

Eine mehr als abwechslungsreiche Fahrt entlang der Anden

Argentinien - Von Mendoza nach Santa Maria

vom 18.01.2021 – 03.02.2022



Das war schon ein spannender Tourenabschnitt, ein Bach, der sich den Weg über die Fahrbahn suchte, enge Schluchten, ein „qualmender“ See und dann noch dieser Tunnel!! Hinzu kommen noch die Pannen. Aber fangen wir doch von vorne an ...

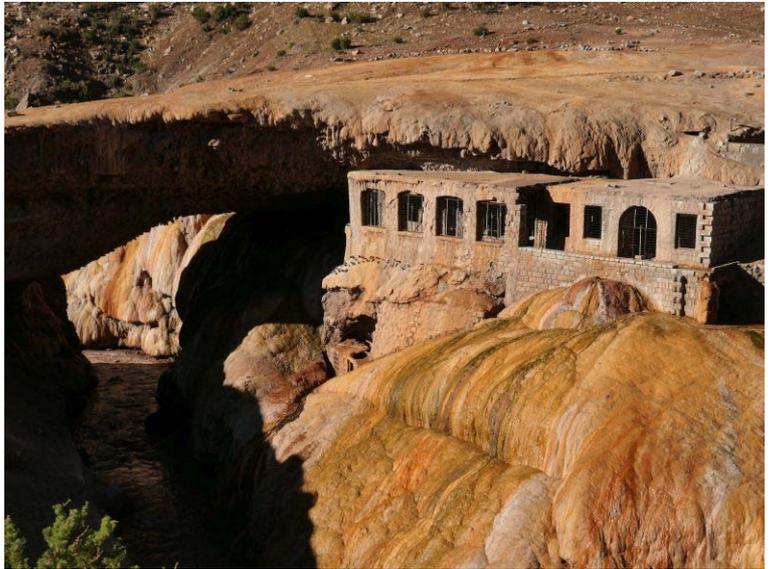
Von Cacheuta aus fahren wir durch eine landschaftlich sehr schöne Gegend bis nach Uspallata. Durch die Schlucht begleitet uns eine alte Eisenbahnstrecke, die eine atemberaubende Abenteuerfahrt gewesen sein musste. Die Gleise wurden in Steilabhänge hoch über dem Rio Mendoza die Berge eingelassen. Ab und zu ging es durch einen Tunnel; also ich hätte „Bauchkitzeln“, wenn ich da mitgefahren wäre. Am Ortsausgang von Uspallata Richtung Chile werden wir angehalten und gefragt, ob wir nach Chile wollen. Wir verneinen und dürfen weiterfahren.

Hier am Kontrollpunkt parken Hunderte von LKW, weil die Grenze nach Chile geschlossen ist. Dort hat sich ein Großteil der Zöllner mit Corona infiziert.

Wir stoßen immer wieder auf Reste der Eisenbahnlinie, die einst bis nach Los Andes in Chile führte. An der Puente del Inca (Inka-Brücke) bekommen wir vor lauter Autos und Busse nicht einmal einen Parkplatz. Ähnlich sieht es am Parque Provincial Aconcagua aus. Und das, obwohl das Wetter nicht optimal ist. Es haben sich viele Wolken gebildet. Wegen der eingeschränkten Sicht beschließen wir morgen wieder zukommen und fahren weiter nach Las Cuevas auf 3200m Höhe. Auf der Strecke treffen wir ständig auf Reste der Eisenbahnstrecke, die hier gegen den Schnee mit Schutztunneln versehen wurde. Die Eisenbahnlinie mit 1m Spurbreite führte auf 248 km von Mendoza (762m Höhe) über Las Cuevas (3200m Höhe) nach Los Andes (814m Höhe). Die Bewältigung des Höhenunterschiedes konnte zum Teil nur mit Zahnstangenantrieb erreicht werden. Die chilenische Teilstrecke wurde 1927 bis Las Cuevas mit einer 3000V-Leitung elektrifiziert.



Transportiert wurden Erze, landwirtschaftliche Produkte und bis 1979 auch Personen. 1984 wurde die Strecke eingestellt. Hinter einem Schutztunnel finden wir einen ruhigen Übernachtungsplatz und beobachten, wie vom Bermejo-Pass (auch Cumbre-Pass), dem alten Grenzübergang nach Chile, jede Menge Fahrzeuge die Serpentina hinab „kriechen“. Wir sind ja nun nicht die eingefleischten Frühaufsteher, aber um dem touristischen Trubel zu entkommen, stehen wir um 7 Uhr auf. Das Wetter ist ganz toll, klar und keine Wolken.



Zunächst besuchen wir die Puente del Inca. Bis auf einige Radfahrer sind wir alleine dort. Die steinerne Naturbrücke über den Rio de las Cuevas ist 47m hoch und 28m breit. Durch das schwefelhaltige Thermalwasser ist sie, wie auch die Felsen, mit gelb-orangefarbenen Ablagerungen überzogen. Früher war hier auch ein Thermalbad, aber ein Erdbeben hat einiges zum Einsturz gebracht. Jörgen inspiziert natürlich auch wieder die Reste der Eisenbahnlinie. Hier stehen noch einige Signale, diverse Weichen und Hallen.

Auf den Aconcagua Park verzichten wir, denn der mit 6962m höchste Berg außerhalb Asiens ist in der Morgensonne super zu sehen. Und weil das Wetter so schön ist, fahren wir auch noch die vielen Serpentina hin- auf zum Bermejo-Pass, wo auf 3854m Höhe das Monument Cristo Redentor steht. Die 13m hohe Statue wurde von den





Chilenen und Argentinern 1904 als Friedenssymbol errichtet, nachdem Grenzstreitigkeiten beigelegt wurden. Angeblich soll die Bronze aus den Kanonen des Andenheers von San Martin stammen. Auch hier sind wir fast alleine. Nur ein paar Bergtourenwanderer haben heute Vormittag den Weg hierauf auf sich genommen, bei 5°C und einem sehr stürmischen Wind. Bereits auf der Abfahrt begegnen uns die ersten Touristenfahrzeuge und unten angekommen, auch Kleinbusse.

Überall im Westen von Argentinien trifft man

auf Schreine von Difunta Correa (entschlafene Correa). Die sind auf eine Legende zurückzuführen, die sich um Maria Antonia Deolinda Correa und ihren Sohn rankt. Maria folgte, mit dem Säugling auf dem Rücken, ihrem im Bürgerkrieg gefangen genommenen Mann. Sie verlief sich in der Wüste und starb schließlich. Einige Tage später fanden Maultiertreiber ihren Leichnam und das noch lebende Kind. Es lag säugend an der Brust seiner toten

Mutter. Die Argentinier verbinden damit zwei Stereotypen im Frauenbild, das Bild der treuen Frau, die ihrem Mann folgt und das der sich aufopfernden Mutter. Bei diesen selbst gezimmerten Schreinen findet man Massen an gefüllten Wasserflaschen. Wasser ist in vielen Regionen selten und stellt somit eine besondere Spende dar.

Zurück in Uspallata suchen wir vergeblich einen geöffneten Supermarkt. Alles, sogar der große Atomo-Markt hat geschlossen. Auf der unbefestigten RP 149 überqueren wir die

Provinzgrenze nach San Juan. Die Gegend ist steppenartig, aber der Blick auf die schneebedeckten Andengipfel entschädigt. Unser Interesse wird geweckt, als wir schon von weitem über dem



„ausgetrockneten“ See Barreal Blanco Qualm aufsteigen sehen - zumindest wirkt es so. Aus kleinen Tornados werden große „Dampfwolken“. Jörgen wird von einer dieser „Qualmwolken“ umhüllt und meint, sie bestehen aus Wasserdampf, Salz und feinem Staub. Auf jeden Fall ist das Spektakel beeindruckend anzuschauen und hat seinen Ursprung wohl durch die immense Sonneneinstrahlung. In dem Ort Barreal ist es trotz der vielen Bäume sehr heiß. Wir leiden ein wenig unter den 40°C. Die Einfahrt in den Campingplatz Municipal ist für unser Fahrzeug zu

niedrig. Leider die Bäume an der Straße auch. Ein paar Kilometer hinter Barreal ist sich die Einfahrt zum Cerro Alcazur, auch Cerro del siete Colores. In der kleinen Schlucht befinden sich, von außen uneinsehbar, bunte schillernde Felsen und Hügel. Die Vielfalt der Farben und die durch Erosion entstandenen Felsformationen zu betrachten, ist schon toll. Jörgen klettert, natürlich ohne Sonnenhut, auf den Felsen herum. Wir folgen der unbefestigten RP 412, die direkte Strecke nach Norden. Es gibt zwar einige Weichsandstellen, trotzdem lässt sich die Piste



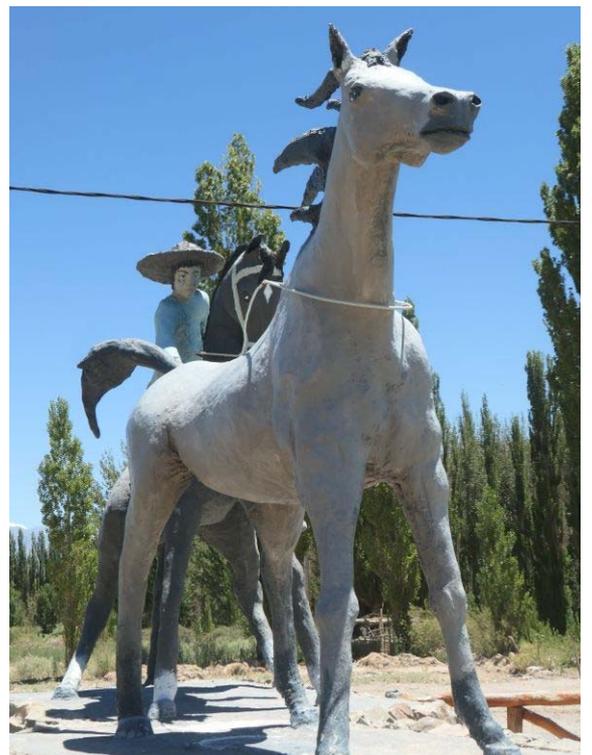
einigermaßen gut befahren. Kurz vor der Polizeikontrolle Totoca (wir wurden nicht angehalten) gibt es wieder eine Christus-Figur auf einem Hügel. Von da an geht es bergab, das heißt, es wird wieder



wärmer. Also bleiben wir lieber über Nacht in 2400m Höhe, an einem rauschenden Bach, bei angenehmen Temperaturen.

Am nächsten Morgen fahren wir guter Dinge weiter, aber bereits nach wenigen hundert Metern befinden wir uns plötzlich in einem Bachbett. Unser rauschender Bach, der Arroyo Totoca, hat sich seinen Weg über die Piste gebahnt. Im Wasser fahren wir weiter und stehen dann unvermittelt vor einem ziemlich tiefen Bachbett das die Piste quert. Wo geht es weiter? Zunächst fahren wir rechts aus dem Pisten-Bachbett heraus. Wir

haben vorher zwei Pickups in der Ferne gesehen, die diese Strecke gefahren sind. Wo sind die lang gefahren? Wir können nichts erkennen und fahren wieder durch das strömende Wasser zur Bachquerung. Links des Bachbetts sind schwache Spuren zu erkennen. Also diesmal durch den Bachlauf links und nicht rechts. Das war die richtige Entscheidung und es geht weiter zum Ort Iglesia. Dort steht ein Gaucho-Denkmal im Stil „argentinischer naiver Kunst“. Na ja, über Geschmack lässt sich nicht streiten. Über Las Flores geht es an einem See vorbei unvermittelt in die Schlucht des Rio Jachal. Eine unwahrscheinlich interessante 30 km lange Strecke auf halber Höhe der Berge. Manchmal ist sie einspurig und die Bergnasen zu umfahren ist immer wieder spannend, da es immer wieder neue Aussichten und fahrerische Herausforderungen gibt. Ich erinnere Jörgen,





dass dann in Italien immer gehupt wird. Von da an tönen unsere Fanfaren häufiger durch die Schlucht.

In San José de Jachal angekommen, warten wir bei großer Hitze bis um 17 Uhr und sind doch enttäuscht, dass kein einziger Laden öffnet. Die Leute hier haben eben einen anderen Rhythmus als wir. Wir fahren gerne, wenn es heiß ist und die Einwohner ruhen gerne. Weiter geht es auf die in der Karte harmlos wirkende RP 491 Richtung Ruta 40.

Wie ein Déjà-vu – es folgt ein kleiner See und wieder befinden wir uns in einer Schlucht. Diesmal ist diese aber viel enger als die des Rio Jachal. Auf den schmalen Wegen gibt es auch immer wieder Engpässe, die überflüssigerweise auch noch Felsüberhänge aufweisen. Einer dieser Felsüberhänge ist bei dem schmalen Fahrweg (es geht links senkrecht bergab) höhenmäßig schon sehr knapp für unseren MAN; zudem befindet er sich auch noch in einer engen Kurve. Jörgen fährt äußerst langsam. Entschädigt werden wir danach mit kaum vergleichbaren Ausblicken in die Schlucht und auf den Rio Huaco. Dann kommt etwas, mit dem keiner von uns gerechnet hat.

Ein „naturbelassender“ Tunnel !!!

Ungefähr 100m lang. „Da passen wir nicht durch“, sagt Jörgen - und fährt hinein. Es ist schon eng, in der Breite wie in der Höhe. Ich



muss den rechten Außenspiegel anklappen. Ganz langsam geht es vorwärts. Ich erinnere mich schmerzhaft an Albanien 2010. Damals mussten wir rückwärts aus dem Tunnel herausfahren und der MAN hatte am Wohnaufbau erhebliche Blessuren abbekommen. Zwei Mal schabt irgendwo etwas,

aber wir kommen durch. Adrenalin pur.

Dem MAN ist offensichtlich nichts passiert. Auf der weiteren Strecke wird es noch ein paar Mal eng, aber es kommt erfreulicher Weise kein Tunnel mehr. Auf einem Parkplatz mit Blick auf den kleinen Ort Huaco übernachteten wir. Unsere Anspannung weicht nur langsam. Vom Aussichtspunkt bis zur Ruta 40 ist die Strecke nun breit genug, um nicht mehr ins Schwitzen zu geraten. Die RN 150 ist bis zur RN 76 gut ausgebaut. Sie hat zwei landschaftliche Höhepunkte. Bizarre Felsformationen zu Beginn





und eine grandiose Fahrt durch die Schlucht beim Ischigualasto Nationalpark. Leider hat man von der Straße aus keinen Einblick in das „Tal des Mondes“. Eine derartige Landschaft haben wir bereits im Jordantal erlebt. Aus dem Grund und weil der Park nur mit Führer besucht werden kann, lassen wir diesen links liegen. Auf der RN 76 fahren wir dann durch den Nationalpark Talampaya. Hier gilt das Gleiche. Von der langweiligen Strecke aus ist gar nichts zu sehen. Schade. Wir verzichten dennoch auf den Park, weil wir in Coronazeiten nicht mit einem Bus fahren wollen und eine Fahrt mit dem eigenen Fahrzeug nicht erlaubt ist. Sonnabend-Abend machen wir mal wieder auf einem Camp/Park in Sanogasta eine Musikerfahrung der besonderen Art. Wir werden vollgedröhnt. Diesmal ist es so schlimm, dass wir flüchten. Am nächsten Morgen treffen wir an unserem Übernachtungsplatz dann am helllichten Tag auf ein junges Kaninchen-Käuzchen.

Zum Tanken benötigen wir mal wieder Bargeld. Deshalb beschließen wir, den Sonntag in Chilecito zu verbringen, da die Western Union Auszahlungsstellen sonntags geschlossen haben. Wir fahren hoch zur Estacion 2 der Drahtseilbahn aus dem Jahr 1904. Der Parkplatz ist zwar schräg, aber daneben finden wir ein ebenes Plätzchen für unseren MAN.



Mit der ca. 35 km langen Cable Carril wurde Gold, Silber und Kupfer aus der in fast 5000m Höhe liegenden Mine La Mejicana in den 3510 m tiefer liegenden Ort Chilecito transportiert. Den Auftrag für den Bau der Drahtseilbahn erhielt die Firma A. Bleichert & Co. aus Leipzig-



Cohlis. Sie bestand aus 9 Antriebsstationen, 262 Stützen zwischen 3 und 56 Meter Höhe, 640 Gondeln mit einer maximalen Traglast von je 250 kg. Die Fahrzeit betrug 4 Stunden. In den Gondeln durften neben dem Erz nur höhere Angestellte, Ärzte und Ingenieure fahren und wurden Versorgungsmaterialien wie Lebensmittel, Wasser und Kohle für die Dampfantriebs-Maschinen an die Stationen geliefert. In der Station 2 wurde das Erzgestein selektiert. Mittels einer speziellen Weichenkonstruktion wurde ein Teil zu der in der Nähe liegenden Aufbereitungsanlage mit



großen Schmelzöfen transportiert und der andere Teil zum Verladebahnhof nach Chilecito wo er mit dem Zug zum Hafen von Rosario gebracht und von dort aus in die europäischen Häfen verschifft wurde. Die Cable Carril war bis 1927 in Betrieb.

Der Stellplatz hier an der Station 2 ist von der Temperatur her so angenehm, dass wir bis Mittwoch bleiben und unseren zweiten Bericht fertig stellen. Dann fängt urplötzlich unsere Solaranlage an zu spinnen. Mal werden die Batterien geladen, mal nicht. Am Regler liegt es nicht. Jörgen hat einen ande-

ren eingebaut, mit der gleichen Fehleranzeige und die Solarpanelen sehen auch in Ordnung aus. Wir besuchen noch die am Bergfuß liegenden Reste der Aufbereitungsanlage mit den ehemaligen Schmelzöfen - hier waren mal 1000 Personen beschäftigt - dann geht's in die Stadt. Wir wollen Geld abheben. Die Western Union liegt mitten in der Stadt und wir haben Glück, dass wir einen Parkplatz finden. Die Prozedur in den Western Union Filialen ist jedes Mal anders. Diesmal wollen sie eine Fotokopie des Reisepasses, ein Copy-Shop ist gleich nebenan, und eine Telefonnummer. Aber der Wechselkurs ist grandios. Auch die Station 1 der Cable Carril, wo das Erzgestein mittels einer großen Rutsche auf die Waggons verladen wurde, schauen wir uns noch an. Dann folgen



wir der Ruta 40 durch eine langweilige Gegend bis zu den Ruinen von El Shincal. Es ist spät und wir parken auf der breiten Straße vor dem Eingang. Morgens funktioniert die Wasserpumpe für das Brauchwasser nicht mehr. Am Pumpenkopf ist ein Anschluss verschmort. Jörgen tauscht den Pumpenkopf von einer anderen, defekten Wasserpumpe, die wir zum Glück noch mit uns rumschleppen, aus und es strömt wieder Wasser aus dem Hahn. Kummer macht uns jetzt nur noch das Solar. Die Ruinen von El Shincal de Quimivil kann man nur mit Führer besuchen. Die nächste Führung ist um 16 Uhr – nur in Spanisch. Das würde heißen, dass wir über 3 Stunden warten müssten, um dann doch nichts zu verstehen. Deshalb besuchen wir nur das kleine Museum und fahren dann weiter auf der Ruta 40 über ein Hochplateau.





Kurz vor San José müssen wir mehrere verschlammte Flussfurten durchqueren. Offensichtlich hatte es in den Bergen heftig geregnet. Dabei sieht Jörgen im Rückspiegel wie Dampf am linken Hinterrad aufsteigt. In Santa Maria besuche ich noch einen Supermarkt, finde aber nur Brot. Jörgen untersucht inzwischen das Rad und stellt fest, dass dort Öl austritt. Ein Lkw-Fahrer zeigt ihm eine nahe gelegene Werkstatt. Wir stehen gegenüber der Pkw-Werkstatt am Straßenrand. Das Rad wird mit Hilfe unseres Wagenhebers demon- tiert. Weiter kommen die Mechaniker nicht,

denn sie haben kein geeignetes Werkzeug. Am nächsten Morgen weist Jörgen die Monteure an, das Rad wieder anzubauen. Der Mechaniker gibt uns einen Hinweis auf eine Lkw-Werkstatt. Aber auch dort kann man uns nicht weiterhelfen. Wir haben aus dem Internet und von Sandra in La Plata verschiedene Adressen gefunden, wo in Santa Maria angeblich Lkws repariert werden. Da bietet sich ein Mann an, uns zu einer Werkstatt zu lotsen. Wir fahren drei mögliche Stellen an, alle ohne Erfolg – sie reparieren nur kleinere Fahrzeuge. Erst der vierte Versuch ist erfolgreich. Wir müssen nur das Ersatzteil besorgen. Jörgen vermutet einen undichten Wellendicht-



ring. Zusammen mit unserem Helfer besorgt er diesen in einem Laden im Ort. Am Nachmittag kommt ein Mechaniker. Die Achse wird freigelegt. Leider sind beide Walzen-Lager kaputt. Die Werkstatt will die Lager in San Miguel de Tucuman besorgen. Es ist Freitagabend und wir erwarten vor Montag eigentlich nichts. Unser Solarstrom hat völlig aufgegeben und wir sind froh, dass wir hier einen Stromanschluss bekommen. Am Sonntag klettert Jörgen aufs MAN-Dach, da der Fehler nur an den Solarpanels



liegen kann. Er demonstert sie und stellt fest, dass an einem Modul der Kabelverbindungsstecker verschmort ist. Es ist sehr heiß und nach zwei Stunden (um 11 Uhr vormittags) ist er fix und fertig und will morgen früh weitermachen. Nachmittags kommen die beiden Radlager. Leider ist in einer korrekten Verpackung ein falsches Lager drin. So heißt es weiter warten. Am nächsten Morgen um 8 Uhr klettert Jörgen wieder aufs Dach und es gelingt ihm, die Verbindung zu reparieren und somit den Ladestrom wieder zu aktivieren.

Am Dienstag kommt das richtige Lager und alle Teile werden gesäubert. Erst jetzt stellen die Mechaniker fest, dass auch alle Zahnräder des Planetengetriebe nicht in Ordnung sind und ebenso der Zahnring für den Hohlträger. Wir könnten das Teil aus Deutschland kommen lassen oder es wird ohne Garantie in einer Firma in San Miguel de Tucuman gefertigt. Die Fertigungsdauer soll jedoch einen Monat betragen. Auch aus Deutschland soll die Laufzeit des Paketes 14 bis 28 Tage dauern. Schweren Herzens entscheiden wir uns wieder für die „3-Rad“-Lösung. Die hatten wir im Februar 2020 auf Feuerland schon mal – damals mit dem rechten Hinterrad und für eine überschaubare Strecke. Das heißt, das linke Hinterrad wird antriebslos „gestellt“ in dem die Achswelle nicht eingebaut wird und wir fahren Permanent-Allradantrieb auf 3 Rädern. Damit sind für uns nun allerdings die geplanten abenteuerlichen Pisten erst einmal tabu.



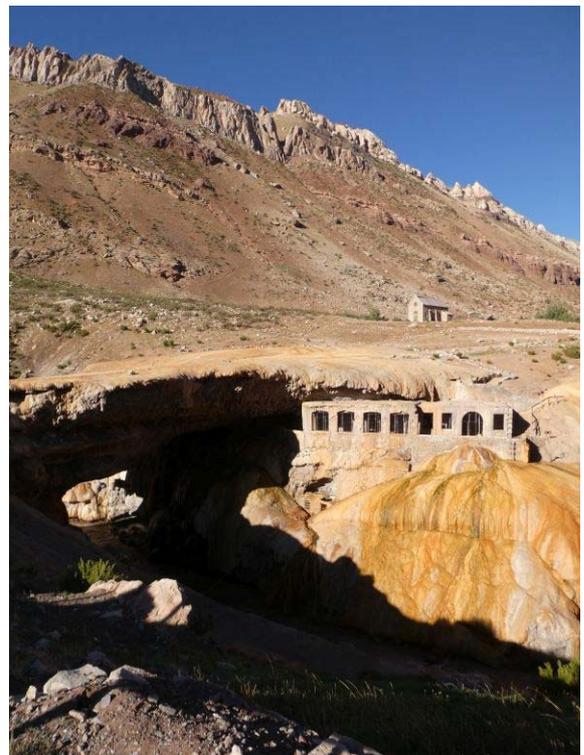
Wir entscheiden uns, über Salta wieder nach Osten zu fahren, einige Sehenswürdigkeiten mitzunehmen, einen kurzen Abstecher nach Uruguay zu machen, um in Argentinien wieder eine 8-monatige Aufenthaltsgenehmigung für den MAN zu bekommen und dann nach La Plata zu fahren. Ach ja, und zudem müssen wir ja auch noch unsere Visa verlängern

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

© Rita und Jörgen Hohenstein 2022



Auf dieser Tour gab es massenhaft Kandelaberkakteen zu sehen



An der Puente del Incas (Inka-Brücke)