

# Rostige Funde und andere Entdeckungen abseits der Ruta Azul

Vom 27.12.2019 bis 7.1.2020

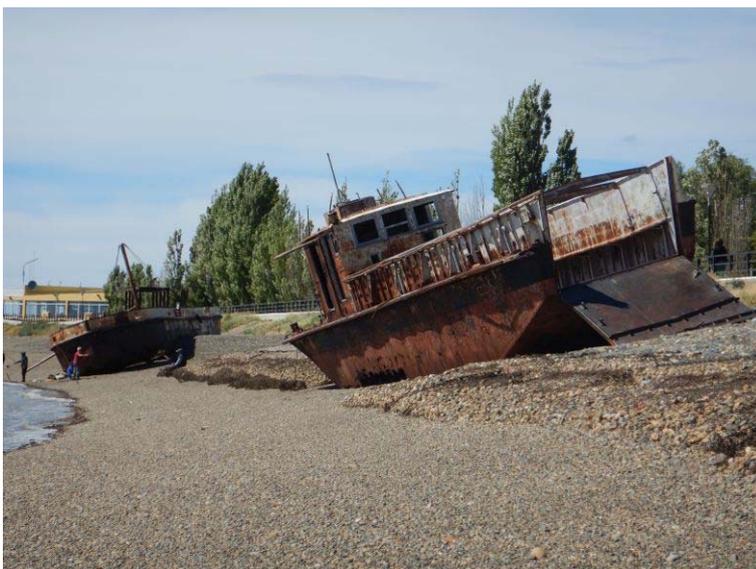


Die Weihnachtstage verbringen wir am Strand von Puerto San Julian. Uns erstaunt immer wieder, dass selbst das widrigste Wetter die Argentinier nicht davon abhält, am Strand zu grillen, selbst wenn ihnen der kräftige Wind den Staub um die Ohren und die Steaks wirbelt. Nach Weihnachten fahren wir eine Lkw-Reifenwerkstatt an, denn wir haben einen tiefen Schnitt in der Seitenflanke des linken Hinterreifens. Wahrscheinlich haben wir uns den bei einer Durchfahrt an den Gitterrosten (Viehroste) geholt, die zum Teil ausgesprochen schmal (max. 2,50 m breit) waren. Der junge Mann in der Werkstatt meint, wir können zwar so weiter fahren, aber Jörgen möchte das nicht. Der Reifen wird professionell repariert und innen mit einem Pflaster in der Flanke verstärkt. Er wird zudem so aufgezo-

gen, dass die Schnittstelle nun auf der Innenseite liegt. An der Ruta 3 gibt es bei Kilometer 2300 einen Aussichtspunkt in die Gran Bajo San Julian. Dabei handelt es sich um die größte und tiefste geschlossene Tiefebene (bis 107 m unter dem Meeresspiegel) des gesamten amerikanischen Kontinents und eine der tiefsten der Welt. Sie ist 2900 km<sup>2</sup> groß und besonders aus paläontologischer Sicht wegen der fossilen Flora interessant. Leider ist die Bajo in privater Hand und wir können nur von der Ruta 3 einen Blick hinein werfen.



In einem Reiseführer finden wir den Hinweis auf ein Schiffswrack. Dieser führt uns in das beschauliche Städtchen Puerto Santa Cruz, von 1884 bis 1888 die Hauptstadt der Provinz Santa Cruz. In der Touristeninfo bekommen wir reichlich Informationsmaterial über den Ort und die Umgebung. Hier erfahren wir auch, dass die Ruta 3 auch Ruta Azul (Blaue Route) genannt wird. Wir haben beschlossen, in der Nähe dieses ruhigen, sauberen Ortes Silvester zu verbringen. So haben wir genug Zeit, uns näher umzu-

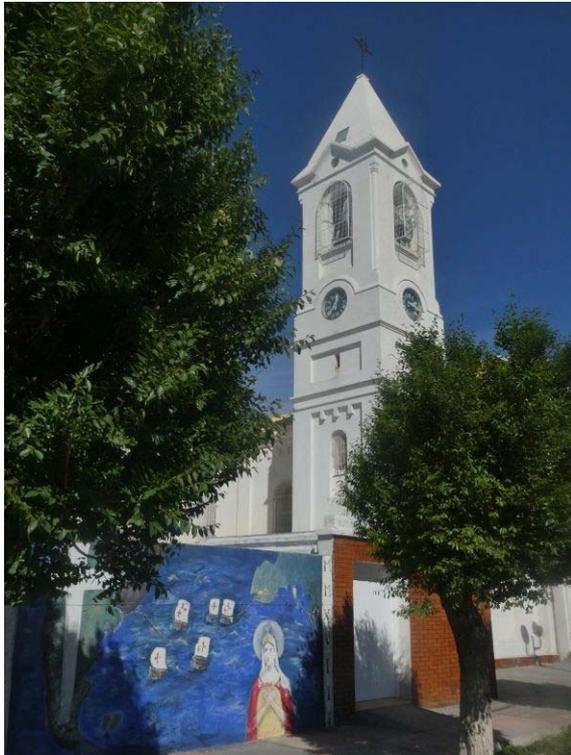


sehen. Statt einem Schiffswrack wie im Reiseführer vermerkt, finden wir am Strand gleich vier Wracks, davon zwei Schuten (Lencina, 40 m und Pilcomayo, 27 m lang), die für den Transport von Waren aller Art (Wolle, Lebensmittel usw.) eingesetzt wurden. Beide wurden zwischen 1950 bis 1960 in Betrieb genommen. Die Santa Cruz, ein Fluss-Motorschiff mit 30 m Länge stammt vermutlich aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts, denn alle Teile waren genietet oder geschraubt und nicht geschweißt. Das Schiff hatte kein Steuerrad sondern wurde über

eine Ruderpinne am Heck gesteuert. Eingesetzt wurde es auf der Linie Santa Cruz / Lago Argentina. Es war ein Kombi-Schiff und transportierte sowohl Fracht wie auch Passagiere. Die Mula o Explorador 1 war ein Pilotprojekt. Es war 25 m lang, hatte 2 Antriebspropeller und eine Bugklappe (wie ein Lan-

dungsschiff). Gefahren ist es zwischen 1950 und 1960. Genutzt wurde die Mula für Gütertransporte wie Fleisch, Mais, Kaffee und Getreide in 50 kg-Säcken.

Eines der ältesten Gebäude im Ort ist die Heilige Kreuz Erlöserkirche von 1909 (Grundsteinlegung 1908). Die Glocken und das Kreuz mit Jesus am Altar sind aus Turin importiert worden. Die Kirche ist gerade zur Weihnachtszeit hübsch geschmückt. Hier haben wir auch den San Expedito entdeckt, den Schutzheiligen für (nicht nur) unsere Expeditionen. Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Kirche ziert diese die argentinische 1-Peso-Briefmarke.



In der Nähe des Puerto Punta Quilla, dem Tiefseehafen von Santa Cruz, nistet auch eine Pinguin-Kolonie. Leider kann diese aber nur bei Ebbe besucht werden. Auf Anfrage beim Pförtner am Hafentor haben wir angesichts der „unchristlichen“ Zeit (6-10 Uhr morgens) darauf verzichtet, zumal wir schon viele, viele Pinguine beobachtet haben.

Südlich von Puerto Santa Cruz liegt der Nationalpark Monte Leon. Auch dorthin führt uns ein Abstecher. Sechs Kilometer vor der Einfahrt in den Park muss man sich bei einer Info an der Ruta 3 registrieren lassen.



Wofür wissen wir nicht genau, denn wir werden nicht kontrolliert. Vermutlich ist es nur eine Art Besucherzählung; wie viele Personen und aus welchen Ländern den Park aufsuchen. Wir erhalten einen Info-Prospekt mit einer Übersicht und die Auskunft, eine Übernachtung im Park sei nicht möglich, da der Campingplatz zurzeit geschlossen ist. Namensgeber des Parks ist ein Felsen, der von weitem aussieht wie ein Löwenkopf. Heute ist viel los im Nationalpark. Viele Familien sind am 1. Januar 2020 unterwegs. Es gibt eine Pinguin- und Seelöwen-

Kolonie zu sehen. Die Seelöwen lassen sich clever mit den Wellen auf und von den glatten, abgerundeten Felsen spülen, was ganz lustig anzusehen ist. Besonders viel los ist am Sand-Strandabschnitt, denn dort wird wie fast überall in Fluss- und Meeresnähe in Argentinien geangelt.

Da wir hier nicht übernachten können, suchen wir im Umfeld der Ruta Azul einen ruhigen Platz, was in dieser platten Landschaft nicht so einfach ist. So fahren wir auf die RP 57 ab, eine Schotterpiste. Bereits nach vier Kilometern kommen wir an eine verfallene Estancia; hier finden wir hinter Bäumen einen ausgezeichneten Übernachtungsplatz. Nach einer sehr ruhigen Nacht sehen wir morgens zwei Füchse und dann drei Nandus, zwei Hennen und einen Hahn, die sehr nahe am MAN vorbeispazieren.



Die RP 57 soll zu einem Puerto Coig führen, der Ort ist an der Ruta 3 ausgeschildert. Unsere Neugier überwiegt mal wieder, zumal es von dort laut Karte einen südlichen Weg zurück zur Ruta Azul geben soll. Wie sieht es dort aus, was gibt es dort? Wir wollen Antworten auf diese Fragen. So fahren wir die Schotterpiste, die übrigens bei Regen für Lkw's gesperrt ist, weiter zu diesem Hafen. Die Gegend ist abwechslungsreich, uns begegnet jedoch kein Fahrzeug. Eine Gedenkstätte erregt unsere Aufmerksamkeit. Ein Grab, ein Gedenkstein, zwei große blaue Ta-

feln – eine mit einem Liedtext oder so ähnlich und eine mit dem Namen Aldo Saravia 1929 – 1961 sowie einigen weiteren Informationen auf Spanisch. Ein solches Denkmal im „Nichts“ für einen Mann, der nur 32 Jahre alt wurde? Unser Interesse ist geweckt und wir beginnen zu recherchieren. Aldo Saravia war Mitglied der beliebten Folkloregruppe Los Chalchaleros, die seit 1947 eine der erfolgreichsten Musikergruppen Argentiniens war. Das Quartett war am 1. Mai 1961 nach einer abgeschlossenen Tournee auf besonderen Wunsch des Gouverneurs von Santa Cruz in Puerto Deserado aufgebrochen und nach Rio Gallegos unterwegs, um dort bei der Eröffnung des offiziellen Rundfunks LU12 aufzutreten. Auf der geschotterten Ruta 3, die damals nahe an Puerto Coig (auch Puerto Coyle genannt) vorbeiführte, übersah der Fahrer eine ausgeprägte Bodenwelle und das Auto überschlug sich mehrfach. Aldo Saravia verstarb noch am Unfallort.

In Puerto Coig, das an der Flussmündung des Rio Coyle liegt, angekommen, finden wir nur ein einzelnes Haus (Station) sowie eingezäunte Fundamentreste vor, wiederum mit zwei großen blauen Schildern davor. Puerto Coig verdankt seinen Namen dem Kapitän de Navio Antonio de Cordoba, der den Ort Bahia Coig nannte, in Erinnerung an eines seiner Besatzungsmitglieder (Fähnrich Claudio Coig Sanson). Die Ureinwohner, die Tehuelches, nannten den Ort Coyle, was Laguna mit Wasser bedeutet. 1889 gegründet,



war der Ort damals eine relativ wichtige Siedlung. Durch die Ruta 3, die ja in unmittelbarer Nähe der Stadt verlief, florierte der Vieh- und Seehandel. Mit der Änderung der Nationalroute 3, die etliche Kilometer ins Landesinnere verlegt wurde, wurde die Hafenanbindung bedeutungslos, was zu einem schnellen Bevölkerungsrückgang führte. Der traurige Rest des einstmals wichtigen Hafens ist eben jenes Haus, das einsam am Mündungsufer steht.



Zurück zur RN 3 wollen wir die südliche Schotterstraße entlang des Flusses fahren – Pech, sie ist geschlossen! So fahren wir gezwungener Maßen auf der RP 57 wieder zurück zur Ruta Azul. Was haben wir uns für Mühe gegeben, schöne Aufnahmen von sonst so scheuen Guanacos zu machen. Seit Puerto San Julian stehen diese immer wieder in großer Anzahl am Straßenrand herum und sind überhaupt nicht scheu. Trauriger Weise sehen wir daher auch häufiger überfahrene Tiere am Straßenrand liegen. Die Landschaft bis Rio Gallegos wird endlich etwas abwechslungsreicher.

Rio Gallegos ist seit 1889 die Provinzhauptstadt von Santa Cruz. Es sieht nach Regen aus. Jörgen hat in einem älteren Reiseführer etwas von dem schwersten Güterzug Südamerikas gelesen, der hier in Rio Gallegos Kohle bis zum Hafen transportiert. In den neueren Reiseführern steht darüber nichts. Aber genau das erweckt wieder unser Interesse. Wir fahren also Richtung Costera, zum Flussufer. Zufälligerweise kommen wir genau an den alten Kohle-Verladeanlagen an. Auch ein verrosteter Schlepper liegt dort. Nicht weit entfernt davon stehen wir viele verrostete alte Dampflokomotiven. Dort befindet sich das Eisenbahnmuseum. Es hat nur Montags bis Freitags von 14.30 Uhr bis 17.30 Uhr geöffnet. Das ist für heute zu spät. Aber morgen ist Freitag, warten wir eben so lange. Zwischen den Hafenanlagen kann man überall parken und auch ruhig übernachten. Zudem fängt es gerade mächtig an zu regnen. Am folgenden Tag führt uns Carlos, dessen Großvater Deutscher war, durch das Museum. Es besteht seit dem Jahr 2004 und wurde von ehemaligen Eisenbahnern gegründet. Das kleine Museum ist liebevoll mit vielen Fotos, Zeitungsausschnitten und Exponaten aus der Geschichte der ehemaligen Kohlebahn und der Kohlemine, bestückt. Carlos gibt sich viel Mühe, spricht aber kein Wort Englisch oder Deutsch. Also muss der Übersetzer im Handy herhalten. Wie verstehen relativ viel, wobei ich sein Spanisch, das er langsam in das Handy spricht zum Teil besser verstehe als die wirre deutsche Handy-Übersetzung, die uns dann entgegentönt. Die Eisenbahn wurde ca. 1940 gebaut, als durch den Krieg die Kohletransporte per Schiff aus Großbritannien stark eingeschränkt wurden. Auf einer 750 cm breiten Spur wurde Kohle vom 255 km entfernten Rio Turbio nach Rio Gallegos transportiert und dort auf Schiffe verladen. Es gab auch spektakuläre Eisenbahnun-





glücke, die Fotos und Zeitungsberichte erzählen davon. Ab 1956 wurden japanische Güterloks von Mitsubishi eingesetzt, die extra für die Belange dieser Strecke gebaut wurden. Eine dieser Dampfloks wurde restauriert und steht im Freigelände hinter dem Museum vor dem großen Dampfloks-Friedhof, auf dem die alten Giganten vor sich hin rosten. Die Lokomotiven waren 23 m lang und hatten 92 Tonnen GGW. Der Tender hatte 6 Achsen, die Lok 5 Antriebsachsen. Es gab neben den Güterwaggons auch einige Personenwaggons, die in Belgien gebaut

wurden. Auf dem Außengelände des Museums steht auch ein interessantes Straßenfahrzeug, das auf ein Schienenfahrgestell gesetzt wurde, ein Unikat. Mittels Treibriemen über den Reifen wurde das Gefährt angetrieben (Pickup-Draisine).

Einst war diese Bahn die südlichste Eisenbahn der Welt, bis die 25 km lange „Holzbahnstrecke“ auf Feuerland ihr den Rang abgelaufen hat. 1996 wurde der Betrieb von Dampf- auf Diesellokomotiven, die aus Bulgarien kamen, umgestellt. Mit dem Bau des Tiefseehafens am Punta Loyola im Jahr 1999 wurde auch die Bahnstrecke dorthin verlegt und die Kohleverladung in Rio Gallegos endgültig eingestellt. Damit erfahren wir auch schon unser nächstes Ziel: Punta Loyola. Vielleicht



sehen wir ja noch einen Kohlezug?



In der Nähe des Museums fallen uns mehrere interessante ungewöhnliche alte Häuser auf, die aus Lenga-Holz gebaut wurden. Sie waren die Unterkünfte für Eisenbahner.

Das Wetter ist ausgesprochen ungemütlich und so verziehen wir uns wieder in den MAN und bleiben eine weitere Nacht am Hafen. Gerne hätten wir uns noch in Rio Gallegos die Kathedrale Nuestra Señora de Lujan von innen angesehen. Die Kirche wurde im Jahr 1900 aus Lenga-Holz (südamerikanische Buchenart) gebaut und mit Zinkblech verkleidet. Leider öffnet diese erst ab 17 Uhr und das würde für uns wiederum fünf Stunden Wartezeit bedeuten – etwas zuviel. Wir fahren lieber zu unserem nächsten Ziel. Von der Ruta 3 biegen wir auf die Ruta 40 ab. Diese endet am Punta Loyola. Dort sehen wir die neuen Kohlewaggons,



Kohleförderbänder und Öltanks. Jörgen meint, es fahren wohl nur noch wenige Kohlezüge, denn die Gleise wirken sehr unbenutzt.

Am Punta Loyola liegt aber eine weitere Attraktion von Rio Gallegos, das Wrack der Marjory Glen, eine Dreimastbark, die einst auch Kohle transportierte. Die Bark wurde im Jahr 1892 im schottischen Grangemonth gebaut und lief unter norwegischer Flagge. Am 12. Juni 1911 segelte sie u.a. mit 1800 Tonnen Kohle für die Firma Braun und Blanchard

in Santa Cruz vom Hafen in Newcastle aus mit Ziel Südamerika. Kurz vor Rio Gallegos entzündete sich die Kohle selbst und die Bark wurde von der Besatzung am 19. September 1911 auf Grund gesetzt.

Das ca. 100 m lange Schiff ist schon ein beeindruckender Anblick. Es hatte neben dem Schiffsrumpf zwei Decks (Zwischen- und Oberdeck) und zwei Ladeluken. Die Stahlußenhülle bestand aus genieteten 1 x 5 m, 10 mm großen Stahlplatten. 1982 diente das Wrack als Trainingssziel eines Luftwaffen-Geschwaders Argentinien für den Malwinenkrieg (Falklandkrieg). Etliche Ein- und Ausschuslöcher entstellen seit dem den Schiffsrumpf. Wir beschließen, hier zu übernachten, zumal es wieder anfängt zu regnen. Nach heftigen Regenfällen gegen Abend, wir haben es uns gerade gemütlich gemacht, hören wir ungewöhnliche Motorengeräusche. Eine Familie hat sich mit ihrem Mitsubishi-Transporter auf dem durchgeweichten Untergrund mächtig festgefahren.



Es wird langsam dunkel und das Auto bewegt sich weder vor noch zurück und Manpower reicht nicht. Da muss der MAN ran, sonst ist ja niemand da. Der MAN zieht das Fahrzeug ein Stück auf „festen“ Untergrund, aber es reicht nicht, die Räder drehen immer noch durch. Also nochmals das Abschleppseil ausgepackt und den Mitsubishi wird weiter Richtung Schotterpiste gezogen. Die kleine Familie ist glücklich, bedankt sich herzlich und tuckert erleichtert davon.



Auf unserem Weg nach Feuerland müssen wir durch den patagonischen Teil Chiles

durch, wenn wir nach Ushuaia wollen. Der Ort liegt in einer Enklave, d.h. er ist von Argentinien nicht direkt erreichbar. Ca. 10 Kilometer vor der Grenze machen wir noch einen kurzen Abstecher zur Laguna



Azul. Die „blaue Lagune“ ist ein Kratersee im Vulkanfeld von Pali Aike, der auf 55 m Tiefe geschätzt wird. Die Vulkane sollen ihre letzte Aktivität vor gut 11.000 Jahren gehabt haben. Wir schätzen den Kratersee auf 650 m x 250 m. Jörgen „wandert“ auf einem kleinen Trampelpfad einmal auf dem Kraterrand um den Vulkan herum. Eine nicht ganz einfache Sache. Über mehrere Zäune steigt er, um seine Neugierde zu befriedigen. Ich liebe diese „Kletterausflüge“ von ihm überhaupt nicht. Aber er entdeckt dabei, dass dieser Vulkan nicht nur einen, sondern zwei Nebenkrater

besitzt. Ich beobachte alles von der gegenüberliegenden Seite, es sieht nicht ungefährlich aus. Deshalb bin ich froh, als er wohlbehalten, aber völlig durchgeschwitzt nach zwei Stunden wieder bei mir ankommt.

Am nächsten Tag fahren wir zur Grenze nach Chile. Erst ca. einen Kilometer jenseits der argentinischen Grenze ist die Abfertigung. Es verläuft alles sehr problemlos. In einer Stunde sind wir durch. Die Zöllnerin sagte uns nach ihrer Kontrolle, das alles „perfetto“ ist und fragt, weshalb wir bei den verbotenen Lebensmitteln „Ja“ angekreuzt haben. Tja, wir wissen doch nicht im Einzelnen, was verboten ist, schließlich ist die Liste mächtig lang und es sind danach auch Produkte aus Pflanzen verboten. Sie lacht, winkt uns zu und schickt uns weiter. Am Hafen von Punta Delgado, an der Magellan-Straße angekommen, wissen wir nicht so recht, wo der Kartenverkauf ist. Eine Frau sagt uns, dass dieses an Bord erfolgt. Wir kommen



gleich mit der nächsten Fähre mit, zahlen für die halbe Stunde Überfahrt umgerechnet 26 Euro per Kreditkarte und verlassen kurz nach 13 Uhr das (süd-)amerikanische Festland.

Tierra del Fuego (Feuerland), wir kommen!!



**Was auf unseren Weltreise-Etappen bisher geschah und wie es weiter geht findet ihr unter [www.rijosreisen.de](http://www.rijosreisen.de).**

© Rita und Jörgen Hohenstein 2020

Vor der chilenischen Grenzstation