücke, die die zwei amerikanischen Kontinente über den Panamakanal hinweg miteinander verbindet, als mir Ali vom Bug aus zur Kursänderung rät. Tatsächlich nimmt sich unsere kleine Yacht neben all den Frachtern, Kreuzfahrern und Containerriesen, die mit uns die Ozeane wechseln, geradezu winzig aus. Denen möchte man nicht vor den Bug geraten. Also raus aus dem Hauptfahrwasser und näher ran ans Ufer. Wenn Ali sagt, dass es dort tief genug ist, dann stimmt das auch.

Zum zweiten Mal in meinem Leben fahre ich mit einem Segelboot vom Atlantik in den Pazifik. Das erste Mal liegt 13 Jahre zurück. Genauso lange kenne ich Ali. Während der langen Zeit, die ich damals in Panama verbrachte, wurden wir Freunde. Alfred Heise, wie ->

Blaue Augen, silberner Bart: Heise, 74, ist eine Institution in der Szene der Langfahrtssegler



#### IM PÄCKCHEN

Yachten passieren die Schleusen oft gemeinsam. Die befreundete Crew eines Kats nimmt die „Vagabond“ (gelb) und ein zweites Boot langsseits. Mit Heise an Bord verlieren die Manöver in den imposanten Schleusen ihren Schrecken – selbst mit einem Ozeanriesen im Rücken



FOTOS: E. BAUMANN (1), STOCKMITH/GETTY IMAGES (R. O.)



Ali richtig heißt, war ursprünglich Langfahrtslegler, so wie meine Frau Anisia und ich es heute sind. Er aber blieb vor 20 Jahren in Panama hängen. Seither lebt er hier, an Bord seines Bootes, gemeinsam mit seiner Frau. Es dürfte nur wenige andere Menschen geben, die die Segelreviere an den Küsten Panamas und speziell den Kanal so gut kennen wie Ali.

Damals, 2006, segelte ich irgendwann weiter gen Westen, in die Südsee. Dorthin, wohin auch Ali ursprünglich gewollt hatte. Doch die Dinge entwickelten sich anders für ihn. Gemeinsam mit seiner Frau Gerti und den Kindern Eric und Petruva baute er sich ein Leben in Panama auf. Und je länger er und seine Familie sich im Land verwurzelten, desto mehr verblasste der Traum von den Inseln Polynesiens.

Stattdessen wurde Ali zu einer festen Anlaufstelle für andere Langfahrer. Vor allem als begnadeter Schweißer hat er sich einen Namen in der Szene gemacht. Ob Stahl, Edelstahl oder Aluminium, Ali kann mit allen Materialien arbeiten. Gerti ihrerseits ist ein Sprachtalent, sie arbeitet als Touristenführerin bei Kanalbesichtigungen und leitet Touren, um Urlaubern die Sehenswürdigkeiten Panamas zu zeigen.

Als und Gertis Sohn Eric hat schon vor 15 Jahren seinen ersten Cruising Guide für Panama herausgegeben – ein Werk, das noch heute das Maß aller Dinge für die Navigation in panamaischen Gewässern ist. Es ist mittlerweile in der fünften Auflage erschienen. Und Tochter Petruva hat Kunst an der Hochschule von Panama-Stadt studiert.

**D**ie Sonne steht bereits dicht über dem Horizont. Bald wird es dunkel sein. Ohne Tageslicht möchte ich keinesfalls in eine fremde Ankerbucht einlaufen. Doch da der Balboa Yacht Club für seine Bojen 30 US-Dollar pro Nacht verlangt, haben wir entschieden, vor der weiter entfernten Insel Perico in der Bucht von Las Brisas vor Anker zu gehen.

Mit dem letzten Licht erreichen wir das Ziel. Dort gräbt sich der Anker in sechs Meter Tiefe fest im Grund ein. Es ist zugleich der Schlusspunkt unserer zweitägigen Kanalpassage. Das feiern wir bei einer Flasche Champagner mit unserer Lindehandler-Crew.

Als solche, Lindehandler, haben uns Ali sowie zwei Frauen, die er in unserem Namen für die Tour engagiert hat, begleitet. Begon-



#### WUNDER DER TECHNIK

Gut 300 Meter lang sind die alten Schleusenkammern in Gatún und Miraflores, die Tore mächtige Bollwerke



nen hatte unser Kanaltransit schon länger zuvor, auf der Atlantikseite in Colón.

Nachdem unsere „Vagabond VI“ eine Woche vor unserem Transittermin von Mitarbeitern der Kanalverwaltung vermessen und inspiziert worden ist, entschließen wir, Anisia und ich, uns, für ein paar Tage in der Shelter Bay Marina einzuchecken. Den Liegeplatz mit Fingersteg nutzen wir, um Arbeiten am Schiff zu erledigen. Zudem müssen wir noch die für die Kanalpassage erforderlichen langen Festmacherleinen und Reifenfender organisieren. Die kann man hier zu einem Preis von 100 US-Dollar mieten.

**N**och ungeklärt ist außerdem der wichtigste Punkt: Wer fährt mit? Für den Kanaltransit sind selbst für unser 32-Fuß-Boot vier Linehandler vorgeschrieben, Leute, die in den Schleusen Fender und Festmacher bedienen. Anisia wird einen Part übernehmen, ich als Rudergänger falle aus, fehlen also noch drei Leute an Bord. Doch woher nehmen? Profis zu mieten ist teuer.

Da kommt mir die Idee, meinen alten Kumpel Ali zu fragen. Und der sagt nicht nur spontan selbst zu, er verspricht auch, sich um zwei weitere Helfer zu kümmern. Welch eine Ehre, ihn, der in Panama quasi eine lebende Legende ist und gut und gern 60 Kanaltransits vorweisen kann, dabeizuhaben. Als es so weit ist, bringt er zwei Kolumbianerinnen mit, Lucia und Laura. Somit sind wir komplett, das Kanalabenteuer kann beginnen.

Die Wiedersehensfreude ist groß. Immerhin ist dieses Mal nur ein Jahr seit unserem letzten Treffen vergangen. Im Juni 2018 waren wir mit unserer „Vagabond“ in Panama eingetroffen, um sie dort an der Karibikküste für die Hurrikansaison zu stationieren. Davor waren zwölf Jahre vergangen, in denen wir uns nicht gesehen hatten.

Wiedererkannt haben wir ihn trotzdem sofort. Als Markenzeichen ist sein gewaltiger Bart. Den trägt er seit den siebziger Jahren so, und der hat ihm schon verschiedene Nebenrollen in Kinofilmen eingebracht, darunter der Kultstreifen „Das Leben des Brian“. Zuletzt spielte er einen spanischen Eroberer in einem panamaischen Historienfilm, der unter anderem im Kanalmuseum täglich den Touristen gezeigt wird.

Für mich ist Ali der Rolling Stone der Fahrtensegler schlechthin. Auch wenn er selbst nie um die Welt gesegelt ist, ge-

**15 000**  
SCHIFFE IM JAHR  
BEFAHREN DEN KANAL.  
YACHTEN SPIELEN DABEI  
KAUM EINE ROLLE

**8**  
MINUTEN DAUERT  
ES ETWA, UM DIE  
SCHLEUSENKAMMERN  
ZU FÜLLEN ODER  
ZU LEEREN



Auf Kurs. An der Pinne Skipper Tom Baumann, mit ihm im Cockpit sitzt einer der Lotsen

schweige irgendwelche Rekorde gebrochen hat. Seit über 40 Jahren lebt er ununterbrochen auf seinem Schiff. Und das in recht bescheidenen Verhältnissen. Kühlschrank, Dusche, Geschirrspüler, Waschmaschine – solcherlei Annehmlichkeiten sucht man an Bord seiner „Genesis II“ vergebens.

All – und gleichermaßen trifft das wohl auch auf Gerti zu – ist ein Lebenskünstler. Von materiellem Ballast weitestgehend befreit, führt er ein Leben, ganz wie es ihm gefällt. Nicht minder unorthodox sind mitunter seine Tüfteleien. Als bei meiner ersten „Vagabond“ ein Stück Plastik das Bordventil für die Wasserkühlung des Motors verstopft hatte, erzählte mir Ali eine für ihn überaus typische Geschichte: Bei seinem Motor könne das nicht passieren. Begründung: „Ich haben einen Mercedes-Diesel-Automotor ins Schiff eingebaut und statt des Kühlers ein Halbrohr um den Kiel herum geschweißt. Das Kühlwasser läuft in diesem Rohr einmal um den Kiel und kommt kalt wieder rein.“

**K**aum dass wir alle an Bord sind, den Hafen verlassen und kurz darauf in den Flats geankert haben, trifft der für uns zuständige Lotse mit einem Lotsenboot ein. Viel Zeit für

eine langwierige Begrüßung bleibt nicht, wir müssen pünktlich an der ersten Gatún-Schleuse ankommen. Andernfalls wird unser Transit annulliert, und wir sind um 500 Dollar Strafgebühr ärmer. Also Gashebel nach vorn und auf zur Schleuse!

Dort sind wir mit der Crew des Katamarans „Steelband“ verabredet sowie mit einem weiteren Einrumpfboot. Zu dritt im Päckchen werden wir die ersten drei Schleusen gemeinsam meistern. Der Kat kommt in die Mitte, unsere „Vagabond“ an dessen Backbordrumppf. Somit fahren wir in den

## 82 KILOMETER MÜSSEN ZWISCHEN DEN SCHLEUSEN AM ATLANTIK UND DENEN AM PAZIFIK ZURÜCK- GELEGT WERDEN

Schleusen die Backbordleinen. Ali, mit 74 Jahren immer noch topfit, übernimmt den anspruchsvollen Job am Poller achtern.

Dort am Heck muss er das gesamte Gewicht der drei Boote abbremsen. Die Maschine des Katamarans hilft zwar auch mit. Doch die Kräfte, die auf die Trossen wirken, sind nicht zu unterschätzen. Während das Wasser in die Schleusenkammern strömt, sind die Leinen wie Klaversatten gespannt. Unter knirschenden Geräuschen erreichen sie ihre Dehnungsgrenzen.

In solch einem Moment muss der Linehandler darauf achten, bloß nicht in der Flucht der Trosse zu stehen. Sollte diese reißen und das Tauwerk dabei regelrecht explodieren, wird es schnell lebensgefährlich!

Unter Alis Anleitung läuft jedoch alles glatt. Routiniert und mit ruhiger Stimme weist er uns anderen an, was wie zu tun ist. Hier eine Leine annehmen, dort eine Leine belegen und anderswo eine Leine aus der Hand fahren. Unser Lotse wird da beinahe überflüssig. Nach und nach weicht daher bei uns anderen die anfängliche Anspannung. Zwischendurch bleibt zudem immer ein wenig Zeit für Anekdoten und Späße. So berichtet uns Ali etwa, wie er sich zu Beginn seiner Zeit in Panama als bezahlter Line-

FOTO: G. FLAMAND; ZEICHNUNG: YACHT

## DATEN UND FAKTEN



**452  
QUADRAT-  
KILOMETER  
GROSS IST DER  
GATÚNSEE. ER  
WURDE BEIM  
KANALBAU  
KÜNSTLICH  
ANGELEGT**



### PREIS VERDOPPELT

Zum 1. Januar 2020 sollen die Gebühren für die Kanalpassage kräftig erhöht werden. Für Yachten bis zu einer Länge von 65 Fuß steigen sie um 100 Prozent, von bisher 800 auf dann 1600 US-Dollar. Diese Anpassung – für Fahrtenboote die erste seit sieben Jahren – sei erforderlich, um mit den Einnahmen die tatsächlich beim Kanaltransit kleinerer Boote entstehenden Kosten zu decken. Das sei in der Vergangenheit nicht der Fall gewesen, so die Begründung der Kanalverwaltung. Der mit der Schleusung von Yachten verbundene Aufwand sei im Verhältnis immens hoch.

### KOSTEN

Für Yachten mit einer Länge unter 50 Fuß (ab 2020 unter 65 Fuß):

- Inspektion der Yacht: 54 US-Dollar
- Allgemeine Sicherheitsgebühr: 130 US-Dollar
- Festmacher- und Fendermiete: ca. 100 US-Dollar
- Transferkosten für Linehandler: ca. 40 US-Dollar
- Falls professionelle Linehandler engagiert werden: 100 US-Dollar pro Person
- Verpflegung der Linehandler: nach Bedarf
- Falls ein Agent engagiert wird: bis zu 500 US-Dollar
- Kautions: 890 US-Dollar (sie entfällt, falls ein Agent engagiert wird)

### WISSENSWERTES

- Aufgrund des geschwungenen Küstenverlaufs Panamas fährt man vom Atlantik in den Pazifik nicht mit südwestlichem, sondern mit südöstlichem Kurs. Umgekehrt geht es in nordwestliche Richtung.
- Die alten Schleusen werden von Frachtern der Panamax-Klasse benutzt. Die dürfen bis zu 294 Meter lang und 32 Meter breit sein sowie bis zu zwölf Meter Tiefgang haben. Die 2016 in Betrieb genommenen neuen Schleusen können Schiffe der Neopanamax-Klasse aufnehmen, die bis zu 366 Meter lang sowie 49 Meter breit sind und die bis zu 15 Meter tief gehen.

• [www.pancanal.com](http://www.pancanal.com) • [www.noonsite.com](http://www.noonsite.com) • [www.madaboutpanama.com](http://www.madaboutpanama.com)

World famous  
**WINDEX**  
Made in Sweden

Windanzeiger  
und Funkantenne  
im Einklang



★ **SCOUT**  
Hochleistung  
im Doppelpack.  
Scout high  
performance  
Funkantenne in  
Kombination  
mit dem  
hochpräzisen  
Windanzeiger  
WINDEX 15



**Windex Scout**

Made in Sweden by  
[www.windexdevelopment.com](http://www.windexdevelopment.com)

**LINDEMANN**  
Partner der Profis

[www.lindemann-kg.de](http://www.lindemann-kg.de)

handler über Wasser hielt. Die Verständigung läuft dabei an Bord und mit den beiden anderen Crews unseres Päckchens – Kanadier und Franzosen – in einem teils wirren Sprachengemisch aus Spanisch, Englisch, Französisch und Deutsch.

Als die Schleusen hinter uns liegen, folgt der schöne Teil der Kanalpassage. Der Wasserweg liegt inmitten einer atemberaubenden Urwaldkulisse mit einer Vegetation, die üppiger nicht sein könnte. Braun- und leuchtende Grüntöne in allen Schattierungen, dazu weht der Duft exotischer Blüten bis zu uns an Bord.

Eigentlich ein Revier zum Genießen, wären da nicht diese riesigen Containerschiffe, die uns entweder begegnen oder uns ab und an überholen. Dann nämlich entstehen in deren Heckwellen gewaltige Wasservirbel, sodass ich die Pinne unserer „Vagabond“ mit beiden Händen festhalten muss.

**N**icht nur wegen seiner langen Haare und seines Silberbärtchens ist Ali ein auffälliger Zeitgenosse. Seine leuchtend blauen Augen versprühen einen gewissen Schalk, wie man ihn sonst eher bei jungen Menschen sieht. Dabei ist sein Leben nicht nur von zahlreichen Wendungen geprägt, sondern auch von einigen Schicksalsschlägen.

Nach seinem Ingenieurstudium arbeitet er zunächst mit beim Bau einer Ölpipeline von den Niederlanden nach Bremen. Zur selben Zeit gründet er eine Familie. Aus dieser ersten Ehe stammen zwei Kinder. Das Glück der jungen Familie endet abrupt, als seine Frau bei einem tragischen Autounfall stirbt. Das verändert schlagartig sein Leben.

„Ich war verzweifelt. Da habe ich meinen Job gekündigt, die Kinder bei meinen Eltern untergebracht und versucht, mein Leben neu zu sortieren.“ Eine der schöneren Erinnerungen aus dieser Zeit: „1973 bin ich mit den Kindern im Bulli runter bis zum persischen Golf, da war meine Tochter Yvonne gerade mal fünf und Sohn Thomas erst zwei Jahre alt.“ Diese Reise markiert auch den Anfang seines nun folgenden neuen Lebens. Darin spielt ein Boot die entscheidende Rolle.

Gemeinsam mit einem Kumpel macht er sich in der Nähe von Essen daran, eine alte, hölzerne Ketsch aufzumöbeln. Darüber vergehen Jahre. Als Ali 28 ist, lernt er seine jetzige Frau Gerti kennen, die er beim Autostopp mitnimmt. Als er ihr später sein Boot zeigt, ist sie begeistert. Während einer gemeinsa-

## 26 METER BETRÄGT DIE HÖHENDIFFERENZ ZWISCHEN DEM KANAL UND DEN ANGRENZENDEN OZEANEN



IM GRÜNEN

Zwei volle Tage lang geht es über den von dichtem Regenwald gesäumten Kanal, der anfangs quer durch den Gatúnsee führt

## 200 000 KUBIKMETER SÜSSWASSER FLIEßEN BEI JEDER KANALPASSAGE AUS DEM GATÚNSEE IN DIE OZEANE AB

men Reise nach Marokko beschließen die beiden nicht nur zusammenzubleiben, sondern auch, fortan ein Leben als Segelnomaden zu führen.

**U**nd tatsächlich, 1976 ist es so weit. Die renovierte 35-Fuß-Ketsch wird eingewässert. Ali, Gerti und der inzwischen sechsjährige Thomas werfen die Leinen los. Tochter Yvonne wohnt weiterhin bei Alis Eltern. Die Reise führt zunächst über den Rhein und die Kanäle Frankreichs ans Mittelmeer. „Beim Schlag nach Sardinien musste das Schiff erstmals unter Beweis stellen, dass es seetüchtig ist. Dasselbe galt allerdings auch für uns“, erzählt Ali.

Die „Genesis“ und ihre Crew bestehen die Probe. Noch heute schwärmt er: „Sie war ein super Schiff! Ich brauchte nicht mal eine Selbststeueranlage. Bei richtiger Segelstellung hielt sie von allein Kurs.“ Elba, Italien und Griechenland werden in den Jahren danach angesteuert. 1980 kommt Sohn Eric zur Welt. Da verbringt die Abenteurerfamilie zwei Jahre in Israel.

Weil der Suezkanal wegen des Krieges damals gesperrt ist, segelt man zurück in die Türkei. Dort entdeckt Ali einen 35-Fuß-Stahlkutter, der nach einem Sturm auf den Felsen sitzt. Der verzweifelte Eigner ist bereit, ihn gegen Alis Holzketsch einzutauschen. Ein Jahr verdingt sich Ali als Schweißer, dann hat er das Geld für die Reparatur der Yacht zusammen. Er macht sich an die Arbeit.

Was er zu diesem Zeitpunkt nicht weiß: Der Kutter wird für die nächsten Jahrzehnte das Zuhause für ihn und seine Familie. Er ist es immer noch.

Nach weiteren Jahren im Mittelmeer, das nun mit der „Genesis II“ erkundet wird, kommt 1991 Tochter Petruva zur Welt. Zwei Jahre später nehmen Ali und die Seinen Kurs auf die Kanarischen Inseln, dann auf die Karibik. Mit Zwischenstopp auf den Kapverden folgt als die Atlantiküberquerung, die anschließenden Jahre tingelt man von Karibikinsel zu Karibikinsel. Irgendwann sind die ABC-Inseln und Cartagena in Kolumbien erreicht. Von dort stößt die Familie vor in den damals kaum bekannten San-Blas-Archipel.

„Dort ist Eric dann die Idee gekommen, einen Cruising Guide für Panama herauszugeben. Die Navigation zwischen den winzigen Eilanden, die von unzähligen Korallenriffen umgeben sind, ist ohne Kartenmaterial eine echte Herausforderung“, erzählt Ali



Am Ziel. Die „Vagabond“ hat den Pazifik erreicht. Vor der Skyline von Panama-Stadt geht sie vor Anker

nicht ohne Stolz auf seinen Sohn in der Stimme. Auch die „Genesis II“ sei damals in dem Revier auf Grund gelaufen, zum Glück aber unbeschadet davongekommen. Ein ganzes Jahr lang genießt die Crew das Inselparadies und lernt währenddessen die winzigen Eilande und deren Bewohner, die Kuna-Indios, intensiv kennen und verstehen.

„Im Jahr 2000 haben wir uns dann auf den Weg durch den Kanal zum Pazifik gemacht“, schließt Ali seine Erzählung ab. Zunächst bleiben sie mehrere Monate in Pedro Miguel, einer kleinen Marina in der Kanalzone. Dann fällt der Anker in der Bucht von Las Brisas in unmittelbarer Nähe zu Panama-Stadt. Dort liegt die feuerrote Segelyacht seit bald 20 Jahren. „Sie gehört irgendwie wohl schon zur Skyline der Stadt dazu“, meint Ali mit einem verschmitzten Grinsen.

**F**ür uns neigt sich der erste Tag seinem Ende zu. Im Gatúnsee machen wir die „Vagabond“ an einer Boje fest und verabschieden uns von Victor, unserem Lotsen. Nach dem Abendessen gibt es noch ein Glas Rotwein, wenig später fallen alle in den Schlaf.

Am nächsten Morgen wecken uns die Geräusche des Urwaldes. Der Lärm einer

### DIE CREW DER „VAGABOND VI“



Anisia und Tom Baumann sind seit Mai 2017 auf Langfahrt. Ihr Boot ist eine 9,30 Meter lange und sieben Tonnen schwere Stahlsegelyacht, die 1995 in der Schweiz gebaut worden ist und die sie drei Jahre fit für die Reise gemacht haben. Für Tom Baumann ist es der zweite Blauwassertörn. Bereits von 2004 bis 2007 absolvierte er eine Weltumsegelung. Anisia Baumann besaß zuvor noch keinerlei Hochseesegelerfahrung.

[www.vagabond-voyages.net](http://www.vagabond-voyages.net)

Horde Brillaffen schallt ab sechs Uhr zu uns herüber. Kaum sind wir mit dem Frühstück fertig, wird der zweite Lotse bei uns abgesetzt. Er heißt Freddy, ist ein wahres Schwergewicht und die Ruhe selbst.

Mit fünf Knoten tuckern wir nun den drei Schleusenammern entgegen, die uns in den Pazifik befördern. Davor angekommen, bilden wir erneut unser bewährtes Dreierpäckchen mit den beiden befreundeten Crews. In den Kammern dann die gleiche Prozedur mit Festmachern und Fendern wie am Vortag. Ali hat das Sagen. Einziger Unterschied: Das Wasser steigt nun nicht mehr mit Macht an, sondern es läuft jetzt jedes Mal sanft ab.

Als sich in Miraflores das letzte mächtige Schleusentor wie im Zeitlupentempo öffnet, habe ich nach 13 Jahren erneut den Pazifik erreicht. Magisch glitzernd liegt er da. Ein Pelikan schwebt im Tiefflug vorbei und heißt uns willkommen.

Mit gemischten Gefühlen sehe ich nach vorn. Einerseits gespannt darauf, zu den Inseln der Südsee weiterzusegeln. Doch auch ein wenig wehmütig. Der Abschied von Panama, von Ali, fällt schwer.

TOM BAUMANN