

Aller Anfang ist schwer

Mit der Swiss schwebten wir Madrid zu. Der Weiterflug mit der Aerolinas Argentina verspätete sich ein wenig, da unser Flugzeug immer noch in Buenos Aires stand. Aus dem Nachtflug gab es am nächsten Morgen einen Tagflug. Wir hatten einen super Fensterplatz mit voller Sicht auf Flügel und Triebwerk. Somit hätten wir als Erste gesehen wenn irgendetwas nicht in Ordnung gewesen wäre. Da wir am Abend im Hotel ein tolles Büffet genossen hatten, gab es zum Mittagessen nur lauwarmer Hörnli, und auch mit der Lupe war das berühmte argentinische Steak nicht zu finden. Dafür fand am Abend der Taxifahrer unser Hotel auf Anhieb. Im Internet sahen die Zimmer irgendwie anders aus. Aber wenn wir unsere alten Fotos betrachten, sahen wir



damals auch anders aus. Da beim Schlüsseldrehen das Türschloss herausfiel, wechselten wir das Zimmer. Wir fühlten uns hier richtig zu Hause, denn am nächsten Tag, als wir vom Stadtbummel zurückkamen, war weder das Bett gemacht noch das Badzimmer gereinigt.

Ein Fahrzeug nach Argentinien zu verschiffen ist einfach, es dort wieder zu erhalten ist schon etwas schwieriger. Ein netter Herr der CVSA, unserer Reederei, bestätigte uns die Containerankunft für Sonntag und empfahl uns für die Auslösung einen Broker zu engagieren. Er gab uns auch die entsprechende Adresse. Als Reiseprofis fühlten wir uns jedoch kompetent dies sicher selbst erledigen zu können. Um etwas mehr Insider-Informationen zu erhalten, gingen wir gleichwohl im Büro von Sgr. Pirruccio vorbei. Er versprach uns ein Angebot per E-Mail bis morgen Abend. Da wir schon am Offerten-einholen waren, versuchten wir es auch bei Weber Servicios Internacionales. Sra. Rosa fragte uns ob wir den Vater oder den Sohn sprechen



wollten. Da wir keine familiären Bindungen zu Webers hatten und eigentlich ein Angebot benötigten um das Fahrzeug auszulösen war es uns egal wer uns bediente.

Später merkten wir jedoch, dass der Vater bedeutend kompetenter war, sogar fast so versiert wie Sra. Rosa, die Sekretärin. Sie kopierte unsere

Dokumente und versprach uns ein Mail-Angebot für morgen.

Nun benötigten wir noch eine Haftpflichtversicherung. Der Vertreter der in den Internetforen empfohlene San Cristobal Seguros empfing uns sehr freundlich, machen aber keine Versicherungen mehr für ausländische Fahrzeuge. Entweder hatten wir die falsche Person oder die

falsche Filiale erwischt oder die Info stimmt wirklich. Dann auch bei der Zurich-Versicherung hiess es nach erster Auskunft, dass sie keine Versicherung für ausländische Fahrzeuge abschliessen. Durch nachhaken war es dann doch möglich, aber nicht für einige Monate sondern für mindestens ein ganzes Jahr. Das Angebot erhalten wir morgen. Vor morgen Abend war somit von niemandem etwas zu erwarten und wir hatten damit einen freien Tag. Zudem wurde uns entgültig bewusst, dass wir im Land von mañana angekommen waren.

Den freien Tag benützten wir um mit dem Postschiff von Tigre aus, einem Vorort von Bs. As. durch die verzweigten Flussarme des Deltas zu tuckern. Eine weisse Flagge am wackligen Steg bedeutete, dass Ware oder Passagiere abgeholt werden sollte. Schöne Villen wechselten ab mit Wellblechbaracken, viele bewohnt, andere als Ferienhäuschen genutzt.

Als erstes leerte ich am Abend die Mailbox, nur war nichts drin! Also am nächsten Morgen wieder die Runde: Pirruccio, Gestion integral aduanera – Zurich-Versicherung - Weber Servicios Internacionales. Am Schluss entschieden wir uns alles durch Weber erledigen zu lassen inkl. Haftpflichtversicherung. Das Fahrzeug vom Schiff herunterzuholen und aus dem Hafen zu bringen kostete zwar fast so viel wie es von Basel nach Buenos Aires zu transportieren. Dafür ging dank der vorzüglichen Organisation von Weber Senior und seiner Sekretärin alles sehr professionell. Am Montag eine Stunde bei einem Amt irgendwelche Formulare unterschreiben, am Dienstag in Anwesenheit eines Zollbeamten den Container öffnen, die Chassis-Nummer kontrollieren und den Container wieder plombieren. Ein Lastwagen fuhr ihn in ein Depot, wo wir unsere Gypsi in Empfang nehmen konnten. Das Ganze hatte keine zwei Stunden gedauert



Vor diesem Prozedere hatten wir einige Tage Zeit uns die Stadt anzusehen. Rosmarie genoss das Stadtleben, ich fand, ich hätte schon schönere und attraktivere

Städte gesehen. La Boca ist immer noch so farbig wie das letzte Mal, vor 25 Jahren. In San Telmo tanzt immer noch das selbe Pärchen Tango, sind jedoch in der Zwischenzeit etwas klapprig geworden. Die richtige Tangoshow sahen wir uns am Abend an. Beim nachtanzen im Hotel mit Hüftschwung und Ausfallschritt knackte mein Kreuzgelenk. Bei mir ging es wieder vorbei, beim Auto hätte es eine grössere Reparatur bedeutet.



Buenos Aires war ja nur der Beginn unserer Reise, das Ziel sind jedoch die Anden. Nur liegen dazwischen unendliche 1000km Pampa mit Maisfeldern, Sojafeldern, überschwemmten Viehweiden und eine Hitze von 35°C. Zu all dem stieg während den Alpenrosen von Polo Hofer der CD-Player aus. Keine Ahnung ob dies ein Problem für den Mechaniker, den Elektroniker

oder für den Schrotthändler ist. Zudem waren die sanitären Einrichtungen im ersten Camping lausig und das zweite Nachtlager war eine Tankstelle mit unzähligen Wachhunden. Wir hatten ziemlich Mühe uns wieder ans Reiseleben zu gewöhnen. Auf so engem Raum muss jedes Ding seinen Ort haben. Ich versorgte die Necessaires in Kiste I und Rosmarie sucht sie in Kiste IV. Die Dollars sollten unter der blauen Windbluse in Kiste III sein, die ich in der Zwischenzeit auf den Gepäckträger befördert hatte.

Nun sind wir an einem schönen Camping an einem Fluss. Rosmarie hat eine Liste erstellt wo sich alle wichtigen Sachen befinden und wir haben ein Diskussionsthema weniger, dafür trinken wir einen guten argentinischen Wein. Das Abendteuer kann beginnen.



Bambus ,ein "Eingeborener" erklärt uns die Route ...



... und ein Gaucho wünscht uns viel Glück

Campen in Argentinien

„Wieso brauchst du eigentlich zwei Sorten Konfitüre zum Frühstück?“ „Damit ich nicht immer dieselbe nehmen muss.“ „Du hast ja auch schon seit vierzig Jahren die selbe Frau!“ „Das ist etwas anderes, dazu habe ich mich gesetzlich verpflichtet!“ Damit endet unser Morgengeplänkel und wir haben uns für den Tag fit gemacht.

Die Argentinier sind ein Volk von Camper oder eher Zeltner. Wohnmobile und Wohnwagen sind selten zu sehen, v.a. nicht auf den Pisten auf denen wir unterwegs sind. Eher schlafen sie in ihrem uralten Ford Comodore oder Buick oder eben im Zelt. Campingplätze gibt es jede Menge und an den schönsten Orten, schön eingeteilt in Buchten und jede Bucht mit Tisch und Bänken ausgerüstet und natürlich mit einer Grillstelle. Dort brennt den ganzen Tag das Feuer, erstens um immer eine schöne Glut für das Steak oder auch nur für die Wurst zu haben, und zweitens um das Wasser für den Mate-Tee warm zuhalten. Die Männer schlürfen diesen Verba Mate durch ein Saugrohr aus einer kleinen Kalebasse, und dies den ganzen Tag und wahrscheinlich nachts auch noch. Die Frau oder Freundin trägt brav ein Säckchen mit dem Reserve-Tee und die Thermosflasche mit dem heißen Wasser hinten nach. Am Lagerfeuer schlürft nicht mehr jeder für sich an seinem Tee, die Kalebasse wird von einem zum andern gereicht. Ich nehme an, dass hier noch die indianischen Adern mit der Friedenspfeife zum Ausdruck kommen.

In den Prospekten wird unter drei Camping-Kategorien unterschieden:

1. „Libre“: gratis und jeder sucht seinen Baum selbst aus
2. „Agreste“: laut Wörterbuch bedeutet dies „ländlich, unwegsam“
3. „Organizado“
4. „Selvaje“: wild, frei (inoffizielle Kategorie)

Den Unterschied zwischen „Agreste“ und „Organizado“ *) haben wir bis jetzt noch nicht recht begriffen. Beim „Agreste“ kann man von 08:30 bis 10:00 und von 20:00 bis 21:30 duschen und von 10:30 bis 12:00 und von 22:00 bis 23:30 Geschirr waschen. Es hat zwei bis drei Duschkabinen und WC's mit Türen. Nur, falls man diese schliesst, scheißt man ins Dunkle. Der „Organizado“ kostet doppelt soviel, und man kann duschen und waschen wann man will und erst noch bei Beleuchtung. Die Duschkabinen sind in einer Reihe, ohne Türe dafür mit einem zu kleinen Plastikvorhang. Welcher Typ ist nun „organizado“? Unterwegs benutzen wir vielfach die vierte Kategorie, die ist ähnlich wie „Libre“, aber ohne Zuschauer.



Die Heizung ...



... und die Verbraucher

In der Nachbarsbucht versucht ein Paar schon seit längere Zeit ihr Zelt aufzustellen. „Soll ich meine Hilfe anbieten?“ So wie sich ein Mann eher die Zunge abbeißen würde als jemanden nach dem Weg zu fragen, sowenig lässt er sich bei seinen handwerklichen Tätigkeiten drein reden. Das Zelt liegt ausgebreitet am Boden, die Frau steht verzweifelt daneben und er fährt mit dem Auto weg, wahrscheinlich um Bier zu holen. Nun kann ich ja keinen Mannsstolz mehr verletzen. Gemeinsam versuchen wir das ladeneue Zelt zu montieren. Wahrscheinlich haben sie es bei IKEA gekauft. Das Gestänge ist in Einzelteile zerlegt und die Montageanleitung zeigt das montierte Zelt. Der erste Versuch geht fehl, beim zweiten steht es etwas

schief. Mit den zwei Teile, die wir nach längerem Suchen im Gebüsch finden, können wir das Gestänge vervollständigen und die Unterkunft steht. In der Zwischenzeit ist auch der Hausherr wieder zurückgekommen. Natürlich würdigt er mich keinen Blick. Er hatte das Zelt in der letzten Ortschaft gekauft und wollte im Laden Instruktionen (nicht Hilfe!!) holen. Leider war dieser schon geschlossen.

*) Bei den "organizados" beschränkt sich unsere Erfahrung einzig auf den Camping Unquehue in La Angostura!



Auf dem Weg zu einem Camping „Selvaje“



Der Vorteil eines Campinplatzes ist, dass man immer wieder Reisende trifft und man Erfahrungen und Tipps austauschen kann, oder auch nur gemütlich zusammen ein Bier trinken kann.

Eine Frau begrüsst uns im schönsten Züridütsch. Sie ist mit ihrem Mann und Fahrrad schon seit drei Jahre unterwegs, begonnen in Ostasien, weitergemacht in Mexiko, weil dort vor einem Jahr ihre Tochter heiratete.

John und Linda, ein neuseeländisches Rentnerpaar treffen wir auf einem Campingplatz. Seit sieben Jahren sind sie schon am Trampeln, er mit einem mittelgrossen und sie mit einem kleinen Rucksack. Wir können uns nicht vorstellen wie man mit sowenig Gepäck so weit reisen kann. Vielleicht kann Andreas uns da einmal Nachhilfeunterricht geben.



Sowohl ein Fondue wie eine Parillada schmecken vorzüglich

Bei Bier und Wein erhalten wir von Claudia und Stefan, zwei Deutsche mit BE-Nummer und einem aufgeweckten vierjährigen Sohn viele wertvolle Angaben. Wir hoffen diese in Bolivien und Brasilien auswerten zu können.

Bambus, ein Altherr aus der Studentenverbindung informiert uns detailliert über die Ruta 40, darüber ein anderes Mal.

So trifft man immer wieder andere Reisende, tauscht Erfahrungen und Tipps aus. Zum Glück sind die schönsten Orte noch nicht im Lonely Planet aufgeführt sondern man erhält sie im Gespräch oder entdeckt sie selbst.



La Carretera Austral

Lange Zeit war der Süden Chiles nur per Flugzeug oder Schiff zu erreichen. Der Panamericana-Highway führte nicht durch diese unwegsame Gegend, sondern über Argentinien nach **Feuerland**; der Grund liegt in der dichten Bewaldung des Gebietes, wohingegen das argentinische Patagonien sehr karg und somit weitaus leichter zu bebauen ist. Im Jahre 1976 begann Diktator Augusto Pinochet mit dem Bau der Carretera Austral. Die Carretera Austral bildete das aufwendigste Großprojekt in Chile im 20. Jahrhundert. Ausgangspunkt für den Bau war die Stadt Puerto Montt. Mehr als 10.000 Soldaten wurden zeitweise für den Bau eingesetzt. Der Straßenbau erwies sich als äußerst schwierig, da die Landschaft von Fjorden, Gletschern und Gebirgszügen durchzogen ist. (Wikipedia)

Von der peruanischen Grenze südwärts durch Chile endet nach über 3700km in Puerto Montt die R5. Wer an Weihnachten/Neujahr in Ushuaia am grossen Wiedersehensfest der Fernreisenden teilnehmen möchte, schiff von hier aus direkt nach Puerto Natales oder nach Punta Arenas. Wer es gemütlicher nimmt und Feuerland über Argentinien erreichen möchte, kann die Fähre nach Chaiten besteigen oder spätestens nach 260km in Quellon. Chaiten, in den 40er Jahren gegründet, war bis vor zwei Jahren das Zentrum der Region, dann bedeckte der Vulkan Chaiten die Gegend mit einer Aschenschicht. Die Elektrizitäts- und Wasserversorgung ist immer noch unterbrochen. Hinter den wenigen noch bewohnten Häuser tuckert ein Generator, das Trinkwasser muss in grossen Behältern hergekarrt werden. Es sieht nicht danach aus, dass ein grosses Interesse daran besteht das Dorf wieder auferstehen zu lassen. Hier jedoch ist der km 0 der Carretera Austral.



generator, das Trinkwasser muss in grossen Behältern hergekarrt werden. Es sieht nicht danach aus, dass ein grosses Interesse daran besteht das Dorf wieder auferstehen zu lassen. Hier jedoch ist der km 0 der Carretera Austral.

Was im Norden, in der Atacama-Wüste fehlt, hat es hier im Überfluss: Regen. Das ist richtig, sonst wären die Regenwälder keine Regenwälder. Wir geniessen die verzauberten Wälder voller Moos, Flechten und faulenden Bäumen. Die riesigen Nalca-Blätter könnten als Regenschirm benutzt werden wenn sie nicht so stachelige Stiele hätten.





Der Gletscher im Queulat Nationalpark kalbt zur richtigen Zeit, d.h. gerade als wir darunter stehen. Im Café Restaurant Rossbach geniessen wir Kaffee und Kuchen dann kaufen wir im Supermercado an der Otto Uebbelstrasse ein. Alles Pioniere, die im letzten Jahrhundert diese hinterste Ecke von Chile besiedelt haben. An Fjorden, Gletschern und Seen vorbei erreicht man nach einsamen 1000km den Endpunkt in O'Higgins.

Hier haben die Radfahrer und die Backpackers ihren Vorteil, sie können über den Lago O'Higgins nach El Chalten in Argentinien gelangen. Für die Motorisierten heisst es auf der Waschbrettpiste nach Cochrane zurückzufahren und von dort aus nach Argentinien weiterreisen oder in Rio Bravo auf eine Fährverbindung in den Süden zu warten.



Beim periodischen Blick unter das Chassis bemerke ich, dass das Verteilgetriebe schön mit Öl eingesuhlt ist, wahrscheinlich ein Simmenring. Nach der Ferndiagnose durch Resu kontrolliere



ich den Ölstand. Ein Öltropfen tropft mir ins linke Auge, also ist das Niveau ok und alles noch im grünen Bereich. Auch das Reifenleck finde ich rasch bei einem solch riesigen Prüftank



GPS-Daten

Karte

ConoSur GPS.COM.AR v6.30 von www.gps.com.ar

Übernachtungsplätze

Chaiten	S42 51.157	W72 48.050	0000\$/N
Rio Palena	S43 59.788	W72 32.120	0000\$/N
PN Queulat	S44 28.185	W72 32.661	5000\$/N
Coihaique	S45 33.124	W72 03.968	5000\$/N
Lago Bayo	S46 29.497	W73 07.292	0000\$/N
Rio Baker	S47 19.651	W72 39.120	0000\$/N
Paso Roballo	S47 18.579	W71 24.490	0000\$/N



Wir hinterlassen Spuren

Das eingesuhlte Chassis lässt mir keine Ruhe. An Hand der schön verteilten Getriebeöltropfen kann man unsere ganze Route verfolgen. In Coyhaique, in Chile fahren wir an einer Toyota-Garage vorbei. Warum nicht einen Spezialisten nach seiner Meinung fragen. Die Diagnose ist schnell gestellt: Simmenringe der vordern und hintern Antriebswelle wechseln. Er konsultiert die Teileliste: „Gibt es nicht in Chile, aber in Argentinien werdet ihr sie sicher erhalten“.



Und hier für Dummies: Ein Simmenring, benannt nach dem Oesterreicher Walther Simmen, oder ein Wellendichtring ist eine Art Stopfbüchse, die verhindert, dass bei beim Motor oder Getriebe, dort wo die Welle herauskommt nicht auch noch das Schmieröl heraustritt. Etwas ähnliches haben wir beim Wasserhahn.

3000km später, in Chilechito wird uns als Sehenswürdigkeit die anfangs letztes Jahrhundert erbaute Seilbahn empfohlen. Sie transportierte das Eisenerz über 34km von den Minen auf 4400m zum Verladebahnhof auf 1100m hinunter.



3'300 Höhenmeter auf 34 km



In dieser Stadt ist Fernandes als Alleskönner bekannt, der unser Ölproblem lösen könne. Der

Arme muss riesige Zahnschmerzen haben, seine ganze linke Backe ist geschwollen. Anscheinend hat Juan, sein Arbeiter dasselbe Leiden. Doch plötzlich verschiebt sich sein Geschwulst von links nach rechts, und wir merken, dass nur sein Kokaballen die Seiten gewechselt hat. Diagnose: Wellendichtringe. Um zu wissen ob er sie in einem Ersatzteilladen erhält, muss er ihn ausbauen. Nach einer Stunde kehrt er erfolglos zurück. Fernando verkürzt die Spiralfeder, die die Lippen auf die Welle drückt um 10mm und dreht sie wieder zusammen. Nach einer Motorwäsche machen wir eine Probefahrt; die Welle ist trocken, aber irgendwo oben kommt Öl heraus. Um dies abzuklären muss jedoch das Getriebe herunter. Diese Arbeit möchte ich jedoch lieber einem Spezialisten überlassen. Zusammenfassend kann man, wie es so schön im Arbeitszeugnis steht, sagen: „Er hat sich Mühe gegeben“.

Ich kontrolliere stetig den Ölverlust: Tendenz leicht steigend. Das hatten wir doch schon einmal, vor 25Jahren mit den VW-Bus!? In Calefate war der Motor leicht ölig, in Comodore Rivadavia waren es nicht mehr Tropfen sondern eine Ölspur. In der VW-Garage in Bahia Blanca wollten sie nichts zu tun haben mit einer Coche Brasileña. Buenos Aires erreichten wir durch den Hintereingang. Als wir nachts um 10Uhr bei einer Tankstelle verzweifelt nach einem Hotel fragten, anerbote uns der Tankwart in seiner Autowaschanlage zu übernachten. Er schloss den Rollladen, so hatten wir den sichersten Übernachtungsplatz von ganz Buenos Aires inkl. Hochdruckdusche. Zum Dank hinterliessen wir ihm eine riesige Öllache. Mit schleifender Kupplung erreichten wir Brasilien, und bei 12lt Benzin und 1,5lt Motorenöl auf 100km gab der Motor seinen Geist auf. Ein solches Ende möchten wir vermeiden. Zudem planen wir nächstens über die hohen Andenpässe zu fahren, weit weg von jeder Infrastruktur. Mit einem latenten Problem möchten wir diesen Trip nicht in Angriff nehmen. Und wenn es nicht die Antriebswellendichtung ist, was ist es dann? Auch Rosmarie macht sich fachkundig: „Schau, hier bei dieser



Wie bei einem Chamäleon passt sich der Pulli schnell der Umgebung an



Diese Situation möchten wir vermeiden

sie hier!“ Dies ist eine Herausforderung für den Werkstattchef; Sr. Quinteros. Er telefoniert in ganz Argentinien herum. Resultat: „In Tartagal gibt es einen Mechaniker der Beziehungen zu Bolivien hat. In Bolivien fahren viele dieser Fahrzeuge. Er kann die Teile beschaffen.“ „Wieso kann Toyota sie nicht in Bolivien beschaffen?“ „Wir müssen die offiziellen Kanäle benutzen!“



Gummimanschette (Reduktionsgetriebe-Schalthebel) kommt Öl heraus! Aber wieso ist die Decke oben auch versaut?“

Das Normersatzgetriebeöl aus der Schweiz geht zur Neige. Die Betriebsanleitung empfiehlt 80W-90. Da die Tankstellen das Öl in 20lt Fässer angeliefert erhalten, füllen sie es in Coca-Cola- und Mineralwasserflaschen ab, und man muss sich darauf verlassen, dass die abgefüllte Flüssigkeit wirklich der Norm entspricht

Bei Toyota in Salta wird das Problem rasch erkannt: Wellendichtringe der Antriebswellen und vom Schaltkegel wechseln! „Der Frontantrieb ist ja gar nicht eingeschaltet!“ „Das drückt vorne heraus.“ „Wieso hat es Öltröpfen am Blech oben?“ „Der Luftzug wirbelt alles herum“. Für alles haben sie eine Erklärung. Was soll's, sie sind die Spezialisten, nicht ich. Drei Teile müssen beschafft werden, nur gibt es diese leider in Argentinien nicht. (Und ich habe gedacht ein Fahrzeug gekauft zu haben, dass jeder Dorfschmied reparieren kann.) „Kann man sie in Japan bestellen?“ „Dauert drei bis vier Wochen.“ „Dann bestelle ich sie in Europa, innerhalb einer Woche sind



Dabei gibt es Oldies, die sind noch ganz fit

Tartagal ist jedoch kein Vorort von Salta, sondern 350km weit im Norden, im Chaco. Wir schlafen nochmals darüber und entscheiden uns als letzten Versuch, vor dem Import, dorthin zu fahren. Am Morgen, quer durch die Stadt von Salta, fordert Rosmarie das GPS heraus. Wer wird gewinnen? Mit einem Affenzahn spulen wir die Strecke ab, unterhalten von Elvis Presley, PC-Corporation und Duke Ellington. Es scheint dass in Tartagal der Generalstreik ausgerufen worden ist. Die Geschäfte und Werkstätte sind mit Scherengitter oder Rolläden geschlossen: es ist Siesta-Zeit. Wir positionieren uns an der 20 de Febrero, 515 vor der Werkstatt vom Adolfo Milanese. Nach 16h ist die Siesta beendet

und die Arbeit beginnt. Adolfo mit seinen 200kg und einer „geschwollenen“ Backe hetzt sofort einen Mech auf unsere Gypsy. Diagnose: Die Antriebswellendichtungen sind ok, die Dichtung beim 4x4-Antrieb ist lose und muss neu befestigt werden (Diese Leckstelle hatte Rosmarie schon vor 1500km entdeckt!). Eine Cola-Flasche wird mit Nafta (85 Oktan Benzin) gefüllt und über eine improvisierte Düse

wird das Ge-triebe gewaschen. (Warum steht auf diesem blöden Kleber "Nafta"? An jeder Tankstelle fragen sie mich, ob dieses Fahrzeug sowohl mit **Diesel** wie auch mit **Nafta** fahre.) Nach einer Probefahrt ist der untere Teil des



Getriebes trocken, aber ein Ölstreifen läuft von oben herunter → Gummimatte und Verschalung von Ganghebel weg um Sicht von oben auf das Getriebe zu erhalten. Es hat zwar etwas Öl bei der Gummimanschette des Ganghebels, aber nicht soviel, dass es unten tropfen könnte. Jetzt kann es nur noch am Gehäuse liegen. Diego kontrolliert sämtliche Schrauben. Die oberste, die nur mit einem Spezialwerkzeug zugänglich ist, ist lose. Bei einer neuen Probefahrt bleibt alles trocken!! Fazit: es geht nichts über einen guten Mech, der Diesel in den Adern hat. Sowohl Toyota wie auch ich selbst hätten den Fehler entdecken können!! Übrigens, die ganze Arbeit hat ca. Fr. 75.- gekostet!! Zum Abschluss spendieren wir der Gypsy ein

Vollbad.

Auf dem Rückweg nach Salta werden wir mehrmals kontrolliert, denn was macht ein Gringo hier in der hintersten Ecke des Chaco, er kommt sicher aus Bolivien. Sie suchen Narcoticas, gestohlene Fahrzeuge, verschleppte Kinder und Frauen etc. Ein Polizist erdreist sich sogar zu behaupten das vordere Nummernschild sei nicht Original, nur das hintere. Mit einem Beitrag in die Kaffeekasse können wir die Diskussion jedoch rasch beenden.

Da wir nun keine Ölspur mehr hinterlassen, können wir unsern Weg nur noch mit der GPS-Aufzeichnung zurückverfolgen. Wir sind jedoch nicht sehr unglücklich über diese Tatsache.



vorher



nachher

Ruta 40

„Wo beginnt eigentlich Patagonien?“ frage ich Emilio, einen Pferdezüchter. „Wenn der Wind dich fast von der Strasse fegt und statt Kühe Schafe weiden, dann bist du in Patagonien“.

Was für die USA die Route 66 und für Australien der Stuart Highway ist für Argentinien die Ruta 40, nicht nur eine Strasse sondern ein Mythos. 1935 wurde die Streckenführung ausgesteckt. Sie beginnt auf Meereshöhe, am südlichsten Punkt von Patagonien, am Cabo Virgenes, überquert Pässe von 4800m Höhe und endet nach mehr als 5000km im Norden, an der bolivianischen Grenze. Auf der ganzen Strecke liegen nur 206!! Ortschaften. Früher eine Schotterpiste, heute wird über Hunderte von Kilometer die Strecke begradigt und asphaltiert. Im Süden kreuzt man jede Stunde ein oder zwei Fahrzeuge. Da frag ich mich, für wen dieser Aufwand getrieben wird, ob Argentinien solch ein reiches Land ist oder ob nicht einige Politiker private Interesse an dieser Verbindung haben. Auf alle Fälle ist das ganze Vorhaben bis auf den Centavos genau mit 4'093'769'673.36 Pesos kalkuliert (~Fr.1160Mio). Ich nehme an, dass die Spesen für die unzähligen Etappeneinweihungen mit Präsident, Provinzgouverneur und Verkehrsminister in diesem Betrag schon enthalten sind. Die nördlichsten 300km wurden dabei wahrscheinlich vergessen, denn sie gleichen mehr einem Feldweg als einer Nationalstrasse. Einen ganzen Tag ohne ein einziges Fahrzeug zu kreuzen!

Wenn die Strasse uns zu langweilig wird, machen wir einen Abstecher nach links oder rechts und entdecken dabei die schönsten Ecken von Argentinien. Einmal ist die Strasse so gut, dass man mit 100km/h vorwärts kommt, dann schleicht man wieder mit einem 20er auf Schotterpiste um enge Kurven.

X-Mal werden wir auf der Ruta 40 von der Polizei kontrolliert. Die Passkopie reicht jedes Mal, einen internationalen Führerschein oder einen Versicherungsnachweis will niemand sehen. Als Führerausweis reicht die Fotokopie. Bei guter Strasse wünschen sie uns eine „boa viagem“ und bei Schotter „viel Glück“. An einer Hauswand steht gross „Agua caliente“. Eine warme Dusche nach unserem windigen Camp von letzter Nacht wäre nicht schlecht. „Ist das Wasser auch recht warm?“ „Si, muy caliente, wo habt ihr die Thermosflasche?“ Nun dämmert es uns, dass dies eine Tankstelle für die Mate-Süchtige ist und nicht für ungewaschene Gringos. Wir ziehen den Kaffee dem Mate vor. Man kann in den Läden zwischen 20 Matequalitäten auswählen, aber nur zwischen drei Sorten Nescafe. Beim Valle de Marte bei Cusi Cusi, nördlich von Abra Pampa trennen wir uns von der Route 40 um mit einem Schlenker durch die chilenische Atacamawüste nach Bolivien zu fahren. Nun können wir sagen: Die Quarenta ist eine Superroute mit unzähligen möglichen Abstecher und unglaublichen Eindrücken.





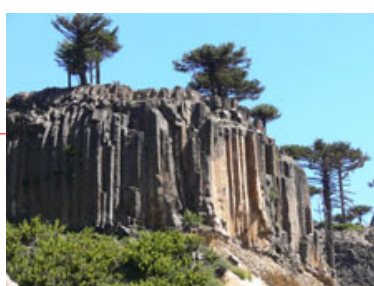
kurvig zu den Termas de Villavittencio (bei Mendoza)

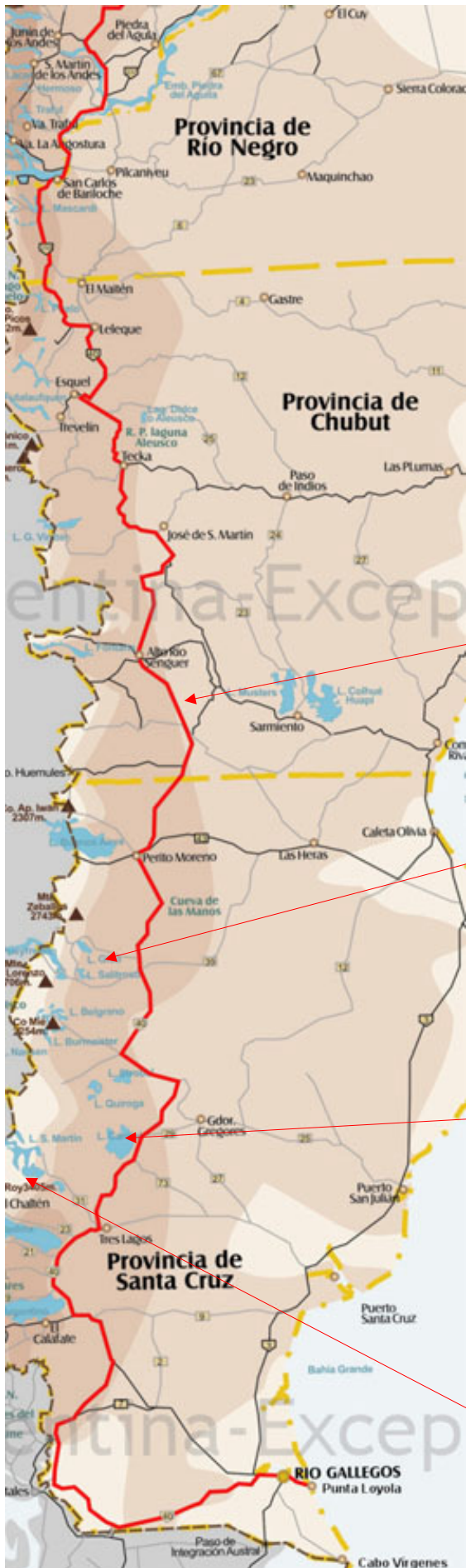


geradeaus auf der Quarenta



X-tausendjährige Bocciakugeln im Valle de la Luna





Che, der Pferdeflüsterer mit dem Elektroschock



Emilio 1920, Chevrolet 1927



Notwendige Ausrüstung für den Mate-Tee



Windwolke



Windhose



Fitz Roy y Serro Torre



Rosmarie geht in die Luft

Früher hat er Touris herumgeführt, nun ist er der einzige Oelwechsler in San Pedro. Wie sich dieser Ort entwickelt hat; vor 25 Jahren mussten wir nach Calame, 100km weit fahren um einen Reifen flicken zu lassen, heute erhält man hier fast alles. „Der Zoll öffnet um acht Uhr, ihr müsst spätestens eine halbe Stunde früher dort sein, sonst steht ihr hinter den Touranbieter an“. Rosmarie hat für diese Andenüberquerung selbst Daten zusammengetragen und zudem ihre Fantasie spielen lassen. Danach irren wir während Tagen mutterselenalleine auf einer windgepeitschten Hochebene herum, im Salar hat es Löcher wie in einem Emmentaler, und dies bei -20°C . Dabei hat Noldi-Tours seine Hausaufgaben auch gemacht. Aber wie es so schön heisst: „Der Prophet gilt nichts im eigenen Vaterland“. Sie hat dementsprechend schlecht geschlafen, sieht dieser Tour recht skeptisch entgegen und ist mehr in der Luft als am Boden.

Überpünktlich stehen wir als Erste am Zoll. Um Viertel vor acht kommen die Lastwagenchauffeure aus ihren Kabinen und stellen sich hinten an. Jeder merkt sich seinen Platz in der Reihe und verschwindet wieder. Um halb neun erscheinen sie wieder mit ihren Mate-Bobillas. Einige reden eine unbekannte Sprache, wahrscheinlich Quechua, eine Indiosprache. Mit vier kann ich mich jedoch gut verständigen, Brasilianer, die Autos innerhalb von elf Tage von São Paulo nach Lima de Peru transportieren. „Wann geht denn hier endlich der Zoll auf“? „Die sind immer pünktlich, um acht Uhr!“ Nun klären sie uns auf, dass Chile letzte Woche auf Winterzeit umgestellt hat, und wir statt um halb acht schon um kurz nach sechs Uhr angestanden sind!!



Man beachte die ingenüose Halterung für Bombilla und Thermosflasche, sowie Behälter für Mate-Nachschub



Passkontrolle auf 4500m

Viel zu schnell sind wir bei der bolivianischen Passkontrolle auf 4500m, denn wir haben unsere Dokumente immer noch in der untersten Kiste versteckt. „Die Fahrzeugpapiere müsst ihr 65km weiter unten, bei der Abzweigung nach den Geysiren ausstellen lassen.

„Habt ihr schon Bolivianos?“ fragt uns der Zollbeamte, „Sonst kann ich euch wechseln“. Natürlich haben wir keine, und er wechselt unsere

letzten Pesos zu **seinem** Kurs.

Weiter unten ist gut. Die Strasse steigt und steigt. Bei 4800m muss ich mein Spezialschnupfsäckchen hervornehmen. Bei 5030m ist die Zollstation in Sicht. Anscheinend ist hier eine Mine, die etwas mit Schwefelsäure zu tun hat und Zollpapiere ausstellen darf. Da der Wind nicht bläst, sondern stürmt, liegt nur ein leichter Geruch nach faulen Eiern in der Luft. An der Barriere werden wir angehalten, kontrolliert und registriert. „Der Beamte kommt um ein Uhr.“ Wer glaubt das? **Ich!** Wo hat man in Südamerika schon gesehen, dass ein Beamter über Mittag arbeitet. Immer wieder steige ich oder schleiche ganz langsam zum Zollbüro hinunter. Im Auto kann ich nicht bleiben, dort erhalte ich zuwenig von dieser verdünnten Luft. Endlich um drei Uhr haben wir das begehrte Dokument für unsere Gypsy. Eigentlich könnten wir nun den höchsten befahrbaren Pass der Welt in Angriff zu nehmen. Er muss in der Nähe, hinter der Lagune Celeste über 5900m führen. Mit dem Schnupfsäckchen und einer Kokaballe in der Backe sollte es zu schaffen sein. Da weder der Führer noch das GPS detailliertere Angaben liefert und er anscheinend nicht an unserem Weg liegt, geht es mit uns abwärts. Bei der Laguna Colorado hat es jede Menge Flamingos und Touranbieterfahrzeuge, eine Auswahl aller Toyota 4x4 Modelle, nur keine Land-Cruiser, also nichts von menschenleerer Hochebene. Die Lage an der Laguna ist so schön, dass wir beschliessen hier zu



Zollstation auf 5020m



Flamingoparade

gröbsten. Da er zudem mit Kopfgrossen Steinen gespickt ist, kann man nicht mit 70km/h darüber brettern um damit auf dem Wellenkamm zu "surfen". Ich schaue wie vergiftet auf die nächsten 10m, wechsele die Piste, wenn ich finde die andere sei besser. Was im Fahrzeug nicht befestigt ist, bewegt sich, was befestigt ist



Offroad vom Feinsten oder Gröbsten, es kommt sich auf die Einstellung an

knirscht und knarrt. Abwechslung bereiten die verschiedenen Lagunen am Weg, entweder mit einer Salzschiicht bedeckt oder grün leuchtend oder mit Flamingos gespickt. Auch die Sicht auf die Berge ist super.



Salz so weit das Auge reicht

nächtigen. Nachdem alle Touris verschwunden sind, veranstalten die Flamingos eine Parade direkt vor uns. In Reihe marschieren klappt ganz gut, nur mit dem Gleichschritt haben sie noch etwas Mühe. Wie zu erwarten, funktioniert die Standheizung nicht mehr auf 4300m. Wir stülpen einen zweiten Schlafsack über den ersten, und sacken uns bis über beide Ohren ein. Wärmer hätten wir es zu Hause unter dem Duvet auch nicht.

Die Piste Richtung Uyuni besteht eigentlich aus unzähligen Einzelpisten. Rosmarie diskutiert mit dem GPS welche die beste sei, da sie mit mir nicht reden kann, denn der Weg ist ein Wellblech vom



Die Qual der Wahl



Ein Fondue für Geniesser

Der Einstieg zum Salar Uyuni ist etwas schwierig, da wieder einmal GPS, Karte und Reiseführer nicht derselben Meinung sind. Wir beschliessen dem GPS zu folgen und auf den Salzsee zu fahren. Zum Glück ist schon lange kein Regen mehr gefallen, denn ein Salzbad möchte ich meiner Gypsy nicht gönnen. Schon nach wenigen km halten wir auf dieser scheinbar unendlichen Ebene an; unendlich ist sie zwar nicht, jedoch 160km lang und 135km breit, mit einer Salzkruste von zwei bis sieben Meter. Ein grosser Vollmond beleuchtet unser Nachtlager. Wir fühlen uns wie auf einem riesigen zugefrorenen See, nur



Beim Luftsprung

sie wieder unten und wir fahren die 40km bis zur Kaktusinsel. Die Insel ist ein Heiligtum der Indios und zudem eine Kuriosität, da sie aus Korallen! besteht. Die 80km-Fahrt über die topfebene Salzfläche Richtung Uyuni ist danach noch das Sahnehäubchen von unseren ersten Tagen in Bolivien.

nicht so kalt. Am Morgen fährt ein Touranbieter ganz in unserer Nähe vorbei. Nun wissen wir, dass wir auf der richtigen Piste sind. Rosmarie, die bis jetzt immer ihre Zweifel hatte, ob wir da je wieder herauskommen, ist darüber so erfreut, dass sie einen Luftsprung vollführt. Nach einer halben Stunde ist



... und beim Abheben



Die Insel im Salz



Das passiert, wenn man immer die selbe Ecke benützt (ehem. Salzhotel, gebaut mit Salzquader)



Estrada Real



„Diesen nassen und rutschigen Lehmpfad kommen wir niemals unbeschadet runter!“ Gleichzeitig rappelt sich ein alter VW-Käfer den Hang hoch. Der Fahrer grüsst kurz, fährt weiter und



Geht es oder geht es nicht? das ist die Frage

beendet unsere Diskussion. Wir sind auf der Estrade Real, einer Strasse mit Vergangenheit.



An jeder Kreuzung ist der Weg markiert

Nach der Entdeckung von Brasilien quälten sich während fast 200 Jahre portugiesische Abenteurer durch den Dschungel

und den Busch, folgten Indianerpfaden und Flussläufen bis sie am Ende des 17. Jahrhundert endlich fanden nachdem sie immer gesucht hatten: Gold. Sie fanden auch Esmeraldas, Turmaline, Amethyste und zudem praktisch alle andern bekannten Edelsteine. Bald schon befahl der portugiesische König den Pfad zu einem Weg zu verbreitern, denn er wollte natürlich an diesem Segen teilhaben. So wurde es möglich das Gold von Vila Rica, dem heutigen Ouro Preto ans Meer, nach Paraty über 800km auf Maulesel und Sklavenrücken zu transportieren. Die Reise

dauerte 70 bis 90 Tage je nach Wetterlage, Strassenräuber, Indianer und Moskitos. In Paraty lauerten die Piraten hinter den unzähligen Inseln. Das war und ist die Estrada Real. Damit ja kein Gramm Gold verloren ging, gab es längs des Weges unzählige Kontroll- und Zollposten. Aus diesen Posten entwickelten sich Dörfer und Städte mit klingenden Namen wie Itambe do Mato Dentro (Itambe im



Die Bandeirantes mussten zu Fuss die Flüsse durqueren



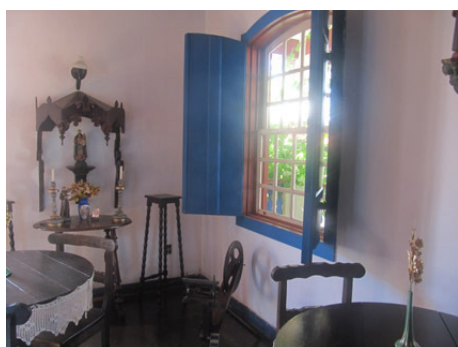
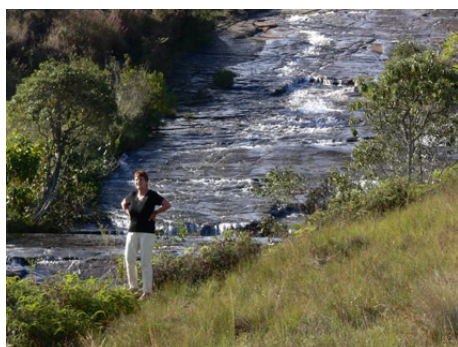
Per Schaumschläger geht es bedeutend einfacher

dauerte 70 bis 90 Tage je nach Wetterlage, Strassenräuber, Indianer und Moskitos. In Paraty lauerten die Piraten hinter den unzähligen Inseln. Das war und ist die Estrada Real. Damit ja kein Gramm Gold verloren ging, gab es längs des Weges unzählige Kontroll- und Zollposten. Aus diesen Posten entwickelten sich Dörfer und Städte mit klingenden Namen wie Itambe do Mato Dentro (Itambe im



Zu einer Fazenda gehört eine gute Köchin und eine gute Cachaça

Busch), Milho Verde (Grüner Mais) oder der Zungenbrecher Itapanhocanga. Nach dem Fund von Diamanten, weiter nördlich, wurde der Weg bis Diamantina verlängert Die Mauleselkaravanne kehrte nicht leer zurück, sie brachten Sklaven mit, um den natürlichen Abgang zu ersetzen sowie Lebensmittel und Werkzeuge.



Schöne Übernachtungsplätze

Schon nach kurzer Zeit fand der portugiesische König, es dauere zu lange bis er das Gold in den Händen hatte um seine Kriege und den aufwändigen Hof zu finanzieren. Also wurde ein Hochgeschwindigkeitsmaultierweg gebaut, der statt nach Paraty nach Rio de Janeiro führte. Dadurch verkürzte sich die Reisedauer auf 25Tage, die Gefahr von Überfälle auf einen Drittel Und da die Maultierkolonnen sich kreuzen konnten, waren mehr Transporte in der selben Zeit möglich. Selbstverständlich bekamen die schnellsten Truppenführer Bonis. Das bedeutet doch: die neusten Managementmethoden – mehr Umsatz, schneller, effizienter, billiger und, unabhängig davon ob der einte oder andere Sklave drauf geht wurde anfangs 18. Jahrhundert von den Portugiesen erfunden!! Die Estrada Real existiert immer noch. In der Zwischenzeit hat sie sich zu einem Fahrweg entwickelt, und die Zollposten zu schönen Barock-

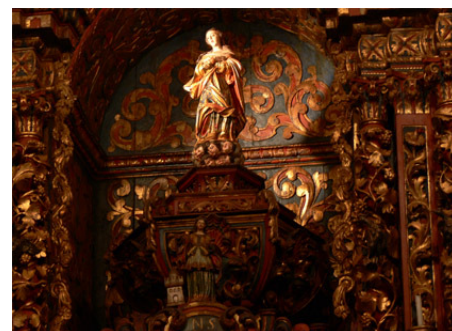


Orte aus dem Bilderbuch

städtchen. Einige stehen unter UNESCO-Schutz, wie Paraty, Ouro Preto, Diamantina. Unglaublich die Pracht und der Reichtum in den Barockkirchen. Anscheinend ist doch nicht alles Gold nach Portugal verfrachtet worden. Vielleicht mussten sich einige Sklavenschinder den Einlass ins Paradies mit einer Kirche erkaufen.



Barockkirchen und deren Inhalt



Vor acht Jahren habe ich ein schönes Stück der Estrada Real zu Fuss abgestrampelt. Ich hatte damals den Eindruck die Strasse bestehe nur aus Steigung. Die Steigungen gibt es immer noch, mit 4x4 kann man sie

jedoch bedeutend bequemer bewältigen und dabei die schöne Landschaft geniessen ohne dass einem der Schweiß die Sicht trübt.

Das Ende der Estrada Real in Diamantina erreichen wir zum richtigen Zeitpunkt, zur Vesperata, ein Konzert der Banda Militar und der Banda dos Bombeiros, ein Ohren- und Augenschmaus. Von den Balkonen der Häuser rund um den alten Marktplatz spielen die beiden Orchester in bester Qualität. Eigentlich sind nur die beiden Dirigenten vom Militär resp. von der Feuerwehr. Die Musiker sind Jugendliche, die man von der Strasse geholt hat und ihnen mit dem Musizieren eine sinnvolle Aufgabe gegeben hat. Zweimal im Monat findet diese Veranstaltung statt, und jedes Mal füllen sich sämtliche Pousadas und Hotels. Und nicht genug damit, am Sonntag geht das Musizieren auf der Strasse weiter. Die Mineiros (Bevölkerung vom Staate Minas Gerais) sind wirklich ein fröhliches Volk, und wir freuen uns jetzt schon bei den Junifesten mit den Quadrilhas, Vinho Quente und den Bauernhochzeiten dabei zu sein.



La Vesperata de Diamantina



Lebensfreude pur



O Velho Chico,

so nennen die Einheimischen den Rio São Francisco. In der Serra de Canastra, in der Nähe von Belo Horizonte entspringt er, 3000km später mündet er nördlich von Salvador ins Meer. Mehrere Kraftwerke bremsen unterwegs seinen Lauf und viele kleinere und grössere Ortschaften leben von ihm.



Per Raddampfer (fährt leider nur noch 10km weit), per Passagierboote ...



...per Fähre, oder mit dem Taxiboot kommt man über den Fluss



Auch einige Brücken verbinden die Ufer

auf den Stauden vertrocknet oder bei den seltenen Regenfällen alles ersäuft. Es besteht ein Milliardenprojekt einen Teil des Flusses nach Norden umzuleiten. Davon soll laut Regierung vor allem die ärmere Bevölkerung profitieren. Nur so dumm ist diese Bevölkerung nicht mehr, dass sie nicht weiss dass das Agrar-Business dahinter steckt. Aber immer noch besser einige km² Dürreland zu bewässern als den Regenwald abzubrennen.



Junifest und Weltmeisterschaft gleichzeitig, wobei sich das Interesse an der Schweizer Nati in Grenzen hält

Wir sind zur richtigen Zeit in dieser Gegend. Überall steigen die Junifeste, ursprünglich ein Sonnenwendefest. Da dies der Kirche zu heidnisch war, wird nun zu Ehren von São João, São Pedro und Santo Antonio eine Woche lang gefetet. Zu allem Überfluss fällt die WM in die selbe Zeit.



Der Metzger liefert frei Haus



War früher einmal asphaltiert

In Pic Pic, ein Ort der weder im GPS noch auf der Karte verzeichnet ist, übernachteten wir am Stausee, genau beobachtet von der Dorfbevölkerung. Doch auch wir

haben einen Logeplatz. Ein

Junge fährt mit seinem VW-Gol ins Wasser und wäscht und reinigt ihn bis fast keine Farbe mehr an der Carosserie ist. Eine Familie bringt einen Schubkarren voll mit

Innereien. Sorgfältig werden die Kutteln im See gewaschen. Die Därme kann man wahrscheinlich später mit den Schweizer Servelats geniessen. Der Dorflausprecher verkündet:

„Atenção, atenção: Dona Isolda hat überreife Melone. Wer will, kann dort holen.“

„Atenção, atenção: das Thema der heutigen Messe ist: „die Versuchung“.“

„Atenção, atenção: Morgen um 9 Uhr ist Versammlung der Fischer und Auszahlung des Monatslohnes“.

Ob es sich bei dieser Mensalidade um den Anteil an der Fischerkooperative oder um die Sozialrente handelt, können wir nicht in Erfahrung bringen. Die einzige Bedingung für diese Rente ist, ausser dass die Familie praktisch kein Einkommen hat, dass die Kinder die Schule besuchen müssen. Die Analphabetenrate konnte dadurch stark reduziert werden.



Atenção, atenção: heute ist Washtag am Fluss

Am frühen Morgen weckt uns ein Wasserplanschen. Ein Mann leert mit einem Eimer sein Kanu. Bald erscheinen drei Frauen mit Gepäck. Schnell sind alle an Bord, inklusive Fahrrad, und er rudert los zum gegenüberliegenden Seeufer. Von dort aus fährt sie der Bus in die grössere Ortschaft, nach Sento Sé.



Einige Pflanzen gedeihen mit wenig Wasser

Das Kraftwerk von Paulo Afonso müssen wir unbedingt besuchen, da ich während meiner Brasilienzeit die Oberspannungswicklung aller Transformatoren vor Ort ausgewechselt haben, damals eine richtige Pionierleistung. Das EW ist immer noch imposant, und der übriggebliebene Wasserfall immer noch mickrig.

Wir haben das Dürregebiet verlassen und das Wetter wird abwechslungsreicher, mit Sonnenschein und Regen. In den Staaten Sergipe und Alagoas können wir die Sonne nur Minutenweise geniessen. Kokospalmen und Zuckerrohr prägen das Bild.

Nach einer Schlammschlacht erreichen wir den äussersten Punkt vom Velho Chico, an dem man nicht recht weiss ob man nun am Meer oder am Fluss ist.



Fließendes Wasser fließt nicht überall aus der Leitung sondern muss aus dem Fluss hergekartt werden



Und wenn es nicht fließt, stehen die Fischerboote still

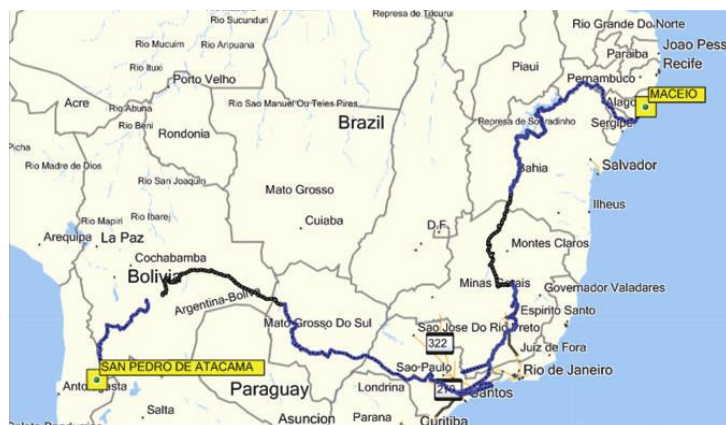
GPS-Daten

Karte

TRC-Brasil 10.94,2010-04-16

Übernachtungsplätze

Diamantina	Camping	S18 14.830	W43 35.275	R\$ 20.00
Quarzfeld	frei	S18 18.841	W44 18.012	-----
Fazenda	frei	S16 54.876	W44 53.704	-----
Januaria	Camping	S15 28.498	W44 19.596	-----
Carinhanha	Balenario	S14 19.990	W43 46.928	-----
Paratinga	Fischercamp	S12 28.530	W43 13.553	R\$ 18.00
Barra	Balenario	S11 06.099	W43 09.653	-----
Manga	frei	S10 54.797	W41 43.202	-----
PicPic	frei	S09 46.580	W41 24.847	-----
Floresta	Pousada	S08 36.054	W38 34.673	R\$ 68.00
Paulo Afonso	Camping	S09 25.873	W38 13.552	R\$ 20.00
Penedo	Pousada	S10 17.464	W36 35.177	R\$ 90.00
Maceio	Club AAB	S09 32.773	W35 37.390	-----



Praias

„Wenn ihr der Küste entlang fahrt, müsst ihr euch unbedingt Jericoacoara und die Lençois Maranhense ansehen.“ So schnell geht dies jedoch nicht, denn vor uns liegen über 1500km mit Hunderten von



schönen Praias (Strände). Einige davon waren vor zwanzig, dreissig Jahren ein Geheimtipp, verschlafene Fischerorte, in denen man ausser mit den Fischern Zuckerrohrschnaps trinken und in der Hängematte liegen nicht viel unternehmen konnte. Leider haben sich die Geheimtipps herumgesprochen und sind sogar in den Reiseführer gelandet. Die Fischer fischen nicht mehr sondern fahren die Touristen mit ihren Jangadas aufs Meer hinaus. Aus den einfachen mit Palmblätter bedeckten Hütten sind Pousadas geworden. Statt in der Hängematte zu liegen, fährt man mit den Buggies die Dünen hoch, und nachts ab 23:00 Uhr sind die Discos geöffnet. In Genibapu, Praia do Frances, Porto Galinhas, Praia da Pipa etc. sind die Hippies durch den Jetset verdrängt worden. Es gibt jedoch immer noch unberührte

Wir bringen der Gypsy das Wellensurfen bei

Orte. Nur um dorthin zu gelangen, müssen wir zeitweise die Strassen durch Pisten vertauschen. Dieses Terrain passt unserer Gypsy sowieso besser. Wir versuchen ihr sogar das Wellensurfen beizubringen. Das Auto ist voll begeistert davon, der Co-Pilot etwas weniger.



Berge aus Steine ...



... aus Sand ...



... und aus Salz



Die "Strassen" und die entsprechenden Fahrzeuge

In Jericoacoara anzukommen ist wirklich speziell. Die "Strasse" ist eine Sandpiste über Dünen. Im Ort sieht man nur Geländefahrzeuge. Und ein ausländisches Kontrollschild ist eine Rarität in Brasilien. Auf alle Fälle haben wir in den letzten drei Monaten kein einziges gesehen. Am Abend spazieren die Touris die Sonnenuntergangsdüne hoch. Selbstverständlich steht der Caipirinha-Wagen auch schon bereit. Wenn die Sonne verschwindet, erhält sie eine Standig-Ovation. Nur zu diesem Zeitpunkt hört sie es schon nicht mehr



Strandschönheiten



Der Dauerregen gefällt dem Federvieh, weniger aber dem Zuckerrohr und gar nicht den Bewohner von Barreias



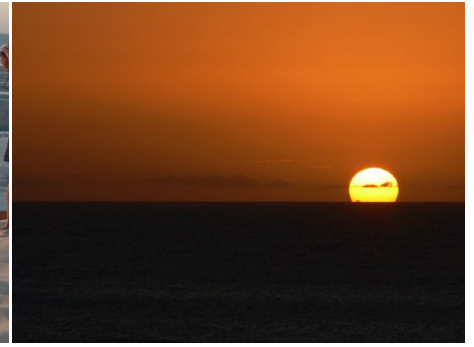
Für die Verpflegung ist gesorgt ist gesorgt



Die Statisten

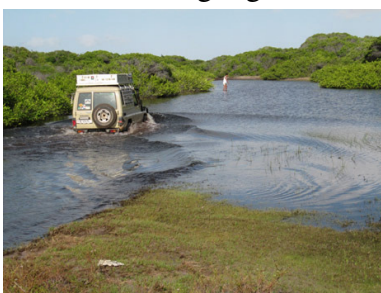


*die Nebendarsteller
heim Sonnenuntergang in Jericoacoara*



und der Hauptdarsteller

Der nächste Höhepunkt lässt nicht lange auf sich warten. Nach der Karte sollte es eine Piste quer durch den Nationalpark der Lençois Maranhense geben. Zwischen Barrerinhas und dem Beginn der Piste liegen jedoch dreissig km Dünen und Wasserdurchfahrten. Das Nächste ist, einen Führer zu finden, der uns heil durch den Nationalpark lotst. In Atins engagieren wir Maduro. Und wirklich, er bringt uns schneeweisse Dünen hoch und runter, führt uns zu den schönsten blauen und grünen Lagoas, und zum Übernachten in eine Oase. Bei den 40°C Lufttemperatur sind wir froh um die Erfrischung in den vielen Seen. Zwei Tage und 85km später bedauern wir es einerseits, dass diese wunderschöne Tour vorbei ist, sind aber auch froh, dass alles gut gelaufen ist.



Solange der Schnorchel aus dem Wasser oder dem Sand schaut, geht es immer noch



Ein Höhepunkt der Brasilienreise, die Lençois Maranhense (Hunderte von Süßwasserseen in den Dünen, die in der Regenzeit gefüllt werden und dann langsam austrocknen)

Übernachtungsplätze



Genipabu / Estacionamento
S5 41.676 W35 12.371
R\$ 15.00/2P



Caicara de Norte /Restaurante
S5 03.255 W36 02.305
frei



Porto de Galinhas / Camping
S8 31.823 W35 00.447
R\$ 30.00/2P



Maxaranguape
S5 32.019 W35 16.547
frei



Floriano Peixoto/Club AAB B
S9 32.773 W35 37.390
frei



São Miguel d. Milagres/CCB
S9 16.945 W35 23.010
R\$ 30.00/2P



Beberibe
S4 10.090 W38 05.725
frei



Tibau
S4 54.502 W37 11.860
frei



Fortaleza / Pousada –
Camping Praia Sul
S3 43.937 W38 27.498
R\$ 20.00/2P

Nicht besucht



Canoa Quebrada / Pousada –
Camping
S4 31.397 W37 42.274
R\$ 40.00/2P



João Pessoa / Camping CCB
S7 09.645 W34 47.713
R\$ 20.00/2P (Mitglied)



Mundau

S3 11.474 W39 22.742
frei



Galinhas

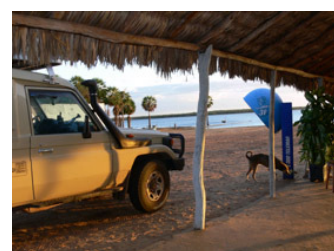
S5 05.478 W36 16.843
Frei



Jericoacoara / IYH – Camping
S2 47.674 W40 30.987
R\$ 40.00/2P (klein)



Jeri – Lagoa Paraíso /Tião
S2 52.719 W40 27.275
R\$ 20.00/2P



Lagoa Sobradinho / Parnaíba
(mit Telefonanschluss)
S2 56.635 W41 31.932
frei



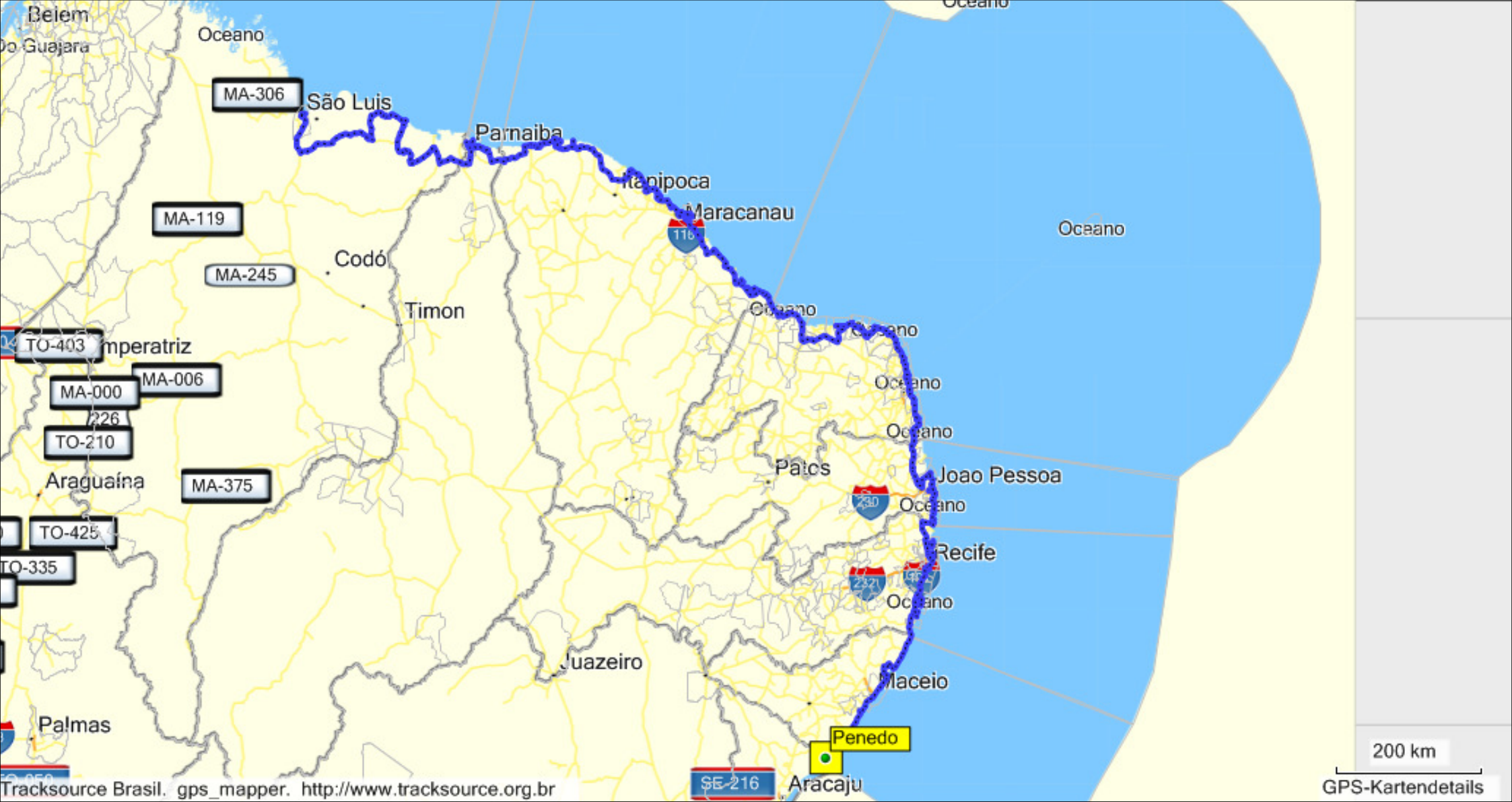
Praia Pedra de Sal / Parnaíba
S2 48.477 W41 43.834
frei



Atins / Barrerinhas
S2 34.013 W42 44.747
frei



Oase Queimada do Brito
S2 30.002 W43 02.939
frei





Transamazonica

„Die Strecke von Itaituba bis Sucurundi ist auch während der Trockenzeit nicht passierbar (*Reise Know How 4/2007*)“. „Das Teilstück Itaituba – Porto Velho ist seit 1999 geschlossen (*Lonely Planet 1/2008*)“ Ich freue mich auf ein neues Abenteuer, und Rosmarie hat schlaflose Nächte. In Santarem treffen wir ein Österreichisches Ehepaar, das über die nicht passierbare und geschlossene Strecke gekommen ist. Rosmarie kann ihr Schlafmanko nachholen.



was der Reiseführer verspricht

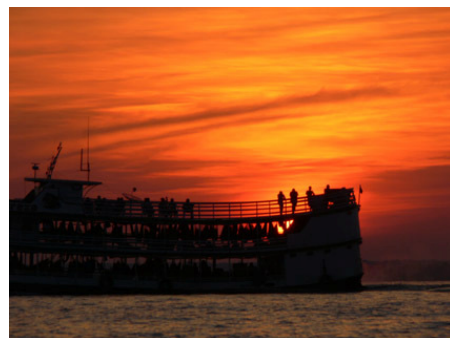


... und was wir antreffen,

zudem aber auch ...



... geschäftstüchtige Kinder



Sonnenuntergang am Rio Tapajos



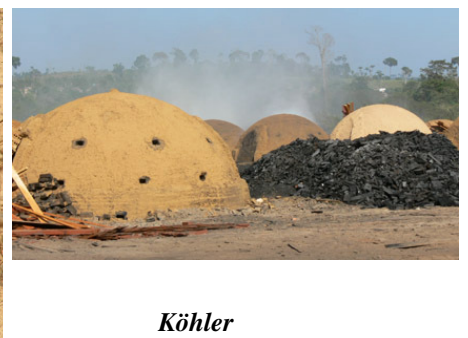
Viehtreiber



Indianer, vor denen uns alle gewarnt haben



Ameisenbär



Köhler

Es kann nicht sein, dass ein so grosser Landstrich wie Amazonien unerschlossen und unbesiedelt ist, vor allem mit den gefährlichen säbelrasselnden Militärdiktaturen rings herum. General Medici wollte Boli-

vien, Peru, Kolumbien und den Franzosen mit ihrer Fremdenlegionären in Guyana zeigen wer der Herr in Amazonien ist. Also wurde anfangs der Siebziger Jahre mit dem Bau der Transamazonica begonnen. Mit der Rodung links und rechts der Strasse konnte den von Dürre geplagten Kleinbauern von Maranhao und Piaui das schon lange versprochene Land zur Bewirtschaftung zugeteilt werden. Dass mit dem Bau der Strasse unzählige Indianerstämme ausgerottet worden sind, steht in keinem brasilianischen Schulbuch. Und da es Stämme und nicht Völker waren, fällt dies bei der UNO wahrscheinlich nicht unter Völkermord. Die Kleinbauern wurden wirklich angesiedelt und anschliessend vergessen. Mangels staatlicher Unterstützung gaben die meisten nach kurzer Zeit auf. Die kirchliche Unterstützung erhielten sie auf andere Weise.

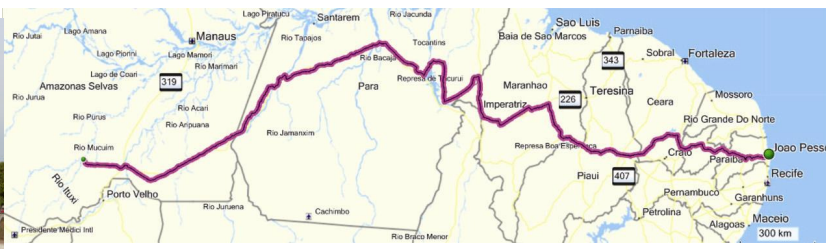
In den letzten Jahrzehnten hat die Agro-Industrie das brachliegende Land entdeckt. Diese hat auch die Lobby und den politischen Einfluss um die Transportwege zu verbessern. So wohnen heute zwischen Maraba und Porto Velho statt der einst geplanten 200'000 Personen mehr als zwei Millionen, und die Zuwanderung hält an. Aus den ehemaligen Agrovilas sind kleine Städte geworden mit guter Infrastruktur.



Dass dabei die Kleinbauern wieder einmal auf der Strecke bleiben, ist ein anderes Kapitel. Die arme Bevölkerung kommuniziert sowieso auf einer höheren Ebene, und verhandelt mit dem Chef direkt oder höchstens noch mit seinem Delegierten, denn: "Gott sei gelobt", "auf Gott kann man sich verlassen", "Jesus ist bei dir", "Jesus fährt mit", "Jesus ist in Santarem". Mit all diesen Sprüchen an

Wenn Gott den Bus überwacht und Jesus am Steuer sitzt, muss es ja gut heraus kommen

Hauswänden, Strassenschilder, Autostossstangen und Lautsprecherwagen ziehen selbsternannte Patres, Pastoren und Heilsprediger ihnen noch die letzten Reais aus der Tasche, finanzieren mit diesem Geld luxuriöse Geländewagen und haben ihre Villa am Strand.



Labrea am Rio Purus



4500km, quer durch Brasilien



João Pessoa am Atlantik

Die Transamazonica beginnt in João Pessoa am östlichsten Punkt der Amerikas und endet ca. 4500km westlich in einer Sackgasse am Rio Purus, in Labrea. Vom km 0 bis Maraba sieht man nichts von Regenwald. Links und rechts Holzhütten, magere Kühe, Puruti-Palmen, dann wieder Städte mit 100'000 Einwohner. Die asphaltierte Strasse führt durch die ärmste Gegend Brasiliens, durch die Staaten Paraiba, Piaui und Maranhao. Ist es ein Zufall, dass laut Magazin EPOCA die meisten Parlamentsabgeordneten von hier während ihrem Mandate ihr Vermögen beträchtlich vermehren konnten? In Maraba beginnt eine Staubstrasse vom Feinsten. Das Überholen eines Lastwagens ist wie russisches Roulette, man sieht keine zwei Meter weit. Der Regenwald ist ein Patchwork. Uns erstaunt, dass der Wald die Rodungen, die nicht genutzt werden, wieder zurückerobert, nicht mit Riesenbäumen sondern mit einem Buschwald. Es wird Kakao, Reis, Pfeffer und natürlich Maniok angepflanzt. Als Kleinbauer reicht dies zum Überleben, aber für mehr nicht. Nach Santarem wird die Strasse asphaltiert (*Laut Reise KnowHow 2008 ist die Strasse Santarem – Ruropolis komplett asphaltiert*) und der Hafen ausgebaut um die landwirtschaftlichen Produkte vom Mato Grosso (2000km) mit Hochseeschiffen besser abtransportieren zu können. Auch um Santarem herum wird die Anbaufläche vergrössert. Auf Kosten von wem? den Kleinbauern und dem Regenwald!!

In Maguari, mitten im Tapajos-Nationalpark herrscht ein ganz anderes Bild. Ein modernes Spitalschiff hat angelegt. Die Bevölkerung ist überglücklich, denn jetzt kommt der Zahnarzt, die Hebamme, der

Augen- und Ohrenarzt zu ihnen. Und wenn der Blinddarm auf das monatlich vorbeikommende Schiff warten kann, wird er an Ort und Stelle entfernt. Zudem können sie, seit die Piste regenfest ist, in Notfällen die Ambulanz aus der nächsten Ortschaft rufen, die dann den Patienten in das 60km entfernte Spital fährt. Seit zwei Jahren haben sie Elektrizität, und der Staat hat jeder Familie ein neues Häuschen finanziert.



Spitalschiff



Notfall nach einem Skorpionstich



Das Ärzteteam im Ausgang



Dorfschule in Maraguari

Um 7 Uhr gehen die sieben bis zehnjährigen Kinder in die neue Schule, um 14 Uhr die elf- bis vierzehnjährigen und am Abend, zwischen dem Kinderkriegen, die Mütter. Ab 19Uhr ist das Telekommunikationszentrum für die Bevölkerung geöffnet. Tägliche besteht um vier Uhr früh eine Busverbindung zum Markt nach Santarem. Es herrscht eine richtige Aufbruchstimmung. Das Abbrennen und Roden ist für sie kein Thema, da sie dies als Abkömmlinge von Indianer schon immer für den Eigenbedarf praktiziert haben.

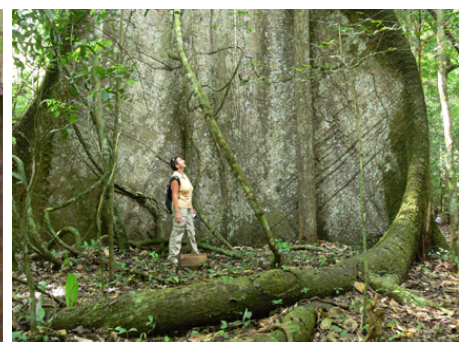
Ein Einheimischer führt uns in den Regenwald. Unglaublich was man hier alles findet: mit Urucum färbt man die Speisen und die Frauen und



Urucum



Boca de Sapo



900 Jahre alt, 80m hoch

Indianer benützen es für ihre Kriegsbemalung, Die Rinde vom Chininbaum hilft gegen Malaria. Der Parabaum gibt die fetthaltigen Nüssen, das Harz von jenem Baum benützt man um ein Feuer zu entfachen, wenn alles regennass ist. Der Honig der Bienen, die aus der Boca de Sapo (Froschmaul) herauskommen ist wirklich einzigartig. Die Rinde jenes Baumes ist gegen Kopfwegh und von diesem hier gegen Magengeschwüre“. Uns schwirrt der Kopf von soviel Arzneimitteln. „Geht ihr denn nie zum Arzt?“ „Erst wenn wir mit unseren Hausmitteln nichts erreichen!“



Nicht in den USA sondern in Belterra

In Belterra findet man sich im Süden der USA wieder. Henry Ford liess diese Stadt in den Dreissigerjahren bauen um den Kautschuk rationeller anbauen zu können. Nach dem zweiten Weltkrieg gingen die Nachfrage und der Preis zurück und das Projekt wurde stillgelegt, und das ganze Gelände, das die Amerikaner zu einem Spottpreis erhalten hatten, an den Staat zurückgegeben. Die Häuser

sind schön renoviert. Man kann immer noch die damalige Dreiklassengesellschaft erahnen, mit den Villen der Direktoren, den schönen Häusern der Sklaventreiber (Chefs) und den Hütten der Gummizapfer, natürlich in separaten Quartieren gelegen.



Tankstelle im Busch



Hier wird alles auf die Goldwaage gelegt



Ein goldenes Lächeln

Bei Jacaréacanga beginnt das Eldorado. Der Real wird durch Gold ersetzt. Ein Bier kostet $\frac{1}{10}$ gr, eine Puta je nach Aussehen und Ansprüche ab einem Gramm Gold. Buschpiloten versorgen die

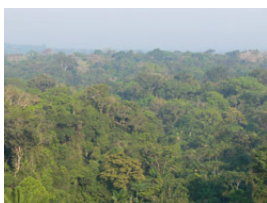
Garimpos mit Lebensmitteln und Werkzeugen, transportieren Garimpeiros (Goldschürfer). Auf der Flugpiste neben der Beiz ist ein grösserer Verkehr als auf der Strasse, denn dort trifft man höchstens ein Fahrzeug pro Stunde.



Mittagssonne an der Transamazonica

Beim Wechsel von Pará in den Staat Amazonas muss man nicht nur die Uhr eine Stunde zurückstellen, auch das Klima ändert schlagartig. Eine Dunstglocke liegt über der Landschaft und die Augen tränen. Die Brandrodungen haben dieses Jahr früh begonnen. Die Meinungen in Apui könnten verschiedener nicht sein. Carlos, ein Viehzüchter mit deutschen Wurzeln relativiert (oder verniedlicht) das Ganze. „Von den 54'000km² der Gemeinde sind nur 3% gerodet, der Rest ist noch Mata virgen, jungfräulicher Urwald. Gerodet wird zwei Kilometer tief links und rechts der Transamazonica. Zudem wurde die Strasse ja vor vierzig Jahren zu diesem Zweck gebaut, um Leute anzusiedeln.“ Walcir, ein Oberstufenlehrer und

Vereador Municipal (Gemeinderat) findet: „Es ist eine Katastrophe, und es wird noch schlimmer wenn sie in Brasilia nicht endlich reagieren. Das Land sollte schon lange vermessen und in Lose aufgeteilt sein. So dürfte jeder nur 20% roden, der Rest muss Wald bleiben. Beim heutigen Zustand kann jeder kommen, ein Stück abstecken und abbrennen. Im Oktober kommt dann die IBAMA mit den Bussen für das Roden, das im März stattgefunden hat. Wieso kommen sie nicht anfangs Jahr und unterbinden es sofort? Den Rauch, den ihr hier sehet, ist jedoch nicht von hier sondern kommt vom Mato Grosso herüber. Dort ist die Situation noch viel schlimmer!“

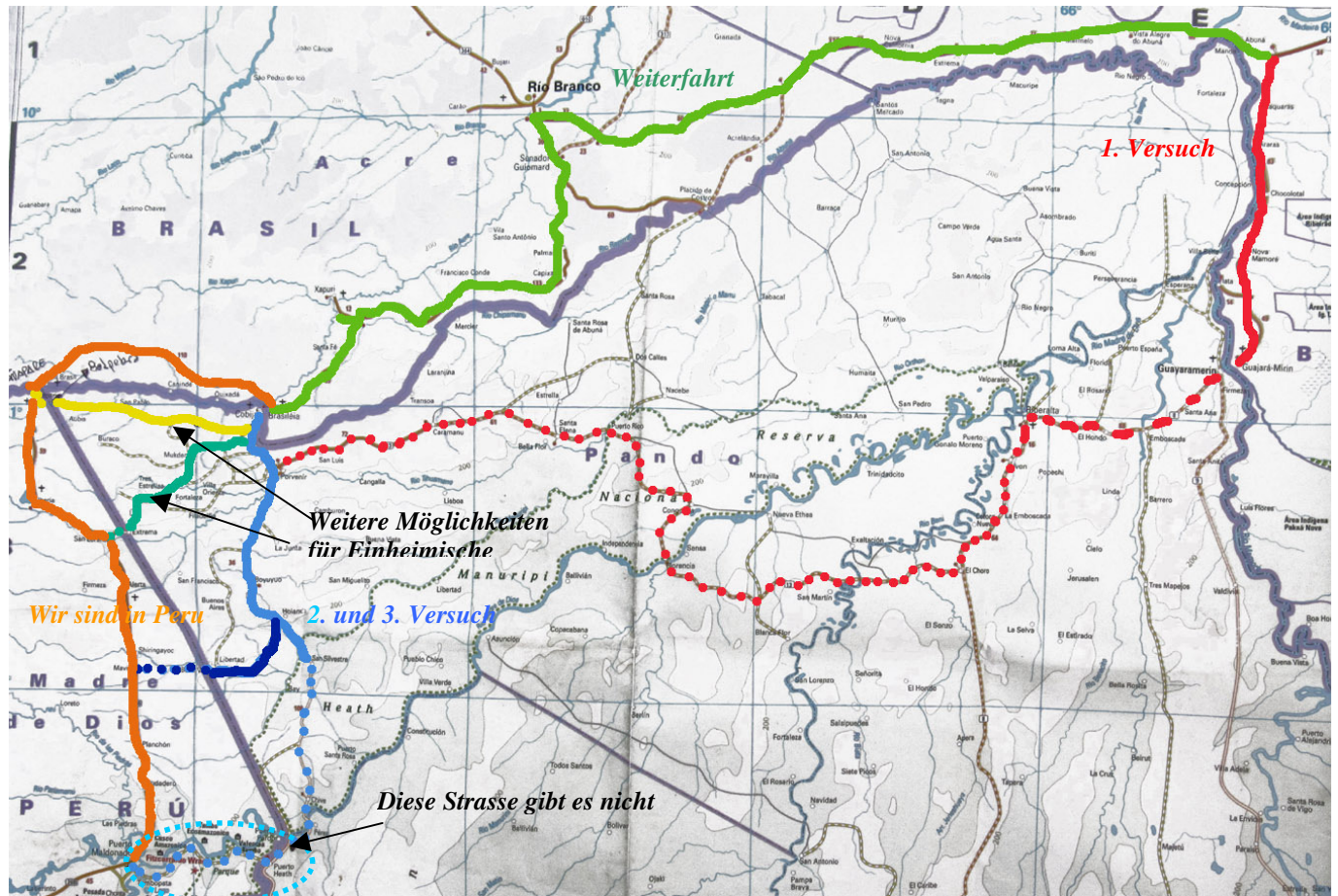


Vom Regenwald zum Futter für das europäische Vieh

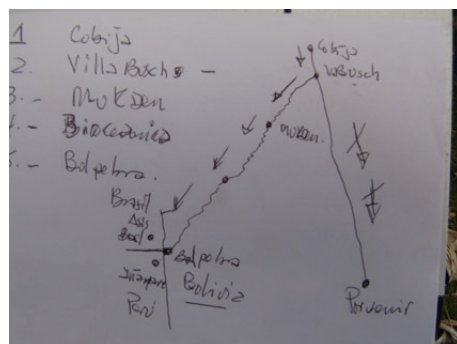
In Labrea, am Rio Purus sind wir am Ende der Transamazonica angelangt. Hier in dieser Sackgasse, die in keinem Reiseführer beschrieben wird, treffen wir eine Stadt mit Tankstellen, Spitälern, einer Kathedrale, den obligaten Sektentempeln, Banken und vierzigtausend Einwohnern, von denen wir keine Ahnung haben wie sie ihr tägliches Brot verdienen. Es geht zwar wieder den Wahlen entgegen, aber alle können ja nicht beim Staat angestellt sein.

Früher muss es ein richtiges Abenteuer gewesen sein Brasilien auf der Transamazonica zu durchqueren. Heute kann die BR 230 in der Trockenzeit mit einem normalen PW bewältigt werden. In der Regenzeit sollte es für LKW's und Geländefahrzeuge keine grösseren Probleme geben. Bis in zehn Jahren wird alles asphaltiert sein. Es bleibt zu hoffen, dass man dann den Regenwald mindestens in den Nationalparks noch in Natura sehen kann und nicht nur auf alten Fotos.

Irrfahrt im Dreiländereck



„Wollen wir von Brasilien direkt nach Peru oder noch einen Schlenker nach Bolivien machen?“. Da die Gypsy zu ihrem 150'000sten eine spezielle Wartung verdient hat, die sauteuren Batterien mit dem wütenden Stier nach acht Monaten am Ende sind, man in Bolivien Buschtaxi-Ersatzteile erhält und die hintere Stosstange ein Lifting benötigt, finden wir es besser über Bolivien nach Peru zu reisen. Die nächste grössere Stadt wäre Riberalta. Schon bald sind wir in Guajuara Mirim am Rio Marmoré und sehen uns nach der Fähre um. Wir machen uns schlau: zuerst das Ausreiseprozedere bei der Polizei, dann mit einem Personenschiff nach Bolivien, dort für 50R\$ eine Fähre chartern und nach Brasilien zurück schiffen, das Fahrzeug abmelden und dann kann man in Bolivien einreisen, jedoch nicht heute Sonntag,



sondern erst morgen ab neun Uhr. Zu aufwändig und zu unsicher, also 120km zurück und 200 km weiter zum nächsten Bolivien-Eingang, nach Brasileia. Dort können jedoch nur die Einkaufstouristen mit kleinen Schiffen nach Gobija übersetzen, Fahrzeuge müssen über das danebenliegende Epitacilandia. Den Einreisestempel für Bolivien haben wir in kürzester Zeit im Pass. „Mit dem Auto müsst ihr zum Zoll, der sich in der Stadt hinter der Kirche befindet“ Wo ist die Stadt, wir sehen nur Holzhütten. Nach zehnmal fragen haben wir um vier Uhr das nicht angeschriebene Haus und Büro gefunden. „Warte ein wenig, der Experte ist gerade nicht hier“.

Nach einer Stunde erkundige ich mich schüchtern, wann der Experte eventuell zu erscheinen gedenke. „Komm um sechs Uhr vorbei, dann ist er sicher hier.“ Um halb sieben schliesst die Dame, die schon seit Stunden Formulare von einer Beige zur andern und zurück verschoben hat, die Fensterläden und bittet mich höflich morgen wieder zu kommen. Am Morgen entpuppt sich der Experte als Sekretärin, die als

einzigste weiss welches Formular für die temporäre Einfuhr eines ausländischen Fahrzeuges benutzt werden muss.

Die Grösse des Ersatzteilmarktes hier in Cobija hält sich in Grenzen, da sich unser Fahrzeugtyp hauptsächlich in den Anden, jedoch nicht im Flachland bewegt. Immerhin kann ich der Gypsy einen neuen Oel- und Dieselfilter spendieren, der Luftfilter sowie auch das Facelifting der hinteren Partie müssen noch etwas warten. Nun aber los Richtung Puerto Maldonado. Unser Enthusiasmus wird schon bei der zweiten Dokumentenkontrolle gebremst. „Die Strasse auf eurer Karte zwischen Chive und Maldonado gibt es nicht, dafür existiert ein Übergang von Sobriano nach San Lorenzo.“ Er macht uns sogar ein Croqui. Das hilft aber nicht viel, denn am Grenzübergang 150 km weiter, müssen wir feststellen dass es hier kein Zollamt hat, so dass wir unser Fahrzeug nicht einführen können. Also zurück nach Cobija in die Ausgangsstellung. Wir steigen wieder im selben Hotel ab, in dem wir heute morgen ausgebucht haben. Der Hotelbesitzer hat Fazendas im Dreiländereck und kennt die Gegend. Wir fragen ihn nach der Strecke Extrema – San Lorenzo. „Nicht möglich da nur für Bolivianer und Peruaner geöffnet. Das einfachste für euch wäre von hier aus schön der Grenze entlang nach Iñapari in Peru zu fahren. Die Strecke ist zwar nicht auf eurer Karte, ist aber leicht zu finden. Die Zollformalitäten für Bolivien müsst ihr hier erledigen.“ So stehen wir einen Tag nachdem wir die Gypsy eingeführt haben schon wieder beim „Experten“ um sie auszuführen. Ausnahmsweise nichts bürokratisches, da dasselbe Formular sowohl für Ein- und Ausfuhr verwendet wird. Die „Expertin“ empfiehlt uns jedoch den Umweg nach Brasilien zu nehmen, dies sei bedeutend schneller als der direkte Lehmweg nach Peru. Eine neue Einreise nach Brasilien wollten wir eigentlich vermeiden, erstens wegen dem Ein- und Ausführen aber auch wegen den Versuchungen. Man muss ja nochmals den letzten Caipirinha genehmigen, das letzte kalte Bier trinken, das letzte gute Stück Rindfleisch essen. Diese alles kann Tage dauern. Trotz all diesen Bedenken reisen wir wieder in Brasilien ein um 140km und drei Stunden später, ohne den Versuchungen nachzugeben, wieder auszureisen. In Peru erhalten wir den Passtempel in Rekordzeit. Im Gebäude auf der gegenüberliegenden Strassenseite werden die Zollpapiere erstellt. Der Beamte ist sehr interessiert an der Schweiz: „Dort gibt es doch viele Banken und diese schönen Sackmesser?“ Er wechselt die Mütze, begibt sich in die Bretterhütte nebenan und macht die Zollkontrolle, resp. kontrolliert die Chassisnummer. Nun wird er schon etwas direkter: „Habt ihr nicht ein schönes Sackmesser für mich?“ „Haben wir nicht!“ „Ich möchte gerne Deutsch lernen, habt ihr kein Wörterbuch für mich?“ „Haben wir auch nicht!“ „Morgen habe ich Geburtstag, da könnte ich ein kleines Geschenk gut gebrauchen.“ Wir wünschen ihm einen schönen Geburtstag, reisen in Peru ein und fahren dem Pazifik entgegen.



Airton Senna fährt uns über den Rio Marmore



Noch 110km bis Peru

Estrada do Pacifico oder Carretera Interoceanica



Schon immer hatte Brasilien den Wunsch den Atlantik mit dem Pazifik zu verbinden. Der erste Versuch die Transamazonica nach Peru zu verlängern blieb am Rio Marmoré hängen. Ein weiterer Versuch von Rio Branco über Cruzeiro de Sul nach Peru zu gelangen scheiterte wohl an den verschiedenen Amazonasflüssen und den Andenpässen, die überquert werden müssen. Zudem hielt sich wahrscheinlich der Wunsch der Peruaner in Grenzen sich dem grossen Bruder im Osten anzunähern. Da sowohl im Staate Acre in Brasilien wie auch in Madre de Dios in Peru der Dschungel den Viehweiden Platz gemacht hat, mussten notgedrungen auf beiden Seiten die Verbindungswege verbessert werden. So wurde im Jahre

2000 mit grossem Pomp die Verbesserung der Verbindung Brasilien - Peru in Angriff genommen. Offiziell erwartet man damit eine bessere Integration der südamerikanischen Länder, Tausende von zusätzlichen Touristen und viele neue Arbeitsplätze. (Wieviel tragen die Lastwagen, die ein Land durchqueren zur Integration bei? Welcher Tourist fährt die 4600km von Rio oder Sao Paulo um den Machu Pichu oder den Titicacasee zu besuchen?) Tatsache ist, dass mit dieser Strasse Ostasien schneller erreichbar ist, und die Landwirtschaftsprodukte und die Edelhölzer aus dem Amazonasbecken nicht mehr den Umweg über den Panamakanal nehmen müssen. Deshalb führt die Strasse auch bis zu den peruanischen Häfen von San Juan de Marcona, Matarani und Ilo.

Von Porto Velho bis zur peruanischen Grenze fährt man an riesigen Viehweiden vorbei. Rauch liegt in der Luft. In Peru, bis zu den Anden etwa dasselbe Bild. Die erste grössere Stadt, Puerto Maldonada, liegt am Rio Madre de Dios, ca. 200 müM und mehr als 3500km von der Amazonasmündung weg. Eine riesige Wassermasse bewegt sich bei einem Gefälle von nur 6cm/km!! langsam dem Atlantik zu. Mit zwei grossen Nationalparks versucht Peru in dieser Gegend den verbleibenden Regenwald zu schützen. Von der Tiefebene führt dann die Strasse schnell hoch in die Anden auf 4800m. Die Luft wird dünn und bleibt dünn bis man nach Cusco und dem Titicacasee zum Pazifik herunter fährt.

Da wir keine Ware auf dem schnellsten Weg zu einem Hafen bringen müssen, machen wir links und rechts kleinere Abstecher und erleben so abseits der Touristenzentren ein anderes Peru.



Beginn der Estrada do Pacifico



Peru schützt die Wälder, die es nicht mehr gibt



Bald benötigt man keine Fähre mehr auf der Estrada do Pacifico



Überfülltes Taxi am Rio Madre de Dios



Versammlung der Aras



Loros an der Salzlecke



Die Luft wird dünn



Plaza de Armas in Cusco



Terassenkulturen im Valle de Colca



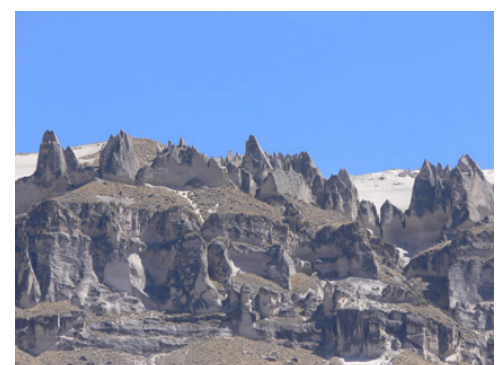
*Salzgewinnung auf 3000m
(Urubambatal)*



Gehöft beim Titicacasee



El Condor passa (Colca Cañon)



im Cañon de Cotahuasi



Verschiedene Transportmethoden



Schönheiten vom Land

La Ruta de los Volcanos

„Wartet einen Augenblick, wir haben im Moment keine Elektrizität.“ Nach einer halben Stunde findet der Zöllner wir könnten ja zuerst die Papiere für das Auto ausstellen lassen. Ein Gipsergeselle, oder ist es ein Grenzbeamter in seiner weissgefleckten Uniform? setzt sich auf den Beifahrersitz und überlässt Rosmarie den Notsitz auf der Kühlbox. Im fünf km entfernten Zollgebäude erhalten wir schon nach einer halben Stunde warten die Wagenpapier. Nun sind wir zwar in Ecuador, haben jedoch noch keinen Eintrittstempel. Also zurück an die Grenze, wo in der Zwischenzeit auch der Computer wieder in Betrieb ist. Weit kommen wir heute nicht mehr. So haben wir Zeit die obligatorische Fahrzeugversicherung SOAT abzuschliessen. Gar nicht so einfach, resp. unmöglich, da wir auf dem ecuadorianischen Strassenverkehrsamt nicht registriert sind. Auch ein späterer Versuch in der nächst grössern Stadt bringt keinen Erfolg. So fahren wir als Gesetzlose durchs Land. Im ersten Hotel, das nach einem solchen ausschaut fragen wir nach Zimmer und Preis. Für 10US\$ erhalten wir eine schöne Absteige mit Bad und TV. Später sehen wir, dass wir leider dieses Preisniveau für die Hotelübernachtung nicht halten können.



Gipser oder Maler?



Im Hotel von einem Künstlerehepaar ist die Suite etwas teurer (90 US\$), dafür ist das Badezimmer etwas grösser



Nach den Lehmhütten von Peru erstaunen uns die schönen Häuser, mit Ziegeldach statt Wellblech und mit Balkonen. Aber irgend etwas scheinen sie beim Bauen vergessen haben: die Wasserleitung. Die Wäsche und das Geschirr wird vor dem Haus am Kanal neben der Strasse gewaschen. Andererseits sitzen die Frauen am Steuer der Pickup's und nicht zusammengedrängt auf der Ladebrücke.

Zum Nachtessen wollen wir die lokale Spezialität versuchen. Diese ist dieselbe wie in Peru: eine Gemüsesuppe und danach ein Poulet-knochen mit Reis und Salat; und dies für 2\$! Die Meerschweinchen werden nur zum Mittagessen serviert. Auch der Dieselpreis von 28ct./lt. ist eine Wohltat für's Reisebudget.

Von Chile über Bolivien und Peru bis Kolumbien sind die Anden mit Vulkanen gespickt. In Ecuador erheben sie sich links und rechts der Panamericana. Der Deutsche Forscher Alexander Humbold hat anfangs 19. Jhd. dieses Tal zwischen den beiden Gebirgsketten der ecuadorianischen Anden "die Strasse der Vulkane" genannt, "la Ruta de los Volcanos".



Im Süden schlängelt sich die Panamericana an längst erloschenen Vulkanen vorbei

Von den vierunddreissig über 4000m hohen Vulkanen sind noch sieben aktiv. Die zehn über 5000m hohen sind schneebedeckt und meistens in den Wolken oder im Nebel. Beim 6310m hohe Chimborazo haben wir Glück: Kurz vor Sonnenuntergang zeigt er sich in seiner ganzen Pracht. Am Morgen fahren wir zur Schutzhütte, saugen auf 4800m die wenige verbleibende Luft ein und bewegen uns ganz langsam. Nach den Gedenktafeln am Fusse des Berges zu schliessen muss dieser Vulkan ein Massengrab und seine Besteigung recht gefährlich sein. Vor dem Cotopaxi lauern wir zwei Tage und zwei Krimi lang bis er uns kurz seinen Gipfel zeigt. Also Übungsabbruch und weiter in die Hauptstadt Quito. Mit der Seilbahn fahren wir auf den 4100m hohen Hausberg. Auch von hier aus erhaschen wir nur einen kurzen Blick auf die Schneeberge. Vom Wisenberg aus würde es einfacher gehen.



Chimborazo am Abend



Cotopaxi im Nebel



Tungurahua sendet Rauchzeichen

Wenige Kilometer nördlich von Quito überqueren wir den Äquator. Eigentlich sollte man etwas fühlen wenn man auf der Erdnaht steht. Auf alle Fälle haben die Bewohner hier schon vor der Inkazeit gewusst, dass dies ein spezieller Ort ist. Welche Hilfsmittel hatten sie, dass sie Ortschaften bauen konnten, die von diesem Punkt aus genau in Richtung Sonnenauf- resp. -Untergang liegen? In Europa wären sie für diese Erkenntnisse als Ketzer auf dem Scheiterhaufen gelandet. Manchmal fragt man sich auf einer solchen Reise schon, welches die Erste und welches die Dritte Welt ist. Diese Frage haben sich wahrscheinlich schon viele Europäer gestellt. Einige sind zur Erkenntnis gekommen, dass Ecuador ein richtiges Paradies ist, und sind geblieben. Wir sind noch nicht sesshaft geworden, sondern sind auf dem Sprung nach Kolumbien.



Sonnenuhr und Sonnentempel am Äquator



Hasta luego



Hier ist Rosmarie in ihrem Element



der Padre von Quito



die Hunde von Quito



die Schuhputzer von Quito (4J, 6J und 11J)



Schwein gehabt ...



... und noch Meer-schwein



An der Weltausstellung in Paris von 1855 wurde der aus Ecuador stammende Strohhut über Panama importiert. Seither heisst er fälschlicherweise "Panamahut"

Café Colombiano



Alle paar Kilometer werden die Fahrzeuge durch das Militär gründlich kontrolliert. Ausser die Gringos, die werden durchgewunken. „Bei so vielen Strassenkontrollen muss es in dieser Gegend nur so wimmeln von Guerilleros,“ meint Rosmarie. „Bei so vielen Strassenkontrollen getraut sich kein Guerillero in diese Gegend,“ ist meine Meinung. So haben wir für einige Zeit wieder einmal Diskussionsstoff. Zudem ist nicht ganz klar, ob es ab und zu regnet oder ständig schifft. Auf alle Fälle können wir nicht überall hinfahren, wo wir möchten und die Berggipfel verschwinden in den Wolken. Dass mit der FARS nicht zu spassen ist, lesen wir danach in der Zeitung, gibt es doch immer wieder Gefechte mit dem Militär. Wobei sich die Gringos



Das Militär ist überall

nicht mehr als Angriffsziel lohnen, da sie zu viel Arbeit verursachen und zuwenig einbringen. Aber dennoch, wieder einmal Glück gehabt.

In San Agostin wird man in die Steinzeit zurück katapultiert, hat man doch Grabstätte gefunden, die älter als die ägyptischen Pyramiden sind, mit dem Abbild der Schamanen und ihren Bodyguards davor. Dann, als die Inkas im 15.Jhd. auftauchten, wurde alles unter Erdhügel versteckt. Nun werden die Hügel wieder abgetragen und man findet einige Juwelen darunter.



Geburtshelferin



*Schamane im Drogenrausch
(versteinerter, stierer Blick)*



*was die Spanier nicht abtransportiert
haben, kann man in Bogota im Gold-
Museum bewundern*



Kaffeeblost



am Reifen



die Ernte



die Bohnen werden geschält



Trocknungsanlage



rösten (heute etwas moderner)



und bereit zum Genuss



Die Juan Valdez-Shops sind sowohl in New York wie auch in Washington vertreten, und verkaufen dort das kolumbianische Image des mildesten und köstlichsten Kaffees der Welt. Jährlich wenden davon 700'000t produziert. Und nach unzähligen Selbstversuchen müssen wir feststellen. es gibt wirklich

keinen bessern als den Kolumbianischen. Die Fincas produzieren dieses Genussmittel nicht im Versteckten, sonder zeigen den Interessierten den ganzen Ablauf. Die Herrenhäuser sind schön farbig und als Transportmittel dienen 40jährige Willys-Jeeps.



Solch ein Haus würde uns gefallen, und wenn die Kaffeekonzurrenz zu gross wird, pflanzen wir Bananen

Von Armenia nach Ibagué führt La Linea über einen 3200m hoher Pass. Dass da das Kühlwasser zum kochen resp. die Bremsen zum glühen kommen, ist nicht verwunderlich. Ein Telefonanruf genügt, und das Pannenfahrzeug saust den Pass runter. Die Rückfahrt erfolgt an der Anhängerkupplung eines Lastwagens.



Der Pannendienst von La Linea



Buschtaxis der andern Art.



Wenn Schiffe Berge besteigen

Eigentlich ist es nur ein Hügel. Nein nicht mal das, eher eine Schwelle von 29 Höhenmeter, die den Atlantik vom Pazifik trennt. Nachdem Lessep 1869 den Suezkanal erfolgreich beendet hatte, war es ihm wohl langweilig und er suchte eine neue Herausforderung. Diese fand er an der engsten Stelle zwischen Süd- und Nordamerika, im damaligen Kolumbien. Und da es ja "nur" 29m Höhendifferenz sind, sollte es eigentlich einfach sein die beiden Ozeane direkt zu verbinden. Anscheinend ist Erfahrung allein nicht alles. Nach 22'000 Toten durch Malaria und Gelbfieber ging die Kanalfirma 1889 pleite. 1903 übernahmen die US-Amerikaner die Bauruine, besetzten das zu Kolumbien gehörende Gebiet und riefen den unabhängigen Staat Panama aus. 1914 wurde der Kanal für die Schifffahrt eröffnet. Die Transportstrecke von New York nach San Francisco wurde dadurch von 30'000km auf 10'000km verkürzt. Umgekehrt bringen die Chinesen ihre Güter in kürzerer Zeit an die Ostküste der USA als wenn sie um die Südspitze von Südamerika kurven müssten. Die Spanier transportieren zu alten Zeiten das Gold der Inkas und das Silber von Bolivien über den gefährlichen Landweg oder über den stürmischen Umweg um Feuerland herum. Jetzt hätten sie es einfacher, nur ist das Gold weg.

Da die Amerikaner das ganze finanziert hatten, wollten sie auch die Nutzniesser sein. Also annektierten sie den Kanal inkl. einen Gebietsstreifen links und rechts davon. Endlich, am 31. Dezember 1999 ging der Kanal an Panama über. Für dieses Land ist dies die grösste Einnahmequelle, kostet doch eine Kontinentdurchquerung je nach Schiffsgrösse bis US\$ 300'000, Bezahlung im voraus oder Cash. Eigentlich ist es dasselbe wie in Birsfelden oder Augst, nur einige Nummern grösser. Die Schiffe sind imposant, fast 300m lang und maximal 32.3m breit, bei einer Schleusenbreite von 33.5m. Bis acht Treidelloks sorgen dafür, dass die Schiffe nicht an den Wänden schrammen. Drei Schleusen hoch und drei runter braucht es um von einem Ozean zum andern zu gelangen, dabei fliessen innerhalb acht Minuten 197'000'000 Liter Wasser vom obern zum untern Niveau. Die Schleusen wurden so gross gebaut, das auch das grösste vorstellbare Schiff das Nadelöhr durchqueren konnte. Nur, die heutigen Schiffe halten sich nicht an die Vorstellung unserer Vorväter und müssen den Umweg über die Magellanstrasse nehmen. Wenn die Klimaerwärmung weiter zunimmt, gibt es jedoch bald eine nördliche Route, durch das Eismeer. Da wegen der Schiffgrösse der Verkehr eher ab als zu nimmt und um auch in Zukunft diese Geldquelle anzapfen will, wird seit drei Jahren an einem breiteren und tieferen Kanal gebaut, mit Bauende und Kosten in den Sternen.

Wir haben schön Zeit uns das ganze Bauwerk anzusehen, denn statt wie versprochen in zwei Tagen benötigt unsere Gypsy eine ganze Woche für den kurzen Seeweg von Cartagena / Colombia nach Colon in Panama. Wahrscheinlich haben sie die Schnüffelhunde nochmals darüber gelassen.

Während dem Kanalbau wurde mit der Bahn Schutt und Steine abtransportiert. Heute fährt auf diesem Trasse ein bequemer Zug von Panama City nach Colon. Links der Kanal und rechts der Dschungel, schade, dass die Fahrt vom Pazifik zum Atlantik nur eine Stunde dauert. Bis wir das Auto in Kolumbien im Container hatten, dauerte es sieben Stunden. Die Zollformalitäten in Panama sind etwas schneller, schon nach sechseinhalb Stunden Papiere hin- und herschieben, sind wir wieder mobil. An einem schönen Strand erholen wir uns vom Ausruhen, resp. Weihnachten ist im Anzug. Und was uns gefällt: das Fest ist hier ganz ursprünglich, denn man feiert einen Geburtstag und nicht eine Weih-Nacht. Und zu einem Geburtstag gehören ein gutes Essen, Musik, Tanz und am Abend wird das Geburtstagskind, natürlich in der Krippe, auf einem Wagen durchs Dorf gezogen, begleitet vom Krachen eines schönen Feuerwerkes. Uns wundert nur, wie dieses Baby zu seinem golddurchwirkten Brokatanzug kommt. Bis jetzt haben wir immer angenommen, es sei arm und in einem Stall geboren worden. Aber in Südamerika haben wir schon einige Male gesehen, dass nicht alles so ist wie man es uns erzählt hat.



In Kolumbien werden wir Arbeitgeber für Drogenfahnder und andere Beamte



Kiste zu und bye bye Cartagena

Hello Panama



Die Schifffahrtsrouten

eine Fussbreite Platz auf beiden Seiten

Wer hat es erfunden? Die Schweizer: Treidelocks System Riggensbach



Luxuszug von Panama nach Colon

links der Kanal...

... rechts der Dschungel



Puente de las Americas

N8° 22' 27.4'', W80° 06' 24.6''

Weihnachtsfrühstück

Epilog

"Wo war es am schönsten?" werden wir immer wieder gefragt.

Als erstes hatten wir sicher Glück, denn während der ganzen Reise haben wir weder eine Arztpraxis noch eine Apotheke von innen gesehen. Auch die FARS in Kolumbien und die Contras in Nicaragua waren an uns nicht interessiert. Positiv ist sicher auch, dass unsere Gypsy uns durch Schlamm und Bäche, über Geröll-, Sand- und Asphaltpisten und 5000m hohe Pässe pannen- und unfallfrei transportiert hat. Klar mussten wir Reifen wechseln, dies gehört jedoch zum normalen Unterhalt. Dass beide Batterien den Geist aufgaben liegt wohl eher an der Qualität des rennenden Stieres. Das Ölleck entpuppte sich als lockere Schraube, das heisst: immer wenn etwas nicht richtig tickt, zuerst schauen ob nicht eine Schraube locker ist. Und dann gibt es unzählige Höhepunkte, die wir nie vergessen werden. Nachstehend eine Auswahl davon:

in Argentinien



der ununterbrochene Patagonienwind



die bizarren Fels- und Bergformationen.



In Chile



der Regenwald unterhalb eines Gletschers



die Fahrt durch Lavafelder



die rauchenden Vulkane

In Bolivien



Der schneeweisse Uyuni-Salzsee



die Übernachtung auf 4800m



die Flamingos an der Laguna Colorado

in Brasilien:



die Übernachtungsplätze am Meer - die verbotene Dünenfahrt durch die Lençóis Maranhense - das feine Essen

in Peru:



die farbigen Märkte - die Salzgewinnung auf 3500m - die bis 8m hohen Blütenstängel der Puya raimondii

In Ecuador



die Pflanzenwelt auf über 4000m

die traditionellen Märkte

In Kolumbien



die grüne Hügellandschaft

die farbigen Städtchen

der Pannendienst von La Linea

in Costa Rica



die Tierwelt



der blubbernden Vulkane Rinçon Viejo

Neben den vielen Highlights gab es auch Sachen, die uns nicht so gefallen haben:

- In Peru und Costa Rica wurde das Auto aufgebrochen, in Kolumbien hat mich ein Taschendieb um einige Dollars erleichtert.
- Wieso gibt es keine weltweite Aktionen gegen Brasilien, Bolivien und Peru um das Abholzen des Amazonasurwaldes zu stoppen? Aber mit was sonst sollen dann die armen Turboschweine und Turbokühe in Europa und Asien gefüttert werden, wenn nicht mit dem Mais und der Soja aus Brasilien?
- Mit Gott kann man anscheinend gute Geschäfte machen. Er wird angepriesen wie Waschmittel, und von der ärmeren Bevölkerungsschicht finanziert. Und da fragt man sich noch, wieso werden die Armen immer ärmer und die Reichen immer reicher?
 - an einer Windschutzscheibe: **"dieser Lastwagen ist von Gott gesponsert"**,
 - an einem Reisebus: **"Dieser Bus wird von Gott überwacht"**,
 - an einem VW-Käfer: **"Hier ist Jesus am Steuer"**,
 - auf einem Plakat an der Strasse: **"Triebe Sport, wandere mit meinem Sohn: Gott"**.
- Eine Gruppe hirnlose Brasilianer steigt vor einem Strandrestaurant aus dem Auto, öffnet die Heckklappe. Der ganze Kofferraum ist gefüllt mit Verstärker und Lautsprecher. Nun wird die ganze Gegend mit 100dB beschallt. Dies kann nachmittags oder am Morgen um drei Uhr stattfinden, und dauert bis die Autobatterie leer ist. Aber keine Angst, die Ruhe ist nur kurz und der Schlaf auch, denn der Nächste ist schon am aufdrehen.

Zum Glück bleibt das Positive in Erinnerung, das andere ist schnell vergessen.

Nun sind wir wieder in der Schweiz angelangt. Wann wir Zuhause ankommen, werden die nächsten Wochen zeigen.