

Peru 1

Peru empfängt uns freundlich, so wie wir dies verdient haben!

Der Zoll und die Migration sind innerhalb Minuten erledigt, von Lola und unserem gut gefüllten Kühlschranks wollen sie nichts wissen.

La Balsa ist ein kleiner Zoll und hier sind sie schon fast froh, wenn sich einmal ein Tourist in diese abgelegene Gegend verirrt. Schön auch hier in Südamerika, jeder Zoll ist kostenlos.

Waren die letzten Kilometer in Ecuador doch noch etwas rau holprig und steile Piste, ist in Peru eine Betonstrasse vom feinsten vorhanden.

Wir brauchen noch eine Versicherung und da es schon relativ spät ist, suchen wir uns einen Schlafplatz, den wir gar nicht weit entfernt direkt an der Strasse finden. Verkehr ist kaum vorhanden und die Nacht ist ruhig und dunkel wie wir es mögen.

Wie vom Zoll verlangt, steuern wir die nächste Stadt an um eine Versicherung abzuschliessen, doch hier will niemand Touristen versichern und schon gar nicht für nur 3 Monate.

Also weiter in die nächste Stadt, die Adresse der Versicherung haben wir von „lilamaro“ erhalten und sprechen auch sogleich vor. Wie hier üblich ist das Büro hinter Gitter, für uns schon etwas gewöhnungsbedürftig.

Die gute Frau will uns für die 3 Monate 420 Soles berechnen, „lilamaro“ haben für 2 Monate 42 Soles bezahlt, bei gleichem Auto. Was stimmt hier nicht?

Das Auto steht an der Hauptstrasse, ein Verkehr, vor allem von Mototaxis, kaum zu glauben und wir rennen hin und her über die Strasse, dies gehört hier wohl zur Verhandlungstaktik und beratschlagen über den Preis. Jeder Händler auf einem Souk in Marokko würde hier noch was lernen können.

Es wird mit der Hauptagentur in Lima telefoniert, die beharren auf den 420 Soles, angeblich hätten „lilamaro“ einen falschen Preis erhalten.

Passanten werden angehalten und müssen entscheiden, ist dies nun ein Lastwagen oder ein normales Auto?

Dass wir dabei schlechte Karten haben leuchtet ein.

Mein Argument, ob ein Lastwagen über eine Toilette, Küche und Schlafzimmer verfügt gibt sogar der Zentrale in Lima zu denken und die Filialleiterin wird gebeten dies doch einmal persönlich nachzuprüfen.

Mit Kind und Kegel, die halbe Familie muss nun mit, überqueren wir erneut die Strasse und ich frage mich zum x-ten Male, sollte ich vielleicht hier nicht lieber eine Lebensversicherung abschliessen?

Ich bin einmal gespannt ob ich eine Police für das Pepamobil erhalte, bevor ich flachgedrückt und überfahren blutend auf dem Asphalt liege. Fussgänger sind hier Freiwild!

Natürlich hat Lola was gegen den unerwünschten Besuch und die gute Frau erleidet fast einen Herzinfarkt als sie in den Wagen steigen will, aber Lola dies souverän verhindert.

Nur mit grösster Mühe macht sie danach doch noch den Hausbesuch, was die Prämie für 3 Monate drastisch vermindert. Neu bezahlen wir nun 57 Soles für eine Haftpflichtversicherung.

Der Stress hat sich also durchaus gelohnt.

Wir fahren noch einmal die Cocta Falls an, einer der grössten Wasserfälle, mit immerhin fast 800 Meter Falltiefe.

Renate wollte hier ja vor fünf Jahren fast den Löffel abgeben. Per Fussmarsch ist es nur einige km bis zum Wasserfall. Wir waren kurz vor 14 Uhr hier und dachten, Schweizer Bergziegen machen dies locker, schnell hin und zurück, wo liegt das Problem?

Im Touristenbüro hatten sie uns zwar davon abgeraten, 14 Uhr sei schon recht spät um noch zum Wasserfall zu laufen.

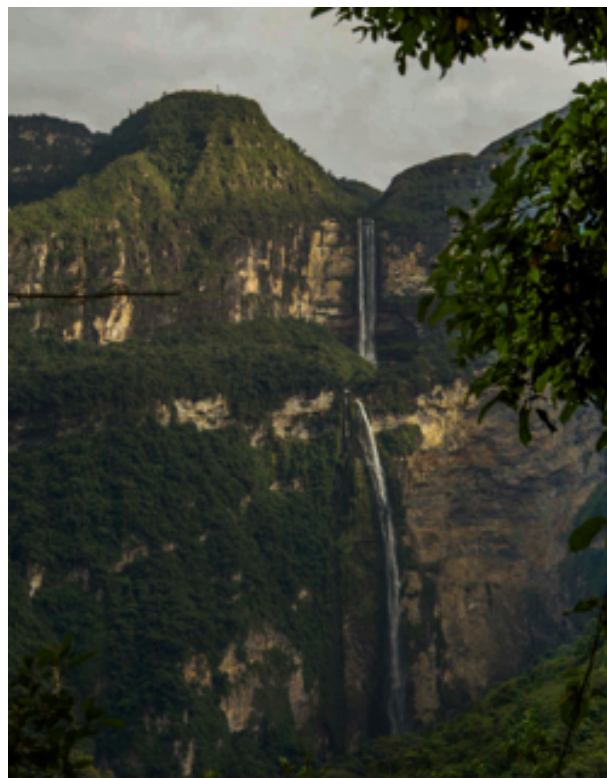
Nun hin war nicht das Problem, es geht ja meistens runter. Aber wie es runter geht, manchmal fast senkrecht und dies mussten wir ja danach wieder hinauf.



Renate für einmal total erschöpft und sprachlos, eine echte Seltenheit!

Und jetzt sind wir dazu noch fünf Jahre älter, also begnügen wir uns damit ca. 45 Minuten bis zum Aussichtspunkt zu laufen, die Fotos sind eh schöner von hier oben.

Nachts schlafen wir mitten im Dorf auf der grünen Wiese, was wir schon bald bereuen, denn die Dorfhunde heulen hier alle 30 Minuten um die Wette. Bei ca. 30 Hunden macht dies einen ganz anständigen Lärm.



Cocta Wasserfall mit 771 Meter einer der höchsten der Welt

Hier sehen wir auch erstmals einen Condor, wobei ich bisher immer dachte die sind schwarz/weiss und nicht blau/weiss!



Heutige Etappe, knapp 60 km bis nach Cruzpata, wobei davon noch fast die Hälfte geteert ist. Jedoch stellt sich heraus, dass wir die letzten 30 km mit fast Schrittempo zurücklegen müssen, zuerst geht es recht steil den Berg hoch, danach ist im ersten Dorf eine einzige Baustelle. Weiß der Geier, oder der Condor, was sich die Peruaner unter einer soliden Bauplanung vorstellen, hier haben sie einfach das ganze Dorf aufgerissen, Leitungen werden verlegt und alles mit einer dicken Betonschicht überzogen. Da es unter normalen Umständen schon heikel ist, diese Dörfer zu durchqueren scheint sich noch nicht herumgesprochen zu haben. Jedenfalls ist das Chaos perfekt. Wir verheddern uns in den engen Strassen und jeder zeigt uns einen anderen Weg nach Cruzpata. Als wir schon fast aufgeben wollen, finden wir zwei Dorfpolizisten die uns mit dem Motorrad einen Weg durch das Dorf auf die richtige Strasse zeigen. Wir sind zwar jetzt auf dem richtigen Weg, doch ist dieser so voller Löcher, dass unser Tagesdurchschnitt inklusive der Teerstrasse auf 17 km/h fällt. Über 2 Stunden brauchen wir für die restlichen 20 Kilometer.

In Cruzpata fahren wir direkt in eine Beerdigung, und können Karajia daher ganz alleine ohne Wächter besuchen. 30 Minuten Fussmarsch bringt uns zu den weltweit einmaligen Sarkophagen von Karajia.



Wieder entscheiden wir uns, mitten im Dorf zu bleiben. Normalerweise gehen die Leute hier ja mit den Hühnern ins Bett. Es müsste also eine problemlose Nacht werden. Nur haben wir nicht mit der Beerdigung gerechnet. 95 Jahre hat Väterchen hier gelebt was unter den rauen Bedingungen hier oben eine beachtliche Leistung darstellt und dies muss dementsprechend gefeiert werden. Zuerst in der Kirche, danach in der Dorfkneipe und zuletzt noch auf dem Hauptplatz auf dem wir eben stehen. Die älteren mit einem Volleyball-Turnier, die jüngeren, indem sie die nächsten fünf Stunden um unseren Wagen herumrennen und Lola, Lola brüllen.



unser Schlafplatz, auf der Dorfweiese von Cruzpata

Ab ca. 22 Uhr wird es stiller, bis die Dorfmusik um 22 Uhr 30 mit ihrem Konzert anfängt. Dies ziehen sie praktisch ohne Unterbruch bis um 05 Uhr 30 durch. Väterchen hätte ab so viel Geduld seine liebe Freude gehabt, auch wenn er mit seinen 95 Jahren wohl nicht mehr so gut gehört haben dürfte.



Dorfmusik von Cruzpata

Für uns ist aber klar, dies dürfte für lange Zeit die letzte Nacht auf einem Dorfplatz gewesen sein. In Zukunft werden wir uns wieder an einsame und dunkle und vor allem stille Plätze verkriechen.

Die nächsten Tage ist Regen angesagt, nicht gerade optimal für die Strecke die wir fahren möchten. Wie schon in Ecuador geht es hier ganz schön zur Sache. Wer hier über die Berge fährt sollte besser die nächsten Tage auf Alkohol verzichten und keine Höhenangst haben. Beim Bier kann ich bei diesen Temperaturen verzichten, Wein ist hier noch zu teuer und wegen der Höhenangst, ja daran arbeite ich seit Jahren immer noch!

Eines ist jedoch sicher, ich würde bei dieser Streckenführung hier über die Berge NIE jemandem als Beifahrer begleiten. Ich bin doch nicht lebensmüde!

Renate ist da viel flexibler und verdient meine volle Bewunderung.

Wenn das Wetter mitspielt werden wir sicher einige Filme machen können, ich empfehle es jedem da einmal reinzuschauen.

Von anderen Reisenden haben wir erfahren, dass auf dieser Strecke vor zwei Monaten eine Brücke zusammengefallen ist und sie daher umkehren und einen Umweg von über 500 km machen mussten. Wir erkundigen uns daher bei jedem verfügbaren Dorfpolizisten, ob die Brücke wieder neu gebaut und die Strasse ohne Probleme zu befahren ist.

„Kein Problem, wird uns jedesmal versichert, die Leute sind auf eine gute Verbindung angewiesen, wir können doch nicht einfach die Strasse unpassierbar lassen“, so in etwa die Antworten die wir jeweils erhalten.

500 km Umweg scheint nicht viel, aber hier gehen da locker 3 bis 4 Tage drauf, also lassen wir es darauf ankommen.

Bis kurz vor Leymebamba geht es auch sehr gut, die Strasse ist erst vor 2 Jahren geteert worden und die vielen Abbrüche, eine Seite ist ja noch knapp zu befahren, beachten wir einfach nicht.

Vor Leymebamba ist ein Fluss zu überqueren und..... die Brücke fehlt!



sie sind am Bauen, aber noch fehlt ein Stück

Zwar hat dies nichts mit der vor zwei Monaten fehlenden Brücke zu tun, doch sind sie hier seit 14 Tagen daran die Brücke zu ersetzen und die Polizisten auf der Strecke wussten von nichts!

Uns wird angeboten doch durch den Fluss zu fahren. Das Wasser sei ja bloss nur ca. 70 bis 80 cm hoch. Ein kleines Problem bleibt aber noch, denn im Fluss steckt noch der letzte Lastwagen fest, der dieser Versuchung nicht widerstehen konnte. Blöde nur, dass das Wasser bei ihm über die Motorhöhe gereicht hat und er so durch die Luftansaugung Wasser eingesogen hat. Vermutlich wird dies für einen größeren Motorschaden ausreichen.



„Kein Problem, den holen wir heraus, wir warten nur noch auf das Stahlseil um ihn herauszuziehen“ so die Arbeiter vor Ort.

Wir haben also noch Zeit zu Überlegen ob wir durch den Fluss fahren, warten oder umdrehen werden.

Nach 6 Stunden ist der Lastwagen immer noch im Wasser und wir haben uns entschlossen abzuwarten, zumal uns die Arbeiter versichert haben, spätestens morgen Abend ist die Brücke befahrbar.

Wir stellen uns also auf eine einigermaßen flache Stelle direkt an der Strasse und warten einmal was passiert. Inzwischen hat sich auch im Dorf herumgesprochen, dass hier ein 4x4 Fahrzeug steht und nicht durch den Fluss fahren will. Jeder versucht uns zu animieren es doch zu versuchen, andere hätten dies auch schon gemacht.



unser Schlafplatz direkt an der Strasse vor der Brücke in Leymebamba

Ohne Musik und Hundegebell verbringen wir eine super ruhige Nacht!

Für mich ist nicht die Flussthroughfahrt ein Problem, sondern die danach sehr steile Steigung denn da ist reiner Matsch.

Spätestens hier werden wir im tiefen Sumpf versinken, in einer Lage die ein bewohnen der Kabine unmöglich macht und bis ich nicht sicher bin, wie meine 10 T hier wieder herausgeholt werden, bleibe ich wo ich bin.



durch den Matsch hier hoch mit 10 Tonnen, unmöglich

Die Arbeiter machen auch tüchtig Fortschritte, jedenfalls für peruanische Verhältnisse und ich werde bei meinen regelmässigen Kontrollgängen Zeuge, wie der Schaufelbagger durch den Fluss auf die andere Seite wechselt!

Seine hinteren Reifen sind 1.2 Meter im Durchmesser und versinken total im Wasser, soviel zu der angegebenen Wasserhöhe von ca. 70-80cm.

Diese war vermutlich vor einer Woche so hoch, nun hat es aber seit 3 Tagen im Hinterland geregnet und der Pegel steigt ständig noch an.

Doch er schafft es locker durch den Fluss, jedoch in der Steigung bleibt er mit durchdrehenden Rädern stehen und nur mit der Hilfe seiner Schaufel, indem er diese vor sich tief in den Boden rammt, kommt er mit viel Mühe die Steigung hoch.

Meine Bedenken hier einfach durch den Fluss zu fahren waren also durchaus berechtigt, bei der Wasserhöhe im Fluss wäre ich vermutlich auch mit abgesoffenem Motor steckengeblieben, jedoch spätestens in der Steigung nur noch mit schwerem Gerät zu bergen gewesen.

Manchmal lohnt es sich doch, nicht gleich ins kalte Wasser zu springen und etwas länger abzuwarten.



das andere Ufer ist erreicht

Einige Ungeduldige mögen nicht mehr länger warten und versuchen es über die Fussgängerbrücke!



Der Vorarbeiter hat erbarmen mit uns und verspricht, morgen um 18 Uhr könnt ihr über die Brücke fahren. Der Ingenieur hatte mir kurz davor versprochen, Samstag ist die Brücke fertig.



Zurzeit sieht es beim Brückenbau noch so aus, wer wohl recht hat? Zwischen morgen 18 Uhr und Samstag liegen nur 2 Tage Unterschied! Wir sind einmal gespannt. Ein Schaufelbagger, vier Hydraulische Wagenheber und Hölzer zum Unterlegen, einige Hämmer, 2 Metallsägen und ein grosser Schraubenschlüssel, dies ist das Material mit dem sie hier diese Brücke aufbauen. Einfacher geht es nicht mehr.

Die Brücke ist abgeseht, zwar musste noch tüchtig mit Brechstangen am Fundament herumgebastelt werden, aber sie steht. Fabriziert wurde diese übrigens in China.



Die Fahrbahn wird noch eingesetzt und mit 10 Minuten Vorsprung gewinnt der Vorarbeiter. Genau um 17 Uhr 50 können wir als erstes Fahrzeug die neue Brücke einweihen.



noch ein Erinnerungsfoto, falls die Brücke nicht hält!

Wir fahren noch 4 km bis hinter das Museum von Leymebamba und verbringen die Nacht wieder gleich neben der Strasse. Dies dürfte auch wieder eine Nacht ohne Lärm werden, rechnen doch alle anderen damit, dass die Brücke erst am Samstag geöffnet wird.

Die weitere Strecke führt uns von Leymebamba nach Celedin über die Cordillera Central. Wir sind diese Strecke vor 4 Jahren schon einmal gefahren, damals war diese noch nicht geteert. Nichtsdestotrotz, es braucht gute Nerven, vor allem die Beifahrerin ist mir hier hilflos ausgeliefert. Wir brauchen für die 134 km gute 6 Stunden, zwei Pässe sind zu überwinden, einmal 3600 und einmal 3200 Meter hoch. Die Temperaturen schwanken dabei von 9°C bis 34°C. Nach geschätzten 5000 Kurven haben wir aufgehört zu zählen.

Wir haben von dieser Etappe ein Video gemacht, es gibt ein besseres Gefühl der Strecke, bitte schaut euch dieses an.



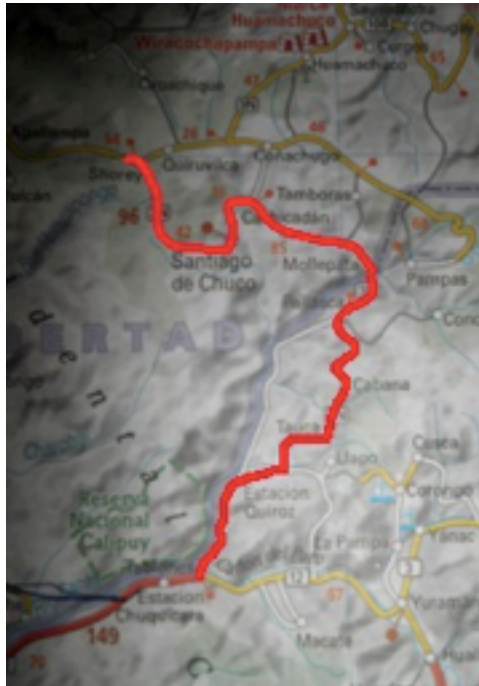
eng und steil!

Da wir nun schon eingestimmt sind entschliessen wir uns nicht die langweilige Panamericana, dem Meer entlang zu fahren, sondern quer durch die Berge zum Cañon del Pato abzukürzen.

Von Shorey geht es zuerst nach Santiago de Chuco, danach nach Cachicadan, Mollepata, und über Palanca, Tuca, Estacion Quiroz nach Estacion Chuquicara, wo eben der berühmte Cañon del Pato anfängt.

Da keine Kilometer auf der Karte angegeben sind schätzen wir einmal grob, (was ein schwerer Fehler war) und ich komme so auf ca. 220 Kilometer. Es sind ja kaum Kurven vorhanden und so auf der Karte gesehen, relativ flach. Wir können also locker ca. 600 km Umweg einsparen, wenn wir nicht über die Küste fahren. Für uns hier also eine Tagesetappe.

Und ehrlich, wer will in Peru schon die Küste sehen? Viel Verkehr, laut, schmutzig, Plantagen oder Hühnerfarmen und dazu noch heiss in der Nacht, da ziehen wir das Hinterland allemal vor. Laut Wetterbericht sollte es zwar regnen, aber wir haben seit Tagen schönes Wetter und ab und zu ein kleiner Schauer in der Nacht also ideale Bedingungen.



von Santiago de Chuco nach Estacion Quiroz, da sind ja kaum Kurven!

Zwar steigt es von Shorey nach Santiago de Chuco sehr steil an, doch uns beunruhigt dies momentan überhaupt nicht. Die Landschaft ist schlicht grandios, abgesehen von einigen Minen die hier ganze Berge umpflügen.

Wir erreichen 4000 Meter und es geht immer noch hoch, die nächsten 2 Stunden immer zwischen 4 -und 4450 Meter. In Santiago endet der Teer und es wird Erdpiste, schmal, kurvig und steil, wobei hier immerhin etwas Abwechslung spürbar ist, einmal geht es nach unten, danach gleich wieder nach oben. Wir verbringen die erste Nacht gleich an der Strasse, Verkehr ist ja kaum vorhanden und haben eine super Aussicht.



super Schlafplatz mit grandioser Sicht

Nach meiner bescheidenen Einschätzung sollte es jetzt einigermaßen geradeaus gehen. Viel Strecke haben wir gestern ja nicht zurückgelegt, heute werden wir dies nachholen!

Denkste, erstens sind die Dörfer die wir durchqueren vor einigen hundert Jahren gebaut worden und damals gab es glaube ich, noch keine Lastwagen und zweitens, wieso bauen die hier keine Tunnels und Brücken?



Dorfdurchfahrt, mehr als genug Platz!



manchmal mit kleinen Löchern!

Das ist doch keine Organisation, Berg rauf, Berg runter wobei jeder Hügel umfahren werden muss. Wir haben Luftlinie ca. 1 km bis ins nächste Dorf und legen dafür mehr als 11 km zurück.



auf jeden cm kommt es an, vorne und hinten über das Trottoir,
nur keinen Balkon runterholen sonst gibt es Ärger!

Renates Nerven werden wieder einmal bis ans Limit strapaziert. Einige Strecken sind so eng, dass ich ohne zu manövrieren nicht um die Kurven komme. Dass es dabei jeweils vor oder hinter mir einige hundert oder manchmal bis 1000 Meter steil, sehr steil den Berg runter geht, dies ignoriere ich, Renate hat hier mehr Mühe. Hätte ich übrigens auch, wenn ich nicht selber am Steuer wäre. vermutlich würde ich solche Strecken laufen!



Wo bitte geht es hier geradeaus? Auf der Karte hatte es da nur zwei Kurven!

Auf diesem Streckenteil hatte es 69 Spitzkehren, wobei ich mehr als die Hälfte davon bei meinem Radstand nicht in einmal geschafft habe.

Nun meine Abkürzung stellt sich in der Realität als drei Tagestour heraus, wobei wir insgesamt 276 km zurücklegen und dabei jeweils 6 bis 7 Stunden hinter dem Steuer sitzen. Entschädigt werden wir dafür mit einer grandiosen Landschaft und super schönen Schlafplätzen.



Typisch für Peru 2500 Höhenmeter runter bis ins Tal und gleich wieder hoch, nichts für labile Nerven!

Wer in Peru herumreisen will braucht neben den erwähnten Nerven auch viel Zeit. Fehlende Brücken, Baustellen mit oft über mehrere Stunden gesperrten Strassen gehören hier einfach dazu.



geht es heute noch weiter?

Dafür wird jede Dorfdurchfahrt zum Erlebnis. Tier und Fruchtemärkte und die besondere Tracht der Einwohner entschädigen jeden Aufwand. Die Leute leben mehr als einfach, fast jedes Dorf ist Autofrei doch die Leute sind freundlich und interessiert. Gespräche ergeben sich bei jeder Gelegenheit.



Früchtemarkt, Durchschnittspreis pro kg ca. 2 Soles (ca.60Rp.)



Verkauf von Mais und Süßigkeiten



jedes Tal hat ihren besonderen Hut.



ein Seil für die soeben gekaufte Kuh?



einfacher geht Landwirtschaft nun wirklich nicht mehr!

Normalerweise nehmen wir nie Autostopper mit, Notfälle ausgenommen, aber hier kurz vor der Entenschlucht ist ausser Fels nichts vorhanden. Ausser Pedro, er steht mit einem Sack voller Mangos hier am Strassenrand und macht Autostopp.

Renate hat erbarnten und hält an. Ich werde zu Lola in die Mitte abkommandiert und Pedro übernimmt meinen Sitz. Als sich Lola wieder beruhigt hat, ist auch ein normales Gespräch wieder möglich und wir vernehmen von Pedro, dass er aus Tauca stammt und nach Estacion Chuquicara will und er 81 Jahre alt ist. Uns passt dies gut, von dort fängt ja der Cañon de Pato, eben diese berühmte Entenschlucht an.

Er wohnt jetzt dort wegen seiner Knie, in Tauca ist es ihm zu kalt.

Was genau er aber mitten in der einsamen Pampa gemacht hat, dies bleibt ein Rätsel.

Die noch zu fahrende Strecke ist etwa 30 km lang und es hat genau ein Haus unterwegs und hier lässt Pedro uns anhalten.

Pedro schreit zum Fenster raus, was genau verstehen wir nicht, die meisten hier sprechen Quetschua vermischt mit Spanisch. Ist auch egal, was will er hier? Ausser Fels und einigen Grünpflanzen ist hier nichts. Doch es kommt eine Frau und ich versteh was von Platanos! Nach einiger Zeit kommt die Frau mit 18 Bananen zurück und Pedro drückt mir diese in die Pfoten.

„Dies sind die besten Bananen weit und breit“ erklärt er uns. Was ich auch sofort glaube, vermutlich gibt es im Umkreis von einigen hundert Kilometern keine anderen Bananenpflanzen.

2 Soles bezahlt er für die 18 Bananen, wir auf dem Markt jeweils für 6 Bananen 1 Soles.

„Hier iss“ fordert er mich auf, dass die Dinger noch ganz grün sind scheint ihn nicht zu stören.

Nun will er mich noch mit Mangos eindecken, doch damit warten wir lieber, bis wir ihn zu Hause absetzen. Im Dorf weht ein steifer Wind, auf der einen Seite die Hohe Felswand, die Strasse, einige Häuser die mehr an abgewrackte Baracken erinnern und eine Polizeistation. Alles eingehüllt in eine Staubwolke vom feinsten

Innert 5 Minuten sind wir im Dorf bekannt. Wasser gibt es nur aus dem Fluss und der ist dunkelbraun, also verzichten wir darauf unseren Wassertank aufzufüllen.

Pedro wird zuhause abgeliefert und beschenkt uns noch mit über 10 Mangos, auch möchte er uns zum Mittagessen einladen, 10 Uhr ist uns aber definitiv noch zu früh.

Bei der Polizeistation sitzen zwei Polizisten am Strassenrand und verkaufen uns Orangen, jeder der hier nicht draussen sein muss verzichtet.

Eine wahre Filmkulisse!



Cañon del Pato oder auch Entenschlucht genannt

Die Entenschlucht gehört sicher zu den „Highlights“ was die Pisten in Peru anbelangt. Neben der grandiosen Landschaft, für die hat allerdings der Fahrer kaum eine Auge, sind es vor allem, neben der engen Piste die unzähligen Tunnels die diese Strecke so faszinierend machen.

Unzählig, weil es uns auch nach zwei Fahrten nicht gelungen ist genau zu sagen, wie viele Tunnels es wirklich sind.

Nun normalerweise können wir problemlos bis etwa 35-45 zählen, irgendwo dazwischen liegt die genaue Anzahl Tunnels. Wer es auch versuchen will, dem empfehle ich unser Video anzusehen. Da ihr euch ja nicht auf die Piste konzentrieren müsst, sollte dies für euch eigentlich möglich sein. Aber nicht schummeln, es ist nur ein Durchgang zum Zählen erlaubt, wir können ja auch nicht ewig wieder zurückfahren!

Es gibt übrigens mehrere solche Strecken in Peru die früher nur per Zug zu erreichen waren.

Die meisten davon sind aber inzwischen ausgebaut oder haben viel weniger Tunnels.

Die Entenschlucht ist etwa 94 km lang und windet sich entlang dem Rio Santa auf einer zuerst üblen Steinpiste, ab Huallanca ist die Strasse geteert aber dafür eng und steil zum Fluss abfallend. Wer hier ohne Gegenverkehr durchkommt hat viel Glück gehabt und wer nicht seine Kiste in einem der Tunnel an die Wand setzt, noch mehr! Unser Lastwagen mit seinem 2,5 Meter breiten Aufbau ist hier grenzwertig, nicht die Höhe ist ein Problem, sondern die Breite. Die zum Teil sehr schlechte Fahrbahn im Tunnel lässt unseren Wagen doch arg schaukeln. Eigentlich ist es mehr ein Blindflug, nach vorne durch die Scheinwerfer gut ausgeleuchtet, aber seitlich nur ein schwarzes Loch. Unmöglich zu sehen wo genau der Wagen sich befindet.

Weihnachten steht vor der Türe und wir verbringen diese Tage auf 3870 Meter Höhe an der Laguna Llanganuco.

Wisst ihr übrigens wieso der Weihnachtsmann, nach alter Überlieferung, die Geschenke durch den Kamin bringt? Weil eben Weihnachten vor der Tür steht und er da nicht durchkommt!

Aber dies ist ein anderes Thema, wir verbringen also Weihnachten an der Laguna Llanganuco in der Cordillera Blanca. Angeblich soll es hier wie in der Schweiz oder Österreich aussehen.

Hohe Berge, voll mit Schnee und Gletschern bedeckt. Nun wir können dies noch nicht bestätigen reicht doch unsere Sicht meist nur bis zur nächsten Nebel oder Regenwolke.

Es pisst seit Tagen, genau, seit wir vor 3 Tagen hier angekommen sind mehr oder weniger durch. Hört der Regen einmal auf und wir mit Lola einen Spaziergang unternehmen wollen, schüttet es sogleich wieder los und wir sind klatschnass.

Nach drei Tagen ziehen wir los zur Laguna 69, die heißt wirklich so warum wissen nur die Götter, Drei Stunden Aufstieg, wobei die letzten 500 Meter mich ganz arg in Schnaufen bringen. Immerhin sind wir hier wieder weit über 4'000 Meter, fünf Minuten an der Lagune und wieder drei Stunden zurück zum Auto. Als wir nach 6 Stunden wieder im Wagen sind fängt es auch sogleich wieder an zu regnen. Der Tag war also ein voller Erfolg, auch wenn das Wetter nicht ganz optimal war.

Jetzt soll mir noch einer erklären, wieso Bergsteigen schön sein soll? Von oben pisst es, ich bin nass vom Schwitzen. Nicht viel gesehen und total kaputt!.....

Geschlagene 3 Stunden brauchen wir um von der Lagune wieder ins Tal zu kommen, gut immerhin sind es fast 30 km. Die Piste ist dermassen schlecht, dass das Auto in jede Richtung schaukelt und dies meist gleichzeitig.

Wir sind auf dem Weg nach Chavin de Huantar. In Huaraz steuern wir noch einen Schnapsladen an und kaufen Wein und Bier, wenn es schon die ganze Zeit regnet, wollen wir wenigstens Neujahr nicht trocken verbringen.

2015 soll ja ein El Niño Jahr sein mit viel Regen. Ist mir egal, in 4 Tagen ist das Jahr eh rum also ist danach wieder schönes Wetter angesagt.



Laguna 69



Schlafplatz für Weihnachten



Besuch einer peruanischen Familie immer eine Aktion für sich

Nachträglich noch alles Gute für das 2016 aus dem peruanischen Hochland das Pepamobil-Team.

