Feuerland und die Suche nach der Magellan-Dampfschiffente

vom 07.01. bis 14.02.2020



Magellanstraße erreichen wir Bahia Azul. Es ist nicht weit bis Cerro Sombrero, einem "Erdölstädtchen". Der Mitarbeiter in der Touristeninfo meint, wenn es hier kein Erdöl mehr zu fördern gibt, dann wird es auch Cerro Sombrero nicht mehr geben, da der Ort hauptsächlich aus Unterkünften für die Arbeiter besteht. Wir erhalten in der Info gute Tipps für das chilenische Patagonien und nicht nur für Feuerland. Direkt neben der Touristen-Information befinden sich sehr saubere, beheizte Toiletten und Duschen. Natürlich nutzen wir dieses kostenfreie Angebot sofort. Geöffnet sind die Sanitäranlagen täglich von 9 bis 21 Uhr. Es gibt auch freies WLAN, das wir gerne in Anspruch nehmen, denn für die wenigen Tage, die wir vorläufig in Chile sind, wollen wir keine Prepaidkarte kaufen. Leider komme ich nicht zum Bearbeiten auf unsere Internetseite. Weder mit Handy noch mit PC. Alle Tipps, die ich im Internet finde, versagen. Ich schreibe unseren Provider an. Die Wartezeit bis zur Antwort nutzen wir für einen Ausflug zum 60 km entfernten Cabo Espiritu Santo, so genannt nach dem Boot Sancti Spiritu, das 1526 in der Magellanstraße strandete. Kaum sind wir angekommen, empfängt uns neben dem Gebell von Hund Africa, Rodrigo, der hier seinen Wehrdienst leistet. Noch bis 2021 wohnt er mit seiner Familie hier, dann kann er zurück nach Punta Arenas. Der 9 m hohe Leuchtturm steht direkt an der argentinischen Grenze. Wir haben einen tollen Blick auf die Steilküste, über den Beginn der Magellanstraße bis hinüber zum argentinischen Cabo Virgenes. Wir sehen hier am Cabo Espiritu

Vor uns liegt in Sichtweite unser Ziel: Feuerland. Nach der halbstündigen Fahrt mit der Fähre über die



Santo, dass auf argentinischer Seite die Ruta 3 als breite, unbefestigte Straße fortgeführt wird. Unser Ausflug geht noch ein wenig in Richtung Punta Catalina, das bereits an der Magellanstraße liegt. Die Schotterpiste führt auf einspurigen 3 Kilometern unmittelbar am Meer entlang. Es ist gut zu erkennen, dass das Meer ständig mehr vom Fahrweg einfordert.

Zurück in Cerro Sombrero habe ich eine Nachricht von unserem Provider. Die Lösung deckt sich mit meinen Überlegungen, die ich

letzte Nacht schon hatte. Es klappt und wir können unseren, gestern fertig gestellten Bericht sowie die Fotos auf unsere Internetseite hoch laden. Wir übernachten im Municipal Camping (städtischer Campingplatz). Hier gibt es wie in fast allen Camps viele Grillstellen, die gerne von Einheimischen und Touristen genutzt werden. Natürlich verlassen wir Cerro Sombrero nicht, ohne noch einmal ausgiebig zu duschen und in dem von außen kaum erkennbaren Supermarkt leckere frische Fladenbrötchen einzukaufen. Es regnet ununterbrochen, als wir in Richtung Grenze aufbrechen. Kurz vor der Grenze suchen wir uns auf einer Schotterstraße einen Übernachtungsplatz mit festem Untergrund, was abseits der Durchgangsstraße gar nicht so einfach ist.

In San Sebastian treffen wir zum ersten Mal auf getrennte Grenzabfertigungsstationen. In der chilenischen geht alles sehr schnell – wir bekommen sogar Ausreisestempel. Die argentinische Grenzabferti-

gung liegt 14 km entfernt. Ab der richtigen Grenze (sozusagen im Niemandsland) haben wir wieder Schotterpiste statt Asphalt unter den Rädern. Auch die Abfertigung auf argentinischer Seite geht verhältnismäßig schnell. Der MAN wird gar nicht kontrolliert. Kurz vor Rio Grande erreichen wir das Cabo Domingo, wo man mit ausreichendem Abstand zur Straße wunderbar campen kann. Da wir nicht ahnen konnten, dass uns keine Lebensmittelprüfung stattfinden wird, haben wir alle Regeln beachtet. Das bedeutet, dass wir erst einmal einkaufen müssen, bevor wir uns hier häuslich niederlassen. Auf dem Weg in die Stadt besuchen wir die Salesiana-Mission von Jose Fagnano. Im Museum (300 ARS p.P.) werden Fotos und Gegenstände über das Leben der Selk'nam (Ureinwohner dieser Gegend) und der Missionare ausgestellt. Im ersten Stock bewundern wir Präparate der Tierwelt, die auf Feuerland vorkommt. Die Missionare und Schwestern der Mission haben die



Selk'nam in den verschiedensten Fertigkeiten unterrichtet und versucht, sie zum christlichen Glauben zu bekehren. Die 1899 fertig gestellte Kapelle war leider verschlossen.

Heute ist in dem Missionskomplex vor allem eine Agrarschule untergebracht. Im Museum können wir den hier hergestellten leckeren Käse (Gouda) günstig kaufen. Nicht weit von der Mission entfernt liegt

noch ein historischer Friedhof, auf dem viele Ureinwohner, aber auch Missionare und Schwestern beerdigt sind. Auch diesen können wir uns nur von außen ansehen. Wir fahren weiter zur Touristeninfo von Rio Grande, die in dem Wasserturm von 1948 untergebracht ist. Damals hatte Rio Grande 500 Einwohner und der Turm mit seinen 18 m Höhe und 150 Kubikmetern Fassungsvermögen reichte für die Wasserversorgung des Ortes. Die touristischen Informationen, die wir hier erhalten, sind eher spärlich. Aber in der schönen Übersichtskarte vom argentinischen



Feuerland-Abschnitt ist wieder ein Schiffswrack eingezeichnet, das unsere Aufmerksamkeit erregt. Dort müssen wir unbedingt hin.



Zurück am historischen Cabo Domingo, an dem Anfang des 20. Jahrhunderts viele Ureinwohner in eine Falle gelockt und ca. 400 erschossen worden sind, planen wir unsere weitere Fahrt. Der Tidehub an diesem Küstenabschnitt beträgt übrigens stolze 7 Meter. Es ist sehr windig und es regnet viel. Deshalb bleiben wir auch noch einen weiteren Tag. Wir schlafen selig, als es um 2 Uhr nachts an der Tür klopft. Beim wiederholten Klopfen sieht Jörgen nach. Draußen steht ein Mann, er sieht verzweifelt aus. Sein Auto hat sich im Sand festgefahren, der Motor ist aus und der

Anlasser funktioniert nicht. Schlaftrunken machen wir den MAN fahrbereit. Im Dunkeln sieht die Ge-

gend ganz anders aus und eine Orientierung ist schwierig, so dass einige Zeit vergeht bis wir den Pkw finden. Insgesamt sind drei Männer in dem Auto unterwegs. Der MAN zieht den Wagen aus dem Schlamassel raus und noch weiter, bis er endlich wieder anspringt. Als Dankeschön gibt es einen Umtrunk mit gut gekühltem Mate-Tee aus einer Art "Milchtopf". Um 3 Uhr stehen wir wieder an unserem Stellplatz.

Leider regnet es auch am nächsten Tag. Trotzdem wollen wir weiter. Auch unser Anlasser muckelt rum. Jörgen kippt das Fahrer-



haus und pflegt die Kontakte. Das Problem bleibt jedoch. In Rio Grande schauen wir uns noch das Stadtmuseum Virginia Choquintel an, das auch vom Leben der Ureinwohner und von der Stadthistorie



erzählt. Auch die Flora und Fauna von Feuerland wird erklärt. Leider sind die Bildtafeln fast nur auf Spanisch. Das Museum wurde nach der letzten hier in Rio Grande lebenden Ona (Selk`nam) benannt, die 1999 im Alter von nur 56 Jahren verstorben ist. Der Eintritt ist kostenfrei. Jörgen ist, seit er den lustigen Namen zum ersten Mal gehört hat, erpicht darauf, eine Magellan-Dampfschiffente zu sehen. Den anschließenden Abstecher zur Laguna nos Patos (Lagune unserer Enten) hätten wir uns aber sparen können, denn dort ist keine einzige Ente zu sehen. Auf ei-

ner, durch den Regen sehr rutschigen Schotterpiste fahren wir zur Estancia Maria Behety. Am Office fragen wir nach, ob wir uns den größten Schafscherstall der Erde ansehen dürfen. Selbstverständlich,

bis 19 Uhr. Der Scherschuppen bietet Platz für 7000 Schafe und wir haben das Glück, dass heute dort gearbeitet wird. Es ist ausgesprochen interessant, "life" zu sehen, wie das Fell in kürzester Zeit in einem Stück von den Tieren geschoren wird. Manche Schafe lassen das stoisch über sich ergehen, andere wehren sich immens. Das Fell der Tiere muss absolut trocken sein, bevor es geschoren wird. Entsprechend viele Tiere befinden sich deshalb im Trocknungsbereich der Anlage. Auch die Aufbereitung der Felle für den Weitertransport ist spannend. Der Betreiber der

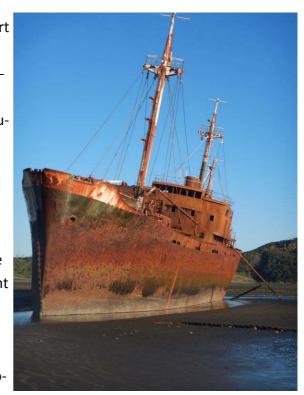


Estancia und seine Söhne sind mächtig am MAN interessiert und so findet noch eine Gegenbesichtigung statt. Eigentlich hatten wir in der Nähe der Estancia auf einen Übernachtungsplatz gehofft, aber ein nässesicheres Plätzchen gibt die Gegend einfach nicht her. Somit geht es weiter auf der Ruta 3 nach



Süden. Am Cabo Auricosta führt ein kleiner Weg Richtung Küste und wir entdecken einen tollen Stellplatz direkt an der Küste und weit genug von der Straße entfernt. Es regnet ohne Unterlass. Am nächsten Tag biegen wir daher wieder auf eine glitschige Schotter/Lehmpiste ab, die uns nach 48 Kilometern zum Wrack der MS Desdemona bringen soll. Jeder kleine Konzentrationsfehler wird sofort bestraft. So schlittert der MAN trotz Allrad einmal einige Meter fast quer über die Fahrbahn. Nach ca. 45 Kilometern stehen wir vor einer max. 10-Tonnen-Brücke. Ein großes

Schild weist darauf hin, dass Fischtransporter durch die Furt neben der Brücke fahren sollen. Der MAN hat zwar keine 10 Tonnen, aber ich schließe wieder mal die Augen, als Jörgen über die Brücke fährt. Erst am nächsten Tag auf der Rückfahrt sehen wir, dass diese eine provisorische abenteuerliche Abstützung hat. Hätten wir das gewusst, wären wir bereits auf der Hinfahrt durch die Furt gefahren. Über einen schmalen Weg kann man direkt bis zum Strand vor dem Wrack fahren. Bei Ebbe kann man auch drum herum laufen. Die 1952 in Deutschland gebaute MS Desdemona war zuletzt in argentinischem Besitz. Am 9.9.1985 steuerte der deutsche Kapitän Prillwitz in schwerem Sturm die Bucht beim Cabo San Pablo an und ist dabei auf Grund gelaufen. Seit dem liegt das 77 m lange Schiffswrack dort und ist ein Besuchermagnet. Das merken wir sofort, denn trotz des sehr unangenehmen Wetters kommen immer wieder Autotouristen und sehen sich das gestrandete Schiff an. Abends





hört es dann endlich auf zu regnen und durch die untergehende Sonne wird das Wrack noch schön beleuchtet. Morgens steht Jörgen extra um 6.30 Uhr auf, denn es ist wieder Ebbe und die Sonne scheint. Das werden extra schöne Fotos. Auf der Rückfahrt zur Ruta 3 ist die Fahrbahn fast schon trocken. Jörgen entdeckt einen Steinschlag in der Windschutzscheibe. Vielleicht kann der ja in Ushuaia stabilisiert werden. In Tolhuin fahren wir zunächst die angepriesene Panaderia La Union an und landen in einer Bäckerei, die sogar von Touristenbussen angefahren wird. Das gefällt uns gar nicht und

die paar Brötchen, die wir hier kaufen, sind überteuert und schmecken uns nicht. Hier in Tolhuin gibt es eine kleine Bierbrauerei, die wir aufsuchen. Da wir aber gerade gegessen haben, wollen erst morgen dort einkehren. Ich kratze mein weniges Spanisch zusammen und versuche dem Mann an der Rezeption (es werden auch Zimmer vermietet) zu erklären, dass wir erst morgen vorbeikommen wollen. Gemeinsam einigen wir uns auf 12 Uhr mittags. Am großen Fagnano-See mit ausgesprochen hohen Wellen (auch bei Windstille) übernachten wir und stehen am



nächsten Tag wie abgesprochen vor der Brauerei. Es ist niemand da. Sollte der Mann mich so missverstanden haben? Wir warten noch gut eine viertel Stunde, dann fahren wir weiter nach Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt. Auf dem Weg dorthin hat man von der Ruta 3 aus einen schönen Ausblick



auf den Lago Escondida und Lago Fagnano. Heute ist es allerdings so diesig, dass sich Fotoaufnahmen nicht lohnen. In Ushuaia suchen wir die Reparaturwerkstätten auf, die wir uns über das Internet herausgesucht haben. Die erste hat geschlossen und es stehen auch keine Öffnungszeiten dran. Die zweite öffnet in einer Viertelstunde. Leider tauscht diese nur ganze Windschutzscheiben aus, aber wir bekommen eine weitere Adresse. Ein Monteur in dieser dritten Werkstatt vertröstet uns auf morgen, weil ab 13 Uhr der Spezialist für die Glasreparatur da ist. In der Nähe des Hafens befindet sich die Touristen-

Info. Vielleicht bekommen wir hier ja auch noch interessante Hinweise, die nicht in unseren Reiseführern stehen. Aber wir werden enttäuscht. In der völlig überfüllten Info bekommen wir lediglich einen Stadtplan, Infos über den Nationalpark Feuerland und Öffnungszeiten sowie Eintrittspreise von Museen und sonstigen Sehenswürdigkeiten. Diesmal ist leider keine "Überraschung" dabei. Es ist kurz nach 17 Uhr, als wir den Pub "Santos" betreten, wo einheimisches Bier, das südlichste Bier der Welt, vom Fass

ausgeschenkt wird. Die Einrichtung erinnert uns sehr an das "Schallander" im Lüneburger Wasserviertel. Wir probieren verschiedene Sorten Bier. Porter und Amber schmecken uns am besten. Dazu bekommen wir eine große Schale gesalzenes Popcorn. Direkt neben dem Santos befindet sich das Ramos Generales, ein alter Gemischtwarenladen, in dem auch eine französische Bäckerei untergebracht ist. Den werden wir uns morgen anschauen, dann brauchen wir auch wieder frisches Brot. Wegen des Werkstatttermins wollen wir zum Übernachten nicht so weit



aus der Stadt hinausfahren, deshalb übernachten wir auf der Landzunge in der Nähe des Hafens. Leider ist die Geräuschkulisse doch ziemlich hoch und wir sind früh wach. Bis zum Werkstatttermin ist noch viel Zeit und so fahren wir nach Westen hinaus zur Station des Tren del Fin del Mundo, der Eisenbahn am Ende der Welt. Wir haben Glück, es fahren gerade zwei Züge in den kleinen Touristenbahnhof ein. Diese Schmalspurbahn wurde ursprünglich von Sträflingen gebaut, um Holz nach Ushuaia zu transportieren. Sie hat der Eisenbahn in Rio Gallegos den Rang der südlichsten Eisenbahn der Welt abgelaufen, ist jetzt aber nur noch eine reine Touristenbahn, die im Nationalpark Feuerland endet. Unweit des Bahnhofs liegt auch der kostenfreie Camping Municipal, der mit zahlreichen Grillstellen ausgestattet ist.

Kurz vor 13 Uhr stehen wir vor der Werkstatt in Ushuaia. Dort erfährt Jörgen, dass der Spezialist für die Glasreparatur angeblich im Krankenhaus liegt und die Windschutzscheibe deshalb nicht repariert werden kann. Schade. In der Touristen-Info frage ich nach, wo ich Geld wechseln kann, denn in den argentinischen Banken ist das meist nicht möglich. Es gibt zwei Wechselstuben, "Asia" und "Jupiter". Asia liegt näher an unserem Parkplatz, aber ich kann die Stube beim besten Willen nicht finden. Im Jupiter bekomme ich dann für 1 Euro sensationelle 80 Pesos. Ent-



sprechend ist auch die Reaktion des Mannes hinter dem Schalter. So oft hintereinander habe ich "guter



Kurs" noch nicht gehört. Zufrieden stapfe ich in strömendem Regen zurück zum MAN. Im Ramos Generales, das immer noch die Einrichtung des Gemischtwarenhändlers aufweist, ist es sehr voll. Vermutlich essen hier auch die Touristen von den großen Kreuzfahrtschiffen, die im Hafen liegen. Wir kaufen nur ein paar Croissants und zwei Baguettes, da wir als nächstes den Nationalpark Tierra del Fuego aufsuchen wollen und nicht mehr einkaufen können. Im Camping Municipal übernachten wir ausgesprochen ruhig und wollen eigentlich noch einen Tag dort bleiben, als die Einheimischen am Samstag-

morgen anrollen und direkt neben uns den Grill anzünden. Das wäre ja noch gegangen, bis der große Lautsprecher aus dem Auto gehievt wird. Diese ständige laute Beschallung der Argentinier während des Grillens ist für uns nicht nachvollziehbar und wir flüchten in den Nationalpark. Nicht weit vom Camping entfernt befindet sich der Eingang zum Nationalpark. Eintrittspreis: Zurzeit 560 ARS pro Person, für maximal 3 Tage und 2 Nächte. Es gibt 3 Camps, auf denen man übernachten darf. Zunächst zieht es uns jedoch an das Ende der Ruta 3. Der kleine Parkplatz ist überfüllt. Große Touristenbusse parken ebenfalls dort, obwohl die auf der unbefestigten Straße kaum aneinander vorbeikommen. Wir wandern die 1,2 Kilometer bis zum südwestlichsten Punkt unserer Reise, zur Lapataia-Bucht, in der man angeblich Wasservögel beobachten kann. Es sind wohl zu viel Touristen unterwegs – wir sehen jedenfalls gar keine Tiere und hören nur ab





und zu einen Vogel. Trotzdem ist die Wanderung durch den Wald – jawoll, im Süden Feuerlands gibt es richtigen Wald – entspannend und schön. Ein weiterer Wanderweg führt zu einem großen Biberdamm; aber leider ist kein Biber zu entdecken. Dabei sollen diese, 1946 von der argentinischen Regierung ausgesetzten kanadischen Biber eine echte Plage für Feuerland sein. Man versprach sich damals, den unterbeschäftigten Jägern und Trappern zu helfen, damit diese viele Biberpelze liefern können. Leider wurde nicht bedacht, dass die Tiere auf Feuerland keine natürlichen Feinde wie in Kanada haben. So vermehren sich die Biber hier kräftig. Bäume sterben ab, Flüsse ändern ihren Lauf und neue Seen entstehen. Heute sollen ungefähr 200.000 Biber auf Feuerland leben; wir haben bislang keinen gesehen. Im Camp Laguna Verde finden wir einen ruhigen Übernachtungsplatz, aber es regnet nachts mal wieder ununterbrochen. Am nächsten Tag, wir haben gerade eine

Wanderung zur Laguna Negra absolviert, kommt ein Ranger vorbei und erteilt uns schriftlich eine Ge-

nehmigung zum Campen bis zum 20.1.2020 (dritter Tag). Wir wandern noch ein wenig im Bereich der Laguna Verde umher und genießen dann die Sonne vor dem MAN. Ja, der Regen hat endlich aufgehört und wir holen unsere Hocker raus. Wird auch mal Zeit. In aller Ruhe beobachten wir Magellan-Gänse mit ihren Jungen und einen nicht sehr scheuen Schopfkarakara der öfter an uns vorbeispaziert. Wir fahren weiter zum völlig überlaufenen Puerto Ensenada. Mindestens jeder zweite Besucher ist ein Chinese. Auch hier können wir keine Magellan-



Dampfschiffenten sehen. Eigentlich sehen wir überhaupt keine Wasservögel. Wir flüchten weiter zum



Pipo-Wasserfall. Auch hier kann man campen. Sogar sehr viel ruhiger und schöner als an der Laguna Verde, weil hier keine Touristenbusse herfahren. Das hätten wir früher wissen sollen. Außerdem fährt hier die Touristenbahn vorbei. Der Wasserfall entpuppt sich eher als Stromschnelle, aber der Spaziergang dorthin ist sehr schön.

Auf dem Camping Municipal von Ushuaia erhalten wir gegen Abend eine Nachricht von Anke und Andreas, die soeben ihren 14-tägigen Antarktis-Ausflug beendet ha-

ben. Wir verbringen einen sehr schönen gemeinsamen weinseligen Abend miteinander. Am nächsten Tag verabschieden wir uns, denn Anke und Andreas fahren weiter in den Nationalpark, während wir die Estancia Harberton ansteuern wollen. In Ushuaia kaufen wir im Ramos Generales unwahrscheinlich leckeres Olivenbrot und Baguette. Im Osten Ushuaias fahren wir noch bis zum Leuchtfeuer, dort endet die Straße. Der Blick über den Beagle-Kanal gefällt uns so gut, dass wir zwei Nächte bleiben. Ein großes Schild informiert darüber, dass hier der Bau



einer Küstenstraße nach Osten geplant ist, Richtung Harberton. Zurzeit ist das Gelände jedoch ein Paradies für Mountainbike-Fahrer. Bis die neue Strecke fertig ist, muss man zur Estancia Harberton einen



großen Umweg fahren. Zunächst 30 Kilometer zurück auf der Ruta 3 und dann wieder auf einer Schotterpiste Richtung Südküste. Auf den ersten 10 Kilometern entlang der Schotterstraße ist alles ziemlich zersiedelt, dann wird es weniger. An der Küste angekommen, wenden wir uns zunächst Richtung Westen; die Strecke endet an einem verschlossenen Tor. Direkt am Beagle-Kanal finden wir hier einen schönen Übernachtungsplatz und blicken hinüber nach Puerto Williams, dem südlichsten Ort der Welt. Er gehört zu Chile und gilt nicht als "Stadt". Endlich se-

hen wir unsere ersten Dampfschiff-Enten. Es handelt sich um eine Weißkopf-Dampfschiffenten-Familie, die an uns vorbeizieht. Von den vier Dampfschiffentenarten, die es gibt, sind drei flugunfähig, da die Flügel einfach zu kurz für ihr Gewicht sind. Auf Feuerland können wir mit etwas Glück drei der vier Arten zu Gesicht bekommen – die Enten sind sehr scheu. Die flugunfähige Falkland-Dampfschiffente lebt

An dieser Stelle wird tatsächlich an der Küstenstraße weitergebaut. Wir hatten zunächst vermutet, dass die Arbeiten wegen der ange-

ausschließlich auf den Falkland-Inseln.

spannten Finanzlage in Argentinien eingestellt worden sind. Von unserem schönen Aussichtspunkt sehen wir zwei Delfine in Richtung Atlantik ziehen. Auch eine Möwe, die einen riesigen Seestern gefangen hat und diesen knackt, findet unser Interesse. Das Wetter ist durchwachsen, als wir an der





befindet sich der Ticketverkauf. Hier erhält man auch die Erlaubnis für das kostenfreie Campen auf den drei Campgrounds der Estancia. Für den geführten Rundgang durch die Estancia und den Besuch des Museums zahlen wir 750 ARS (ca. 10 Euro) pro Person. Die Führung beginnt am Teehaus und findet in Spanisch oder Englisch statt. Wir bekommen die Geschichte der ersten Estancia auf Feuerland (1886 von Thomas Bridges gegründet) zu hören und besichtigen den ehemaligen Schafscherstall, ein Bootshaus und ein altes Rettungsboot. Das Haus der Besit-

zer ist leider nur von außen zu besichtigen. Auffallend ist der gepflegte Garten mit seiner vielfältigen Blumenpracht. Thomes Bridges hat auch den ältesten Naturpark Feuerlands angelegt, dessen Baumarten wir auch im Einzelnen auf der Führung erklärt bekommen. Nach 1 ½ Stunden ist der Rundgang be-

endet und wir besuchen das Museum mit den Skeletten von Orcas, Delfinen und anderen Meerestieren. Auch ein Seeleoparden-Skelett ist mit dabei. An einer Verbreiterung der Schotterstraße zum südöstlichsten Punkt Feuerlands wird streckenweise lebhaft gebaut. Die Camp-Grounds befinden sich derzeit immer dort, wo gerade gebaut wird. Trotzdem sind diese an diesem Wochenende gut besucht. Wir fahren erst einmal zum vielzitierten "Ende der Welt". Hinter einer Brücke über den Rio Moat endet die Wegstrecke abrupt am Cabo Segundo Jorge Edu-



ardo Lopez an der Marine-Station (Prefectura Naval Argentinia). So sieht also das Ende der Welt aus. Touristisch überhaupt nicht aufbereitet. Aber wieder einmal weist uns kurz vorher ein großes Schild



darauf hin, dass der Weiterbau der Küstenstraße geplant ist. Für heute sind wir jedenfalls genug gefahren und übernachten an der Flussmündung. Dort entdecken wir sie dann in Ufernähe, zwei Magellan-Dampfschiffenten. Endlich haben wir sie gefunden, die Enten, die Jörgen allein wegen des Namens unbedingt auf ein Foto bannen will. Bislang haben wir nur Bilder und in der Mission Salesiana ausgestopfte Magellan-Dampfschiffenten gesehen. Zufrieden fahren wir zum Campground Rio Cambaceres, wo man weit ab von der "Straße" und den

Baufahrzeugen super ruhig campen kann. Alle Wochenend-Camper sind verschwunden und wir haben den Platz für uns alleine – bis auf ein paar Bronze-Kibitze.

Zurück in Tolhuin kaufen wir im La Anonima ein, da wir von hier aus direkt zum Lago Yehuin und dann

über Rio Grande zum Grenzübergang Bellavista nach Chile fahren wollen. Der Anlasser muckelt wieder mal und knirscht bei der Abfahrt vom Supermarkt. Diese Geräusche gefallen Jörgen gar nicht und er möchte nun doch direkt nach Rio Grande in eine Werkstatt fahren. Aber bereits an der YPF Tankstelle in Tolhuin geht gar nichts mehr. Der Anlasser ist nicht dazu zu bewegen, den Motor zu starten. Ed und Irene, die wir vom UY-Storage aus Uruguay kennen, kommen gerade vorbei und bieten ihre Hilfe an. Jörgen will aber zunächst versuchen, den Anlasser selbst



zu wechseln. Ed und Irene wollen morgen erneut nach uns sehen. Geschlagene sechs Stunden dauert der Tausch des Anlassers (8 kg). Die Bolzen sind nicht so einfach zu lösen. Alles ist verbaut und es ist kaum Platz zum Schrauben. Zudem muss das Schaltgestänge gelöst werden und die schweren Anlasser filigran aus- und eingebaut werden. Gegen Ende der Arbeiten fängt es heftig an zu regnen. Da wir auf moderigem Untergrund stehen, will Jörgen verständlicherweise alles zu Ende bringen. Er wird klitschnass, aber der Anlasser funktioniert und Motor springt wieder an. Wir fahren hinunter zum Lago Fagnano, wo auch Ed und Irene stehen. Es wird noch ein langer Plausch bei nicht nur einem Glas Wein.

Am nächsten Tag scheint wieder die Sonne und Jörgen erledigt ein paar Restarbeiten. Dann machen wir uns auf den Weg zum Lago Yehuin. Auf dem Hinweg nach Ushuaia haben wir neben der Ruta 3 eine



Quelle entdeckt, wo wir unbedingt noch unser Trinkwasser auffüllen wollen. Das bedeutet zwar einen Umweg von ca. 28 Kilometern, aber so bequem kommen wir selten an sehr gutes Wasser. Am Lago Yehuin angekommen sind wir zunächst enttäuscht. Hatten wir uns doch nach den Beschreibungen ein etwas anderes Bild gemacht. So treffen wir auf eine Hotelruine und ein paar hundert Meter Strand. Abseits der vielen Grillstellen (es ist Donnerstag und wir befürchten Schlimmes zum Wochenende) finden wir einen ruhigen Stellplatz hinter der Ruine, aber mit einem schönen Blick über

den See. Wir wollen erst Sonntag oder Montag in Rio Grande sein, um die Windschutzscheibe reparieren zu lassen. Das heißt, wir bleiben ein paar Tage. Ein Zorro gris (grauer Fuchs) besucht uns regelmäßig. Auch ein Gaucho, der das Rindvieh zusammentreibt passiert unseren MAN. Ansonsten ist es auch Freitag und Samstag sehr ruhig. Erst Sonntag kommen immer mehr Leute zum See. Nun auch mit Quads und Motorrädern. Obwohl es an unserem Platz immer noch ruhig ist, beschließen wir weiterzu-

fahren und uns in Rio Grande nach einer Scheibenreparatur-Werkstatt umzusehen. Im Internet haben wir zwei Adressen gefunden. Eine liegt in einer sehr schmalen Straße und die andere Adresse gibt es einfach nicht. Na, dann werden wir morgen die eine Werkstatt anfahren. Am Cabo Domingo übernachten wir erneut ausgesprochen ruhig.

Morgens stehen wir in der kleinen Straße und der Inhaber der Autoglas-Werkstatt erklärt Jörgen, dass er nur ganze Scheiben tauscht. Oh, nicht noch mal. Wir erhalten



aber die Anschrift einer Glaswerkstatt, nicht weit entfernt. Kurz vor der Mittagspause treffen wir dort ein. Hier sind wir richtig und erhalten einen Termin für 18 Uhr. Der Glasschaden wird professionell behoben und wir zahlen stolze 1000 ARS für 10 Minuten Arbeit. Dabei entdeckt Jörgen, dass der hintere linke Stoßdämpfer abgerissen ist. Eigentlich sollte diese Aufnahme in einer Werkstatt in Deutschland verstärkt worden sein. Ist leider nicht passiert. Man geleitet uns zur Werkstatt von Antonio. Antonio ist eigentlich Spezialist für Blattfedern und will zunächst nicht so recht an den Stoßdämpfer heran. Er vermutet Aluminium, das man nicht schweißen kann. Jörgen überzeugt ihn, dass es Stahlguss ist und wir dürfen in seine Werkstatthalle fahren. Die Dämpferaufnahme wird geschweißt und verstärkt. Für die Reparatur bezahlen wir 2000 ARS. Inzwischen ist es schon 19.30 Uhr und unser ruhiges Cabo Domingo wartet auf uns.

Die schlaglochreiche Schotterpiste RP8 bringt uns zum Grenzübergang Bellavista. Auf argentinischer Seite geht alles sehr schnell. Salida(Ausreise-)stempel erhalten, temporäre Fahrzeugeinfuhr wird einbehalten und weiter geht's zur chilenischen Abfertigung, die zwei Kilometer entfernt liegt. Dort füllen wir wieder das Einreisepapier aus und kreuzen bei den verbotenen Lebensmitteln wieder "Ja" an. Inzwi-



schen hat ein Polizist bereits die Migrationszettel ausgedruckt. Eine Zöllnerin durchsucht den MAN ziemlich gründlich und schnell, bevor wir dann weiter fahren können. Dieses war eine der rasantesten Grenzabfertigungen, die wir bisher erlebt haben. Auf sehr guter Schotterpiste fahren wir weiter zum Lago Blanco. Die Landschaft ändert sich rapide. Während auf argentinischer Seite alles ziemlich kahl war, durchfahren wir hier dichten Wald, einen richtigen Urwald; die umgestürzten Bäume bleiben einfach liegen. Wir sind die einzigen Besucher, die der Lago Blanco heute bekommt. Hier gibt

es keine Feuerstellen, die die Camper hinterlassen. Ganz anders als in Argentinien. Morgens werden wir durch das Geklopfe eines Magellanspecht-Pärchens geweckt. Bei schönem Wetter fahren wir am Rand des Karunkinka Nationalparkes entlang nach Süden. Schon kurz nach der Abfahrt hören wir einen dumpfen Schlag, können aber am MAN nichts entdecken. Da das Geräusch nicht wieder auftritt, fahren



wir weiter, durch eine wunderschöne Landschaft. Wir überqueren zwei Pässe mit fantastischen Aussichten, passieren Biberdämme und Biberbauten, sehen aber leider wieder keinen Biber. Ca. 11 Kilometer hinter dem Abzweig nach Caleta Maria ist der Camino (Weg) zu Ende. Das ist der südlichste Punkt in Chile, den wir mit dem Fahrzeug erreichen können. Auch hier wird die Straße über die Berge hinweg weitergebaut. Wir fahren ein paar Kilometer zurück und übernachten auf einem aufgeschütteten Platz mit schönem Blick auf die Cordillera Darwin.

Morgens um 6.30 Uhr haben wir nur 1,7°C, trotz schönstem Sonnenschein. Auf dem Weg nach Caleta Maria passieren wir eine enge provisorische Baustellenumfahrung. Auch in Caleta Maria (nur eine kleine Estancia) finden wir Hinweise auf Fin del Mundo (das Ende der Welt). Scheint es also öfter zu geben, das Ende der Welt. Nach einer längeren Pause fahren wir zurück durch die Baustellenumfahrung zu einem kleinen Sägewerk und zu einem intakten Biberdamm. Wir hoffen, hier eventuell noch einen Biber zu sehen. Beim Aussteigen bemerke ich ein lau-

tes Zischen. Wir können das nicht so richtig lokalisieren, scheint aber vom rechten Hinterrad zu kom-



men. Jörgen misst den Luftdruck und vermutet, dass der Reifen beschädigt ist. Das heißt, wir können uns hier nicht lange aufhalten und auf das Erscheinen eines Bibers warten. Eigentlich schade. Wir fahren auf den ersten Pass; hier gibt es einen großen Schotterplatz, der weit von der Staubpiste entfernt ist. Dort bewahrheitet sich leider die Vermutung. Der rechte Hinterreifen verliert massiv Luft. Beim Radwechsel stellt Jörgen fest, dass die Seitenflanke eingeschnitten ist. Ich vermute, dass das bei der Baustellenumfahrung passiert ist, denn in Caleta Maria war noch alles in Ordnung. Das defekte Rad ist sehr störrisch und will nicht von der Achse. Der Radwechsel dauert daher bis zum Abend und wir sind froh, dass wir diesen guten Platz erreicht haben. Auf der Weiterfahrt sehen wir weitere schöne, intakte Biberbauten, aber auch hier leider keinen einzigen Biber. Kurz vor Russfin sehe ich Flamingos in einem kleinen See. Die möchte ich unbedingt fotografieren, ob-



wohl diese eigentlich zu weit weg sind. Beim Aussteigen fällt mir ein ungewöhnlicher Geruch auf. Jörgen geht um den MAN herum, kann aber auch auf den ersten Blick nichts erkennen. Ich sehe plötzlich leichten Qualm am rechten Hinterrad. Die Achsnabe ist mächtig heiß. Jörgen kühlt es mit viel Wasser ab. Sitzt die Bremse etwa fest? Beim Anfahren knirscht es etwas, aber das Rad rollt. Kann eigentlich nicht die Bremse sein. Was tun? Jörgen möchte am liebsten zu einem Platz fahren, wo er in Ruhe nachsehen kann, was da los ist. Ich dränge ihn jedoch, zum

zwei Kilometer entfernten Russfin zu fahren. Ein Hinweisschild vor ein paar Kilometern zeigte, dass man dort Tanken, Essen und Übernachten kann. Vielleicht erhalten wir auch Hilfe. In Russfin ist die Achsnabe weiterhin sehr heiß. Eine Frau kommt vorbei und fragt, ob wir Hilfe brauchen. Ja, denn wir

haben ein großes Problem. Die Dame telefoniert und nach einiger Zeit kommt Roberto, ein Mechaniker. Er entscheidet aber nicht alleine und so kommt sein Vorgesetzter dazu und nach einigen Metern Vor- und Zurückfahren mit dem MAN vermutet der einen Radlagerschaden. Leider sprechen hier alle nur Spanisch. Niemand spricht auch nur ansatzweise Englisch. Wir werden zur Werkstatt des Sägewerks (aus dem besteht Russ-



fin eigentlich) gelotst; dort muss das Rad erst einmal abkühlen, bevor es an die Ursache geht. Teile des Außenplanetgetriebes sind beschädigt. So ein Mist, haben wir doch auf eine Sim-Karte für Chile verzichtet, da wir nur einige Tage hier sein wollten. Nun haben wir Kommunikationsprobleme. Wir haben Glück im Unglück, denn über Robertos Handy haben wir Internet. So informieren wir erst einmal unsere Freunde und warten ab, was nach der Demontage des Außenplanetengetriebes alles zerstört ist. Im



Sägewerk wird lautstark bis 24 Uhr gearbeitet. Am nächsten Morgen, der Tag beginnt hier auch sonntags um 7 Uhr, wird das ganze Ausmaß der Zerstörung ersichtlich. Wir brauchen fast alle Teile. Die Kegelrollenkäfig ist gebrochen und die Rollen des Lagers haben die Zähne aller fünf Planetenzahnräder beschädigt. Leider gibt es wenig Aussicht, hier Ersatzteile zu bekommen. Heute ist auch noch Sonntag und Roberto hat kein Glück bei seinen Anfragen in Punta Arenas bezüglich

der Teile. Mittags werden wir in die Kantine eingeladen. Normalerweise kostet ein Essen hier 14 US\$. Ganz schön happig für das, was man serviert bekommt. Umgerechnet wird hier pauschal mit 650 Peso

pro Dollar (späterer Tauschkurs Bank: 780 Pesos). An diesem Sonntag passiert nicht viel, aber wir bekommen einen WLAN-Zugang, der jedoch nachts von Sonntag auf Montag abgeschaltet wird. Jörgen



kontaktiert seinen Freund Dominik in
Deutschland, der kurz vor dem Urlaub steht,
und bekommt eine Teileliste zugesandt.
Nachdem Roberto uns bestätigt, dass wir
hier nur das Kegelrollen-Lager bekommen
können, gibt Jörgen die Ersatzteilbeschaffung in Deutschland bei Dominik in
Auftrag. Zeitgleich informieren wir den ADAC, der den Versand übernehmen soll, erhalten aber bis zum Abend keine Antwort.

Erst am nächsten Morgen erhalten wir eine Auflistung mit Fragen, die wir hier dem Zoll stellen sollen. Zunächst sind wir ziemlich ratlos. Dann finde ich im Internet die Email-Adresse des Regionaldirektors vom Zoll und mit meinen wenigen Spanischkenntnissen und dem Handy-Übersetzer formulieren wir eine höfliche Anfrage. Nicht sehr viel später erhalten wir auch Antworten auf die Fragen, die wir an den

ADAC weitergeben. Roberto hat das Kegelrollen-Lager besorgt, das er in die Achsnabe einbaut. Ohne Steckachse und Planetenantrieb ist der MAN wieder fahrbereit. Wir müssen daher mit "Allrad" fahren. Quasi ein 4x3-Antrieb.

Wir sind froh, dass der MAN wieder rollt und wir weiter nach Punta Arenas fahren können. Entgegen unserer Planung werden wir nun direkt nach Porvenir fahren, um von dort

nach Punta Arenas auf das Festland übersetzen. Auf unserem Weg passieren wir ein altes Goldgräber-



relikt. Einen Flussbagger, der von 1904 bis 1910 während des Goldrausches hier seine Arbeit verrichtete. Der Parque Pingüino Rey liegt ebenfalls an der Strecke nach Porvenir. Die hier lebende Königspinguin-Kolonie ist die einzige außerhalb der Antarktis. Klar, dass wir uns das nicht entgehen lassen. Wir haben auch schönes Sonnenwetter. Der Eintritt ist allerdings happig, 12000 CLP pro Person (ca. 14 Euro). Die Königspinguine sind die zweitgrößte Pinguinart und werden bis zu 1,20 m groß. Die Weibchen und Männchen sind nur an der Länge ihres Schnabels zu unterscheiden. Die Pinguine können wir nur aus einer Entfernung von ca. 50 m ansehen. Zwischen ihnen und uns fließt ein Fluss. Zudem dürfen wir nur bis zu den mit Fernrohren bestückten Beobachtungsunterständen gehen. Trotzdem lassen sich die Tiere gut beobachten. Ein Kücken ist dabei, vor 3 Wochen geboren. Wir wollen uns noch auf die Spuren der alten Goldgräber begeben, aber finden am Rio del Oro (Goldfluss) nur ein großes aktives Grabungsgebiet. Am Mirador Cordón Baquedano übernachten wir

mit einer grandiosen Aussicht über Porvenir und die Magellanstraße bis hin nach Punta Arenas. Im Supermarkt von Porvenir besorgen wir uns nun doch eine Prepaid-Karte für Chile. Eigentlich wollten wir die "paar Tage" in Chile auf Kommunikation verzichten, nun ist alles ganz anders. Am Freitag, kurz bevor wir mit der Fähre nach Punta Arenas übersetzen, erhalten wir vom ADAC per Mail die Nachricht, dass das Paket mit den Ersatzteilen voraussichtlich am Mittwoch am Flughafen von Punta Arenas eintreffen wird. Auf der Fahrt in den Hafen sehen wir noch die



einzige flugfähige Dampfschiffentenart, die Langflügel-Dampfschiffenten. Somit haben wir das unwahrscheinliche Glück gehabt, alle drei auf Feuerland vorkommenden Dampfschiffentenarten gesehen zu

haben.

Die Überfahrt von Porvenir auf das chilenische Festland dauert 1½ Stunden und kostet für Fahrzeuge über 3 Tonnen und einer Länge von max. 8 Metern 89.600 CLP. Der Fahrer ist im Preis inbegriffen. Jeder weitere Erwachsene muss 6.800 CLP bezahlen. Ohne intaktes Fahrzeug wollen wir unnötige Fahrten vermeiden. Wir warten nun auf die Ankunft der Ersatzteile. Wie wird es uns wohl am Zoll ergehen und werden wir eine gute Werkstatt finden? Antworten auf diese Fragen gibt's im nächsten Bericht.

Was auf unseren Weltreise-Etappen bisher geschah und wie es weiter geht findet ihr unter www.rijosreisen.de. © Rita und Jörgen Hohenstein 2020



Königspinguine im Parque Pingüin Rey auf Feuerland