

Auf Pisten durch das stürmische Ost-Patagonien bis nach San Julian



Vom 3.12. bis 26.12.2019

In Puerto Madryn finden wir zum Einkaufen zunächst keine Parkmöglichkeit mit dem MAN. Ab 12 Uhr sind dann fast alle einheimischen Autos aus dem Zentrum verschwunden - Siesta. Dieses Phänomen erleben wir in jeder Stadt. Es stürmt und selbst im Ort fegt uns der Sandstaub ins Gesicht. Dann fängt es auch noch an heftig zu regnen. Das nächste Ziel, die See-Elefanten am Playa Escondida, wollen wir nicht über die Ruta 3, sondern über die Ruta Provincial (RP) 1 erreichen. Diese hat sich durch den Regen allerdings in eine schmierige Schotterpiste verwandelt, auf der der MAN einmal gefährlich ins Schlingern gerät. Jörgen fängt ihn geschickt ab und schaltet sicherheitshalber den Allradantrieb zu. Der fast immer heftige bis stürmische böige Wind hat auch seine guten Seiten, denn der Untergrund trocknet schnell. Extrem sind auch die Temperaturunterschiede von einem Tag auf den anderen. So schwitzen wir mal bei über 30° C bis in die Nacht hinein, dann sinkt die Temperatur rapide und wir haben am nächsten Tag nur 15° C Höchsttemperatur.



Am Strand von Escondida liegen tatsächlich See-Elefanten und der „Kindergarten“ tummelt sich in einem geschützten Becken. Wir können uns den Tieren bis auf wenige Meter nähern.

Bei schönstem Sonnenschein fahren wir weiter über Pisten zur paläontologischen Ausgrabungsstätte in der Nähe von Gaiman. Der Geopark Bryn Gwyn gehört zum „Dino“-Museum in Trelew, ist jedoch geschlossen. So fahren wir weiter nach Trelew am Rio Chubut. Im Jahr 1865 kamen walisische Aus-

wanderer in das Chubut-Tal und freundeten sich mit den Teluelchen, den dort lebenden Ureinwohnern, an. Als der Eisenbahnbau begann, wurde Trelew gegründet (1886). „Tre“ bedeutet im walisischen „Dorf“ und das „lew“ ist Lewis Jones gewidmet, der den Bau der Eisenbahnlinie förderte. Bis zu ihrer Stilllegung im Jahr 1961 verband die Strecke die Orte Puerto Madryn, Trelew, Gaiman und Dolavon miteinander. Endstation war Alto de las Plumas. Mit der Eisenbahn wurden hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte und Viehtransporte durchgeführt. Aber die alten Fotos dokumentieren auch Triebwagen und Personenwaggons. Der zunehmende



Transport mit Lkw's in den 50iger Jahren verhinderte schließlich den geplanten Weiterbau Richtung Anden und führte zur Schließung der Bahnlinie. Im alten Bahnhof in Trelew befindet sich ein kleines Museum, das mit Reliquien der Siedler und Exponaten der Eisenbahn bestückt ist. Gleich gegenüber des Bahnhofs liegt das paläontologische Museum, in dem beeindruckende Saurierskelette, Fossilien und Ammoniten ausgestellt sind. Hier bestätigt man uns auch, dass die Ausgrabungsstätte bei Gaiman, wo ein Großteil der Fossilien gefunden wurde, wohl dauerhaft geschlossen ist. Vervollständigt wird der Museumsbesuch mit einem Film über den Beginn und die Geschichte der Ausgrabungen. Im nicht weit entfernten Hotel Touring Club, einst eine luxuriöse Unterkunft, sollen neben einem berühmten argentinischen Piloten auch die Bank- und Eisenbahnräuber Butch Cassidy und Sundance Kid übernachtet haben.



In der Touristen-Info im nahe gelegenen Gaiman informiert uns eine junge Frau über die wichtigsten Sehenswürdigkeiten in diesem Ort. Gleich neben der Info kann man den einzigen Tunnel an der Ostküste Patagoniens von 1914 bestaunen. Er hat eine Länge von 300 m und verläuft in einem 30° Bogen. In Nischen sind Fotos und Infos über die Geschichte der Eisenbahn und den Bau dargestellt. Da das Stadtmuseum im alten Bahnhof erst um 15 Uhr öffnet, schlendern wir den „idyllischen Fußweg“ hinauf auf den Berg über dem Tunnel und haben einen schönen Blick über den Ort. Im Museum besichtigen wir Gegenstände der ersten walisischen Siedler von Gaiman.



Ein junger Mann erklärt uns auf Englisch die Exponate. So erfahren wir auch, dass zunächst auf der Strecke englische Loks mit 1 m Spurbreite eingesetzt wurden. Ab 1926 wurden die Gleise auf eine Spurbreite von 75 cm verringert und vier Lokomotiven der Fa. Henschel aus Kassel geordert. Wir schauen uns in Gaiman auch noch das erste Siedlerhaus von 1874 an. Es hat eine interessante, pragmatische Raumaufteilung. Da Gaiman berühmt für seine walisischen Teehäuser ist, haben wir im Ty Gwin einen „servicio tradicional“ bestellt und reichlich sehr gut schmeckenden Tee, Brotscheiben



und Marmelade, Käse sowie 8 verschiedene Kuchenstücken serviert bekommen. Danach waren wir pappsatt.

In der Kleinstadt Dolavon suchen wir am späten Nachmittag nach der alten Getreidemühle. Wir fahren an dem Kanal im Ort hoch und runter – keine Mühle weit und breit. Die Touristen-Info im alten Bahnhof hat leider schon geschlossen. Wir beschließen, auf dem kostenfreien Municipal Campingplatz zu übernachten und uns morgen zu informieren. Es folgt eine der schlimmsten Nächte bisher. Kläffende Hunde und Disco-Musik halten uns wach. Als die Diskothek um 6 Uhr morgens schließt, kommen die jugendlichen Disco-Besucher auf den Platz und feiern lautstark weiter. Wir können den Platz definitiv von Samstag auf Sonntag nicht empfehlen.

Wir flüchten an den Kanal mit den Wasserschöpfkrädern und warten, bis die Touristen-Info öffnet. Diese Wasser-



schöpfräder dienten früher zur Bewässerung der Felder. Leider bekommen wir in der Info nur spanische Prospekte und die Mühle ist nicht dabei. Die Dame telefoniert mit einem Kollegen, der uns die Mühle zeigen soll. In der Zwischenzeit schauen wir uns den alten Bahnhof an. Die jetzige breite Straße war früher Bahnhofsgelände mit einem Wasserturm auf der gegenüberliegenden Seite. Eddy holt uns



ab und wir gehen an dem „Silberkopf“-Denkmal von Lewis Jones (s. Trelew) vorbei zur Getreidemühle von 1914. Kein Wunder, dass wir die gestern nicht gefunden haben. Entgegen unserer Annahme, die Getreidemühle müsse mit Wasserkraft betrieben worden sein, steht diese mitten im Ort und wurde zusammen mit einem Stromgenerator von einem 1-Zylinder-Dieselmotor über ein Treibriemensystem angetrieben. Auf vier Etagen wurde das Korn aufbereitet und gemahlen. Sie war die einzige Getreidemühle in Patagonien. Im angrenzenden hinteren

Teil der Mühle befindet sich ein Restaurant mit regionalen Spezialitäten. An seiner Außenmauer entdecken wir einen alten Lehmbackofen, der für das Restaurant immer noch genutzt wird. Von Dolavon aus wollen wir einen Abstecher in das Landesinnere machen. In zwei Reise-Karten sind versteinerte Wälder eingezeichnet. Zudem sind wir neugierig, wie es dort wohl aussieht. Hinter Alto de las Plumas ist die Landschaft sehr zerklüftet. Wir hatten gehofft, näher an den Rio Chubut heranzukommen. Aber gleich hinter Las Plumas beginnt eine ellenlange Straßenbaustelle, die uns zwingt, immer auf den Ausweich-

trassen zu bleiben. Deshalb entschließen wir uns, bereits nach einigen Kilometern auf die Schotterstraße RP 53 abzufahren. An einem Baum neben der Piste hängen drei Füchse, denen man „das Fell über die Ohren gezogen hat“. Auf unserer Rundfahrt erleben wir in diesem Gebiet zudem tote Füchse mit Fell, die man an den seitlichen Absperrungen bei den Gitterrosten (Viehroste) drapiert hat. Weshalb die dort hängen und auch bislang nur auf diesem Weg, ist uns rätselhaft. Am Rand dieser Piste übernachteten wir in einem



wüstenähnlichen Abschnitt ausgesprochen ruhig. Am nächsten Tag fahren wir eine kurzweilige Strecke an weißen Hügeln mit rotbraunen Hütchen entlang, queren einen „weißen“ Fluss und sehen zum ersten Mal einen lebenden patagonischen Fuchs und immer wieder Guanacos. Diese Piste können wir allerdings bei Regenwetter nicht zu empfehlen. Leider finden wir die auf den Karten verzeichneten versteinerten Wälder nicht. Lediglich ein kleines Stück versteinertes Holz sehen wir neben der Fahrspur. Die restlichen 100 Kilometer auf der RP 29 zurück an die Küste ist dann bis auf eine achterbahnmäßig angelegte Streckenführung eher eintönig. Wir fahren einen kurzen Abschnitt die Ruta 3 in Richtung Norden und biegen nach Camarones ab in ein fruchtbares Tal. Hier wachsen sogar Bäume. Obwohl der Gemischtwarenhändler in Camarones seinen Laden bereits seit 10 Minuten geschlossen hat, öffnet er



ihn für uns noch einmal und wir bekommen glücklicherweise noch frisches Brot. Am Cabo Dos Bahias treffen wir kurz nach der Einfahrt in den Naturpark auf einen Rangerposten. Die Reisepass-Daten und das MAN-Kennzeichen werden notiert. Eine Rangerin erklärt uns auf Englisch anhand eines Planes, welche Strecken wir mit dem MAN befahren dürfen. Der Eintritt ist kostenfrei. Mit ein paar deutschen Worten werden wir verabschiedet. Am Cabo Dos Bahias brütet eine Kolonie Magellanpinguine. Über einen angelegten Metallsteg kommen wir hautnah an

die putzigen Tiere heran. In einigen Nisthöhlen entdecken wir auch frisch geschlüpfte Kücken. Zudem leben hier Guanacos und Nandus friedlich mit den Pinguinen zusammen. Auf einer vorgelagerten Insel gibt es Seelöwen und See-Elefanten, die allerdings nur mit dem Fernglas zu sehen sind. Die Pinguine legen von ihrer Brutstätte bis zum Meer zum Teil mehre 100 m zurück. Die Laufwege gehen u.a. direkt unter den Stegen entlang. Durch den Laufgitterrost werden wir neugierig von ihnen beobachtet. Das Wetter ist allerdings nicht so berauschend, kein Fotowetter. Deshalb übernachteten wir nicht weit vom Park am Meer und fahren am nächsten Tag noch mal zur Kolonie. Wir sind überrascht – die Pinguine wirken im Gegensatz zu gestern träge, so als wenn sie alle gleichzeitig am Mittag Pause machen.



Die weitere Schotterstrecke der RP1 Richtung Süden führt durch ein unspektakuläres Landesinnere; Aussichten auf das Meer sind rar. Erst bei Bahia Bustamente treffen wir wieder auf das Meer. Hier begegnet uns auch das einzige Fahrzeug auf der gesamten RP 1, ein Unimog

mit französischem Kennzeichen. Unsere, nun folgende Piste ist er allerdings nicht gefahren, denn es gibt keine frischen Reifenspuren. Ab Bahia Bustamente wird die Piste nicht mehr gepflegt und ist dadurch eine schöne 4x4-Strecke durch die Pampa Salamanca. Wir fahren viel auf staubigem Lehmuntergrund und durch Flussbetten (z.T. noch mit Wasser). Auch einige nicht sichtbare Weichstellen sind vorhanden. Der MAN ist an einer dieser Stellen gut eingebrochen. Jörgen konnte ihn gerade eben noch ohne Hilfsmittel wieder herausfahren. Wenn es



stark regnet wird diese Strecke durch die Lehmpassagen, Auswaschungen und die Flussquerungen unpassierbar. Wir öffnen und schließen auf dieser Fahrt sehr viele Gattertore, sehen aber außer Schafe kaum Tiere.

In General Mosconi, kurz vor Comodoro Rivadavia, befindet sich das Nationale Erdölmuseum von YPF. Wir sind erstaunt, dass wir keinen Eintritt zahlen müssen (normal 120 AR\$ pro Person). Eine junge Dame nimmt uns in Empfang und erklärt uns, dass sich heute, am 13.12. der Tag des ersten Ölfundes an diesem Ort, jährt. Deshalb ist der Museumsbesuch kostenfrei. Am 13. 12.1907 hat man auf der Suche nach Wasser in 544 m Tiefe Öl gefunden. Der 11 m hohe Bohrturm aus 4-Kantholzbalken kam aus Deutschland und die Ölsuche wurde von einem Jose Fuchs organisiert. Der Vortrieb damals erfolgte mittels Hammer- und nicht durch Bohrtechnik. Der Antrieb wurde zunächst über Pferdekraft und später über eine Dampfmaschine ausgeführt. Im Museumsgebäude gibt es einen Bohr-Simulator, der uns bis auf 1290m Tiefe bringt, dabei „fliegen“ die einzelnen Gesteinsschichten nur so an uns vorbei. Aber auch die Maschinen, Fahrzeuge und Bohrmaschinen im Außengelände sind äußerst interessant und zeigen die Entwicklung der Ölförderung hier vor Ort.



Südlich von Comodoro Rivadavia liegt der kleine Ort Rada Tilly. Da wir sehr lange im Museum waren, wollen wir hier übernachten und haben Glück. Direkt am Strand ist das Parken rund um die Uhr erlaubt. Allerdings nicht in der Zeit vom 15.12. bis 15.3. Wie gut, dass wir heute erst den 13.12. haben. Am nächsten Tag entdecken wir, dass es südlich von Rada Tilly viele gute Camp-Möglichkeiten (auch windgeschützt) in der Nähe des Strandes gibt.

Auf der Weiterfahrt auf der Ruta 3 nach Süden befindet sich direkt an der Straße eine kleine Seelöwenkolonie. Etliche Leute sitzen hier in ihren Campingstühlen und beobachten die Tiere. In Jaramillo suchen wir zunächst die Abfahrt auf die RP 14 zum Cabo Blanco, finden diese aber nicht und die



Touristen-Info im alten Bahnhof ist zurzeit wegen Renovierungsarbeiten geschlossen. Es regnet ab und zu und so bildet der Platz neben dem Bahnhof mit seinem Schotterbelag eine ideale, ruhige Übernachtungsmöglichkeit. Die Bahnlinie von Puerto Deseado bis Las Heras existierte von 1908 bis 1978. Das Wetter ist und bleibt sehr stürmisch. Auf der Weiterfahrt nach Puerto Deseado passieren wir einen Windpark mit 40 bis 50 Nordex-Windrädern. Nur ein kleiner Teil ist allerdings in Betrieb. Wir machen einen 3 km langen Abstecher zur Gruta de Lourdes. Es handelt



In Puerto Deseado besuchen wir zunächst den Eisenbahnwaggon mit der Nr. 502. Dieser diente im Jahr 1921 als Streikzentrale der Landarbeiter. Der Waggon wurde 1898 in England gebaut und verfügte über Toilette und Dusche. Als der Waggon nach Schließung der Eisenbahnlinie verschrottet werden sollte, haben die Einwohner das verhindert. Nun ist er als Museum kostenfrei zu besichtigen. Das Eisenbahnmuseum im alten Bahnhof hat nur von 16 bis 18 Uhr geöffnet, zu spät für uns. Aber das Stadtmuseum ist im gleichen Gebäude untergebracht und wir können uns alte Utensilien wie Kleidung, Bücher, Bügeleisen und Nähmaschinen anschauen. Auch ein Burda-Heft von 1970 mit Schnittmustern und Häkel- und Strickvorlagen in Deutsch ist dabei. Schräg gegenüber befindet sich das Poliklinik-Museum. Dort sind alte chirurgische und dentale Instrumente ausgestellt. Auch ein Entbindungsraum, ein Wochenbettzimmer und eine Babystation sind dabei, die bis

Anfang der 70er Jahre in Betrieb waren. Angesichts der ärztlichen Gerätschaften von damals bin ich doch froh, dass sich die medizinische Versorgung erheblich weiterentwickelt hat.

So, jetzt verlassen wir endgültig Puerto Deseado und fahren auf der RP 47 Richtung Süden. Nach insgesamt 41 Kilometern Schotterpiste befinden wir uns kurz vor einem Guardagando (Gitterrost als Viehsperre) als der MAN automatisch bremst. Die Druckluft



in einem Bremskreis ist nicht mehr vorhanden. Wir entdecken am linken Druckluftspeicherbremszylinder, dass von einem Winkelfitting das Anschlussrohr für die Druckluftleitung gebrochen ist. Dadurch blockiert die Handbremse. Jörgen löst die Handbremse manuell am Bremsspeicher. Ein Lkw kommt vorbei und hält. Die beiden Männer wollen helfen und bauen von ihrem Anhänger einen Anschluss aus, aber das Gewinde passt nicht. Jörgen dichtet die Druckluftzuleitung provisorisch ab. Wir folgen dem Lkw zurück nach Puerto Deseado zu einer Hydraulik-Werkstatt. Mittlerweile ist es fast 19 Uhr. Die Monteure löten fachmännisch einen Schlauchanschluss an den Einschraubwinkel und gegen 21 Uhr funktioniert alles wieder. Eine Bezahlung wird rigoros

abgelehnt. Jörgen bedankt sich mit Kugelschreibern bei allen Mitarbeitern. Uns bleibt nichts anderes übrig, als erneut den ruhigen Parkplatz bei Maria wieder aufzusuchen. Maria will uns wohl nicht loslassen.

Am nächsten Tag nehmen wir die Ruta 47 erneut in Angriff. Bis auf die Fahrt ins Flusstal des Rio Deseado ist es bis zum Abzweig der RP 89 nicht sehr aufregend. Die RP 89 dagegen wird wohl äußerst selten befahren. Wir öffnen und schließen wieder einmal zahlreiche Gatter und sehen viele Tiere: Guanacos, Echsen, Hasen, weiße Gänse und mehrere Maras auf ausgetrockneten Seen. Wow, wir stehen plötzlich vor dem tiefen Einschnitt des Rio Deseado und haben einen grandiosen Ausblick über das Flusstal. Eine



Estancia umfahren wir auf einer spannenden Piste und landen wieder auf der RP 89. Wir kommen nur langsam voran, für die 70 km brauchen wir gut vier Stunden. Auf der Weiterfahrt sehen wir einen Mara vor seinem Bau. Es ist das erste Mal, dass wir dem scheuen Tier so nahe kommen.

Das Ziel unserer Querfeldein-Fahrt ist der versteinerte Wald von Jaramillo, ein Nationalpark in Argentinien. Die riesigen Araukarien-Bäume mit 1,80 m Durchmesser und bis zu 50 m Höhe fielen vor gut 150 Mio. Jahren heftigen Stürmen und Eruptionen zum Opfer.

Bedeckt wurden diese später von der Asche des auf der gegenüberliegenden Seeseite befindlichen 400 m hohen Volcano Madre e Hijo. Der Rundweg durch den „Steinbaumwald“ ist ungefähr 2 Kilometer lang und bietet viele bis zu 40 m lange versteinerte Baumstämme. Ergänzt wird alles durch ein kleines Museum am Beginn des Parcours. Der Eintritt ist frei. Übernachten darf man im Park nicht. Wir fahren die RP 49 weiter bis zur Ruta 12. Diese Strecke im Nationalpark ist nur wenig befahren und wird wenig instand gehalten. Von hier aus fahren wir eine Piste (RP 75) durch eine unwirkliche Landschaft Richtung Ruta 3. Es stürmt wieder einmal und wir werden entsprechend eingestaubt. Bis auf die letzten eintönigen 50 Kilometer erleben wir eine abwechslungsreiche Fahrt. Vor Puerto San Julian entscheiden wir uns für die Küstenroute und passieren eine Steilküste mit Seelöwen und Seehunden. Hier nisten auch zahlreiche Seevögel. In San Julian schauen



wir uns noch die Nachbildung des Segel-
schiffes Victoria an, eines von Magellans
Schiffen und das erste, das eine Weltumse-
gelung nach drei Jahren erfolgreich beende-
te. An der Küste bei San Julian verbringen wir
zum Teil stürmische Weihnachtstage und
nutzen sie für diesen Bericht.

**Was auf unseren Weltreise-Etappen
bisher geschah und wie es weiter
geht findet ihr unter
www.rijosreisen.de.**

© Rita und Jörgen Hohenstein 2019



Nandu am Cabo Dos Bahias

Magellan-Pinguine
am Cabo Dos Bahias

