

# Die Amerikas



Von links nach rechts: Land Rover, Gudrun Ziermann, Tobias Groenen

## Bis ans Ende der Welt

Text/Fotos: Gudrun Ziermann, Tobias Groenen

Unsere Reise durch die Amerikas begann lange vor dem eigentlichen Aufbruch. Sie begann dort, wo sie später auch enden sollte: in Patagonien. Tobias und ich saßen im Nationalpark Torres del Paine vor unserem Zelt, als neben uns ein Expeditionsmobil auf den Rasen fuhr. Während der Fahrer das Dachzelt aufbaute und seine Begleiterin die Campingstühle neben das Fahrzeug stellte, dachte ich: Diese Art zu reisen könnte mir auch gefallen. Frei und ungebunden fremde Länder, Menschen und Kulturen kennenlernen, abseits ausgetretener Pfade eigene Wege gehen, Zeit haben für die Geschichten, die das Leben schreibt ... Ich spürte ein seltsames Kribbeln im Bauch. Es war der 24. Dezember 2003 und soeben war ein Traum zum Leben erwacht.



Camping am Fluss, Colorado, USA

USA

Zwei Jahre später laufen die Vorbereitungen für unsere große Reise bereits auf vollen Touren. Wir studieren Landkarten, lesen Reisebücher, klicken uns durch die Websites von Weltreisenden, besuchen Diavorträge, Messen, Ausstellungen und diskutieren immer wieder über Reiseländer und Reiserouten – so lange, bis wir ihn gefunden haben, den gemeinsamen Nenner: zwei Jahre Nord-, Mittel- und Südamerika. Wir geben unsere Jobs auf. Wir kündigen alte Versicherungen und schließen neue ab. Wir erstellen Packlisten und Notfallpläne und statten das Backoffice in Deutschland mit allerlei Vollmachten aus. Am meisten Zeit beansprucht die Suche nach einem geeigneten Fahrzeug. Geländetauglich soll es sein, aber auch für den Stadtverkehr geeignet. Groß soll es sein und neben Campingausrüstung, Werkzeug, Kleidung und diversen Kleinigkeiten noch ausreichend Platz zum Wohnen bieten. Klein und wendig soll es sein, in engen Gässchen nicht anecken und ohne Probleme in einen Schiffscontainer passen. Und bezahlbar soll es sein. Die Wahl fällt schließlich auf einen Land Rover De-

fender, den wir in vielen kleinen Einzelschritten zum Expeditionsmobil ausbauen. Ein Hubdach bietet nicht nur Platz zum Schlafen, sondern ermöglicht es uns auch, im hinteren Teil des Fahrzeugs bequem zu stehen. Ein zweiter Dieseltank sowie ein 70-Liter-Wassertank mit Filteranlage erhöhen die Reichweite und damit auch unsere Unabhängigkeit. Eine zusätzliche Verbraucherbatterie versorgt die Kompressor-Kühlbox, den Laptop, das Akku-Ladegerät und anderes technisches Equipment mit Strom. Wochenlang basteln, schrauben und bauen wir an unserem Landy, bis endlich alles dran und alles drin ist: neues Dach, neue Reifen, neuer Innenausbau mit Schränken, Standheizung, Portapotti, neue Sitze, neue Scheinwerfer, neues Fahrwerk. An einem regnerischen Tag Ende März 2006 stellen wir unseren Landy in Bremerhaven auf die Fähre, um ihn drei Wochen später an der Ostküste der USA wieder in Empfang zu nehmen. Nun gibt es kein Zurück mehr. Der Countdown läuft. "Toll, ich beneide euch.", sagen die einen und hängen schweigend ihren eigenen Träumen nach.

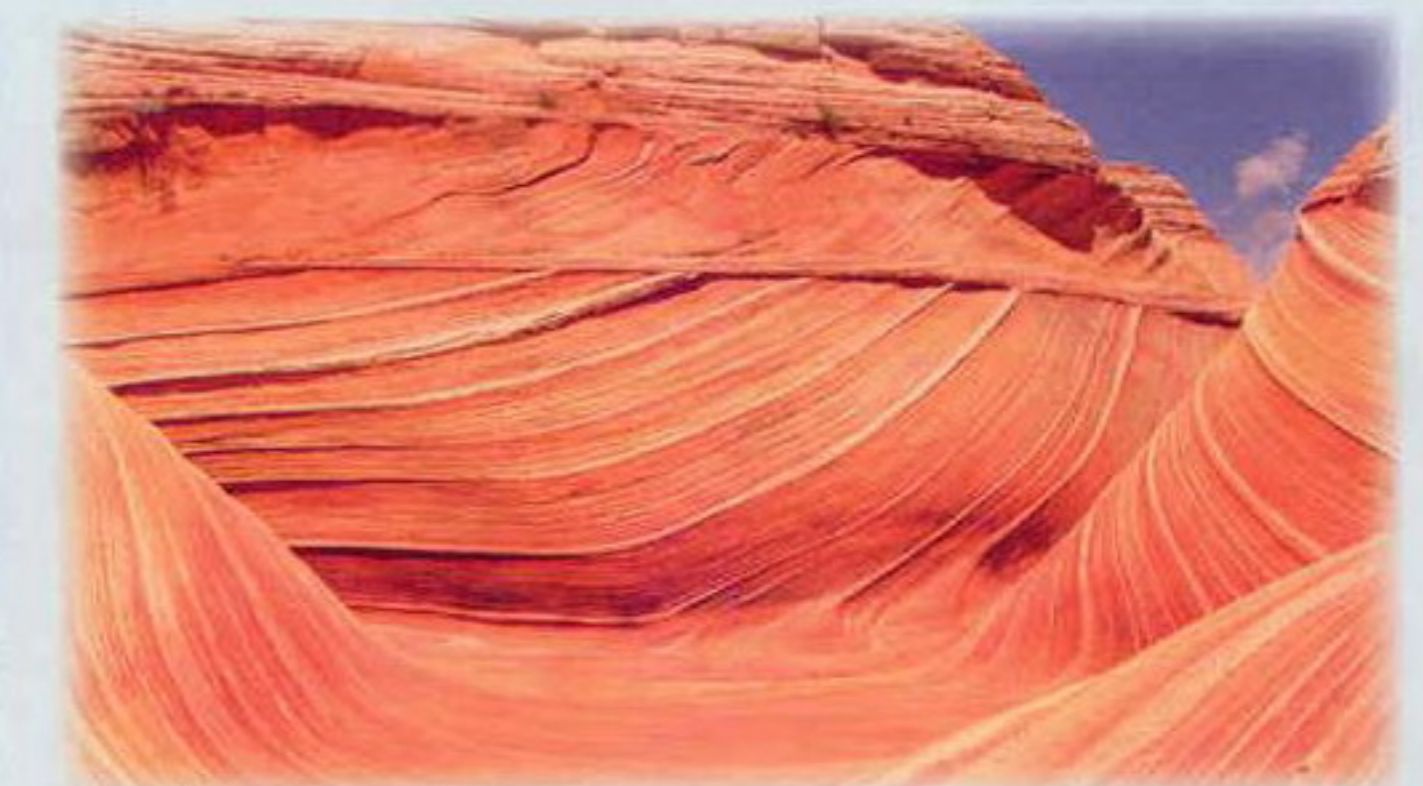
"Wie könnt ihr nur alle Sicherheiten aufgeben?", fragen die anderen. "Habt ihr denn gar keine Angst, dass euch etwas passiert?" Angst haben wir keine. Aufgeregt sind wir schon. Schließlich wartet auf uns nicht nur die Erfüllung eines Traums, sondern auch das Ferne, Fremde, Unbekannte. Von einem Tag auf den anderen tauschen wir unser Haus mit Garten gegen ein bisschen Blech auf Rädern, einen geregelten Tagesablauf gegen Freiheit und Abenteuer.

### USA: Spielplatz für Erwachsene

Ich betrete das Land der unbegrenzten Möglichkeiten durch die Tür eines Supermarktes und merke schnell, dass unsere Kühlbox den Ausmaßen US-amerikanischer Familienpackungen nicht gewachsen ist. Vom Erfrischungsgetränk bis zum Brotaufstrich ist alles XXL. Selbst die Einkaufswagen sind größer, die Parkbuchten breiter als bei uns zu Hause. Und neben den gigantischen Mobile-Homes der Amerikaner wirkt unser Landy wie ein Lilliputaner, trotz seiner beinahe 3,5 Tonnen Gesamtgewicht.



Hohe Schneewechten säumen den Weg, Colorado, Engineer Pass, USA



In der "Wave", Utah, USA



Das Offroad Eldorado in Moab, Utah, USA

"Neat", niedlich, ist der häufigste Ausruf, den wir zu hören bekommen. Die Marke Land Rover gibt es zwar in den USA, aber der Defender wird hier nicht verkauft. Nur eingefleischte Offroad-Fahrer kennen ihn und umschwirren unser Fahrzeug, wo immer wir auftauchen, wie die Fliegen das Licht. Sie rütteln ungeniert an den Scheinwerfer-Schutzgittern, streicheln verträumt über den Schnorchel, kriechen kurzerhand unter's Auto, um das Fahrwerk zu begutachten, schießen Fotos von unserem Hubdach und geben uns Tipps, welche Offroad-Strecken wir unbedingt fahren müssen.

Da wir in Deutschland wenig Zeit gehabt hatten, die Fahrfähigkeiten unseres Landys zu testen, wollen wir das jetzt nachholen. Für den ersten Praxistest steuern wir das verschlafene Minenstädtchen Silverton in Colorado an. Hier beginnt der Alpin-Loop, eine steile, steinige Offroad-Piste, die die Rocky Mountains zweimal überquert. Die Strecke windet sich in engen, steilen Serpentinaugen immer höher und höher, bis zum Engineer-Pass auf 3.900 Meter. Zu beiden Seiten der schmalen

Schotterpiste türmen sich die Schneewechten und verengen die Spur. Mehr als einmal müssen wir rangieren, um überhaupt um die Kurve zu kommen. Zudem ist die Piste streckenweise so matschig und rutschig, dass wir einige der Steigungen erst nach mehreren Anläufen schaffen. Als wir uns den Cinnamon-Pass hochschrauben, beginnt es zu schneien. Bei einer besonders steilen und außerdem noch schräg hängenden Kehre steige ich aus und bringe mich zusammen mit dem Fotoapparat aus der Gefahrenzone. Doch als Tobias mit Vollgas durchstartet, der Landy sich bedenklich auf die Seite neigt und schließlich sogar das linke Vorderrad etwa 20 Zentimeter vom Boden abhebt, vergesse ich vor Schreck, auf den Auslöser zu drücken.

Wir fahren die Runde, die wahrscheinlich Tausende von Touristen jedes Jahr auch fahren: Monument Valley, Grand Canyon, Hoover Damm, Las Vegas, Zion Nationalpark, noch einmal Grand Canyon, Paria Canyon, The Wave, Bryce Canyon, Arches Nationalpark, Canyonlands, Moab. Moab ist das Mekka aller US-ameri-

kanischen Offroadler. Unzählige Fahrspuren durchziehen das Gelände. Weglos geht es die griffigen Felsplateaus rauf und runter. Von oben bieten sich immer wieder spektakuläre Ausblicke auf die beiden großen Flüsse, den Colorado River und den Green River, die hier in Canyonlands aufeinander treffen. Tapfer zieht sich unser Landy über Stock und Stein und sogar durch Sand. Nur mit Schräglagen hat er zu kämpfen. Durch das aufgesetzte Hubdach ist er ohnehin 20 Zentimeter höher als normal, der Dachträger mit Reservereifen und Alubox setzt noch zusätzliche Zentimeter drauf und verschiebt den Schwerpunkt des Fahrzeugs nach oben, was den Landy in der einen oder anderen Kurve bedenklich schwanken lässt. Als wir wieder einmal mit lautem Geknatter überholt werden, steht unser Entschluss fest: Der Landy hat Pause, wir mieten uns ein Quad und toben damit mal so richtig durch die Prärie.

In den folgenden Wochen führt uns unser Weg hoch zur kanadischen Grenze und an der Westküste entlang wieder hinunter nach Süden. Mit jedem Kilometer, den wir zurücklegen,



Fähre im Kupfercanyon, Mexico



Farbenfrohe Märkte, Guatemala



Die Urwald-Ruinen von Yaxchilan, Mexico



Mexico



Die Verschiffung nach Kolumbien, Panama City



Die Kirche von Isluga, Nord-Chile



Spontan werden wir zum Familienfest eingeladen, Kolumbien

Kolumbien

Chile

steigt die Temperatur. Als wir uns der mexikanischen Grenze nähern, zeigt das Thermometer knapp über 50 Grad. Die Luft ist so heiß und trocken, dass jeder Atemzug in den Lungen schmerzt. Auf der Haut bilden sich Hitzbläschen. Doch das ist nur ein kleiner Vorgeschmack auf das, was uns in den Tropen erwarten wird.

90 Tage haben wir in den USA verbracht. Zeit genug, uns an unseren neuen Lebensstil zu gewöhnen. Das Leben in einer Zweietagenwohnung, die gerade mal 4 qm misst, erfordert durchaus eine gewisse Übung. Wenn der eine Zähne putzt, kann der andere nicht zeitgleich Kaffee kochen. Wenn der eine in den Untiefen der Kühlbox nach einem verloren gegangenen Schokoriegel sucht, kann der andere nicht währenddessen die Staubboxen ein- oder ausräumen. Und wenn der eine die Liegebretter für das Bett auszieht, muss der andere unten den Kopf einziehen. Doch immer gleiche Handgriffe sorgen irgendwann für einen reibungslosen Ablauf bei sich wiederholenden Handlungen. Und so verlassen wir die USA als perfekt eingespieltes Team.

### Mexiko: Auf Abwegen durch den Kupfercanyon

Wenn man den gängigen Landkarten Glauben schenkt, existiert keine Straße, die einmal quer durch das größte Schluchtensystem Nordamerikas führt. In Wirklichkeit gibt es natürlich eine. Ein schmaler Weg, gerade breit genug für ein Fahrzeug, führt in engen Serpentina über unzählige, dicht bewachsene Hügelketten, windet sich über schräge Hänge hinauf auf 2000 Meter Höhe, schlängelt sich durch lichte und kühle Kiefernwälder und fällt dann wieder steil ab bis hinunter in die Täler, in denen Palmen und Bananenstauden wachsen, um anschließend gleich wieder anzusteigen. Es ist feucht und schwül, als wir mit unserem Landy in die ausgewaschene Lehmplatte einbiegen. In der Nacht zuvor hat es geregnet. Der rote Untergrund ist feucht und schlammig. Oben in den Baumwipfeln hängen noch die Nebelschwaden. Je weiter wir in das Schluchtensystem



eindringen, desto schlechter wird der Weg und desto langsamer kommen wir voran. Immer wieder versperren uns Steine und Äste den Weg, klaffen vor uns im Boden riesige Löcher. Und immer wieder steigen wir aus, schaufeln Sand auf die vom Regen ausgewaschenen Stellen, räumen Hindernisse zur Seite. Beunruhigt stelle ich fest, dass uns schon seit Stunden kein anderes Fahrzeug mehr begegnet ist. Ab und zu rumpelt ein Ochsenskarren an uns vorbei. Aber die meisten Menschen hier in den Bergen sind zu Fuß unterwegs. Mehrere Stunden ins nächste Dorf, ein paar Tage in die nächste Stadt. Die Rarámuri, wie sich die Bewohner der Tarahumara nennen, sind zurückhaltend, aber freundlich. Vermutlich verirren sich nicht oft Fremde in diese Gegend.

Als wir La Reforma erreichen, sind seit unserem Aufbruch etwas mehr als acht Stunden vergangen. Der Ort liegt am Ende eines engen und feuchten Talkessels, von steilen Felswänden umgeben. Auf

der einen Seite des Flusses befinden sich die Kranken- und die Polizeistation. Auf der anderen Seite liegen die Wohnhäuser der etwa 300 Einwohner, kleine Hütten mit Wellblechdächern. Vor dem Ort führt ein Abzweig hoch in die Berge. Der Weg ist zunächst breit und eben, ganz ohne Schlaglöcher, dafür jedoch ziemlich steil und durch den nächtlichen Regen rutschig wie Schmierseife. Der nasse Lehm klebt das Profil unserer Reifen, sodass wir vor allem in den Kurven Acht geben müssen, nicht die Bodenhaftung zu verlieren. Nach einer Stunde haben wir ganze fünf Kilometer zurückgelegt. Umkehren, so lange es noch geht? Keiner von uns wagt es, diesen Gedanken auszusprechen. Also fahren wir weiter. Als wir wieder einmal mit Schwung aus einem Flussbett heraus auf die Böschung brechen, stehen wir plötzlich mitten in einem Geröllfeld. Große, lose Felsbrocken liegen kreuz und quer. Abriebspuren lassen erkennen, dass an den Steinen schon etliche Fahrzeuge aufgefressen sind. Wir steigen aus und laufen die Strecke ab, versuchen, wenigstens die dicksten Brocken zur Seite zu räumen. Doch der Weg wird dadurch nicht bes-

ser. Ich postiere mich vor dem Fahrzeug und zeige mit meinem Daumen mal nach links, mal nach rechts, den Blick fest auf die Reifen geheftet. Viel lieber würde ich jetzt die Augen schließen, um gar nicht erst mit ansehen zu müssen, wie Tobias das Fahrzeug Millimeter für Millimeter über den steinernen Acker manövriert. Eine halbe Stunde brauchen wir für die 100 Meter. Spätestens jetzt ist klar, dass es kein Zurück mehr gibt. Aber sind wir überhaupt noch auf dem richtigen Weg? Ein paar Meter weiter entdecke ich eine Hütte im Wald. Eine Frau steht in der offenen Eingangstür und fegt die Stufe. Ich frage sie nach dem Weg, verstehe aber ihre Antwort nicht. Tobias holt Stift und Papier aus dem Auto. Sie soll uns doch den Weg aufmalen, gebe ich ihr zu verstehen. Sie nickt. Dann zeichnet sie zielstrebig Wege, Abzweigungen und Orte auf das Blatt. Ihre Karte ist die einzige, die wir von dieser Gegend jemals besitzen werden. Und sie stimmt bis ins letzte Detail. Vier Tage brauchen wir, um den Kupfercanyon einmal von West nach Ost

zu durchqueren. 300 Kilometer legen wir dabei zurück.

### Auf den Spuren der Maya



Südlich von Mexiko-City tauchen wir ein in die Welt der Maya. Es ist eine geheimnisvolle, mystische Welt, die uns erwartet. Uxmal, Palenque, Chichén Itzá, Bonampak – die meisten Ruinen-Anlagen liegen mitten im Regenwald, versteckt hinter schier undurchdringlichem Grün. Yaxchilán zum Beispiel, gäbe eine perfekte Filmkulisse für Indiana Jones ab. Die Ruinen liegen am Ufer des Usumacinta, dem Grenzfluss zu Guatemala, und sind nur mit dem Boot zu erreichen. Das Sonnenlicht, das durch das Blätterdach fällt, zeichnet ein wirres Muster auf Tempel, Treppen und Mauern. Die Steine sind mit dichtem Moos bedeckt, in den Fugen wächst Gras. Urwaldriesen klammern sich mit ihren Wurzeln an den Mauerresten fest. Es riecht nach feuchtem Laub, Moder und Vergänglichkeit. Brüllaffen hangeln sich über unseren Köpfen von



Auf der "Death Road" durch die Yungas ins Amazonas-Tiefland, Bolivien

# Bolivien

Ast zu Ast und durchschneiden mit ihrem markerschütternden Gebrüll die Stille.

Geräuschvoll geht es auch in der Ruinen-Anlage von Tikal, Guatemala, zu, vor allem abends. Wenn die Sonne den Horizont berührt, das grelle Licht des Tages einem sanften Goldton weicht, erwacht der Dschungel zum Leben. Wir sitzen auf den Stufen einer Pyramide und lauschen gebannt den Stimmen des Regenwalds. Brüllaffen schreien, Papageien kreischen, Zikaden zirpen ... mitunter ist die Geräuschkulisse so laut, dass wir unser eigenes Wort nicht verstehen. Tikal, das heißt übersetzt: "Der Ort, an dem die Geisterstimmen ertönen".

Geister ganz anderer Art spuken durch meinen Kopf, als wir uns auf den Weg durchs guatemalteckische Hinterland machen. "Fahrt immer mit verriegelten Türen und verschlossenen Fenstern. Haltet unterwegs nicht an.

Nehmt niemanden mit. Falls man euch überfällt, leistet keinen Widerstand!", diese

und ähnliche Ratschläge kommen mir in den Sinn. Doch meine Sorge ist unbegründet. Überall auf unserer Reise werden wir freundlich und mit großem Hallo empfangen. Ohne Zwischenfälle erreichen wir den Ort, von dem man sagt, er habe den schönsten und farbenfrohesten aller Inidígena-Märkte: Chichicastenango. Schon weit außerhalb des Zentrums sind die Straßen abgesperrt, werden Busse und Pkws von Männern in gelben Westen zu freien Parkplätzen gelotst, drücken uns eifrige Kinder Prospekte von Restaurants und Hotels in die Hand. Der Marktplatz quillt aus allen Nähten, dicht an dicht stehen die Markt-buden zu beiden Seiten der Straßen und Gassen, dazwischen schiebt sich eine einzige, riesige Mensentraube langsam voran. "A trés Quetzales, trés Quetzales" – mit lauter Stimme versucht ein Marktschreier das Stimmengewirr zu übertönen. In der Luft schweben die Nebelschwaden von verbranntem Weihrauch. Auf den Treppenstufen vor der Kirche sitzen Frauen in bunten Trachten und binden Blumensträuße. Innen in der Kirche werden einem alten Maya-Brauch entsprechend Opfergaben darge-

bracht für die Vorfahren, die unter dem Kirchenboden begraben liegen. Hier in Chichicastenango verschmelzen uralte Maya-Riten und Katholizismus zu einer einzigartigen Mischung. Ein Stückchen weiter duftet es nach frischen Kräutern und Gewürzen. In den Garküchen herrscht Hochbetrieb. Töpfe klappern, zufriedene Münder schmatzen. Auch wir lassen uns auf einer der Bänke nieder, denn nirgends kann man das bunte Treiben so gut beobachten wie hier.

El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica – je tiefer wir in die Tropen vordringen, desto mehr macht uns das Klima zu schaffen. Obwohl wir Glück haben und der große Regen noch nicht eingesetzt hat, dampft um uns herum die Erde. Die Kleidung, die Sitzpolster – alles ist feucht und klamm. Die Luftfeuchtigkeit ist so hoch, dass sich auf unserem Lenkrad Schimmel ansetzt, Ausrüstungsgegenstände fallen einfach auseinander, Elektrogeräte spielen verrückt. Die Hitze des Tages findet in der Schwüle der Nacht ihre Fortsetzung. Sobald es dunkel wird, machen uns Schwärme von Moskitos das Leben schwer, ohne

# Argentinien



Ein Übernachtungsplatz am Altiplano, Argentinien



Fjord-Landschaft in Süd-Chile



Die Laguna Colorada in Bolivien



Gudrun Ziermann und Tobias Groenen am chilenischen Altiplano

# Chile

Erbarmen und völlig unbeeindruckt von jeglichem Insektenmittel stechen sie sogar durch Hosen, T-Shirts und Mützen. Insgesamt fünf Monate reisen wir durch Mexiko und Zentralamerika und mehr als einmal spricht Tobias das aus, was auch ich immer öfter denke: "Ich wünsche, ich wäre in Patagonien". Doch Patagonien ist noch weit. Erst einmal müssen wir nach Südamerika. Und das ist nicht so einfach, wie es aussieht.

## Die Lücke in der Panamericana

"Ich bin doch nicht lebensmüde. Nie im Leben setze ich auch nur einen Schritt nach Kolumbien hinein!", so oder so ähnlich hatte ich meine Meinung noch vor unserer Abreise in Deutschland kundgetan. Doch wie das oft so ist im Leben, sollte alles ganz anders kommen.

55 Kilometer südlich von Panama-City endet die Panamericana, jene Nord-Süd-Achse, die den Norden Alaskas mit dem Süden Feuerlands verbinden soll. Eine Sandpiste führt noch etwa 230 Kilometer weiter nach Süden, doch dann ist Schluss. Das Sumpf-

gebiet der Provinz Darién trennt das zentralamerikanische Festland vom südamerikanischen Kontinent und stellt zumindest für Reisende mit Fahrzeug ein unüberwindliches Hindernis dar. Für uns bzw. für unseren Landy heißt das: ab auf 's Boot. Noch in Deutschland hatten wir uns nach Möglichkeiten einer Verschiffung erkundigt und beschlossen, von Panama nach Ecuador zu verschiffen. Doch die erste Reederei, die sich auf unsere Anfrage nach einem Containerschiff meldet, hat kein Schiff nach Ecuador. Dafür aber nach Cartagena, Kolumbien. Das Auswärtige Amt warnt vor Reisen nach Kolumbien. Die Medien berichten von Guerilla-Truppen, bewaffneten Überfällen, Entführungen, Lösegeldforderungen. Aber wie groß ist die Gefahr wirklich? Während wir den Schiffen dabei zusehen, wie sie durch den Panamakanal geschleust werden, diskutieren Tobias und ich das Für und Wider einer Reise durch Kolumbien. Dann treffen wir eine Entscheidung. Die Neugier hat die Furcht besiegt. Zwei Wochen, so rechnen wir aus, müssten reichen, um Kolumbien einmal von Nord nach Süd zu durchqueren.

Wieder sollte es anders kommen.

## Südamerika, eine "Neue Welt"

Unser Landy kommt zwei Tage nach uns in Kolumbien an. Einen Tag dauert es, bis alle Formalitäten erledigt sind und wir ihn aus dem Hafen auslösen können. Die Prozedur ist bei weitem nicht so kompliziert, wie wir erwartet hatten. Überhaupt muss ich mir eingestehen, dass Kolumbien einen ziemlich organisierten und aufgeräumten Eindruck auf mich macht. Die Menschen wirken fröhlich und entspannt. Immer wieder werden wir angesprochen, um ein Foto gebeten, zum Essen eingeladen. In einer Stadt in den Bergen bekommen wir den Tipp, dass man am Fluss gut übernachten könnte. Also machen wir uns auf den Weg. Doch als wir uns dem Flussufer nähern, stellen wir fest, dass Tausende von Kolumbianern die gleiche Idee hatten wie wir. Es ist Wochenende und die Familien treffen sich zum Picknick. Ich steige aus, um zu Fuß die Lage zu erkunden. Als ich mich wieder umdrehe, sind Tobias und der Landy verschwunden, verschlungen von einer

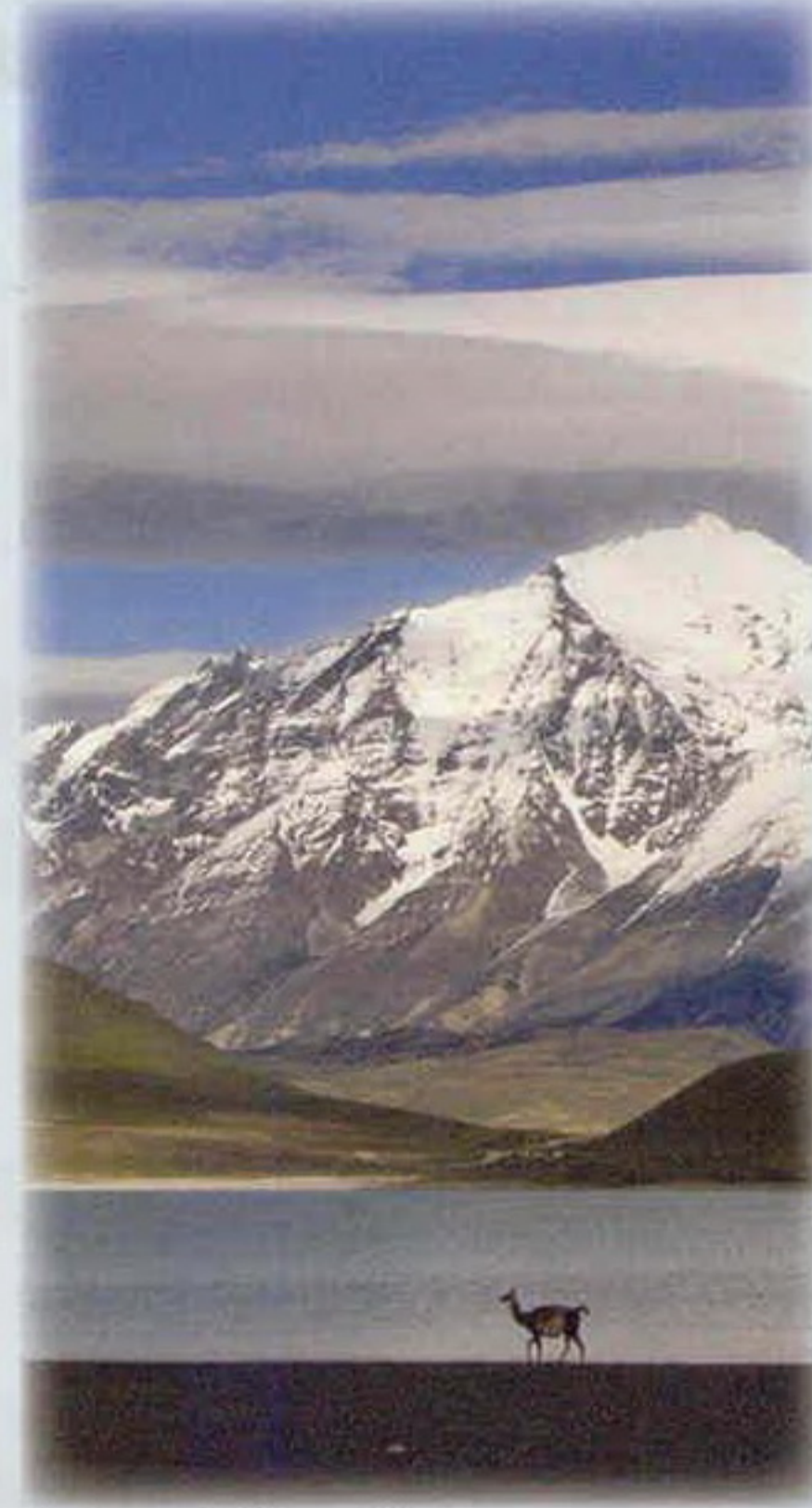




Fitz Roy Massiv, Argentinien



Haus in der Weite, Feuerland



Die Torres del Paine, Chile

Menschenmenge, die von Sekunde zu Sekunde an Masse zunimmt. Ich eile zu Hilfe, doch Tobias hat die Lage im Griff. Geduldig schüttelt er Hände, erklärt unsere Reiseroute und beantwortet Fragen.

"Wie gefällt euch Kolumbien?", wollen alle wissen, um dann schließlich die Frage loszuwerden, die ihnen allen unter den Nägeln brennt: "Fühlt ihr euch sicher in Kolumbien?". Die erste Frage ist einfach zu beantworten. Kolumbien geizt nicht mit seinen Reizen: prächtige Kolonialstädte, Häuserfassaden in Gelb, Rot, Orange, die mit der Sonne um die Wette strahlen, verschlafene, kleine Ortschaften, die mit ihren weiß getünchten Häusern und den schiefen, gepflasterten Gässchen an Schauplätze aus den Romanen des Schriftstellers Gabriel Garcia Márquez erinnern, atemberaubende Landschaften, subtropische Täler, karge Berghänge, das Goldmuseum von Bogotá, die Salzkathedrale von Zipaquirá, die farbenfrohe Tatacoa-Wüste, die archäologische Stätte von San Agustín ... Kolumbien gefällt uns.

"Und", sagt Tobias, "wir fühlen uns

sicher. Viel sicherer sogar als in einigen anderen Ländern, durch die wir bisher gekommen sind." Als wir uns auf den Weg zur Grenze machen, sind aus den geplanten zwei Wochen Aufenthalt in dem Land, das ich nie hatte betreten wollen, ganze sechs Wochen geworden.

Nach Ertüchtigung des Körpers (Bergsteigen in Ecuador) und Schulung des Geistes (Kultur in Peru) wollen wir auch der Seele etwas Gutes tun und machen einen Abstecher nach Nord-Chile, in die Nationalparks Lauca, Surire und Isluga. Um uns herum ist nichts als Wüste. Grauer Kalk, gelber Sand, braune Erde, darüber ein tiefblauer Himmel, schneebedeckte Vulkankegel am Horizont, ab und zu ein verlassenes Dorf, ein vergessener Friedhof. Weit und breit ist keine Menschenseele zu sehen, über Hunderte von Kilometern. Vicuñas, die wilden Verwandten der Lamas, heben neugierig die Köpfe, um zu sehen, wer da durch die Landschaft rattert. Ein Puma kreuzt unseren Weg. Heiße Quellen laden zum Baden und Entspannen ein.

Von hier geht es weiter nach Bolivien,

über die beiden Salzseen, den Salar de Coipasa und den Salar de Uyuni fahren wir nach La Paz.

### Auf der gefährlichsten Straße der Welt ins bolivianische Tiefland

Die gefährlichste Straße der Welt, die "Death Road" führt von La Paz hinunter ins Amazonasbecken. Auf einer Länge von 60 Kilometern geht es etwa 3000 Höhenmeter bergab in die Yungas. Rechts ragen Felswände in den Himmel, links klafft der Abgrund. Die unbefestigte Schotterpiste ist an den meisten Stellen nur unwesentlich breiter als eine Fahrspur. Hinzu kommt, dass auf der gesamten Strecke Linksverkehr herrscht – damit der Fahrer beim Rangieren den Abgrund besser im Blick hat. Seit einigen Monaten existiert eine Umgehungsstraße, breit und asphaltiert, über die nun der gesamte Schwerlastverkehr rollt. Mit anderen Worten: Wir haben die "gefährlichste Straße der Welt" ganz für uns allein und können die Fahrt und



Königspinguin, Antarktis



Des Argentiniers liebste Beschäftigung: Asado - hier im großen Stil



Patagonische Steppenlandschaft, Argentinien

das Panorama ganz entspannt genießen. Das ändert sich jedoch schlagartig, als bei Coroico die neue Straße wieder auf die alte trifft. Am Straßenverlauf ändert sich erst einmal nichts. Das was anders ist, ist der Verkehr. Lkws drängeln von hinten und wollen überholen. Busse rasen mit Vollgas auf uns zu, zwingen uns zu haarsträubenden Ausweichmanövern und wirbeln im Vorbeifahren jede Menge Staub auf. Der feine, trockene Lehm hat die Konsistenz von Puder. Einmal in der Luft, dauert es ewig, bis er zu Boden sinkt. Oft vergehen Minuten, ehe wir wieder klare Sicht haben. Bisher war die Strecke staubig und knochentrocken, doch im Tiefland kämpfen wir uns plötzlich durch knietiefen Schlamm und Matsch. Lkws haben tiefe Spurrillen in den nassen Lehm gefahren. Für den Landy mit seiner geringen Spurbreite ist das Vorwärtskommen harte Arbeit. Müde, ausgelaugt und dreckig kommen wir nach dreitägiger Fahrt in Rurrenabaque, einer kleinen Stadt am Rande des bolivianischen Dschungels, an. Die Besitzerin des Hostels, auf dessen Rasen wir parken, freut sich, uns zu sehen. Wir sind das erste Reiseum-

bil in diesem Jahr. Für sie heißt das: Die Straße ist frei und passierbar.

Über die Missionsroute im Tiefland verlassen wir Bolivien und erkunden als Nächstes das brasilianische Pantanal, ein Feuchtgebiet, das für seine Artenvielfalt berühmt und wegen seiner schlechten Holzbrücken berüchtigt ist. Wir durchqueren die "grüne Hölle" des Chaco in Paraguay, fahren von Nord-Argentinien über den Paso de Jama nach Chile, um oben auf dem Altiplano erneut nach Bolivien einzureisen.

### Bolivien: Farbenrausch abseits aller Pisten

In nahezu unzugänglicher Landschaft, auf einer Höhe zwischen 4000 und 5500 Metern, liegen die berühmten Lagunen Boliviens – wie bunte Perlen inmitten einer ansonsten ziemlich kargen Landschaft. Es ist zwölf Uhr mittags. Ich stehe am Ufer der Laguna Verde und verfolge fasziniert, wie sich die tiefblaue Oberfläche der Lagune allmählich grün färbt. Verantwortlich für dieses Schauspiel sind das

pflanzliche Plankton sowie die Metalle, die im Wasser schwimmen, und die die Lagune, je nach Einfallswinkel der Sonne, in unterschiedlichen Farben schimmern lassen. Straßen und Wege gibt es hier keine. Vor uns im weichen Sand sind ganz schwach noch ein paar Reifenspuren zu erkennen. Denen folgen wir so gut es geht – zum Salar de Chalviri und seinen heißen Quellen, zum Geysir Sol de Mañana und zum bolivianischen Zoll, der sein Lager ausnahmsweise nicht an der Grenze aufgeschlagen hat, sondern auf dem Gelände einer Borax-Mine. Unser GPS-Gerät zeigt etwas mehr als 5000 Höhenmeter an. Es ist der höchstgelegene Zollposten unserer ganzen Reise. Querfeldein geht es weiter, mal links an einem Felsen vorbei, mal rechts herum, immer der Nase nach. Und dann liegt sie vor uns, die Laguna Colorada, die rote Lagune. Der hohe Kupferanteil im Wasser färbt sie blutrot. Wie die Tupfen auf einem Fliegenpilz ragen weiße Borax-Inseln aus dem Wasser. Hunderte von Flamingos sprenkeln die Oberfläche rosa. Als die Sonne untergeht und den Himmel ebenfalls in ein rosafarbenes Licht taucht, verwischen

die Konturen. Alles wird eins. Und schlagartig wird es eisig kalt. Nachts sinken die Temperaturen weit unter Null. Am nächsten Morgen, als wir aus unseren Schlafsäcken kriechen, zeigt das Thermometer noch immer -18° C. außen. Innen im Fahrzeug hat es -11° C. Das Wasser in den Plastikflaschen und im Wassertank ist gefroren. Auch das Wasser, das noch in den Leitungen stand, ist gefroren und hat den Brausekopf abgesprengt. "Der Diesel ist bestimmt versulzt", kommentiert Tobias meine Aufwärmversuche. "Was heißt das?", frage ich, während ich unruhig von einem Bein auf's andere springe. Das heißt, so erfahre ich, dass wir warten müssen, bis die Sonne den Diesel im Tank und in den Leitungen erwärmt hat. Und das kann dauern. Gegen elf Uhr unternimmt Tobias einen ersten Versuch, den Landy zu starten. Die Dieselpumpe pfeift in den höchsten Tönen. Eine weitere Stunde vergeht, ehe der Landy endlich anspringt. Ich habe in der Zwischenzeit eine heiße Quelle entdeckt, in der ich meine Hände wärmen kann.

Unendliche Weite, unendliche Freiheit. Ein Jahr, fünf Monate und zwei Wochen nach unserer Abreise überqueren wir den Río Colorado und sind endlich dort, wo wir schon immer hin wollten: in Patagonien. Weideflächen bis zum Horizont, Schäfchenwolken am Himmel, verwegene Gauchos, die über die Steppe reiten, Pappeln, die sich im Wind biegen, einsame Estancias mittendrin im Nirgendwo – unendliche Weite, unendliche Freiheit. Wir verbringen Monate am Fluss, am See, beim Wandern und Trekken in den Bergen, besuchen Gletscher, versteinerte Wälder, feiern Fiestas, machen einen Abstecher an die Küste, um die Wale während der Paarung zu sehen – und einen weiteren Abstecher in die Antarktis, um einmal auf dem ewigen Eis zu wandeln. Dann erst machen wir uns langsam auf den Weg nach Norden. Wir wollen noch nach Uruguay und weiter nach Brasilien.

"Werdet ihr gar nicht resemüde?", erreichen uns immer häufiger Anfragen von Zuhause, und zwischen den Zeilen steht geschrieben: "Wann kommt ihr zurück?"



Lust auf mehr? Das Buch zur Reise! Erschienen im Reise Know-How Verlag. Ca. 100 Farbfotos, vielen Detailkarten und Routenvorschlägen. "Völlig losgelöst: Panamericana, Mexiko-Feuerland in zwei Jahren" von Gudrun Ziermann, 17.50€, ISBN: 978-3896623652

Die Website zur Reise – mit ausführlichen Reiseberichten und jeder Menge Bildern: [www.pinguino-tour.de](http://www.pinguino-tour.de)

## Die Rückkehr

Nach 736 Tagen endet unsere Reise an der brasilianischen Küste. Wir kehren zurück nach Deutschland. Ohne unseren Landy, den haben wir in Argentinien schweren Herzens an andere Reisende verkauft. USA, Mexiko, Belize, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Kolumbien, Ecuador, Peru, Bolivien, Brasilien, Paraguay, Chile, Argentinien, Uruguay und die Antarktis liegen hinter uns. 19 Länder haben wir bereist und dabei die unterschiedlichsten Kulturen kennen gelernt. Über 100.000 Kilometer haben wir zurückgelegt. Wir haben uns zwischen 48° 51' Grad nördlicher Breite und 64° 49' Grad südlicher Breite bewegt und dabei von der Eiswüste bis zum tropischen Regenwald so ziemlich jede Klimazone erlebt. Was das Höhenprofil angeht, so liegen über sieben Kilometer zwischen dem tiefsten und dem höchsten Punkt unserer Reise. Der tiefste befindet sich 40 Meter unter dem Meeresspiegel, der höchste auf 6.088 Meter in den Anden.

"Wie war's denn?", wollen nun alle wissen. "Wo hat es euch am besten gefallen?" Was antwortet man auf solche Fragen? Zwei Jahre und 19 Länder lassen sich nicht in drei Sätze packen. Auch nicht in die zweieinhalb Worte: "Schön war's." Und wie geht es jetzt weiter? Ankommen in Deutschland, Freunde treffen, das Verpasste nachholen, Job suchen – und den nächsten Traum verwirklichen.

## Infos

### Kfz-Haftpflicht-Versicherung

Obwohl nicht in allen Ländern Zentral- und Südamerikas eine Kfz-Haftpflicht obligatorisch ist, empfiehlt es sich, für alle Länder, durch die man reist, eine Kfz-Haftpflicht zu haben. Für Mexiko, Belize, Nicaragua (hier gibt es widersprüchliche Erfahrungen) und Costa Rica besteht eine Versicherungspflicht durch eine lokale Kfz-Versicherung, die direkt bei der Einreise an der Grenze abgeschlossen werden muss. Andere ausländische Kfz-Versicherungen werden hier nicht anerkannt. Für Peru, Argentinien, Chile und Uruguay besteht eine generelle Versicherungspflicht, die allerdings auch durch eine ausländische Versicherung gedeckt werden kann. Eine Kfz-Haftpflichtversicherung können Sie entweder vor Ort in dem jeweiligen Reiseland abschließen oder Sie reisen mit einer einmalig abgeschlossenen Gesamtversicherung für Zentral- und Südamerika. Erstere Variante hat den Vorteil größerer Flexibilität und geringerer Kosten. Zudem ist die lokale Versicherung im Falle eines Schadens direkt vor Ort. Speziell für Südamerika gibt es länderübergreifende Anbieter, wie z.B. San Cristóbal oder Rivadavia in Argentinien. Kostenbeispiel: Eine Kfz-Haftpflicht bei Rivadavia schließt die Länder Argentinien, Chile, Brasilien, Uruguay, Paraguay, Peru und Bolivien ein; die Deckungssumme beträgt drei Millionen argentinische Pesos (ca. 1 Million US-\$) und deckt Personen- und Sachschäden des Unfallgegners. Die monatlichen Kosten für ein Fahrzeug (z.B. Landrover, Toyota) beliefen sich 2008 auf 60 Pesos (ca. 15 Euro). Die Versicherung kann monatsweise verlängert werden und gilt für das Fahrzeug – egal, wer hinter dem Steuer sitzt. Die zweite Variante, eine Gesamtversicherung, hat den Vorteil, dass Sie über eine Kfz-Versicherung für einen bestimmten Zeitraum verfügen und nicht jeweils in den einzelnen Ländern erst vor Ort eine Versicherung abschließen müssen. Auch sie gilt allerdings nicht in den Ländern mit lokaler Versicherungspflicht. Der Komfort, in jedem Land automatisch versichert zu sein, kostet allerdings höhere Beiträge als die lokalen südamerikanischen Versicherungen. Anbieter sind hier u. a. Nowag-Versicherungen und Tour-Insure GmbH.

### Verschiffung von Panama nach Südamerika

Die Verschiffung von Panama aus ist sehr gut organisiert und bei weitem nicht so kompliziert, wie häufig zu hören ist. Auch ist eine Buchung samt Abwicklung meistens innerhalb von 1-2 Wochen möglich, sodass keine langfristige Vorausplanung oder Reservierung notwendig wird.

#### Ecuador oder Kolumbien

Panamas Karibikhafen Colón ist ca. 2-3 Fahrstunden von Panama City entfernt. Der Hafen für Verschiffungen über den Pazifik ist in der Regel Balboa in Panama City. Der Zielhafen in Kolumbien ist in der Regel Cartagena. In Ecuador werden entweder Manta oder Guayaquil angefahren. Manta ist ein sehr neuer, relativ sicherer und organisierter Hafen. Guayaquil ist das genaue Gegenteil davon.

#### Container oder RoRo bzw. LoRo

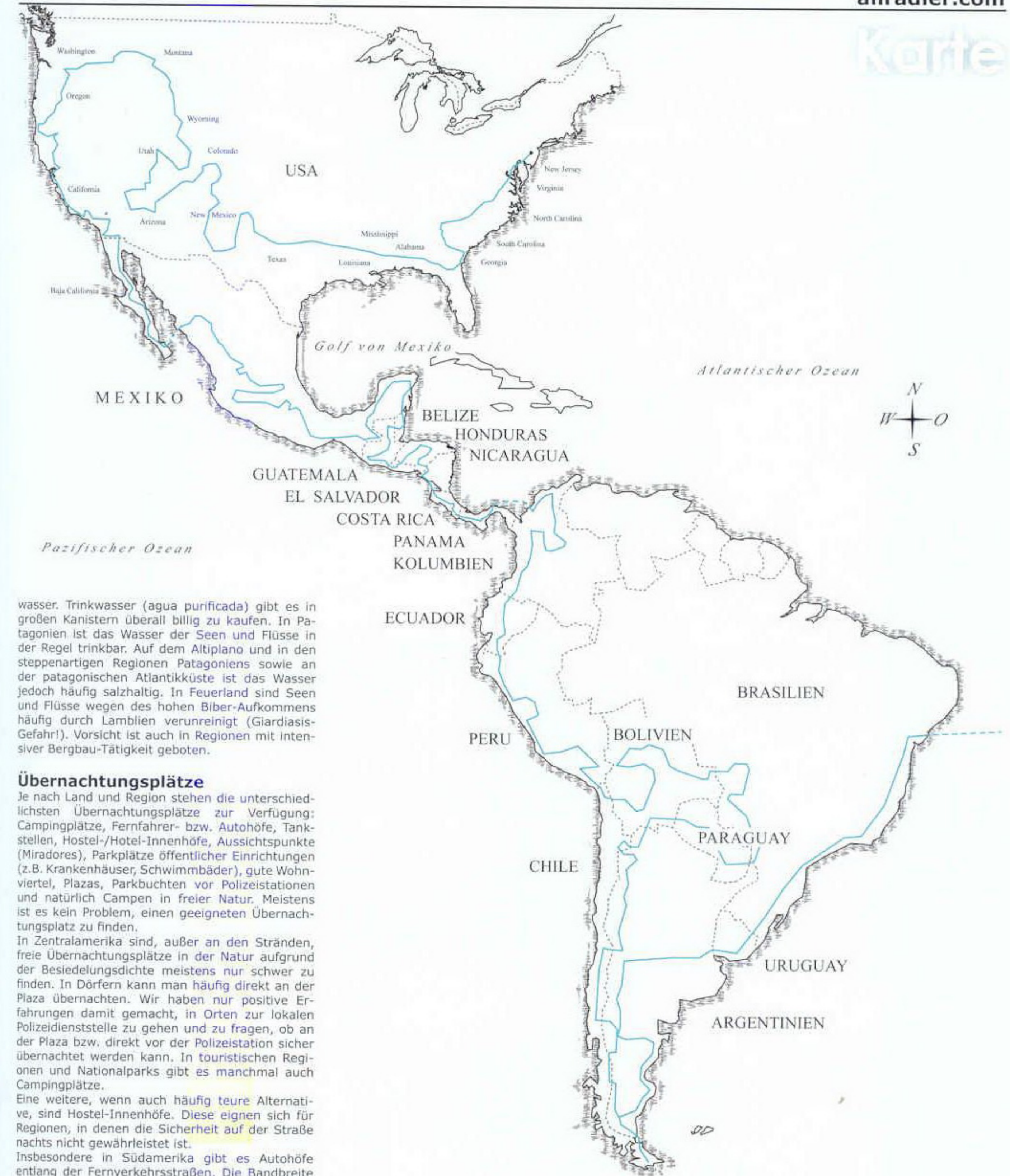
Für beide Strecken, sowohl nach Kolumbien als auch nach Ecuador, gilt, dass eine Verschiffung im Container zwar sicherer ist, aber auch mehr Zeit und Kosten im Zielhafen in Anspruch nimmt (Container-Bereitstellung, Entladung etc.). RoRo ist deutlich einfacher, aber nur für Fahrzeuge zu empfehlen, deren Fahrerkabine sich sicher vom Wohnraum abtrennen lässt, da das Fahrzeug sowohl im Abgangshafen als auch im Zielhafen vom Hafenspersonal gefahren wird und die Fahrzeugschlüssel bei der Verschiffung abgeben werden müssen.

#### Agenten / Reedereien

Gute Erfahrungen wurden in der Vergangenheit gemacht mit: Panama-Kolumbien: Barwil Agencies (Reederei Marfret) Panama-Ecuador: Norton-Lilly (Reederei CSAV)

### Wasser und Gas

Sowohl in Zentral- als auch in Südamerika wird mit Gas gekocht und geheizt. Daher existieren fast überall Füllstationen für Gasflaschen. Für europäische Flaschen ist ein Adapter auf die US-amerikanische Norm notwendig. Große Gasfüllstationen befinden sich meist am Ortsrand. Wasser kann an Tankstellen aufgefüllt werden. In den meisten Fällen ist dies jedoch kein Trink-



wasser. Trinkwasser (agua purificada) gibt es in großen Kanistern überall billig zu kaufen. In Patagonien ist das Wasser der Seen und Flüsse in der Regel trinkbar. Auf dem Altiplano und in den steppenartigen Regionen Patagoniens sowie an der patagonischen Atlantikküste ist das Wasser jedoch häufig salzhaltig. In Feuerland sind Seen und Flüsse wegen des hohen Biber-Aufkommens häufig durch Lamblien verunreinigt (Giardiasis-Gefahr!). Vorsicht ist auch in Regionen mit intensiver Bergbau-Tätigkeit geboten.

### Übernachtungsplätze

Je nach Land und Region stehen die unterschiedlichsten Übernachtungsplätze zur Verfügung: Campingplätze, Fernfahrer- bzw. Autohöfe, Tankstellen, Hostel-/Hotel-Innenhöfe, Aussichtspunkte (Miradores), Parkplätze öffentlicher Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Schwimmbäder), gute Wohnviertel, Plazas, Parkbuchten vor Polizeistationen und natürlich Campen in freier Natur. Meistens ist es kein Problem, einen geeigneten Übernachtungsplatz zu finden.

In Zentralamerika sind, außer an den Stränden, freie Übernachtungsplätze in der Natur aufgrund der Besiedelungsdichte meistens nur schwer zu finden. In Dörfern kann man häufig direkt an der Plaza übernachten. Wir haben nur positive Erfahrungen damit gemacht, in Orten zur lokalen Polizeidienststelle zu gehen und zu fragen, ob an der Plaza bzw. direkt vor der Polizeistation sicher übernachtet werden kann. In touristischen Regionen und Nationalparks gibt es manchmal auch Campingplätze.

Eine weitere, wenn auch häufig teure Alternative, sind Hostel-Innenhöfe. Diese eignen sich für Regionen, in denen die Sicherheit auf der Straße nachts nicht gewährleistet ist.

Insbesondere in Südamerika gibt es Autohöfe entlang der Fernverkehrsstraßen. Die Bandbreite reicht von null Ausstattung bis hin zu exzellentem Service-Angebot (mit Wäscherel, Restaurant, Werkstatt, etc.). Wildes Campen ist fast überall möglich. Generell gilt: je weiter man nach Süden kommt, desto einfacher wird es, einen sicheren Übernachtungsplatz in der Natur zu finden.

### Kartenmaterial

**Argentinien** Es gibt eine Vielzahl von Straßenkarten für jede einzelne Provinz. Ferner gibt es exzellente, kostenlose GPS-Karten von [www.proyectomapear.com.ar](http://www.proyectomapear.com.ar). Die argentinische Westseite ist in großen Teilen auch in den chilenischen Touristen-Führern abgebildet. **Chile** Von Touristen gibt es für ganz Chile spanischsprachige Führer mit sehr gutem Kartenteil. Unter anderem sind Zustand und Belag der Straßen dargestellt. Auch erhältlich: der Touristen-Camping-Führer.

**Bolivien** Militärführer des Instituto Geographico Militar im Maßstab 1:250.000. Jede größere Stadt besitzt ein derartiges Institut, das allerdings nur die Kartenausschnitte der jeweiligen Provinz hat. Lediglich im Institut in La Paz sind alle Karten erhältlich. Für längere Ausflüge über den Salar de Coipasa, den Salar de Uyuni und zu den Lagunen im Südwesten des Landes sind die Militärführer sehr zu empfehlen.

**Brasilien** Detailkarten des Transportministeriums (DNIT) im Maßstab 1:1.200.000. Auf diesen Karten sind sämtliche Straßen und Wege verzeichnet. Die Karten gibt es kostenlos im Internet: [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br). Außerdem ist in Buchläden der Straßenatlas "Quatro Rodas" erhältlich.

In den Buchläden in La Paz gibt es ebenfalls Kartenmaterial für diese Region.

**Chile** Von Touristen gibt es für ganz Chile spanischsprachige Führer mit sehr gutem Kartenteil. Unter anderem sind Zustand und Belag der Straßen dargestellt. Auch erhältlich: der Touristen-Camping-Führer.

**Bolivien** Militärführer des Instituto Geographico Militar im Maßstab 1:250.000. Jede größere Stadt besitzt ein derartiges Institut, das allerdings nur die Kartenausschnitte der jeweiligen Provinz hat. Lediglich im Institut in La Paz sind alle Karten erhältlich. Für längere Ausflüge über den Salar de Coipasa, den Salar de Uyuni und zu den Lagunen im Südwesten des Landes sind die Militärführer sehr zu empfehlen.