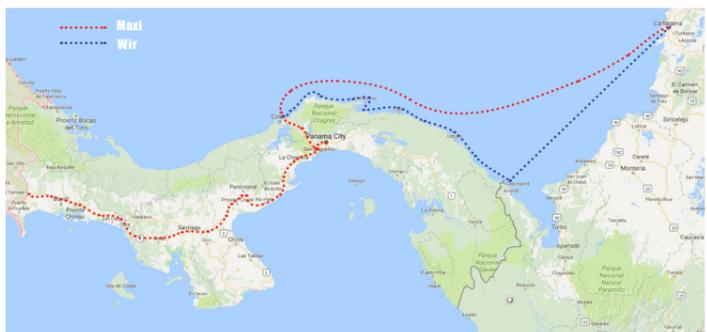
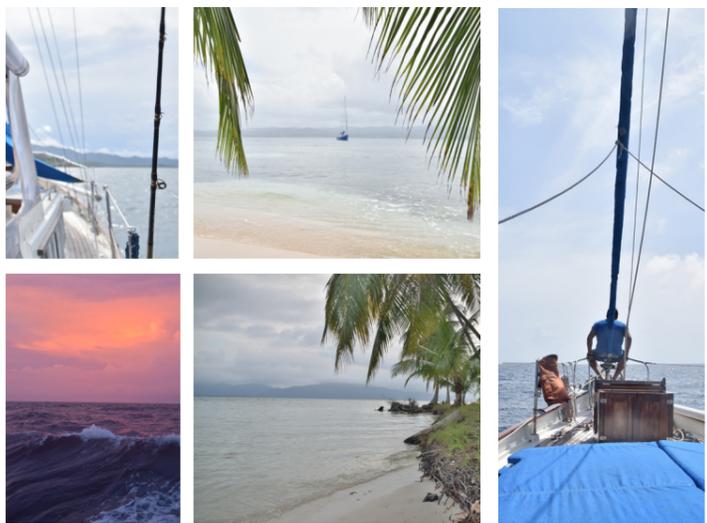


Um Panama in einem Satz umschreiben zu können, müssen wir unseren Kapitän Rudi, der uns auf der „African Queen“ mit Umweg über die San Blas Inseln durch das Darien Gap schiffte, zitieren: „Everything is possible, nothing is sure!“ Möglich ist es zwar, sein Auto von Zentral- nach Südamerika zu verschiffen, wieviel es schlussendlich kostet, ob man durch den Zoll gelassen wird und mit wie vielen Tagen Verspätung wir MAXI in Kolumbien auslösen können, ist jedoch nicht sicher.



Wir erinnern uns an die ersten Stunden des Volkswirtschaftsunterrichts, wo das Thema der Marktgefüge behandelt wurde. In der Regel pendeln sich Preise auf freien Märkten ein. Sobald es aber nur einen Anbieter auf dem Sektor gibt, spricht man von einem Monopol und wenn genau dieser Anbieter unter der Obhut eines korrupten Staatsapparates Traumpreise auswirft, spricht man von einem Kartell. Somit bezahlen wir für die 190 Seemeilen lange Pflichtüberfahrt durch die sagenumwogene Meerenge beinahe so viel, wie für den dreiwöchigen Transport von Hamburg an die Ostküste der USA. Es macht fast ein wenig den Eindruck, als wollten Panama und Kolumbien keine Einigung zum Verbindungsstrassenbau finden, weil sich mit dem Nadelöhr und der aussichtslosen Situation für den Abnehmer sehr gut Geld verdienen lässt. Doch eigentlich haben uns doch unsere Eltern und Verwandten schon im zarten Kindesalter und mit den ersten Weihnachtsgeschenken von Janosch darauf vorbereitet, wie schön Panama doch sein soll.



Es beginnt bereits mit der Überquerung der Grenze, als für unsere Freunde und deren Hündin eine 130 Dollar Gebühr anfallen soll, da der Tierarzt heute frei hat. Mit den sogenannten „Helper“, die weder um Hilfe gefragt wurden, noch tatsächlich helfen, können wir einen Mittelpreis aushandeln und schlussendlich nicht ganz glücklich passieren. Neben der ersten Polizeikontrolle nach dem Zoll stehen die Schulmädchen mit Spendenkässchen. Es fehlen eigentlich nur die Leerrohre an den Unterböden, die in die Hosentaschen der Uniformträger führen.

Nachdem wir an der Grenze tief in die Schimpfwortkiste greifen müssen, kommt uns das evangelische Zentrum auf dem Weg nach Panama City zur Ablegung der Sünden sehr gelegen. Heinz und Erika aus dem Kanton Thurgau leben seit den siebziger Jahren in Panama und betreuen dort die Anlage mit Anstellung in der Schweiz. Die Umgebung bietet mit viel Umschwung und künstlich angelegtem See eine gute Bleibe für uns. Das Vollkornbrot von Erika ist göttlich und bei angenehmen Temperaturen schlafen wir wohlbehütet wie Engel in unseren fahrenden Tempel. Leider haben die Trailsurfer, mit ihrer überdimensionalen Wagenhöhe, die himmlische Hotline gekappt. Wir hätten da noch einige Fragen an den CEO gehabt... Die Landschaft in Panama unterscheidet sich kaum von Costa Rica und Nicaragua. Da wir uns davon aber noch nicht sattgesehen haben, geniessen wir die Fahrt auf den nahezu perfekten Strassen. Die Hauptverkehrsachse durch Panama ist in besserem Zustand als einige Routen in Kanada, was es uns seit langer Zeit wieder einmal ermöglicht, einen 80er Schnitt auf dem Fahrtenschreiber zu notieren.



Panama City – Wenn diese zwei Wörter auf der Anreise durch unsere Gedanken schossen, hat sich in un unseren Köpfen ein Bild des Chaos und der Unsicherheit abgespielt. Was uns da jedoch erwartet, haut uns förmlich aus den Sitzen. Bereits bei der Einfahrt über die grosse Hängebrücke erstreckt sich zu unserer Linken der riesige Hafen mit tausenden von Containern und unzähligen blauen Hafenkränen. Zu unserer Rechten bietet sich uns der erste Einblick in die gigantische Stadt und deren Hochhausfront. Als bekannter Overlanderplatz bietet sich die Seitenstrasse eines Nobelhotels an, wo wir mit freier Sicht auf den Kanal die monströsen Containerschiffe vorbeiziehen sehen. An den Folgetagen holen wir uns die Verschiffungsgenehmigung bei der städtischen Polizei, tätigen einige Einkäufe, klären die Segelschiffüberfahrt und bauen mehrmals den Alternator bei MAXI aus und ein, da die Batterie nicht mehr geladen wird. Da wir schon mehrmals Ärger mit dem Teufelsding hatten, ist es umso nervenaufreibender, kurz vor der Verschiffung still zu stehen. Somit stand das Projekt „Darien Gap“ kurzfristig in Gefahr. Dank nächtlichen Einsätzen, den Löt- und Schrauberfähigkeiten von Robert, haben wir am Abend vor der Verschiffung wieder Spannung auf der Batterie und können problemlos im Hafen einrollen. Der Marathon von Schalter zu Zahlstationen und weiter zu Stempelstellen läuft zwar mit der gewohnten Ineffizienz, davon abgesehen aber gesittet ab. Wir teilen uns die Langeweile mit den Friedli's (reisefreidli.ch) und zwei Brüdern aus Klausen, die die gleiche Hürde zu überwinden haben. Die abendliche Einladung bei deren Freunden, einem jungen Baselländer und seiner Mexikanischen Freundin, versetzt uns ins Staunen. Im 28. Stockwerk wohnen die zwei mit direktem Ausblick auf die Skyline und das Meer an bester Lage. Die Hochhausfront, die tatsächlich auf dem Aushub des Panama-Kanals steht, kann ohne Weiteres mit Manhattan mithalten. Überhaupt kommen Menschen mit Interesse an Architektur, Immobilien und historischen Bauwerken rund um den wohl berühmtesten Meereskanal der Welt auf ihre Kosten.

Verschiffung Darien Gap- Einige Infos&TIPS

Die Beauftragung eines Agenten/ einer Agentin ist zu empfehlen. (In unserem Fall: Tea Kalmbach/ teakalmbach(at)hotmail.com) Einerseits verhandelt der Grossteil der Frachtgesellschaften ungern mit Privatpersonen, beantworten keine Anfragen oder winken bereits im Vorfeld ab. Andererseits spielt die Grösse des Fahrzeugs eine bedeutende Rolle. Fahrzeuge mit einer Gesamthöhe von mehr als 2.36 M müssen per Flatrack (LoLo) oder Roll on Roll off (RoRo) überführt werden.

Da unser zeitlicher Rahmen begrenzt war, kam für uns nur die Flatrack Variante mit der Verschiffungsgesellschaft Seaboard in Frage. Die gebuchte Fläche (Kosten USD 2400 - exkl. diverse Gebühren von ca. USD 600) kann von zwei Parteien geteilt werden. Unsere ursprüngliche Idee, von Costa Rica nach Ecuador per RoRo zu verschiffen, ist leider seit Sommer 2016 nicht mehr möglich, da die Verschiffungsgesellschaft NYK nur noch leere Fahrzeuge transportiert.

Aufgabe und Abholung des Fahrzeugs in Colon resp. Cartagena:
Auf I Overlander sind detaillierte Beschreibungen der Abläufe bei der Polizeikontrolle, den Häfen und den weiteren Behörden einsehbar. Beim Bezug eines Agenten/ einer Agentin werden die genauen Schritte anhand einer Checkliste nochmal abgeben.

Weitere Fotos zu unserer Reise auf : www.maximundo.ch

newsletter NR_16



PANAMA Little Manhattan



Für Für uns endet das Big City Life jedoch abrupt, da wir am Folgetag um 5 Uhr morgens vor dem Hotel abgeholt werden. Während sich MAXI, eingesperrt in einem Käfig auf hoher See abquält, hüpfen wir mit einem 43 Fuss langem Holzschiff von Insel zu Insel. San Blas besteht aus einer Gruppe von 365 Inseln in verschiedensten Grössen, wovon nach wie vor nur wenige bewohnt sind. Mit Hilfe von internationalen Streitkräften wurden die Inseln 1925 dem Staate Panama entzogen und dem Kunastamm zurückgegeben. Seither wurden nach und nach wieder Dörfer errichtet, in denen die Menschen in einfachsten Verhältnissen leben und auf uns tatsächlich einen zufriedenen Eindruck machen. Wir ankern vor einsamen Palmeninseln mit türkisem Wasser, weissen Stränden und einer Menge angeschwemmten Abfall. Fischen unseren Tagesbedarf an Seafood selbst und machen Lagerfeuer am Strand. Zum Glück bleiben wir von der Seekrankheit verschont und können somit die ruhigen Tage auf Deck geniessen. Mit den Trailsurfern und einer Gruppe verrückter Australiern feiern wir in die eine oder andere Nacht hinein und lernen ein weiteres Mal Sichtweisen von Backpackern kennen. Für uns ist die Überfahrt nach Cartagena eine angenehme Alternative zum gleich teuren Flug und dank den italienischen Wurzeln des Kapitäns, essen wir Seafood nach südtiroler Art. Wir legen in Cartagena an und sind gespannt, was Südamerika für uns zu bieten hat. Obwohl der Segelschein nun auf unserer „Bucketlist“ steht, müssen wir zuerst noch einen Banditen-für-Dummies-Kurs machen, bevor wir uns alleine in die Weltmeere hinaus trauen dürfen. Einige Methoden haben wir bereits von Capitano Rudi lernen können.