

Wo Teer ein Fremdwort ist



Mit dem Pickup durch Patagonien

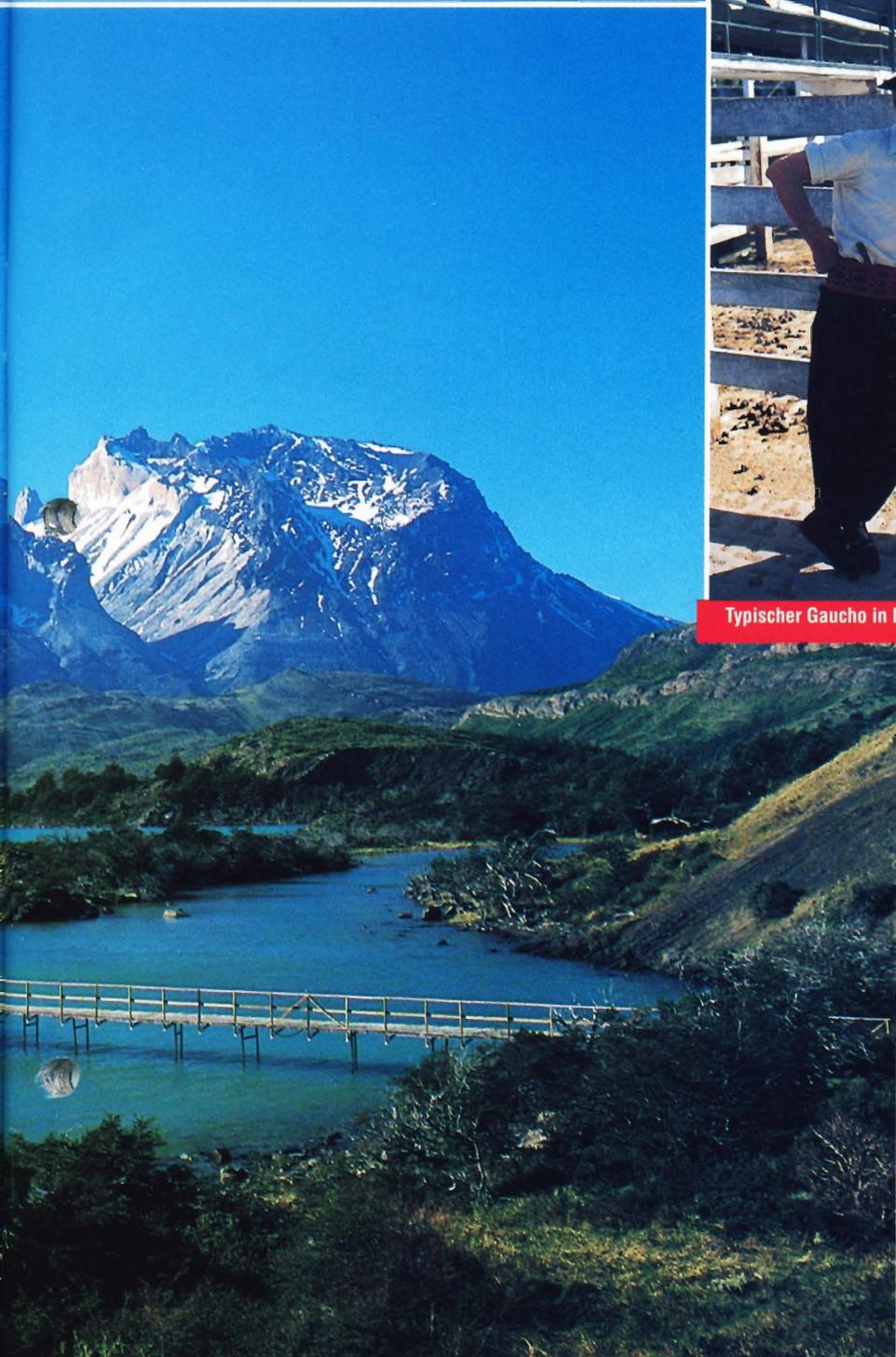


*Patagonien ist ein
rauhes Land. Der Wind
weht kräftig, die Natur
ist wild und nur wenige
Menschen leben hier.
Mit einem gemieteten
Chevy Doppelkabiner
Pickup geht es auf Ent-
deckungsreise über die
Schotterstraßen am
anderen Ende der Welt*

Von Wolfgang Vogel

Und als ich nach einer langen Reise in Patagonien ankam, hatte ich das Gefühl, nirgendwo zu sein. Am erstaunlichsten war jedoch, daß ich immer noch in dieser Welt war – ich war monatelang südwärts gereist. Die Landschaft machte einen trostlosen Eindruck...“ So beschreibt der amerikanische Schriftsteller Paul Theroux seine erste Begegnung mit dem Land des Windes.

Unterwegs auf einsamen Pisten zwischen Chile und Argentinien

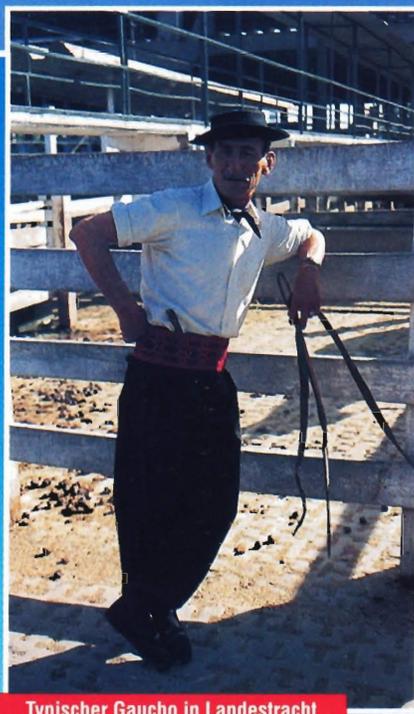


Hoch ragt das imposante Paine-Massiv über dem Blau der eiskalten Gletscherseen Patagoniens

Auch wir lernen unser Urlaubsland zunächst einmal von seiner rauhesten Seite kennen. Und die hat einen Namen: Ripio, – das ist der argentinische Ausdruck für Schotterstraße oder Erdweg. Mehr als 10 000 Kilometer davon schlängeln sich durch Patagonien und es gibt mindestens drei verschiedene Arten von Schotter. Brauner, harmloser Ripio, der Geschwindigkeiten von über 100 km/h erlaubt; blauer, scharfkantiger, der deine Reifen mürbe

macht und nicht zu vergessen, der weiße, mit medizinballgroßen Steinen, die halb aus dem Boden ragen und Ölwanne, Spurstange und ähnliche empfindliche Teile akut gefährden. Auf unserer Reise sollten wir noch genug Gelegenheit bekommen, „Ripio“ in all seinen tückischen Spielarten kennenzulernen.

„No combustibles para los proximos 373 kilometros“ kein Sprit auf den nächsten 373 Kilometern – erklärt das Schild an der Ruta



Typischer Gaucho in Landestracht

40, der legendären Panamericana, auf der wir von El Calafate am Lago Argentino kommend gerade eingebogen sind. Die Gesichter und Nasen sind noch rot vom Gletscherbrand, den wir uns am Perito-Moreno-Gletscher geholt haben. Dort faszinieren die mächtigen Eisabstürze des letzten aktiven, noch wachsenden Inlandgletschers der Erde und lassen einen die behäbige Alltagswelt Europas völlig vergessen.

Als wir später mit unserem gemieteten Chevrolet Doppelkabiner auf der braunen Erdstraße mächtige Staubfahnen hinter uns herziehen, wird uns klar, wieviele Gegensätze trotz aller

Kargheit dieses Land bietet. Und schon bald wird die Piste noch schlechter und aus dem braunen Boden ragen Steine, die zum Langsamfahren zwingen, um nicht trotz der 31er Reifen mit den empfindlicheren Teilen der Unterseite des Wagens aufzusetzen.

Über uns kreist ein Kondor, vor uns kreuzt ein Gürteltier die Piste. Da wir die scheuen Tierchen bisher noch nicht fotografieren konnten, bringe ich den Pickup in einer gewaltigen Staubwolke zum Stehen und taste im Staub nach der Kamera. Doch Künstlerpech! Bis ich aus dem Wagen bin, sehe ich den Armadillo gerade noch in einem Erdloch verschwinden.

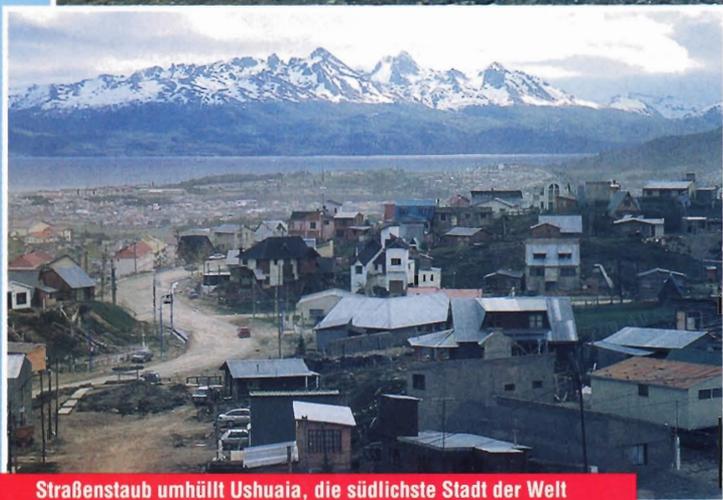
Als ich nach dem Verschwinden des Gürteltieres routinemäßig die Gürtelreifen kontrolliere, höre ich zwischen den heulenden patagonischen Windstößen ein leises „Pffff“ vom rechten Hinterrad. Die Lauffläche des ohnehin schon stark malträtierten argentinischen Markenreifens erweist sich bei näherer Betrachtung als bereits teilweise abgelöst und die Drähte der Karkasse stehen heraus. Länger als 4000 Kilometer hält auf diesen Pisten ohnehin kein Reifen, wurde uns schon bei unserer Abfahrt vom Vermieter gesagt. Also hole ich wieder mal das Werkzeug von der Ladefläche und ziehe den Ersatzreifen auf.

Mit einem unguenen Gefühl im Bauch fahren wir nun auf den verbliebenen vier intakten Pneu sehr vorsichtig weiter, denn bis nach Bajo Caracoles, der nächsten Siedlung, sind es noch 250 Kilometer. Und das letzte Auto ist uns heute morgen begegnet. Langsam beginne ich zu begreifen, warum die Leute hier alle mit mindestens zwei Ersatzreifen herumfahren. Mit schwitzenden Händen kurve ich vorsichtig um die größten der allgegenwärtigen scharfen Steine, fahre vorsichtig durch metertiefe Auswaschungen und schleiche über ausgebesserte Streckenteile mit grobem, blauen Schotter. Endlich,

Das Land des Windes



Dem patagonischen Wind, der fast immer rauh weht, hat sich alles zu beugen



Straßenstaub umhüllt Ushuaia, die südlichste Stadt der Welt

nach sechs Stunden Fahrt tauchen die wenigen Häuser von Bajo Caracoles auf und das ersehnte Schild „Gomeria 24 horas“ läßt auf Hilfe hoffen. Gomeria ist der argentinische Name für Reifenwerkstatt, von denen es in jedem Dorf mindestens eine gibt.

Heute ist allerdings Sonntag und Jorge, der Gomedor, sei auf dem Feld, wird uns an der handbetriebenen Benzinpumpe der Tankstelle mitgeteilt. Aber seit unserer Ankunft haben wir schon einiges über das wichtigste lateinamerikanische Gut – Geduld – gelernt, und so verharren wir, bis gegen 22 Uhr

meter weiter nördlich in der Stadt Perito Moreno, nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Gletscher. Während seine zweijährige Tochter Marisa zwischen den Altreifen herumkriecht und versucht, den zweifündigen Hammer zu stemmen, zwickt Jorge seelenruhig die herausstehenden Drähte von unserem zum Ersatzreifen degradierten Pneu, zieht einen extrastarken Schlauch ein, pumpt den Reifen mit seinem asthmatischen Kompressor auf und entläßt uns nach dem Empfang von fünf Pesos für seine Leistungen (ohne Feiertags-

schon die Dämmerung hereinbricht und Jorge mit seinem verbeulten, gelben Ford F 250 herangestaubt kommt. An seiner Hüfte baumelt bedrohlich ein 38er; er ist gleichzeitig der Ortspolizist.

Nein, einen neuen Reifen kann er uns nicht verkaufen, die gibt es erst 300 Kilo-

und Nachtzuschlag) mit einem ernstgemeinten „suerte“ – viel Glück – wieder zurück auf die Ruta 40.

Begonnen hatte das Abenteuer vor drei Wochen in Buenos Aires, der elf-Millionen Metropole am Rio de la Plata, wo wir nach ausgiebiger Stadtbesichtigung und Besuch der obligatorischen Tango-Show unseren Chevy samt zugehöriger Campingausrüstung gemietet hatten und Richtung „el Sur“ aufgebrochen waren. Auf der einzigen (fast) durchgehend geteerten Straße Patagoniens, der Ruta Nacional 3, ging es vorbei an den riesigen Estancias der „Pampa humeda“, der weiten argentinischen Grassteppe mit ihren berühmten Gauchos samt zugehörigen Rinderherden.

Die Straße führt über 3063 Kilometer bis nach Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt auf Feuerland. Hinter Bahia Blanca rumpelten wir über die Brücke des Rio Colorado, und ab hier begannen die endlosen Weiten Patagoniens, wo das monotone Geradeaus der Straße nur durch das stündliche Rattern der „guardaganados“, der in die Straße eingelassenen Viehgitter und die gelegentlich entgegenkommenden, freund-



lich blendenden und grüßenden „camionistas“ in ihren riesigen Lastkraftwagen unterbrochen wurde.

Unsere erste Begegnung sowohl mit den teerlosen Sandpisten als auch mit der faszinierenden argentinischen Tierwelt hatten wir auf der Halbinsel Valdez. Nach Überwindung einiger Tiefsandlöcher auf der Nebenpiste, die ohne Allrad und gesenkten Reifendruck nicht zu bewältigen gewesen wären, erreichten wir Puerto Piramides. In diese Bucht kommen alljährlich von April bis Dezember die Glattwale zur Paarung und ziehen ihren Nachwuchs auf. Mit Booten wird man bis auf wenige Meter an die Urweltriesen herangebracht und kann – mit viel Glück – beobachten, wie sie sich mit hochgestellter Schwanzflosse vom allgegenwärtigen Wind treiben lassen. Hier mieteten wir uns zwei Quads, mit denen es ein wahres Vergnügen ist, die Halbinsel auf einem zirka 200 Kilometer langen Rundkurs zu umfahren und dabei die Ruheplätze der wildlebenden Seelöwen und See-Elefanten zu besuchen. Weiter führte uns die Fahrt nach Süden, zu



Der alte Patagonien-„Express“ verkehrt auch heute noch von Esquel nach Ingeniero Jacobacci



Schiffswrack am Ufer der Magellanstraße bei San Gregorio

den riesigen Pinguinkolonien von Punta Tombo und Cabo dos Bahias. Als Tourist muß man aufpassen, daß man beim Besichtigen der Brutstätten der Magellanpinguine nicht auf einen der kleinen befrackten Gesellen tritt, denn diese bauen ihre Brutlöcher teils mitten in die Wege. In Rio Gallegos konnten wir angesichts der dort verkehrenden Schmalspureisenbahn feststellen, daß Mitsubishi Heavy Industries außer guten Geländewagen auch gute Dampflokomotiven gebaut hat, denn zwanzig Exemplare aus dem Jahr 1956 sind dort heute noch in Betrieb. Daß Bürokratie in Südamerika etwas anderes bedeutet als bei uns in Deutschland, bekamen wir beim Grenzübertritt nach

Chile zu spüren. Bei Monte Aymont passierten wir die Grenzstation, wo wir stolz unsere „zeitweilige Genehmigung zur Ausfuhr eines Mietwagens“ präsentierten. In Buenos Aires hatten wir für dieses Druckwerk mit unzähligen Stempeln, Unterschriften und notariellen Beglaubigungen 80 Dollar hingelegt. Die junge, gutaussehende Zollbeamtin war davon jedoch wenig beeindruckt, dennoch ließ sie uns nach länger andauernder Besprechung mit ihren Kollegen, Ausfüllen von diversen Formularen und dem üblichen „suerte“ ziehen. Auch ihre chilenischen Kollegen machten keine Schwierigkeiten, und so konnten wir am späten Abend noch mit der letzten Fähre nach Feuerland übersetzen.

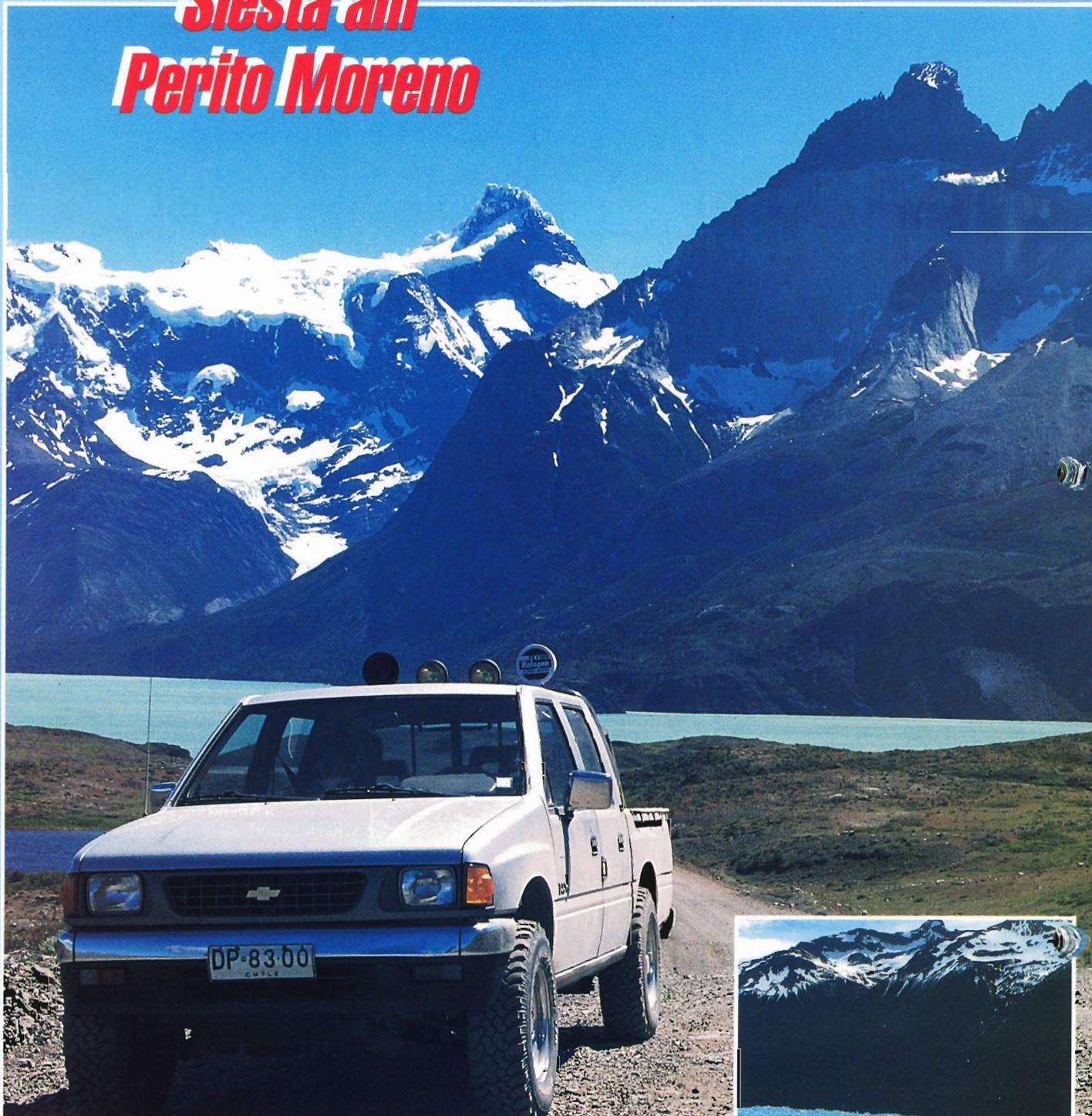
Leider stellte sich heraus, daß man uns wohl doch irgendein wichtiges Formular nicht mitgegeben hatte, denn an der Grenzstation von Sebastian wollten uns die netten Chilenen zunächst nicht wieder in den argentinischen Teil von Tierra del Fuego ausreisen lassen. Nach einigem Diskutieren und Beteuern von Unschuld wurde das fehlende Formular plötzlich doch hervorgezaubert und uns glaubhaft versichert, daß wir es wohl an Bord der Fähre verloren hatten. Erleichtert nahmen wir die letzten 300 Kilometer Piste auf dem Weg nach Süden unter die Räder, quälten uns über die alte Paßstraße des Paso Garibaldi am Ufer des Lago Fagnano hinauf, welche, oftmals kaum breiter als unser „camioneta“, immer wieder grandiose Ausblicke auf den See und die schneebedeckten Gipfel Feuerlands bot. Schließlich erreichten wir Ushuaia, die südlichste Stadt der Welt, und 30 Kilometer weiter an der Bahia Lapataia das Ende der Ruta 3 am Ufer des Beaglekanals.

Ein besonderes Schmankerl bot schließlich noch der Abstecher über die Ruta H zum wirklich südlichsten anfahrba-



See-Elefant bei der Siesta am Strand von Valdez

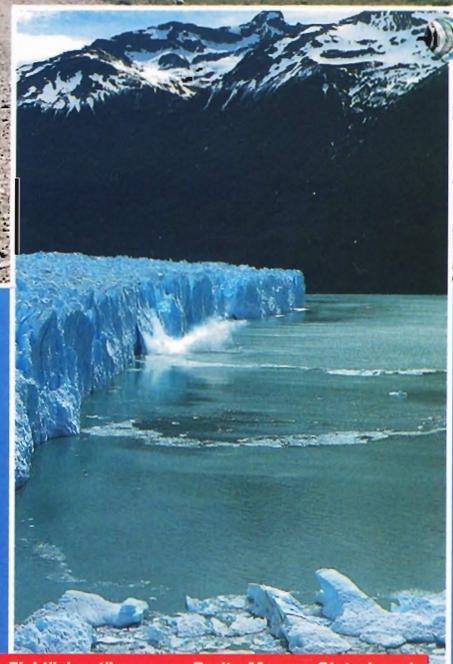
Siesta am Perito Moreno



Ripio – der argentinische Ausdruck für Schotterstraße – wurde zum Inbegriff des Offroad-Abenteuers

ren Punkt Argentiniens, der Estancia Moat. Das verwundene, erst 1978 gebaute Sträßchen erwies sich nach dem harten Winter als fast nicht befahrbar, und so mußte unser Chevy mehrmals bis an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gehen, um uns über Brücken, die nur noch aus zwei hintereinandergelegten Bohlenreihen bestanden, abgerutschte Wegstrecken, durch Furten und zwischen umgestürzten Bäumen sicher zu unserem Ziel zu bringen. Die Mühe wurde durch einen unvergleichlichen Sonnenuntergang über dem Beaglekanal belohnt, den wir allein zwischen Kor-

moranen und den nur hier vorkommenden Dampfschiffenten bewundern durften. Der Rückweg nach Norden führte uns nochmals durch Chile, wo wir im Nationalpark Torres del Paine Guanakos bei den Paarungskämpfen am Rande der unvergleichlich blauen Gletschertseen beobachten konnten. Über diese Szenerie ragen die mächtigen Gesteinstürme des Paine-Massivs, zwischen denen immer wieder Kondore kreisten. Der freundliche Guardaparque half uns mit einigen Weinflaschen voll Sprit aus, denn bei unserem begeisterten Her-



Hohe Eisblöcke stürzen vom Perito-Moreno-Gletscher ab



umgekurve auf den gewundenen Parkwegen hatten wir nicht gemerkt, daß unser Dieselvorrat zur Neige ging. Über die Ruta 40 ging es zurück nach Norden, vorbei am berühmten Perito Moreno-Gletscher, zum schwarzen Gletscher am Fuß des 3554 Meter hohen Tronador. Hier verbrachten wir eine Nacht unter dem prachtvollsten Sternenhimmel, den wir je gesehen hatten, untermalt vom dezenten Donnern der immer wieder aus dem Kontinentaleis auf die Gletscherzunge herabstürzenden Eismassen. Den krönenden Abschluß der Reise bildete die Fahrt vom Wintersportort San Carlos

de Bariloche nach San Martin de los Andes. Die ersten Regenfälle unserer Reise hatten nämlich die Staubpiste in eine seifige Rutschbahn verwandelt, der an den Steigungen bereits mehrere Lkw zum Opfer gefallen waren. Vorsichtig kämpften wir uns um die Hindernisse und durch die Spuren, die schwere Lastwagen gegraben hatten, und nur den im Chevy gottseidank vorhandenen Sperren haben wir unser Ankommen in den Araukarienwäldern am Fuß des majestätischen

schneebedeckten Lanin-Vulkans zu verdanken. Ab hier hatte uns der Teer wieder und die restlichen 2000 Kilometer flogen wir nahezu über die Schlaglöcher zurück nach Buenos Aires, wo wir nach 10 000 Kilometern und insgesamt zwölf „pinchazos“ – Reifenpannen – erschöpft, aber glücklich und erfüllt mit unzähligen schönen Eindrücken ankamen. Nach insgesamt fünf Wochen hieß es für uns: „Chau, mi ripio – ta luego“.

Reisekurzinfo Patagonien

Allgemeines: Der größere östliche Teil Patagoniens gehört zu Argentinien, der schmale westliche zu Chile. Die Insel Feuerland gehört etwa zur Hälfte zu Argentinien bzw. Chile und ist über zwei Fährn (Porvenir-Punta Arenas und Prima Angostura) zu erreichen. Bevölkerungsdichte zirka 0,5%.

An- und Einreise: Für Deutsche kein Visum erforderlich, Reisepaß sollte noch drei Monate gültig sein. Tägliche Flüge von Frankfurt nach Buenos Aires mit Iberia. Lufthansa und Aerolineas Argentinas. Weiterflug im Land am besten mit dem günstigen „Visite Argentina Ticket“ oder dem Mercosur Airpass.

Reisezeit und Klima: Am besten von Oktober bis Dezember (patagonischer Frühling) oder März bis April (Frühherbst). Im argentinischen Osten herrscht trockenes Steppenklima, im chilenischen Westen regnet es oft an über 300 Tagen im Jahr. Es kann durchaus am Tag an die 30 Grad warm werden und in der gleichen Nacht schneien. Ständig weht der starke patagonische Wind von den Anden herunter in die Ebenen.

Impfungen: keine vorgeschrieben, aber Hepatitis A-Impfung anzuraten. Für Besucher der nördlichen Andenregion (Salta) wird eine Malaria-Prophylaxe empfohlen.

Währung und Kosten: Argentinien ist ein teures Reiseland. Chile etwas billiger. Der argentinische Peso wird 1:1 mit dem US-\$ gehandelt, 425 chilenische Pesos entsprechen einem US-\$. Einfuhr erlaubt, jedoch sind beide Währungen in Deutschland nicht zu bekommen/zurückzutauschen. Am besten US-\$ und Kreditkarte mitnehmen, Travellerschecks werden selten und nur mit hoher Provision von den Banken angenommen. Gesamtkosten unserer Reise: ca. 7500 DM pro Person für fünf Wochen bei Selbstorganisation.

Geländewagenmiete: In den größeren Städten wie Buenos Aires, Bariloche, San Martin de los Andes und Ushuaia gibt es Verleiher. Ein Nissan Pickup kostet z.B. in Ushuaia 160 \$ pro Tag incl. 200 Freikilometer. Man kann auch in Chile mieten, dort ist es wesentlich billiger, jedoch dürfen die Fahrzeuge nicht immer nach Argentinien eingeführt werden. Umgekehrt ist dies mit einer Erlaubnis des Vermieters jedoch möglich. Neuerdings kann man auch von Deutschland aus geländegängige Ford F 100 Pickups mit Wohnkabine



buchen. Infos bei: Camper Sur, Telefon & Fax: 02161/64 0475. Internationaler Führerschein erforderlich. Auf eine ausreichende Ausstattung des Fahrzeugs mit Werkzeug und mindestens zwei Ersatzreifen achten. Tankstellen sind flächendeckend vorhanden, in den einsamen Steppen Südpatagoniens jedoch oft weit auseinander. Diesel kostet ca. 75 Pfennig pro Liter, Benzin ca. 1,25 Mark pro Liter, Super ca. 1,66 Mark/Liter. **Nationalparks:** Eintrittspreise zwischen 3 und 6 Pesos pro Person. Campingplätze nehmen nach Süden hin in der Häufigkeit ab, freies Campen ist jedoch nahezu überall gefahrlos möglich und geduldet. **Literatur:** Pirelli's Guia Argentina (leider nur auf Spanisch), South America Handbook, APA Guide Argentinien, APA Publications München, GEO Spezial Argentinien Nr. 3 Juni '94. Karten: Auto Mapa Nr. 44 Patagonia y Tierra del Fuego, 1:1 Mio., mit weiteren Detailkarten, ca. 20 Mark, weitere Detailkarten vor Ort (z.B. Straßenatlas des argentinischen Automobilclubs ACA).

Weitere Informationen: Direccion Nacional de Turismo, Santa Fe 883, Buenos Aires, Tel.: 0054-1-312-56 11 Flyer Tours, Rectricquista 617, 1003 Buenos Aires, Fax: 0054-1-312-13 30 (Isabel und Sara Wagener sprechen deutsch) oder beim Autor, Fax: 09201/7 91 62



Die Magellanpinguine brüten jährlich in Tombo