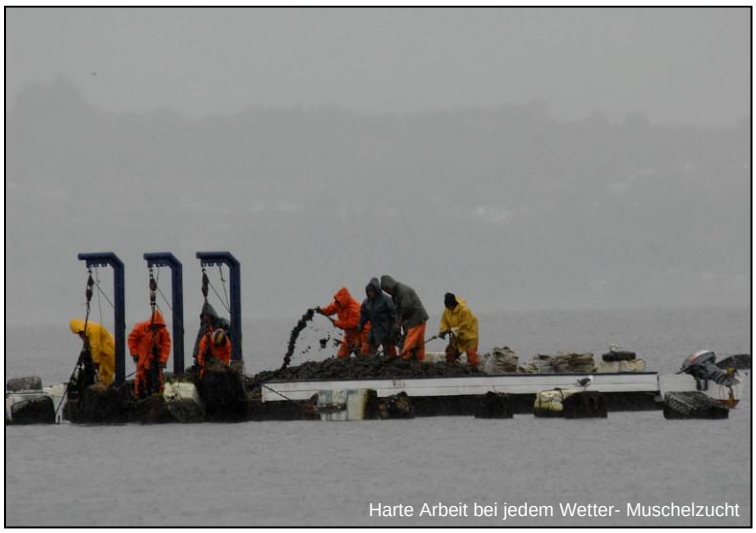
Just do it - das Tagebuch

Nachträglicher Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Aussagen sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).
PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).



Harte Arbeit bei jedem Wetter- Muschelzucht

Teil 841 – 880 Isla Quinched – Higuerillas

841. (Di. 10.04.07) Ich glaube, wir haben nur bezahlt, weil wir es angesprochen haben. Als wir deshalb an Land gingen, beschenkte uns Willy mit weiteren Kilo Kartoffeln und dreierlei Sorten Äpfel, ferner Schnittlauch im Topf und Koriandersamen, um Koriander ziehen zu können. Und als wir nach vielen wehmütigen Worten ins Dingi stiegen und das Fehlen unserer verlorenen Ruderdollen beklagten, eilte er schnell in sein Magazin und brachte uns zwei neue Dollen für das Dingi![1]

10.04.07
Marina Quinched – Caleta Rilán
19,1 sm (14.713,3 sm)
Wind: N 4-7
Liegeplatz: vor Anker

FARAWAY taucht just in dem Moment auf, in dem wir unseren Ankerplatz verlassen. Wir haben sofort Kontakt auf der UKW-Funke und es entsteht ein lebhaftes Gespräch. Aber trotz aller Lobpreisungen entscheiden sie sich schließlich gegen Marina und steuern Castro an, weil sie meinen, dort einfacher einkaufen zu können. Na, sie werden schon merken, daß das gar nichts bringt.

Wir genießen flottes Segeln, bis wir um *Punta Aguantao* rum sind und auf den neuen Bug nach West müssen. Kreuz ist angesagt. Das geht sogar ganz gut, aber der Wind nimmt stetig zu und dann wird die Sicht durch starke Regenfälle immer mehr beeinträchtigt. Schließlich befürchten wir, daß wir das letzte Stück voll gegen den Wind nicht mehr werden laufen können, und schlimmer noch, daß wir in der engen Passage bei *Dalcahue* die Richtfeuer nicht werden sehen können, die den Weg durch die Flachs weisen. Hadern mit dem Schicksal und der Entscheidung und drehen dann doch um. Zunächst, um die mittlerweile zu große Fock zu bergen, aber dann gestehen wir uns ein, daß es besser ist, abzubrechen und wir gehen endgültig auf Gegenkurs. Wieder zurück um *Punta Aguantao* und in strömendem Regen laufen wir in die *Caleta Rilán*. Unser Echolot zeigt leider keine vernünftigen Werte und so sorgt es für ein wenig zusätzliche Würze. Anhand einer Skizze im guide, der dort angegebenen, aber sehr fragwürdigen GPS-Position für den Ankerplatz, und unserer Interpretation der Örtlichkeit werfen wir den Anker auf vermuteten etwa 10 m. Hatte das Echolot nun einen lichten Moment? Oder wir nur Glück? Wir wissen es nicht. Aber nach elf oder zwölf Metern hat Anke den

Einfache Welt bei *Caleta Rilán*

[1] Weil es so nett war und weil Willy und seine Söhne noch andere Aktivitäten an den Tag legen, hier ihre homepage: www.fjordland.cl. Unter diesem Label bieten sie beispielsweise Beobachtungsfahrten zu den Blauwalen im *Golfo Corcovado* an.

Eindruck, daß der Anker Grund fühlt, und beim Einfahren mit dreieinhalbfacher Kettenlänge hält er auf Anhieb. Schnell flüchten wir unter Deck, wo der Ofen wenige Minuten später für behagliche Wärme und vor allem Trockenheit sorgt. Nicht weniger schnell wird ein warmes Nudelessen gezaubert, und dann schlüpfen wir erst einmal in den Kojen und ruhen uns aus. Anke hat da allerdings weniger Glück, denn sie muß wieder raus. Ihr fällt ein, daß wir kein Brot mehr haben. Und sie ist für´s Brotbacken zuständig. So beschäftigt sie sich noch bis halb eins mit Mehl, Teig und Backofen und fällt erst als ein frisch duftender Laib auf der Kombüsenplatte ruht in die Koje.

11.04.07
Caleta Rilán – Caleta Anihué
33,9 sm (14.747,2 sm)
Wind: NNW 2-4, N 2
Liegeplatz: vor Anker

842. (Mi. 11.04.07) Der Wind ist heute freundlicher, aber doch zunächst stärker als versprochen. Motoren wieder zu *Punta Aguantao* und biegen um die Ecke. Typisch, nun gibt es gar kein Segelwind mehr. Das wird auch bis kurz vor unserm Ziel so bleiben. Auf der Fahrt am Echolot rumgedoktort. Anzeigegerät ausgebaut, die winzigen Dippschalterchen hin und her bewegt, Einstellungen geprüft, alles ohne Erfolg. Anke drückt daraufhin mal die vier Bedienungsknöpfe auf der Frontseite durch und spielt die denkbaren Kombinationen durch, und siehe da, plötzlich gibt es wieder vernünftige Werte. Scheint, als hätte das Ding in den letzten beiden Tagen die Tiefen in Fuß angegeben, was von den Werten her plausibel wäre, aber als Einheit hartnäckig Meter angezeigt.
Die enge Passage bei *Dalcahué* erweist sich als problemlos. Die Richtfeuer sind gut zu sehen und wir stellen fest, daß Anke in der elektronischen Seekarte, auf der die Feuer und die Flachs nicht eingezeichnet sind, den zu fahrenden Track ganz perfekt auf die richtige Kurs- bzw. Peilungslinie gesetzt hat. Hätten hier also auch im Blindflug sauber durch gekonnt. Leider regnet es just in dem Moment, an dem wir den Ort passieren. Hier sieht´s ganz nett aus. Eine handvoll älterer Holzhäuser, einige auf Stelzen, eine bereits von weitem beeindruckende Holzkirche, viele Fischerboote und noch mehr Landungsboote, die als Fähren und Frachttransporter dienen. Landungsboote begegnen uns hier sowieso in jeder Form und Größe. Sie dienen als Fähren und Frachttransporter. Manche betreiben einen regelmäßige Linienverkehr, andere werden gechartert. Mit der Landungsklappe kann praktisch jeder beliebige Ort angefahren werden. Man darf nur nicht gerade bei Hochwasser ankommen. Bei niedrigeren Wasserständen ist fast überall ein ausreichend breiter, mäßig geneigter und befahrbarer Kies- oder Sandstrand frei, auf dem die Boote entladen werden können. Auch der nächste Ort, den wir links liegen lassen, wirkt sehr malerisch. Eine intensiv blau gemalte Kirche, die ihn bereits von weitem sichtbar markiert, ein paar Holzhäuser, von denen eins wie ein Schulzenhaus wirkt und ein anderes wie ein großes Gemeinschaftshaus, ein vorgelagerter Strand.

Holz + Farbe = Gotteshaus

Dann folgt ein kurzes Stück fast offener Überfahrt. Vielleicht drei Seemeilen. Der Wind, der uns bisher vernachlässigt und zum motoren genötigt hat, zeigt sich jetzt von seiner freundlichen Seite. Aber jetzt streiken wir. Wegen der paar lumpigen Meilen noch Segelmanöver, nein danke. Lieber widmen wir uns den Pelikanen die in großen Trupps auf dem Wasser schaukeln und dann aufliegen. Wir zählen mehr als 30 Tiere. Interessant ist, daß sie häufig in Formation fliegen und dabei paarweise oder auch zu mehreren ihre Flügelschläge und Gleitphasen absolut exakt synchronisieren. Das gibt ein jedesmal eindrucksvolles Bild.

Wir suchen unseren Weg zwischen den Inseln *Mechuque* und *Anihué*. Ist natürlich nicht schwer, es gibt nur einen. Lediglich um die *salmoneras* muß man einen Bogen machen. Finden dann aber einen guten Platz in den verzweigten Wässern, die *Isla Anihué* gliedern. Es ist noch früh, das Wetter scheint stabiler, also lassen wir das Dingi ins Wasser klatschen, montieren den kleinen Honda und begeben uns in die

kleine Siedlung, auf Anihué, die uns mit ihren farbigen Häuschen lockt. Wir entdecken einen Ort mit toter Hose. Anscheinend befinden sich im Zentrum überwiegend Gemeinschaftsbauten, also Kirche, Schule, Sportvereine und eine Bibliothek von vielleicht 12 qm Grundfläche („Willkommen in dieser einzigartigen Bibliothek“), gewohnt wird in den verstreut liegenden Häusern in der Umgebung. Wir sehen nur wenige Menschen, und nur hier und da zeigt der Rauch aus einem Schornstein an, daß das jeweilige Haus bewohnt wird. Leider ist die Holzkirche geschlossen. Durch die Fenster erkennen wir, daß drinnen alles ganz einfach gehalten ist. Die Bestuhlung besteht aus weißen Plastikgartenstühlen, an der Stirnseite befinden sich drei schlichte hölzerne, bunt bemalte Altäre. Die beiden äußeren können bei Prozessionen getragen werden. Deutlich sieht man die Öffnungen, in die die Traghölzer eingesteckt werden können.

Vom Kirchvorplatz, den ein einzelnes Fußballtor ziert, führen ein Pfad und eine Treppe an den Strand, an dem ein paar offene Kähne liegen. Eine dirt road verliert sich dagegen in der Umgebung. Wir folgen ihr ein wenig. Sie wird von lockerem Gebüsch gesäumt, darunter viele reife Brombeeren, was uns sehr erfreut. Wir naschen daran, bis wir blaue Finger bekommen. Beidseits der Straße befinden sich kleine Weiden, auf denen meist Ochsen grasen, die durch die Bank eine sehr stattliche Statur haben. Ochsen werden hier noch viel zur Arbeit genutzt, um Karren zu ziehen oder ganze Häuser, wie wir ja schon erfahren haben. Und tatsächlich, wir finden auch frische Spuren eines *birloche* oder *trinco*, eines Schlittens. Ja eines Schlittens. Hier wurden und werden Lasten tatsächlich noch von Ochsengespannen mit einem Schlitten befördert. Das klingt zwar anachronistisch, aber wenn man sich die Wetterverhältnisse vergegenwärtigt, und wie sich diese auf die Wegeverhältnisse auswirken können, ist ein Schlitten wahrscheinlich die häufig bessere und „geländegängigere“ Alternative als ein Karren.

Chiloé und die Nachbarinseln sind Hochburgen hölzernernen Sakralbaus, oben die kleine Kirche von *Anihué*. Unten: Brombeeren am Wegesrand

Auf dem Rückweg vom Ort möchten wir noch einer merkwürdigen Geräuschkulisse auf den Grund gehen, die wir seit geraumer Zeit hören, die wir uns aber nicht richtig erklären können. Irgendwie erinnern uns die Laute an die Brüllaffen am *Rio Paraná*, aber Affen können wir uns hier eigentlich nicht vorstellen. Mit dem Dingi nähern wir uns der Quelle und entdecken Hunderte schwarzer Kormorane. Sie hocken dicht an dicht in den Wipfeln der Bäume und geben ganz eigenartige, dumpf knarrende, laute Rufe von sich.

843. (Do. 12.04.07) Geblieben. Schon in der Nacht nahm der Wind auf 25 Knoten aus Nord zu, und obwohl er am Vormittag abnahm, konnten wir uns nicht aufraffen. Wir liegen ja in einer „allseits geschützten“ Bucht, und wer weiß, wie es draußen aussieht. Außerdem regnet es Bindfäden, wer will da schon segeln? Oder motoren? Im Lauf des Vormittags wird das Wetter wechselhaft. Schauer, Wolken, sonnige Augenblicke. Ich komme auf die Idee, für das Mittagessen ein Gurken-Gazpaccio zu bereiten. Mangels Pürierstab oder eines ähnlichen Instruments endet der Versuch in einer beklagenswerten Masse, aber man bekommt eine Idee, was hätte werden können. Unsere Küchentechnik ist zugegebenerweise nicht optimal und verfügt noch nicht mal über entsprechende Redundanzen. Matze, Anne, nicht

Pstorale Landschaft auf *Anihué*

lachen, Küchenangelegenheiten sind blutiger Ernst! Es geht hier ums Überleben, zumindest für mich.
Gegen 13:30 ist es so unerwartet ruhig geworden, daß wir beschließen doch noch zu starten. *Puerto Quemchi* ist knappe 16 Meilen entfernt, das sollte doch zu schaffen sein, bevor sich das Wetter ändert. Oder doch nicht? Wie sieht es mit den starken Tidenströmen aus? Und die Beschreibung der Ankerplätze läßt keine einfachen Verhältnisse erwarten. Und wenn es dunkel wird, bevor wir ankommen? Wir revidieren unseren Entschluß und bleiben. Stattdessen machen wir lieber einen Dingiausflug nach Meschugge, Entschuldigung, *Mechuque*. Ein nettes Örtchen. Zahlreiche *palafitos* säumen die mehr oder weniger trocken fallenden Ufer und inmitten des Ortes thront eine Brücke mit einem zentralem Aussichtspavillon. Wir landen an einem recht abgelegenen Teil des Ortes und erschließen uns den Rest auf einem ausgedehnten Spaziergang. Bereits nach wenigen Minuten befinden wir uns in Begleitung eines treuherzigen Vierbeiners. Anke kann halt an keinem Hundetier vorbeigehen, ohne für ausgiebige Ansprache und Streicheleinheiten zu sorgen. Er ist ein lebhaftes, etwas verspieltes Tier, nur seine Neigung, Hühner zu jagen erschrickt ein wenig. Nachher müssen wir noch den Schaden begleichen, wenn er eins erwischt hat! Aber er scheint wohl mehr Gefallen am Erschrecken als am Reißen zu haben, und so geht die ganze Angelegenheit gut aus. Sowohl fürs Federvieh als auch für unsern Geldbeutel.

In *Mechuque* ist nichts los

In einem winzigen Mercado, 7 qm Verkaufsfläche, mit Theke, ein paar Regalen und einem Inhaber, der hinter der Verkaufstheke sitzt und, wenn keine Kundschaft da ist, einfach nichts tut, nicht liest, nicht kreuzworträtselt, nicht Radio hört, nein, er tut einfach nur nichts und wartet, also in diesem Laden kaufen wir etwas Margarine und zwei Tetrapacks Wein. Wir entdecken auch zwei Restaurants, aber beide sind geschlossen. Vielleicht kein Fehler, so müssen wir denn bald zurückkehren. Beobachten noch, wie ein Boot dem „Busverkehr“ abwickelt und begeben uns dann auf den Weg. Vorbei an einer Mama, die ihren Nachwuchs per Ruderboot vom Nachmittagsunterricht am gegenüberliegenden Ufer abholt, vorbei an einem kleinen Trupp Zwergtaucher (Silvery Grebe, *Podiceps occipitalis*), Zwischenstopp an der unserem Ankerplatz nächstgelegenen *salmonera*. Es gelingt uns nicht, einen Lachs abzustauben, aber wir erfahren so manches zur Lachszucht. Diese hier ist eine *salmonera* nur für die Jungfischzucht und Reproduktion. Die Tiere werden dann weiterverkauft an *salmoneras*, die die eigentliche Mast betreiben. Die nächtliche Illumination, die uns bisher so verwundert hat, dient der Verlängerung der Photoperiode und soll die

Mechuque

Entwicklung beschleunigen. Na ja. Da es keinen Lachs gibt, gibt es eben Pizza. Anke

backt sie! Ich habe mich von meinem mißglücktem Gazpaccio noch nicht so richtig erholt und beschränke mich auf Hilfsarbeiten.

Silvery Grebe

13.04.07
Caleta Anihué – Puerto Quemchi
16,8 sm (14.764,0 sm)
Wind: N 6-8, W 6-2, NW 2-4, WNW 2
Liegeplatz: vor Anker

844. (Fr. 13.04.07) Freitag der Dreizehnte. Auch das noch. Die Nacht war schauerlich. Hatten Böen und starken Wind. Meist zwischen 6 und 7, eine zeitlang 8 Bf und die stärksten Böen erreichten 39 kn. Unsere Ankerbucht ist im *guide* als *well sheltered against all winds* beschrieben, was ich doch arg bezweifle. Andererseits, ein gewisser Schutz wird schon sein. Wie es wohl draußen aussieht? Jedenfalls fördern die lebhaften Schiffsbewegungen und das ständige Rumpeln der Ankerkette nicht gerade den Schlaf. Dann beginnt irgend etwas an Deck zu rumpeln. Oder am Rumpf? Hört sich fürchterlich und heftig an, rumpelt ein paar Mal, dann wieder Stille. Und alles Suchen nutzt nichts, die Quelle des Geräusches läßt sich nicht erkennen. Außerhalb des Schiffs klappert jedenfalls nichts, weder am Rumpf noch an Deck. Bis der Morgen anbricht, habe ich jedenfalls kaum Schlaf gefunden. Am frühen Morgen nimmt der Wind weiter zu, es gießt in Strömen und wir überlegen, ob wir uns nicht auf den Ankerplatz auf der Südseite der Insel *Mechuque* verholen sollen, den wir für besser geschützt halten. Um 09:30 steigen wir beide sogar ins Ölzeug, um für alles bereit zu sein. Kann ja sein, daß der Anker nicht hält. Doch dann, um zehn Uhr, wird ein Schalter umgestellt. Der Wind springt um von Nord auf West und die Stärke nimmt rapide ab. Nach einer haben Stunde herrscht fast Windstille. Das Barometer steigt erfreulich. Dafür fallen wahre Sintfluten vom Himmel. Eine Stunde später beruhigt sich das Wetter weiter und wir holen den Anker rauf. Vielleicht ist das unsere Chance, nach *Puerto Quemchi* zu kommen. Natürlich begegnet uns dann außerhalb des Schutzes der Insel noch ein frischer Wind, genau von vorn, anders kann es ja auch nicht sein, aber die Bedingungen sind nicht so schlimm, und so kämpfen wir uns Meile für Meile durch die kurze, noch von den nächtlichen Winden stehende See, bis wir im *Canal Caucahué* geschütztes Wasser finden. Von nun an ist die Fahrt einfach und bequem und drei liegen wir in glattem Wasser vor der kleinen Gemeinde *Quemchi* vor Anker. Die Armadastation beobachtet uns genau, und just als wir das Ankermanöver beendet haben und das Dingi ins Wasser setzen, melden sie sich, um uns darauf hinzuweisen, daß wir sie ja auch tunlichst besuchen müssen, um unser *zarpe* vorzuzeigen. Wir machen uns dann auch bald auf den Weg. Leider herrscht Niedrigwasser und wir müssen das Dingi samt Außenborder ein ganz schönes Stück über nassen Sand zerren, denn wir haben zur Zeit an die sechs Meter Tidenhub. Nasser Sand ist für solche Übungen wirklich das Blödeste, denn er leistet enormen Widerstand. Aber endlich ist das Dingi in sicherer Position und gut vertäut, und wir machen uns auf den Weg. Vor dem Gebäude der Armada machen wir nur einen klitzekleinen Umweg, weil der Bürgersteig gerade hier einen so großen Schritt abwärts erfordert, da kommt auch schon ein Uniformierter aus dem Armada-Häuschen gesprungen, um uns einzusammeln. Man ist hier offenbar stets gut beobachtet. Der Papierkrieg ist nur eine Fünf-Minuten-Sache, aber der Kommandant weist uns darauf hin, daß der Hafen geschlossen ist und wir nicht auslaufen dürfen. Haben wir ja auch nicht vor.

Viel Wind und viel Regen bei *Anihué*

Den Rest des Nachmittags schlendern wir durch den Ort, der klein, fast schon ein wenig touristisch, aber sonst ganz gemütlich ist, besteigen den Friedhofsberg wegen der gerühmten Aussicht – leider von der falschen Seite, wodurch wir einen großen Umweg machen und uns auch noch durch einen kleinen, gewundenen Pfad inmitten

dieser fiesen Stechginster drücken müssen. Die Aussicht ist dann aber wirklich ganz nett.
Wieder zurückgekehrt zu den beiden Hauptstraßen des Ortes suchen wir den scheinbar größten Supermarkt auf. Seit Nordspanien haben uns die Supermärkte dadurch verwöhnt, daß alle Waren und besonders die Flaschen und Konserven absolut akkurat ausgerichtet und mit den Etiketten nach vorn in den Regalen stehen, aber hier herrscht reges Chaos. Gleich zu Anfang bleiben wir schwer beeindruckt stehen. Eine breite Freitreppe führt ins nächste Geschoß, in dem Haushaltsgeräte, Fernseher, DVDs und andere derartige Dinge verkauft werden. Die Treppe besteht aus einer offenen Konstruktion und wird gerade geputzt, heißt leicht feucht gefegt. Unter der Treppe ist das frische Gemüse dekoriert, und mit jedem Feg und Wisch rieselt der Dreck ins Gemüse. Die Übeltäterin sieht auch unsere Bewunderung, das hält sie aber nicht ab, in ihrer Arbeit fortzufahren. Gemüsekauf ist zumindest hier sofort gestrichen. Der nächste Supermarkt ist kleiner, fast noch chaotischer, aber die Bedienung ist aufmerksam und nett, und wir fürchten hier zumindest keine berieselten Waren. Bleibenden Eindruck hinterläßt auch der vermutliche Inhaber, der hinter der Kasse sitzt und sich dort scheint´s nur äußerst selten fortbewegt. Seine Leibesfülle läßt anderes zumindest nicht wahrscheinlich erscheinen.
Auf dem Rückweg besuchen wir noch kurz ANKA, dann begeben wir uns wieder an Bord und Anke bereitet aus dem Restteig von gestern eine Pizza frutti di mare. Mit Thunfisch aus England (Tesco-Dose, gerade noch zumutbar)[2], Calamari und Herzmuscheln aus Spanien. Natürlich geht mitten während des Backvorgangs das Gas aus, und da es die zweite Flasche war, muß ich erst mal umfangreiche Grabearbeiten im und auf dem Vorschiff unternehmen, um unsere dort gestaute dritte und letzte Flasche hervorzuholen.

14.04.07
Puerto Quemchi – Puerto Quemchi
24,5 sm (14.788,5 sm)
Wind: NW 2, N 5-9, NW 2-3
Liegeplatz: vor Anker
(weit gesegelt, aber nicht gerade weit gekommen)

845. (Sa. 14.04.07) Die *gribfiles* versprechen ein knappes Wetterfenster. Der Wetterbericht der Armada ist schlecht und wenig hilfreich, da er nur die Bedingungen fürs offene Meer benennt, nicht aber für den *Golfo de Ancud*. Wir setzen auf die gribfiles und wollen früh starten. Doch leider, der Hafen ist nach wie vor geschlossen. Der Hafenkapitän vertröstet uns auf acht Uhr, wenn mit dem neusten Wetterbericht neue Entscheidungen getroffen werden können. Wenige Minuten nach acht kommt in der UKW-Funke der neue Bericht. Klingt exakt so, wie die Prognose von gestern abend. Fast zu exakt. Der Hafen bleibt geschlossen. Der Hafenkapitän funkt uns extra an, um sich zu vergewissern, daß wir auch ja zugehört haben. Auch Anke´s Erklärungen, daß das zu erwartende Wetter und die Windrichtungen für eine Yacht mit Ziel *Puerto Montt* kein Problem seien, können ihn nicht erweichen. Ja, ja, wir warten. Um Punkt neun, ich sitze gerade an der HF-Funke, um auf Bitte Wolfgang´s das Patagonia Cruisers Net zu betreuen, kommt plötzlich über UKW die Information: „*la condition del puerto está normal*“. Wir können starten!
Ich mache noch schnell das Netz, und eine Viertelstunde nach der Freigabe durch den Hafenkapitän sind wir schon auf dem Weg. Aber uns fehlen nun zwei wichtige Stunden. Die kritische Distanz über den *Golfo de Ancud* beträgt lächerliche dreizehn Meilen, da können sich zwei Stunden schnell mit 8 oder 10 Meilen bemerkbar machen, und haben oder nicht haben machen da ganz schön was aus. Daß das mal reicht. Wir eilen unter Maschine durch den nördlichen Arm des *Canal Caucahué*, vorbei an Muschelfarmen und mehreren *salmoneras*. Ich demontiere noch schnell die obere unserer Landleinentrommeln und bereite den Windpiloten vor. Kaum Wind. Bis wir den Landschutz verlassen. Draußen weht es, aber noch erträglich. Nur leider viel nördlicher als vorhergesagt. So begeben wir uns gleich auf die Kreuz. Der noch laufende Ebbstrom fördert unseren Fortschritt auch nicht gerade, aber das sollte sich in anderthalb Stunden ändern, wenn der Strom kentert. Doch dann kommt, was kommen muß: Der Wind legt zu, pendelt um die 25 Knoten, gelegentlich auf 30. Wir reduzieren die Segelfläche ein wenig auf die große Fock und ein Reff im Groß. Die See ist kurz und steil, da brauchen wir Segelfläche, um uns durchzusetzen. Dann

[2] Hart, aber wahr: In England kann man seine Lebensmittelvorräte, besonders Konserven, mit wenigen Ausnahmen, nicht aufstocken, denn die Qualität ist einfach schauderhaft. Ausnahmen sind Marmite (eine Hefezubereitung, z.B. als Brotaufstrich), Currys, Chutneys und vielleicht Bohnen. Auch zahlreiche Engländer versicherten uns glaubhaft, daß sie auf Produkte aus britischer Produktion großzügig verzichten.

pendelt er um immer höhere Werte. Vorsichtshalber setzte ich den ersten Holebug an, auch um eine gute Position zu halten, falls wir wieder zurück in den *Canal* flüchten müssen. Und dann kommt die erste wirklich heftige Bö. Der Windanzeiger steigt: 35, 38, 42, 45 Knoten! JUST DO IT legt sich mächtig auf die Backe, obwohl, ich stelle erstaunt fest, geht doch noch. Schwach sehe ich zwei helle Schatten durch den Salon streichen und gleich darauf ein Klirren. Erstaunlich, daß man das nach draußen hört. Aber wir tragen nun viel zu viel Segelfläche. Ich fiere die Großschot und rufe Anke zu: „Wir müssen ein kleineres Vorsegel setzen!“ Sie macht sich auch gleich auf den Weg zum Vorschiff, während ich das Fall und die Schot vorbereite. Wenige Augenblicke später ist das flatternde Segel unten, JUST DO IT liegt unter dem wieder dicht geholten Groß mit losem Ruder beigedreht, und ich kann auch schnell nach vorne, um Anke beim einbinden des Segels zu helfen. Bilanz, wenig später gezogen: 2 Weingläser haben sich aus unserer bislang als sturmfest eingestuften Gläserhalterung gelöst und sind den Weg allen Glases gegangen. Das waren überhaupt die ersten Weingläser, die wir segelnderweise verloren haben. Alle anderen sind Opfer des Spülens und Abtrocknens geworden. Wir halten Kriegsrat. Es ist zu befürchten, daß der Wind weiter zunimmt. Die geschützten Gewässer auf der anderen Seite des *golfo* können wir bei dieser Kreuz nur im Dunkeln erreichen. Wer weiß, wie die Sicht wird, wenn es regnet. Und wir müssen mit zahlreichen *salmoneras* und Muschelzuchten rechnen, die nicht zwingend beleuchtet sein müssen. Alles ungute Argumente. Wir kehren um. Aus Kampf wird plötzlich Rauschefahrt. Daß der Wind deutlich zugelegt hat, ist jetzt auch im *canal* zu bemerken. Wo auf unserer Ausfahrt och Stille herrschte schiebt uns nun ein munterer Wind voran. Wir segeln bis in den Hafen und streichen erst dort die Plünnen. Zum ersten Mal, seit wir in Chile sind, wickle ich den Funkverkehr mit der Hafenbehörde ab, auf spanisch, jawoll ja. Klappt sogar. Anke geniert sich ein wenig wegen ihres letzten Funkgesprächs. Obwohl wir den gleichen Platz aussuchen wie gestern, brauchen wir diesmal drei Anläufe, bis der Anker hält und nicht slippt.

5 Meter Tidenhub: *Quemchi* bei Hoch- und bei Niedrigwasser

Wir haben kaum angelegt, da ruft uns Annabel an und lädt zu Kaffee, Tee, Bier oder Wein, je nach Wunsch. Sie wissen sicher, daß wir jetzt Zuspruch gebrauchen können. Anke verspürt dazu nicht so viel Lust, aber ich mache mich auf den Weg und lerne Tarot. Auch ein nettes Kartenspiel. Bisher dachte ich, Tarot dient nur der Zukunftsdeutung, wieder was dazu gelernt. Mitten im Spiel scheidet Annabel ganz selbstverständlich aus und beginnt damit, daß Abendessen zu bereiten. Ich frage nach dem „Rollenverständnis“ bei den dreien. Es ist wohl ganz normal und natürlich, daß sie sich um das leibliche Wohlbefinden kümmert, die andern besorgen den Abwasch und nehmen andere Haushaltsaufgaben wahr. Zum Essen gesellt sich Anke noch dazu, und wir verbringen einen netten Abend zu fünft.

Unter den Händen der Dorffriseuse

846. (Mo. 16.04.07) Der gestrige Tag war ja recht freundlich. Trocken, zeitweise sogar warm. Nur die kleinen Böen zeigten, daß es draußen in den ungeschützten Gebieten heftiger weht. Wir nutzten den Tag, um verschiedene Arbeiten zu machen. Anke stürzte sich auf den Fußboden und hat geschrubbt und gewienert, was das Zeug hält, ich demontierte die letzte Landleinentrommel, kontrollierte das Rigg, drehte die Wantenspanner ein wenig nach und machte mich dann auf die Fehlersuche bei der Steuerbord-Positionslaterne. Ergebnis: kaputte Birne und ein Kabelbruch. Das mit der Birne ließ sich richten, den Kabelbruch werde ich erst in *Valdivia* beheben können. Der Wetterbericht der Armada sagte dann für die Nacht scheußliches Wetter voraus. Nördliche Winde, teils mit nordöstlicher Tendenz von 45 bis 55 kn und Böen von 70 – 90 Knoten, weiter südlich sogar bis 100 kn. Neunzig Knoten, das sind etwas mehr als lockere einhundertsechzig Stundenkilometer. So schnell konnte ich in Studentenzeiten mit meinem Motorrad früher gerade noch fahren! Vorsichtshalber stecken wir alle verfügbare Kette, räumen das Deck auf, nehmen das Beiboot an Bord und aktivieren den Ankeralarm des GPS. Letztlich ist die Nacht dann doch recht friedlich. Der Schutz gegen diese Winde ist in *Puerto Quemchi* doch recht gut.

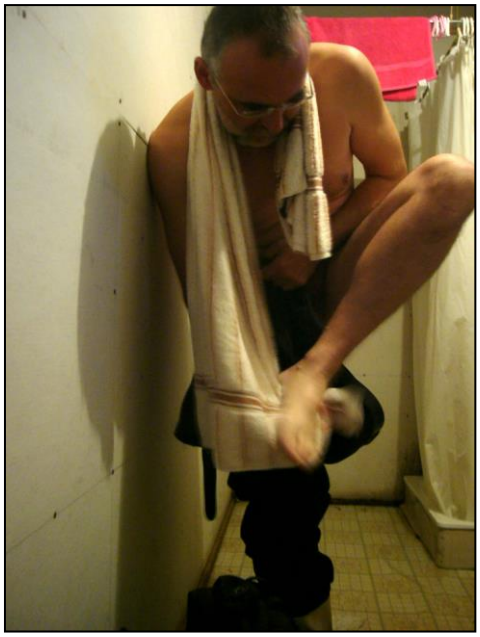
Muscheln *al vapor*

Heute morgen in der Patagonienrunde erfahren wir, daß die Navimag-Fähre, mit der Wolfgang, der das Netz ja sonst betreibt, auf dem Weg nach *Puerto Montt* ist, noch südlich des *Golfo de Penas* ebenfalls vor Anker liegt und auf besseres Wetter wartet. Hier in *Quemchi* regnet es *cats and dogs*, wie die Briten sagen, und wir sagen den geplanten Ausflug mit Michel, Hervé und Annabel ab. Natürlich wird das Wetter eine halbe Stunde später immer besser und nachher sogar richtig schön, wenn man von gelegentlichen Schauern absieht. Nutzen wir den Tag eben anders. Erstmal zum Friseur. Meine mittlerweile abstehenden Haare stören mich seit geraumer Zeit. Das muß anders werden. Der Friseur, genauer die Friseuse, in einem hübsch einfachen Ladenlokal macht ihre Sache unerwartet gut und das für einen wirklich guten Preis, so daß auch Anke sich entschließt, sich die Haare schneiden zu lassen. Außerdem bekommen wir eine Empfehlung zum Mittagessen. Das Restaurant „El Chejo“ sollen wir aufsuchen, da gibt es *Curanto*. Wir sind zwar noch ein wenig früh dran, aber das kann ja alles gemütlich zugehen, also nichts wie rein. Schmale Eingangstür, langer schmaler Flur, rechts eine Tür, hinter der Stimmen zu hören sind. Das wird wohl der Gastraum sein. Tür auf, richtig. Ein langgestreckter Raum mit ein paar einfachen Tischen und Stühlen. Einfache Holzvertäfelung und viele, viele Bilder, einfache Schiffsmodelle und –halbmodelle, alte Plakate. Ganz gemütlich. An zwei Tischen sitzen auch schon Gäste. Wir nehmen am Fenster Platz und wenig später kommt der Chef, begrüßt uns mit Handschlag, woher wir kommen, und was wir zu essen wollen. *Curanto*? Nein, gibt es nicht. Steht im bis zum Hals. Im Januar und Februar muß er in einer Tour *Curanto* machen. Das reicht. Lohnt auch nur für große Gruppen oder wenn sicherer großer Andrang herrscht. Na gut, eben nicht. Speisekarte gibt es auch nicht, es gibt Speisen auf Empfehlung. *Sugerencia* heute: Zum Einleckern ganz traditionell Empanadas, aber mit zweierlei Muschelfüllung:

Pottkieker

Liqueur de Oro

Cholga und *Loco*. Danach Muscheln *al vapor*. Also gedünstete Muscheln, wobei die Muscheln heute Nacht geerntet wurden. Um die Wartezeit zu überbrücken bringt er uns die Gästebücher und ein kleines Bändchen über die Holzkirchen in *Chiloé*. Als Empfehlung gibt es außerdem dazu: *vino blanco* in einer Art Bocksbeutel. Und ganz vorab noch frische warme Brötchen mit Butter und einer Peperonicreme. Schmeckt alles ausgezeichnet und wir haben gemeinsam viel Spaß. Zum abschließenden Kaffee setzt sich der Chef zu uns, und schließlich befinden wir uns in der Küche. Hier bewundern wir den alten Holz- und Kohleherd, den Hauptofen der Küche, daneben gibt es auch noch einen gewaltigen Gasherd und ein paar getrennte Gasbrenner, aber der Kohleherd ist das wichtigste Utensil. Auf ihm können die einfachen Gerichte, zum Beispiel eine Art Eintopf mit Rindfleisch, Gemüse und Algen stundenlang vor sich hin köcheln. Alles wird uns vorgeführt. Die Öfen, die Schneidemaschinen für Pommes frites und noch irgendwas, die Teigwalzmaschine für die Empanadas, mit der man auch Pasta machen kann. Der Inhalt des Gefrierschranks (alles Lachs, maximal drei Tage alt). Und jetzt probiert mal: *Liqueur del Oro*, eine Spezialität, die nur in *Chonchi* hergestellt wird. Wird aus Milch und Eiweiß hergestellt, ist aber klar und von gelber Farbe. Geschmacklich lassen sich Anklänge an Eierlikör nicht ganz verleugnen, es dringen aber auch Noten von Honig und Vanille durch. Und kommt mal mit! Wir werden in eine Art Abstellraum geführt. Dort kühlt gerade ein großer Topf mit gekochten *Murta*-Beeren ab. Diese Beeren haben die Größe einer großen Blaubeere, sind jedoch blaß- bis burgunderrot und schmecken wie eine Mischung aus Erd- und Blaubeere. Daneben ruht ein Topf mit halb eingekochten Pflaumen und Nüssen. Natürlich müssen wir alles probieren. Löffel hier rein, Löffel da rein.



In *El Chejos* Privatdampfbad

Am Nachmittag können wir wiederkommen, um im Privatbad der Hausherren zu Duschen. Das Wasser wird nicht sonderlich warm – kein Wunder, wenn man die Warmwasserleitung von der Therme aus durch die Wand nach draußen führt, dort drei Meter an der Wand entlang und dann wieder rein zur Dusche – aber es tut doch gut, sich mal wieder säubern zu können. Nun frisch und sauber werden wir wieder in die Küche eingeladen und dürfen jetzt am *once* teilnehmen, das ist vergleichbar mit unserem Nachmittagskaffee. Warum die Angelegenheit so heißt, haben wir nicht rausbekommen können. Sie findet etwa um halb sieben abends statt, und es gibt frisch gebackene Apfeltaschen und Kaffee oder Tee. Wir unterhalten uns lange und die Hausherrin kommt schließlich zu dem Fazit:

„Unos cocinan, unos navegan!"

Einige kochen, andere segeln.

Den Abend verbringen wir dann bei Michel, Annabel und Hervé und spielen Tarot. Selbst Anke findet halbwegs Gefallen an diesem für uns neuen Kartenspiel.

847. (Di. 17.04.07) Frühstück bei Tiffany, äh, *El Chejo*. Wir treffen zwar viel später ein, als mit *el chejo* verabredet, aber so etwas spielt hier keine Rolle. Wir werden sofort in die Küche umgeleitet:

„¡Pasa! ¡Pasa!"

Auf dem großen Küchentisch stehen Bleche mit vorbereitetem Gebäck, zwei Freunde von *el chejo* sitzen bereits dort. Auf dem großen Kohlenherd schmurgeln Eier in einer Pfanne. Wir werden den Freunden vorgestellt und dann auf die dem Herd zugewandte Seite komplimentiert. Dort ist es schön warm. Dann wird aufgetischt: *pan con chinchurrones*, kleine runde Weißbrote mit einer Füllung aus gebratenem Fleisch. *Murta*-Nuß-Konfitüre, Unvorsichtiger weise sage ich bei der Frage nach Rührei nein. Vielleicht, weil wir schon ein wenig gegessen haben. Als ich das kräftige Rührei sehe, das die Freunde bekommen, bin ich dann auch sogleich neidisch. Hervé und Annabel tauchen auch auf. So findet sich bald eine lebhaft schwatzende, essende und Kaffee trinkende Gemeinde in der Küche zusammen.

El chejo schenkt uns dann einen großen Bund deutschen Knoblauchs. Es ist eine Knoblauchsorte oder –art, die wir aber beileibe nicht kennen. Die einzelnen Zehen sind drei bis fünfmal so groß als eine normale Knoblauchzehe, einen Hauch gelblicher in der Farbe, von etwas zurückhaltenderem Aroma und wirken beim Anschnitt saftiger und ein wenig glasig. Als wir gehen, lassen wir die Riesenknolle natürlich prompt liegen.

Ansonsten Internetbesuch. Erstaunlich: zwar kleine Bildschirme, aber die schnellsten Rechner seit langem! Leider keine Möglichkeit, Daten zu überspielen.

Am Nachmittag Salat für den Abend vorbereitet: Rote-Beete-Salat. Anke fühlt sich nicht wohl, ihr Magen kneift. Vielleicht die eine Muschel, die sie gestern gegessen hat, obwohl sie nicht richtig geöffnet war? Dann gemeinsames Abendessen mit Michel, Hervé und Annabel bei uns an Bord, mit Wein, Sekt und Kartenspiel.

Mit Muttern, Murta und Murta-Likör

848. (Mi. 18.04.07) Wolfgang ist immer noch nicht bei sich zu Hause angekommen. Offenbar hat die Navimag-Fähre zwei Tage vor dem *Golfo de Penas* warten müssen. So versuchen wir auch heute, das Netz zu betreuen. Leider ist „die Luft“ heute voller Interferenzen und Störungen. Können die paar Boote, die sich melden, teilweise nicht verstehen.
Der Hafen scheint heute geöffnet zu sein, obwohl die Windvorhersage der Armada N bis NW 20 - 30 kn bzw. 30 – 40 kn lautet, je nach Station. Eigentlich zu viel. Vielleicht ist der Hafen ja nur für den Verkehr in der Bucht geöffnet. Michel spricht davon, heute zu gehen, wir wollen lieber warten. Warum sich den Streß antun. Letztlich entscheiden sich auch Hervé, Annabel und Michel gegen den Streß und bleiben. Gemeinsam begehen wir am Abend unser Abschiedessen bei El Chejo. Während ich einen Beitrag für das Gästebuch kreiere sorgen sich die anderen mehr um die Abstimmung der leiblichen Genüsse. Es gibt denn als Vorspeise

Robalo in Gemüsesuppe, danach gegrillten Lachs und einen Riesensalat. Wein wählen wir nach dem Motto mein Haus ist Dein Haus aus, und zum Abschluß werden wir eingeladen, wieder zu kommen. Natürlich können wir dann beim Hausherren wohnen. Und beschenkt werden wir auch noch, diesmal mit Minze und Teekräutern. Nur den aufgesetzten *Murta*-Schnaps müssen wir bezahlen. Das kann ich aber nachvollziehen, da ich gesehen habe, wie viel Arbeit sich in den Flaschen befindet. Von jeder einzelnen Beere wurde mit einer halbierten Rasierklinge der Stiel- und Blattansatz in Handarbeit entfernt.

19.04. – 20.04.07
Puerto Quemchi – Valdivia, Marina Estancilla
184,5 sm (14.973,0 sm)
Wind: WSW 3-4, W 4-5, Stille S 3-5
Liegeplatz: Box mit Heckpfählen

849. (Do. 19.04.07) Da wir ja erst unser *zarpe* abholen müssen, kommen wir spät weg. Die hiesige Zweigstelle der Armada ließ sich ja nicht davon abbringen, daß ein *zarpe* am Tag des Auslaufens erstellt werden muß, nicht etwa am Vortag. Anke macht sich auf den Weg, diese Aufgabe zu erledigen, während ich an Bord bleibe, um notfalls das Patagonien-Netz zu betreuen, falls der arme Wolfgang noch immer nicht zu Hause angekommen ist. Ist er aber doch, was mir ein wenig Funkerei erspart. Nutze die Zeit und nehme die Kettenkrallen ab, wir hatten uns wegen des zeitweise schlechten Wetters sogar mit zweien gesichert, und hole einen Teil der Kette rein. Mittlerweile kommt Anke zurückgerudert. Sie mußte die Präfektur erst suchen. Die Behörde war umgezogen, hatte aber kein Schild, nicht einmal ein Zettelchen mit der neuen Adresse oder einer Nachricht hinterlassen. Es gab einfach nur ein abgeschlossenes Gebäude. Sitten sind das! Jedenfalls hat Anke das neue Domizil gefunden und auch ein neues *zarpe* nach *Valdivia* bekommen. Wir starten bei ruhigen Bedingungen und halten uns auch jenseits des *Canal Caucahué* ans Motoren, da wir

Abschied: Michel, Hervé, Annabel, Chejo, Martin, Anke

Boden gut machen wollen, um den Beginn der Ebbtide eingangs des *Canal Chacao* zu erwischen, für uns das endgültige Tor in den Pazifik. In der Ferne sehen wir ANKA unter Segeln. Heldenhaft, bei dem herrschenden Nordnordwest müssen sie kreuzen. Wir lassen uns nicht anstecken und motoren auf dem kürzesten Wege zum Zielpunkt. Erst als der Wind soweit auf West dreht, daß wir einen guten Am-Wind-Kurs segeln können, setzen wir Groß und Selbstwendefock und stoppen die Maschine. Geht auch wunderbar, bis wir den Eingang der Meerenge, die *Chiloé* vom Festland trennt, erreichen. Hier müssen wir den Kurs nach West ändern, genau gegen den Wind. Also wird wieder motort. Wie so oft in den vergangenen Wochen.

Abschied: von einem der Pelikane. - Anke stellt die völlig dämliche Frage, wer den größeren Schnabel hat

Sind eigentlich eine Stunde zu früh, also noch eine Stunde vor Hochwasser an unserem Bestimmungsort angelangt, aber zu unserer Verwunderung läuft bereits ein freundlicher Schiebestrom Richtung Meer. Außerdem herrscht reger Fährverkehr. Zeitweise befinden sich fünf Fähren gleichzeitig auf einem Kurs quer zu dem unsrigen. Man weiß gar nicht, auf welche Fähre man zuerst aufpassen soll. Einige sind auffallend hochbordig, Zeichen dafür, daß es hier ganz schön rauh zugehen kann. Es dauert auch gar nicht lange, da werden wir von einer Armada-Station aus auf UKW-angerufen. Es herrscht dann noch einige Augenblicke Verwirrung, welcher Segler denn gerade „on air“ ist, denn es gibt ja ein rotes (ANKA) und ein weißes Boot (JUST DO IT), aber das läßt sich ja leicht klären. Das Gespräch endet mit dem Hinweis, daß wir in etwa einer Stunde durch die Enge durch sein sollten und uns dann bei der nächsten Armada-Station melden müssen. In einer Stunde? Die Distanz beträgt locker 10 bis 11 Meilen. Die Jungs sind ja reichlich optimistisch. Aber sie haben recht. Der Ebbstrom nimmt gewaltig zu. Beim Roca Remolinos laufen wir schon gepflegte 10 bis 11 Knoten über Grund. Der Felsen selbst ist nicht zu sehen, aber an der darauf ruhenden Stahlkonstruktion schäumt und spritzt das Wasser, und noch weit, weit in Strömungslee ziehen sich starke Stromwirbel dahin. Wir fahren dagegen noch lange in ruhigem Wasser, bis wir dann unvermeidlich auch in wirbelndes Wasser geraten. Ist aber gar nicht so schlimm. Der Autopilot hat damit naturgemäß Mühe, aber per Hand gesteuert ist die Passage problemlos. Die Geschwindigkeit steigt weiter, und schließlich erreichen wir weit hinter der Engstelle 12, ja sogar 12,5 Knoten über Grund. Also geschätzt bis zu sechs Knoten Schiebestrom. Und angeblich können das ja noch mehr sein! Aus den beschaulichen 10 bis 15 Knoten Wind, die uns entgegenwehen wird ein richtig frisches Lüftchen. Allein der Fahrtwind von 12 Knoten macht ja schon Windstärke 4 aus. Ehe wir uns recht versehen sind wir schon an dem punkt vorbei, an dem man nach Süden abdrehen und in einer Bucht Schutz suchen kann, wenn die Verhältnisse draußen zu rauh sind. Der Strom zieht uns nun unerbittlich vorwärts. Und, was heißt überhaupt draußen? Wind gegen Strom, das kennen wir ja schon von unserem Heimatrevier, der Weser. Ist niemals gut. Wissen wir ja. Aber hier sind die Stromgeschwindigkeiten noch

Viel Strom im *Canal Chacao*

ein wenig flotter. Rechter Hand sehen wir dann auch bald einen Bereich wild brechender Wellen. Dort erstreckt sich ein ausgedehnteres Flach mit geringen wassertiefen. Wir halten uns wohlweißlich auf den *tracks*, die in der Seekarte fr die Großschiffahrt angegeben sind. Hier wird es, da am tiefsten, auch am ruhigsten sein. Anders als ANKA. Sie sind schon nach Norden abgefallen und wir sehen sie wüst arbeiten. Aber auch wir kommen nicht ungeschoren davon. Ein Teil unseres Weges führt unvermeidlich über ein Gebiet, in dem die Wassertiefe von den 60 – 70 Metern, die sie im Moment hat, auf 40 – 50 m abnimmt. Der Unterschied ist eklatant. Eine kabbelnde, extrem steile, vielleicht 4 bis 5 m hohe See[3] baut sich auf. Durch die Wellenberge kann man kurz bevor sie brechen, regelrecht hindurchsehen. Hellgrün leuchtende Wasserwände, die da entstehen und sich überschlagend, brechend vergehen. Ich steuere von Hand, immer bemüht, den brechenden Seen auszuweichen und die Kämme nicht genau von vorne zu nehmen. Nur befürchtete Brecher versuche ich zu durchschießen. Erstaunlich, daß wir immer noch über acht Knoten fahrt machen. Der Propeller kann bei diesen Bedingungen nicht viel bringen. Immerhin, wir haben Steuerwirkung. Einmal taucht eine schmale, relativ spitze Delphinflosse auf und verschwindet gleich wieder. Ein anderes Mal springt ein Seebär einfach so aus einer der steilen, gläsernen Wände. Muß ihnen ja einen Heidenspaß machen. Uns nicht. Wahrlich nicht.
„Anke mach mal lieber die Schotten rein und zieh das Luk zu!“
Besser ein wenig Vorsorge als Wasser im Schiff.
Der Niedergang ist noch gar nicht lange geschlossen, da sehe ich wieder einen Wellenkamm auf uns zumarschieren. Ziemlich hoch. Und er wird brechen. Und wir befinden uns in einem ungünstigen Winkel.
„Aufpassen, festhalten!“
Und da bricht er auch schon, genau an der Bordwand. JUST DO IT beginnt sich zur Seite neigen, *festhalten*, neigt sich weiter, *festhalten, wie weit sie sich wohl neigt?* Und dann kommt die Dusche. Schließe die Augen, halte das Steuer, kaltes Wasser dringt durch den Halsausschnitt in meine Klamotten, dann hört es auf. Mache die Augen auf. *Hatte ich die geschlossen? Wieso sehe ich nichts? Dieses Wasser in den Augen!* Ich blinzele ein paar Male, die Sicht wird nicht besser. Hat sich gar nicht so weit übergelegt, Anke ist auch noch da. Aber was ist mit der Brille?
„Anke, ich brauch´ ne neue Brille!“
Einfach weggewaschen, das gute Stück. Immerhin, ich kann auch so die Seen gut erkennen und steuere weiter, während Anke sich auf die Suche nach Ersatzbrille und Sorgleine macht.
„Und bring auch die Schwimmwesten mit!“
Hätten wir längst anhaben sollen. Manchmal ist man aber auch wirklich zu dämlich. Wenig später sind wir präpariert. Eine Stunde kämpfen wir mit diesen rauhen Bedingungen. Öfter taucht unsere Nase in die Wellen oder die Bugplattform knallt auf das Wasser. Aber wir erleben keine See mehr wie diese brechende Welle. Der Motor arbeitet tapfer, obwohl ein ganz leichtes schlagendes Geräusch darauf hindeutet, daß wir uns Kelp eingefangen haben. Muß man halt ignorieren. Schließlich beruhigen sich die Verhältnisse, der Meeresboden fällt ab, und anderthalb Stunden nach Beginn dieser Rauhwasserfahrt haben wir genügend West gut gemacht und können auf einen annähernden Nordkurs abfallen und die Segel setzen. Welche eine Wohltat. Kein Motor, und ein stabil auf der Seite liegendes Boot.

Mit der Zeit klingt die Anspannung ab und wir spüren wieder den gewohnten Rhythmus des Bootes in der See. Obwohl sie noch lange recht konfus bleibt. Beschäftige mich unter Deck mit dem Naviprogramm, als Anke mich nach draußen ruft.
„Schau Dir das an! Gewaltiger Blas, das müssen Blauwale sein!“
Ich krabbele so schnell ich kann an Deck. Die Kamera habe ich umsonst mitgenommen. Der Blas ist zu weit weg. Aber deutlich lassen sich gewaltige Fontänen an vier verschiedenen Orten unterscheiden. Mindestens vier Tiere müssen dort schwimmen. Die Höhe, der Fontäne, ihr Rhythmus alle zwei Minuten, und die straff aufrechte Form lassen uns vermuten, daß wir wieder Blauwalen begegnet sind. Natürlich könnten es auch Finnwale sein, aber die sollten sich eigentlich nicht so nahe

[3] Wer kann das schon richtig schätzen. Können mehr oder weniger gewesen sein.

an der Küste aufhalten. Außerdem sollte sich der Blas etwas anders darstellen. Doch wer kann das sicher sagen. Wir sind jedenfalls begeistert und können das Schauspiel noch eine gute halbe Stunde lang beobachten. Das entschädigt doch für vieles.

850. (Fr. 20.04.07) In der Nacht fällt es uns schwer, Schlaf zu finden. Die See ist immer noch reichlich konfus. Wohl eine Folge des kalten, nordwärts gerichteten Humboldtstroms, und des entgegen stehenden Nordwindes. Immer wieder flappen und knallen die Segel, obwohl genügend Wind herrscht, um sie gut zu füllen. Irgendwann wird die See dann doch ruhiger und um Mitternacht raumt der Wind auf WSW, so daß wir nicht mehr ganz so hart an den Wind müssen. Und vier Stunden später kommt er aus Süd und ist so schwach, daß er nicht mehr zum Segeln reicht. Da Anke heftig über ihren Mangel an Schlaf klagt – die Segel schlagen und knallen im zurückgebliebenem Schwell ohne Winddruck noch mehr als zuvor - nehme ich die Fock weg, setze das Groß mittschiffs fest und starte den Motor. Ich will nicht lange experimentieren, lieber Strecke machen. Das momentane Hoch sieht zwar gewaltig aus, aber in den letzten Wochen ist so manches Hoch mir nichts dir nichts in sich zusammengefallen. Und ich habe keine Lust, kurz vor dem Ziel in einen starken Nordwind zu laufen.
Viele Meilen begleitet uns noch das kräftige Feuer von *Punta Corona*, das die Einfahrt in den *Canal Chacao* markiert.
ANKAS Positionslicht, das die ganze Zeit vor uns leuchtete kommt näher, und bald lassen wir es achteraus. Ich ziehe gedanklich meinen Hut, die drei sind ja hartnäckige Segler. Aber ich lasse mich nicht verleiten, bleibe meiner Linie und der Maschine treu.

Mit dem Morgen geht die Sonne auf, und es beginnt ein freundlicher, strahlender Tag. Anfangs ziehen noch verdächtige Wolken über den Himmel, in denen sich nette *squalls* verstecken, aber wir schrammen immer glücklich an ihnen vorbei und bekommen keine Arbeit. Mit der Zeit ändert sich ihr Charakter, und bald stellen die Wolken keine Bedrohung mehr da. Außerdem werden sie immer weniger. Wechselweise legen wir uns auch am Tage aufs Ohr, um den verpaßten Schlaf nachzuholen. Sehr erfreulich, daß sich ein Schiebestrom entwickelt, der uns ein paar Zusatzmeilen schenkt. So haben wir die Chance, den *Rio Valdivia* noch gut im Hellen zu erreichen. Etwa zwanzig Meilen vor *Valdivia* nimmt der Wind schnell wieder zu. Nach kurzem Zögern sind die Segel wieder oben, und siehe da, wir sind kaum langsamer als zuvor.

Alles klar!

Kommen gegen fünf an die *Bahia Corral*, den Zugang nach *Valdivia*. Wir hatten die ganze Fahrt über die bergige Küste in Sicht, doch jetzt hat sie klare Konturen und Farben bekommen. In der Bucht begegnen uns kleine, offene Fischerboote. Sie alle sind quietschgelb bemalt und haben trotz Motors einen kurzen Mast und tragen Besegelung. Wir biegen gewissermaßen um die Ecke und stellen verärgert fest, daß der Wind, der uns noch bis vor Kurzem so schön geschoben hat, nun abgelenkt wird und uns entgegen bläst. Und natürlich herrscht gerade Ebbe. In einem unserer Handbücher wird zwar versprochen, daß die Tiden hier kein Problem darstellten und man den Rio auch unter Genua bezwingen könne, aber das entspricht mitnichten der Realität. Wir haben Neumond, also Springtide, und es strömt mit anfangs zwei, später drei und zeitweise vier Knoten gegenan. Selbst mit 3.000 Touren kommen wir zeitweise nicht an die vier Knoten Fahrt über Grund heran. Unangenehm auch, daß es bei *Puerto Corral*, wo wir unseren Kurs um 90° ändern müssen, entsprechend kräftige Querströmungen gibt. Und jede Menge Bootsverkehr. Fähren und kleine Schnellfähren, Ausflugsboote und ein paar Landungsboote. Mit der sich ständig ändernden Drift ist das klare Kurshalten nicht gerade einfach und macht es auch unseren Entgegenkommern nicht leichter.

Aber hier sind alle Verkehrsteilnehmer ruhig und aufmerksam, und so stellt sich die kritische Strecke als leicht zu bewältigen dar. Nur daß uns das Tageslicht wegläuft. Wir haben uns mittlerweile in den eigentlichen Rio eingefädelt, was nicht ganz unwichtig ist, da das Fahrwasser durch nicht sichtbare Unterwassermauern kanalisiert ist, Immerhin sind sie durch Baken gekennzeichnet. Und ganz erleichtert stellen wir plötzlich fest, daß sie befeuert sind. Das macht den Rest der Aufgabe ja beherrschbar. Auch im Radar sind diese Fahrwassermarkierungen wunderbar auszumachen. Wir mühen uns denn weiter stromaufwärts, im tiefen Schatten der umliegenden Hügel fahrend. Einzig genau voraus leuchtet ein wunderbar regelmäßig geformter, schneebedeckter Vulkankegel im Abendlicht und weist uns die Richtung.
Im letzten Büchsenlicht erreichen wir den Abzweig zu den beiden Marinas und werden beim Anlegemanöver sogleich fotografiert. Etwas irritierend. Wenige Augenblicke später stellt sich heraus, daß es ein Offizier der Armada war. Da wir unser Kommen bereits über Funk gemeldet haben, sind sie uns gewissermaßen entgegengekommen. Der Motor ist noch gar nicht abgestellt, da sitzt er schon mit Anke unten im Salon und beginnt den Papierkrieg, während ich noch schnell ein paar Aufklarungsarbeiten an Deck erledige. Die Formalitäten sind dann auch schnell erledigt, die Armada wird sich sogar wegen der mittlerweile erforderlichen Verlängerung Zollbescheinigung für uns erkundigen, und wir können uns an der Zubereitung des wohlverdienten Abendessens widmen.

Volle Kanne

851. (Sa. 21.04.07) Erst einmal eingewöhnen. Polster trocknen, umstauen, duschen (mehr oder weniger lauwarm), Landkabel legen und mal wieder an eine andere Steckdosenvariante anschließen, mit Nachbarn plaudern. Überraschend tauchen Eivind und Heidi auf. Sie liegen in der Stadtmarina und machen gerade eine Probefahrt mit einem der Clubmitglieder, ANKA läuft ein. Ansonsten ist hier der Hund begraben. Alles *super tranquillo*[4]. Doch unsere Stegnachbarn sorgen dann für Unterhaltung. Noch zwei deutsche Boote da. SKRYBILLY und ANDIAMO. Als wir einliefen zeigte sich allerdings keine Seele an Deck. Dafür machen wir am heutigen Abend gleich ausgiebige Bekanntschaft. Es ist schon dunkel, als ich draußen Stimmen vernehme. Ich schaue aus dem Niedergang und kann nur Inge von SKRYBILLY in ihrem Beiboot erkennen. Sie reagiert aber nicht auf meinen Anruf sondern ist mehr mit ihrem für mich unsichtbaren Männe beschäftigt.
„Sei Du bloß ma ganz still!“
Ah ja denke ich und trolle mich.
Wenig später, wir warten auf Annabel, Michel und Hervé, um Tarot zu spielen, sind die Stimmen wieder zu vernehmen. Diesmal schaut Anke aus dem Niedergang.
„*Give us a hand! Give us a hand!*“
... ist plötzlich zu hören. Anke braucht mir gar nichts zu sagen, ich schlüpfe schon in meine Regenklamotten und dann raus. Anke macht sich auch gleich fertig. Draußen finden wir eine fast komische, aber leider sehr ernste Situation. Inge Sitzt in ihrem roten Gummiboot, auf dem kleinen Fingersteg hocken Robert, Connie und Hervé und dazwischen hängt Hans, ein Drittel im Beiboot, ein großes Drittel im Wasser und der Rest von den dreien gehalten. Ich geselle mich zu dem Stegauflauf, da hier eine zusätzliche Hand hilfreich ist. Anke bitte ich, mit unserm Dingi zu kommen und Inge von der „Wasserseite“ aus zu unterstützen. Die beiden Crews der ANDIAMO und der SKRYBILLY haben wohl einen kurzen aber heftigen Kneipenbesuch hinter sich. Hans ist stockbesoffen, völlig orientierungslos. Daß er sich im Wasser befindet nimmt er offensichtlich nicht wahr. Er ist auch nicht in der Lage, uns zu unterstützen. Nun ja, mit vielen hilfreichen Händen, gutem Zureden und auch mal harten Worten gelingt es schließlich, ihn an Deck seiner Yacht und nach Überwindung seiner Sperrigkeit, ihn auch unter Deck zu bringen. Dort überlassen wir ihn dann seinem Schicksal und Inge.

[4] In Chile scheint es Mode zu sein, zur Betonung oder besonderen Steigerung eines Zustandes das Wörtchen super voranzustellen. So gibt es überall Begriffe wie *supertranquillo, superrico, suberbonito* ...

852. (So. 22.04.07) Am Morgen verschiedene Dinge zum Trocknen aufgehängt, ein wenig auf dem Steg geplaudert, und dann mit dem Bus in die Stadt gefahren. Kostet 300 Pesos pro Nase. Man stellt sich einfach an der Zufahrt um Marina an die Straße und wartet. Spätestens nach 10 Minuten kommt einer der typischen Kleinbusse und nimmt einen mit. Auf dem Weg kommen wir an der Kunstmannbrauerei vorbei. Da lohnt sich sicher ein Besuch. *Valdivia* wirkt aufgeräumt und sauber. Viele ältere Gebäude, viele Kneipen und Bars. Die Universitäten machen sich bemerkbar. Bummeln staunend über den Markt mit den vielen Fischständen und den dahinter lungernden Mähnenrobben und beschließen, ganz viel und viel Fisch zu kochen. Dann führt unser Weg zum Yachtclub. Für uns sollte noch ein Platz zu finden sein, aber da Edgardo, der Manager, nicht da ist, müssen wir morgen noch mal fragen. Auf dem Rückweg kehren wir in einem chinesischen Restaurant ein, dessen chilenische Mannschaft durchaus leckeres chinesisches Essen kocht. Den Rest des Tages verbringen wir dann wieder bei uns an Bord: Klönabend mit Annabel und Hervé. Sie schildern uns ihre Fahrt aus dem *Canal Chacao* und wir staunen nur. Michel habe auf der Seekarte wohl das Flach übersehen und daher anders als wir mitten durch die Zone der schwersten Brecher gesteuert. Als sie es merkten, sei es zu spät gewesen. Die beiden saßen unangeleint und ohne Rettungswesten im Cockpit, Michel unter Deck. An die zwanzig Mal sei das Boot völlig überflutet worden, so daß sie nicht wagten, das Luk zu öffnen und Rettungswesten herauszugeben.

853. (Mo. 23.04.07) Am Morgen findet ein sicher seltener Auflauf in den Büroräumen der benachbarten Alwoplast-Werft statt. Fünf Ausländer quetschen sich vor die Sekretärin. Ich eröffne das Gespräch:
„Buenos Dias, senorita! Queremos comprar unos catamaranes. Si el pecio es economico compramos tres.”
Meine Begleiter schauen etwas irritiert bis entsetzt. Die Sekretärin ist lediglich irritiert. Man kann doch mal einen Spaß machen, oder?
Wenig später lernen wir Axel Wopper kennen. Er ist gebürtiger Deutscher, hier hängen geblieben und hat mit den Jahren eine Werft für Kunststoff-Katamarane aufgebaut. Man schaue unter www.alwoplast.cl, wenn man nicht so recht weiß, wohin mit der Knete. Es werden nur *one-offs* gebaut, also Einzelanfertigungen. Entweder große, luxuriöse oder superschnelle Fahrtenkats, sowohl als Segler als auch als Motorboote, oder kleinere Katamaran-Fähren. Wir machen eine kleine Betriebsbesichtigung und ich wundere mich, wie man solch große Boote, wie wir sie draußen an den Pontons sehen, in so wenigen, kleinen Hallen bauen kann. Alex erklärt uns, daß er die Boote in Chile etwa 40 % preiswerter bauen kann als in den Vereinigten Staaten. Sie fertigen auch alle Edelstahl- und Aluminiumarbeiten selber an. Die Reparatur von ANKAS Schäden sollte kein Problem sein. Und die von uns gewünschten Schweißarbeiten sind auch möglich. Nur das Wann ist eine offene Frage. ANKA soll auch an Land, um die Ruder zu überprüfen. Teuer, teuer. 1000,- US-Dollar. Alex erklärt den Preis damit, daß der Travellift für Katamarane ausgelegt ist. Um Monohulls zu heben, muß er aufwendig umgerüstet werden.

Anke begibt sich dann in die Stadt, um im Yachtclub zu klären ob wir denn nun dorthin können. Ich spüle derweil Rettungswesten und Segelklamotten in Süßwasser, suche die vorbereiteten Aluzuschnitte raus, putze am Boot usw. Abends gibt es dann tatsächlich mal wieder Puschenkino. Lange nicht mehr gehabt. Gemütlich auf dem Sofa sitzen, der Ofen bollert gegen die draußen herrschende und herein wollende Kälte an, und einen netten Film schauen.

24.04.07
Marina Estancilla – Stadtmarina Valdivia (Club de Yates)
5,0 sm (14.978,0 sm)
Wind: NE 1
Liegeplatz: Box mit Heckpfählen

854. (Di. 24.04.07) Hervé und Annabel reisen heute ab. Per Bus nach *Punta Arenas*. Ein 30-Stunden-Unternehmen. Dort wollen sie ihre zurück gelassenen Fahrräder einsammeln und sich dann erneut auf den Weg nach Norden machen, diesmal allerdings auf dem Festland. Wir bedauern ihre Abreise. Zusammen hatten wir eine sehr schöne Zeit. Wir werden sie vermissen, wie schon so viele neu gewonnene Freunde.

Am Nachmittag fahren wir dann mit auflaufender Tide flußauf in die Stadt-Marina des Yachtclubs. Unser Weg führt um zwei kleine Flußbiegungen, von denen aus weitere Wasserläufe und große Rieder in die Umgebung führen. Dahinter erheben sich

bewaldete Hügel, und dahinter dunkle Berge. Leider bleibt der Vulkan, der uns auf dem Weg in den *Rio Valdivia* anfangs die Richtung angezeigt hat, auf diesem Streckenabschnitt verborgen. Auf den Wasserflächen treiben sich zahlreiche Kormorane und eine Handvoll Pelikane herum. Alles wird von einer warmen Herbstsonne beleuchtet, die besonders die Rieder in goldgelbes Licht taucht.

In der Club-Marina gibt es doch tatsächlich noch einen Platz für uns. Im Innenbereich. Gastyachten müssen wegen des meist zu großen Tiefganges häufig außen an den abschließenden „Molen“ festmachen. Wir mit unseren bescheidenen 1,40 m Tiefgang haben es da besser und werden schön geschützt liegen. Der Platz sowohl in der Fahrgasse als auch in der Box reicht dann soeben aus. Unser Bug ist noch achtzig Zentimeter vom Ponton entfernt, als JUST DO IT endgültig festsitzt. Weiter geht´s erst in einer Stunde, wenn noch ein wenig Wasser aufgelaufen ist. Ziehen uns dann mit den Vorleinen in eine bequeme Übersteigentfernung.
Nach einem Besuch beim Chinesen gibt es nochmals Puschenkino und um Mitternacht Geburtstagsgeschenke: Schokolade *artesanal*! *Valdivia* ist nämlich auch ein kleines Zentrum für Leckermäuler.

Annabel, Hervé und Michel reisen ab

855. (Mi. 25.04.07) Ein klarer Morgen. Wir machen es uns an meinem Geburtstag richtig gemütlich. Langes Sektfrühstück und nur keinen Streß. Alles langsam angehen lassen. Wir quatschen mit Eivind und Heidi, die mit ihrer Mutter, seiner früheren Frau und seinem Sohn soeben aus Santiago eingetroffen sind. Dann gehen die Gasflaschen mal wieder auf die Reise zur Füllstation. Seit wir die 5-kg-Behälter in *Ushuaia* füllen ließen, haben wir zwei Flaschen geleert und die dritte angebrochen. Dann besuchen wir einen der großen Supermärkte, um den Trimm von JUST DO IT zu verbessern. Sie hängt merklich nach steuerbord, und das bedeutet, daß unsere Milch, Bier- und Weinvorräte arg reduziert sind.

856. (Do. 26.04.07) Anke bucht heute morgen zwei Busfahrkarten für eine Fahrt über die argentinische Grenze. Ich mache mich an Wartungsarbeiten. Ölwechsel, Ölfilterwechsel, Dieselvorfilter wechseln. Zu meinem Schrecken finde ich den Deckel des Öleinfüllstutzens der Einspritzpumpe im Bilgewasser und nicht auf dem Stutzen, wo er hingehört. Bei näherem Ansehen stellt sich heraus, daß der Deckel nicht nur Deckel, sondern auch eine Art Filter ist. Das bedeutet, daß Öl nach oben spritzen muß, sonst funktioniert das Filtern nicht. Das würde aber auch heißen, während der Fahrt hat die Einspritzpumpe Schmieröl verloren. Hoffen wir, daß es keine bleibenden Schäden gibt. Und den nun wassergesättigten Deckel kann ich auch nicht mehr verwenden. Muß versuchen, einen neuen zu bekommen.
Mittagstisch beim Chinesen. Danach suche ich nach einem Ersatzteil. Der Mercedes-Händler, Zweig-stelle des General-Importeurs für Chile, kann oder will mir nicht weiterhelfen. Na gut, dann spaziere ich eben wieder zurück und versuche die Alternativ-Adressen zu finden, die man mir dort gegeben hat. Leider hat keiner der mir genannten Autozubehörhändler derartige Bosch-Einspritz-pumpendeckel. Irgendwie ist das schon lachhaft, schließlich fahren hier hunderte Mercedes-Kleinbusse rum. Alle dieseln, und garantiert alle fahren mit Bosch-Einspritzpumpen. Und etliche werden die gleichen Deckel haben. Vielleicht

Wehrturm gegen Indianer und Piraten

sollte ich einen Bus anhalten, den Fahrer mit meinem Taschenmesser nötigen, die Motorhaube zu öffnen, und ...

Konfessionelle Privatschule

Entdecke bei der Gelegenheit einen weiteren alten Wehrturm. Einer befindet sich unweit des Yacht Clubs, dieser weiter im Osten der Stadt inmitten einer kleinen Grünanlage. Sie dienten der Verteidigung gegen Piraten (also vermutlich vor allem englische Freibeuter) und Indianer. Heute wirken sie erstaunlich klein und unscheinbar. Schade, daß man sie nicht betreten kann. In der ganzen Stadt hängt ein leichter Geruch nach Holzbrand, der am Abend intensiver wird. Holz ist hier das bevorzugte Heizmittel. Dieser Duft erinnert mich an wenig an einen früheren, winterlichen Besuch in der DDR. Die Luft war seinerzeit ähnlich, ein würziger Geruch nach Braunkohle und Holzbrand.

857. (Fr. 27.04.07) Über allem wacht die Bürokratie. So auch über uns. Und das bedeutet für uns Nichtstaatsbürger in einem fremden Land, daß unser Aufenthaltsrecht, unser Visum, nach 90 Tagen abläuft. Wie das überall so ist. Mag sein, daß die Anzahl der Tage variiert. Glücklicherweise machen es die Chilenen ähnlich wie die Argentinier mit der Verlängerung nicht so schwer. Entweder das Visum im Land verlängern lassen, kostet aber nur die Kleinigkeit von 100 US-Dollar Gebühr, oder einmal ins Nachbarland fahren und zurückkehren, kostet die Busfahrt und gfs. Eine Übernachtung. Wir haben die ganz preiswerte Variante genommen, einmal über die Grenze fahren, dort auf den Gegenbus warten und zurück.

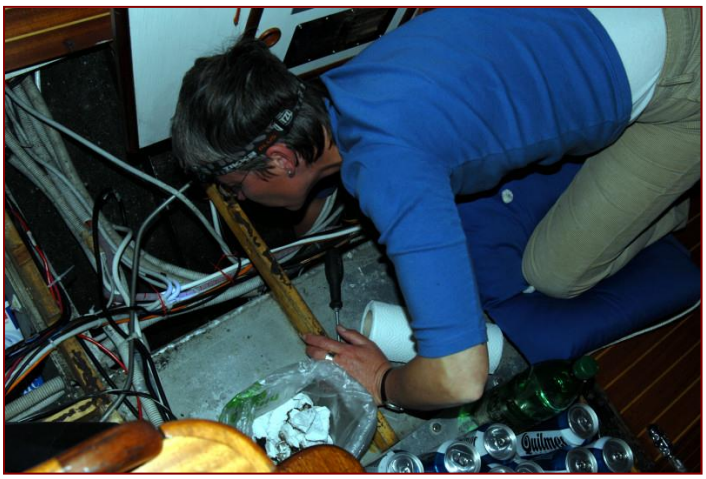
Die Busfahrt führt anfangs durch eine langweilige, klein parzellierte und zersiedelte küstennahe Niederung. Erst als der Bus die nach *Puerto Montt* führende Straße verläßt, weicht dieses Bild einer lebhaft bewegten, waldreichen Landschaft. Der Bus klimmt die äußere Andenkette hinauf. Irgendwann ist die Baumgrenze erreicht, zugleich auch Schneegrenze. An der chilenischen Grenzstation wartet bereits ein anderer Bus. Wir dürfen erst in das Abfertigungsgebäude, als dessen Fahrgäste abgefertigt sind. In Reihe aufgestellt, und dann wird doch nach Namen aufgerufen. Aber eine Schlange sieht halt ordentlicher aus. Ein zwei Fahrgäste werden akribisch befragt, unter anderem eine Peruanerin, die besonders exotisch aussieht, weil sie afrikanische Züge hat. Dann wieder zurück in den Bus. Wir sind etwas irritiert und fragen den Busfahrer. Doch, doch, es ist alles richtig. Die argentinische Grenzstation ist nur läppische 16 km entfernt. Dazwischen gibt es sogar zwei Aussichtspunkte mit Parkplätzen, an denen wir selbstverständlich nicht halten. Und dazwischen befindet sich der 1.300 m hohe Paß. Das sind doch ganz andere Verhältnisse als in unserem engen Europa. Ein vor wenigen Stunden umgestürzter Sattelzug macht deutlich, daß die Strecke ihre Tücken hat. Neben der Unfallstelle blinkt eine zarte Eisdecke auf einem kleinen Graben.

White-throated Treerunner

Auf der argentinischen Seite steigen wir dann aus. Jeder beteuert uns, daß es keinen Sinn macht, bis zum nächsten Ort weiter zu fahren. Der Gegenbus, zugleich letzter Bus des Tages, startet dort, bevor wir ankommen. Heute sieht es natürlich anders aus. Der Bus hat zwei Stunden Verspätung, da der Fahrer auf einen Anschlußbus aus *Buenos Aires* warten mußte. Zunächst hadern wir ein wenig mit dem Schicksal und miteinander, weil es hier nichts, aber auch gar nichts gibt. Kein Cafe, kein Kiosk, keine Ecke in die man sich mal absetzen kann. Für Kurzweil sorgt dann vorübergehend ein White-throated Treerunner (*Picolezna albogularis*), der plötzlich auftaucht und an einem der vor uns stehenden alten Bäume demonstriert, weshalb er Baumläufer heißt. Wir sind froh, daß

die Sonne scheint und uns wärmt, und daß der Bus auch tatsächlich kurz vor Sonnenuntergang erscheint. Der Busfahrer ist auch froh, daß wir auftauchen, denn auf seiner Liste fehlten bislang zwei Passagiere.
Bei der Wiedereinreise wieder aufstellen, aber diesmal am Straßenrand. Das ganze Gepäck wird ausgeladen und durchleuchtet, der Drogenhund besucht Gepäck und Bus. Weiterer Besucher ist der Vertreter der Gesundheits- und Landwirtschaftsbehörde, mit Plastikhandschuhen versehen, weißem Kittel, Riesenmüllsack und abschließbarer Mülltonne. Die Fahrgäste stehen in der Dunkelheit, frieren und warten auf das Ende der Prozedur. Wieso man das Ganze nicht in einem Gebäude macht, vielleicht sogar einem Gebäude mit Ofen? Immerhin stehen wir unter einem Dach, Schutz gegen den hier ja nicht gerade seltenen Regen. Mitreisende fragen uns, ob man in Europa an Grenzstationen auch derart mit Prozeduren belästigt würde. Endlich macht uns jemand darauf aufmerksam, daß es doch ein Gebäude gibt, in das wir gehen können. Nicht geheizt, aber besser als draußen. Dann die Paßabfertigung. Die gleiche Tante, bei der ich ausgereist bin. Diesmal werde ich inquisitorisch befragt. Anke ist schon durch, völlig problemlos. Wieso ich schon wieder zurück komme. *Na, weil ich doch länger als 90 Tage in Chile bleiben will.* Ob ich in Chile arbeite. *Ja, aber nur am Boot, ansonsten bin ich ja gerade auf Arbeitsflucht.* Ob ich genug Geld für einen Heimflug habe. *Natürlich nicht in meiner Hosentasche.* Ob ich wirklich genug Geld für einen Heimflug habe. *Soll ich meinen Rucksack öffnen und ihr meine Fotoausrüstung zeigen?* Wieviel Tage ich in Chile bleiben will?
„Noventa dias.“
Endlich darf ich dann doch einreisen und bekomme meinen ersehnten Stempel. Ziemlich müde erreichen wir spät abends *Valdivia*, schleppen uns noch schnell zum Chinesen und dann ins Bett.

858. (Sa. 28.04.07) Anke schleift das Pendelruder der Windsteueranlage ab. Ich mache Aufräumarbeiten, und dann, weil ich obwohl gerade der Unlust frönend zur Arbeit angehalten werde, den Kompaß kaputt. Erst bricht mir eine festgegammelte Schraube ab, und dann drehe ich die falschen Schrauben auf. Nicht die, den den Kompaß halten, sondern die, die ihn öffnen. Bläschen für Bläschen für Bläschen dringt Luft in das flüssigkeitsgefüllte Gehäuse, und bevor ich richtig schalte ist schon eine größere Luftblase entstanden. Und warum das alles? Weil ich den Zugang zum Kettentrieb der Radsteuerung suche, der unter dem Kompaß sitzt. Aber man soll bestimmte Arbeiten nur machen, wenn man innerlich dazu bereit ist. Sonst geht´s schief. Sag´ ich doch immer, und hier haben wir mal wieder den Beweis. Den Wechsel des Fahrradmantels an meinem Fahrrad lasse ich dann lieber, bevor ich auch noch den Schlauch zerfetze. Anke stürzt sich heldenhaft auf die Doppelkoje und die daneben gelegenen Bilgensektionen, holt alle Konserven raus und putzt die Sektionen bis zum Grund. Erstaunlich, wie viel Wasser in der vordersten Sektion steht. Hier sammelt sich Restwasser aus dem Kettenkasten. Hatte eigentlich angenommen, daß dieses Wasser nach achtern in die Hauptbilge durchfließen kann.


Heldin an der Bilge

859. (So. 29.04.07) Fahrrad ist heute in Ruhe und ohne Schäden zu verursachen repariert worden. Und da es im Unico gerade ein Sonderangebot gibt, alle Weine um 30% reduziert, wenn man mit Kreditkarte bezahlt, nutzen wir die Situation schnell aus und machen einen Alkohol-Großeinkauf.

860. (Do. 03.05.07) Ereignisse der letzten Tage: Erstens, seit Sonntag regnet es. Zweitens, ich bekomme noch Geburtstagsgeschenke: Baum- und Strauchbestimmungsbücher für Chiles Süden. Drittens, Pascale taucht plötzlich auf. Beim Frühstück sehe ich sie durch die Fenster des Salons über den Steg laufen. Großes Hallo. Pascale haben wir doch in *Puerto Williams* kennen gelernt. Sie war auf der Suche nach einem *lift* in die Antarktis und hatte es ja auch geschafft, Clark von der

COMDESSA zu überzeugen, daß er dorthin fahren müsse. So sind sie dann zu Dritt, Ken von der SPINDRIFT war auch mit von der Partie, dorthin gesegelt. Und Clark ist vorgestern hier eingetroffen! Sie ist jetzt auf der Suche nach einer französischen Yacht, die hier vor einigen Tagen auftauchte. Vielleicht kann sie mit der ja in die Südsee. Pascale ist eine wahrhaft unternehmungslustige Frau. Später erfahren wir, daß Clark nach der Rückkehr aus der Antarktis still und heimlich verschwunden ist. Eigentlich hatte Pascale noch weiter mitsegeln wollen. *C´est la vie*.

Dunst über dem *Rio Valdivia*

Die Suche nach dem Deckel für die Einspritzpumpe konnte ich auch abschließen. War noch mal beim Mercedes-Händler, bewaffnet mit Ersatzteilkatalogen und Handbüchern, ebenfalls erfolglos. Aber ein mithörender Chilene nahm mich dann mit und brachte mich zu einem Einspritzpumpen-Fachmann. Großes Schild am Haus: Bosch. Habe ja immer nach einem Boschdienst oder was ähnlichem gesucht, aber angeblich gab es das ja nicht. Erst sucht der gute Fachmann in seiner Werkstatt, dann ein Telefonat, und morgen um die gleiche Zeit ist der Deckel hier. War er dann auch, genauso wie ich. Und hätte ich nicht gefragt, hätte mich der Deckel wahrscheinlich nichts gekostet. So kostet er rund 10 Dollar. Aber die sind es mir letztlich wert. Mache dann auch gleich einen Ölwechsel an der Einspritzpumpe.
Anke hat derweil weiter am Pendelruder gearbeitet: Malen und schleifen und malen und schleifen ... Zu allem Überfluß habe ich mir eine leichte Erkältung eingefangen. Und Anke laboriert mit Rücken- und Knieproblemen.

861. (Fr. 04.05.07) Heute wollen wir nach *Villarica*, um Wolfgang und möglichst auch Fernanda zu besuchen. Als ich André am Morgen ein paar Dateien zurückbringe, lädt er sich überraschend ein, an unserem Ausflug teilzunehmen. Bin ziemlich verdattert. Können schlecht nein sagen und nehmen ihn mit, da wir eh keine Unterkunft haben und sich unsere Wege in *Villarica* bis zur Rückfahrt trennen werden.

Beim Autovermieter gibt es eine kleine Überraschung. Das von uns reservierte Auto ist nicht da. Stattdessen bekommen wir ein größeres Modell, einen hübschen Toyota Yaris mit Stufenheck, zwei Klassen höher angesiedelt und nach Liste entsprechend teurer, aber wir bekommen ihn zum selben Preis wie den ursprünglich gebuchten Wagen. Nun, da wir zu dritt sind, kein Fehler.
Fahren ein Stück Ruta 5, die Panamericana, biegen dann jedoch ab, um etwas mehr durch die Landschaft zu kommen. Habe vergessen, eine Straßenkarte zu erfragen. So richten wir uns nach einer mehr touristischen Karte. Chile ist, wie allgemein bekannt, sehr lang und sehr schmal. Das bedeutet, es gibt eine wichtige Straße in Nord-Süd-Richtung, die Ruta 5, und nicht gerade viele Nebenstraßen und Abzweigungen. Schnell finden wir heraus, daß eine gestrichelte Linie nichts anderes als eine *dirt road* bezeichnet. Unsere Touristenkartenroutenwahl läßt diese dirt roads unvermeidlich werden. Andererseits, auch nicht so schlimm, schließlich konnten wir in Brasilien und Argentinien ja schon üben. Leider spielt das Wetter nicht so richtig mit und der Himmel bleibt bedeckt. Eine Fahrt über eine kurvenreiche Strecke in bergigem Terrain, teilweise ohne Ausweichmöglichkeit für Gegenverkehr, der uns allerdings auch nicht begegnet. Viel Wald und dazwischen eingestreut Wiesen und Weiden und ab und zu eine Toreinfahrt oder abzweigende Fahrspuren. Irgendwo jenseits der Straße, für uns meist unsichtbar, muß es Häuser geben, und Menschen, die dort leben.

Trotz *dirt road* und des Eindrucks einer abgelegenen Gegend, überall verlassen Menschen den Bus und suchen unsichtbare Häuser auf

Immerhin fährt hier auch ein Bus, den wir gelegentlich passieren, wenn er Fahrgäste aussteigen läßt, während er uns wiederum passiert, wenn wir einen Fotostop machen. Ab dem zweiten Mal grüßt man sich. Irgendwann erreichen wir *Villarica*. Mittlerweile hat sich herausgestellt, daß André heute Geburtstag hat. So was, am gleichen Tag, wie mein Bruder. Er lädt uns zu Café und Kuchen ein. Wir haben zwischenzeitlich von einem Locutorio aus mit Wolfgang telefoniert, der uns in der Stadt aufsammeln will. So genießen wir „Kuchen“ in der dem Hören und Sagen nach besten Konditorei des Ortes, bis Wolfgang dann erscheint. Das Wort Kuchen steht in Anführungsstrichen, da hier in Chile tatsächlich das deutsche Wort Kuchen Eingang in den Wortschatz gefunden hat.
Wolfgang unterbreitet uns dann gleich die freudige Nachricht, daß wir doch in seinem Gästehaus übernachten können. Ulli und Elke, die es heuer bewohnen, wollen zusammenrücken und uns ein Zimmer frei machen. Und er hat auch eine einfache, wenn auch ungeheizte und weniger komfortable Unterkunft für André im sogenannten Kastanienhaus. Gehört auch zu seinem Anwesen. Wir hören das mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Wir freuen uns, daß wir eine Unterkunft bei ihm gefunden haben, aber wir fürchten, daß wir jetzt für die Betreuung von André zuständig sind, und da hatten wir uns unseren Ausflug etwas anders vorgestellt. Nun, erst mal abwarten. Wir kaufen im örtlichen Supermarkt noch schnell was ein, denn das Gästehaus von Wolfgang ist für Selbstversorger gedacht, und ob Ulli und Elke mit uns gemeinsam kochen oder nicht, wer weiß das. Vielleicht sind sie ja gar nicht da.

Als wir den Supermarkt verlassen, ist es finster. Die Sonne geht hier um halb sieben unter, und die Dämmerung ist nicht lang. Das ist auch kein großes Wunder, befinden wir uns doch auf einer südlichen Breite, der auf der nördlichen Hemisphäre die Lage Menorcas entspricht. So können wir von der Fahrt zu Wolfgangs Anwesen nicht viel wahrnehmen, außer daß die Straßen immer enger und schlechter werden. Zum Schluß ist nicht mehr Platz, als ein Pickup benötigt, und die Fahrbahn besteht aus grobem Kies, der sicher nicht natürlichen Ursprungs ist. Es scheppert und dengelt an der Karosserie und unter dem Boden und ich hoffe inständig, daß keine sichtbaren Lackschäden entstehen, denn ich will mich nicht mit dem Autovermieter herumärgern müssen.

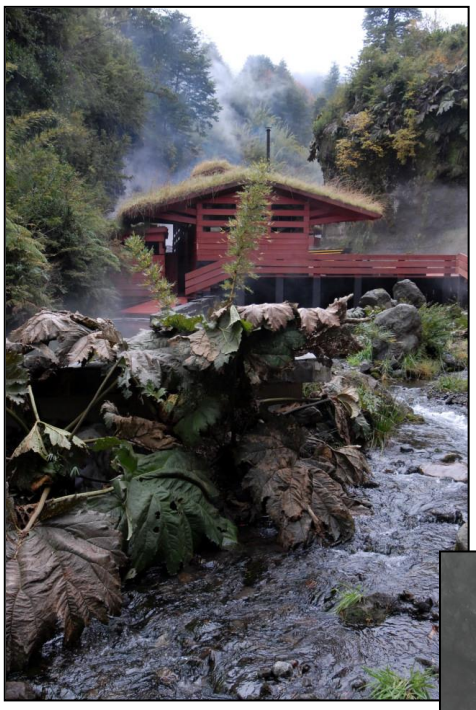
Der Schemen des Vulkans bei Mondenschein

Wolfgangs Gästehaus entpuppt sich als geräumiges Domizil, das er ursprünglich für seine Mutter gebaut hat. Aber die hat sich nun entschieden, in Deutschland zu bleiben, so können wir die Früchte seiner Arbeit genießen. Ulli und Elke sind uns auf Anhieb sympathisch, und so bildet sich recht schnell eine nette neue Truppe. André, dessen „Kastanienhaus“ etwas abgesetzt unter einer Kastanie errichtet wurde, beginnt sofort mit den Vorbereitungen für das Abendessen. Es folgt ein netter Abend mit vielen Gesprächen, ein Kennenlernen eben. Ulli ist ganz aufmerksam dabei, den Himmel und den Vulkan zu beobachten und scheucht uns dann auch vor die Tür, als der Himmel aufreißt und einen ersten Blick auf dessen schemenhafte Silhouette im Mondlicht gewährt.
Wolfgang überrascht uns ebenfalls. Er hat bereits mit Roland telefoniert, Fernandas Schwager, bei dessen Familie sie gerade wohnt, und für morgen ein Treffen vereinbart. Natürlich kennt er Fernandita und wundert sich seinerseits, woher wir sie kennen. So unendlich die Welt auf dem Ozean oft erscheinen mag, sie ist doch ein kleines Nest. Und das Erstaunlichste ist, wir hatten ihm gar nicht gesagt, daß wir Fernanda besuchen oder treffen wollen.

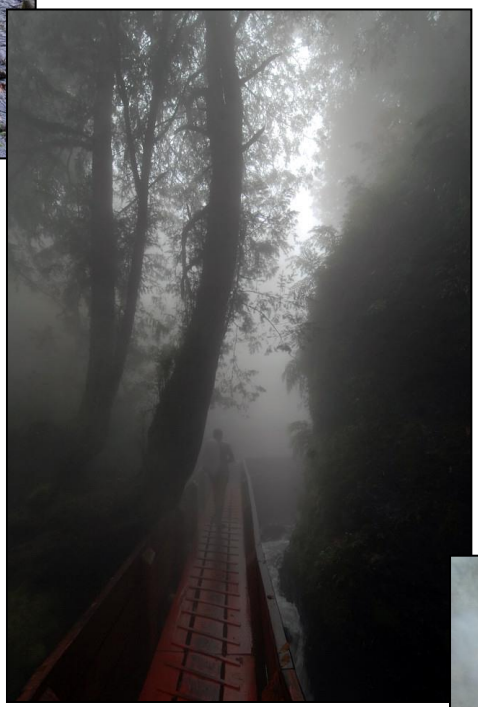
Morgensonne bei Wolfgang, Tau im Gras und der Vulkan

862. (Sa. 05.05.07) Als wir aufstehen steht die Sonne bereits über dem im Norden gelegenen Bergrücken vor einem klaren, blauen Himmel. Wir genießen eine Aussicht, die wir nie vermutet hätten. Vor uns grünes, fruchtbares Land, mit vielen Bäumen und

Wäldchen, durch die noch der Dunst des beginnenden Tages streicht. In der Wiese vor dem Gästehaus spiegelt sich die Sonne in Mayriaden feinster Tautropfen und zaubert eine glitzernde Welt hervor. Dahinter dann ein schimmernder Strich, der See von *Villarica*. Und dahinter noch sehr dunkel und scherenschnittartig die lebhafte Kulisse des Hügelrückens. Und - Blick nach rechts, der nahezu symmetrische Gipfel des Vulkans Villarica, an dessen nördlicher Flanke die Sonne noch einen leichten rosa Schimmer auf die Schneefelder zaubert. Wir sind begeistert und verstehen jetzt natürlich sofort, warum Ulli und Elke hier Grund und Boden kaufen.



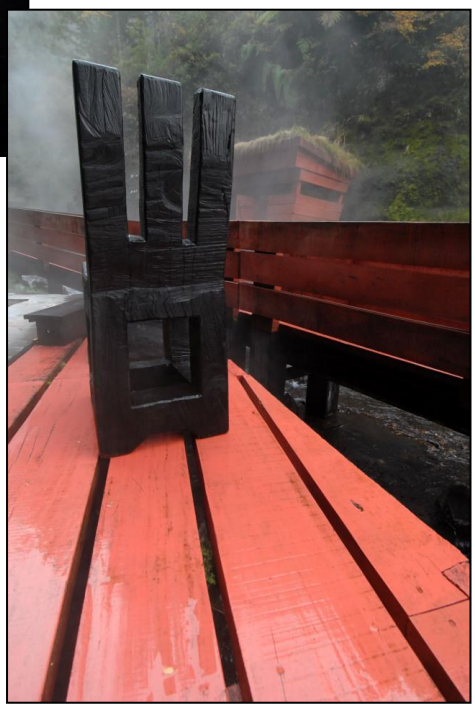
Nach dem Frühstück gibt es noch einen Kaffee bei Wolfgang. Bei der Gelegenheit ein paar Telefonate, und wir wissen, daß Fernanda und Roland erst am Nachmittag kommen werden. Wir haben Zeit. Und die wollen wir nutzen. Ab ins Auto, 47 km Asphalt, 17 km *dirt road*. Das schöne Wetter bleibt gemeiner Weise hinter uns, der Himmel zieht sich zu. Dann noch 2 weitere km *dirt road*, die in den Entfernungsangaben verschwiegen sind, und wir gelangen zu den Thermas Geometricas. Ulli und Elke hatten davon geschwärmt. Es gibt natürlich näher gelegenere und preiswertere, aber schnell zeigt sich, daß die beiden nicht übertrieben haben. Vor uns öffnet sich ein schmales, tief in die Felsen geschnittenes Tal. Ein lebhafter Bach sprudelt uns entgegen. Ein dunkelrot gestrichener Plankengang, ein ebenso gefärbtes kleines Holzhäuschen mit Grasdach. Dunst und Nebel hängt über der Szene. Das Ganze wirkt wie eine japanische Landschaft im Nebel. Von Häuschen aus werden wir durch ein Schild weiter verwiesen. Es ist heuer so wenig Betrieb, daß man das Kassenhäuschen nicht benötigt. Außer unserem befand sich nur ein weiteres Auto auf dem Parkplatz. So wandern wir über den Plankengang weiter in die Szenerie und gelangen an ein größeres Gebäude, stilistisch ebenfalls japanisch anmutend. Rot gestrichener Holzbau, Grassdach. Davor eine große hölzerne Terrasse, auf der zahlreiche einfache Bänke stehen. Diese zeichnen sich durch eine minimalistische Formgebung aus: Einfach eine quadratische Säule aus einem dicken Baumsstamm geschnitten, schwarz gestrichen, hingelegt und aus drei Birkenstämmchen eine Rückenlehne angefertigt. Im Gebäude gibt es die gleichen Bänke, eine kleine Theke, ein paar einfache, ebenfalls aus dem Vollen geschnitzte Stühle, und ein großes Feuer, das mitten im Raum in einer Art Yakuze brennt. Zur Terrasse und zur Fortsetzung des Tales hin sind die Seitenwände verglast. So kann man aus der Wärme diesen fernöstlichen Ausblick genießen.



Thermas Geometricas:

Ein im japanischen Stil gehaltener Genuß für Auge und Körper. Nur die Nase beschwert sich gelegentlich über Schwefelduft.

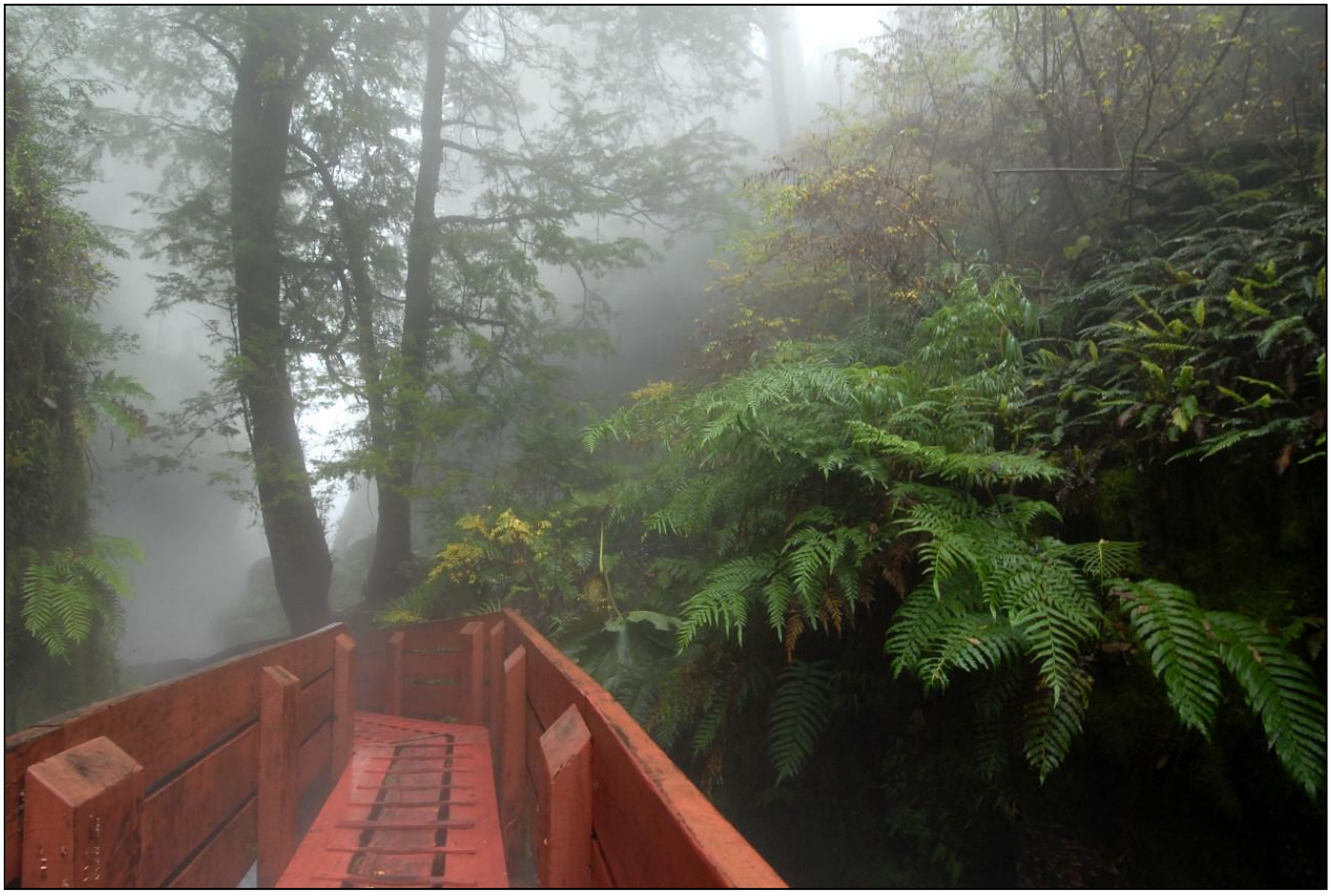
Hauptgebäude,
nebelverhangene Schlucht,
kunstvolles Holzhandwerk



Wir zögern jedoch nicht lange und kaufen sogleich zwei Billets, erhalten jeder zwei Handtücher und ein Vorhängeschloß, und gleich darauf stürzen wir uns in die neblige Kälte. Das Tal macht eine Biegung, und gleich dahinter finden wir die ersten von heißem Quellwasser gespeisten Becken. Daneben ein kleines Umkleidehäuschen mit einigen Schließfächern. Das Umkleiden dauert nicht lange, schließlich ist es nach wie vor naßkalt, und schwupps bin ich im ersten Becken. Und gleich wieder draußen. Komme mir vor wie ein Hummer, den man in kochendes Wasser gesteckt hat. Bin glücklicherweise nicht ganz so rot. Das Schild mit der Aufschrift besonders heißes Wasser hatte wohl seinen Sinn.

Von nun an testen wir zunächst mal die Temperatur, bevor wir uns in eins der Becken warten, denn es folgen noch eine ganze Reihe. Dazwischen liegen kurze Spaziergänge durch das enge, vernebelte, vor Nässe triefende, aber üppig grün und verwunschen überwucherte Tal. Am Ende finden wir dann einen Wasserfall, der wie in einer Sauna, eiskaltes Wasser bietet. Leider ist der Anmarsch zu dieser Schockdusche so lang, daß meine Füße bereits auf dem Weg dorthin nahezu erfrieren. Was soll ich noch lange sagen, wir verbringen hier ein paar Stunden und bedauern geradezu, daß wir nicht bis Einbruch der Dunkelheit bleiben können, denn dann wird die ganze Szenerie mit Kerzenlicht illuminiert.

Impressionen: Warmwasserbad in der Natur - Beckenlandschaft mit Sumo-Ringer (ganz klein) – verwunschene Landschaft



Als wir zurückkehren, sind Fernandita und ihr Schwager Roland bereits da. Wie immer, wenn man sich nach langer Zeit wieder trifft, aber leider in einer größeren Truppe zusammenkommt, ist das persönliche Gespräch etwas schwierig. Zu viele einsame Seelen wollen ihren Beitrag zum Abend liefern. So verabreden wir uns zu einem Besuch bei Fernandita auf der Rückfahrt und hoffen, dann mehr Gelegenheit zu finden.
Ja, und dann stellt sich die Frage, was tun morgen? Ich würde ja gerne mal auf den Krater steigen, aber das ist nur mit Führer erlaubt und soll 100 Dollar kosten. Außerdem hätte ich den Aufstieg sicher schon vorher buchen müssen. Roland kommt dann auf die schlichte Idee:
„Wieso fliegt ihr nicht über den Vulkan?“
Ja, wieso eigentlich nicht? In Villarica gibt es einen kleinen Aeroclub, und der eine oder andere Pilot muß sicher ein paar Flugstunden machen. Wenn wir das Benzin für den Flug bezahlen wäre doch beiden geholfen. Wolfgang wird mit ein paar Piloten telefonieren.

Wolfgang und seine Lieben: oben die erste Liebe, die SSB-Funke, unten die zweite Liebe, zwei der drei Hunde, eigentlich mehr Gabis Liebe, gerade nicht im Lande, welche dann wohl seine dritte (und vermutlich wichtigste) ist

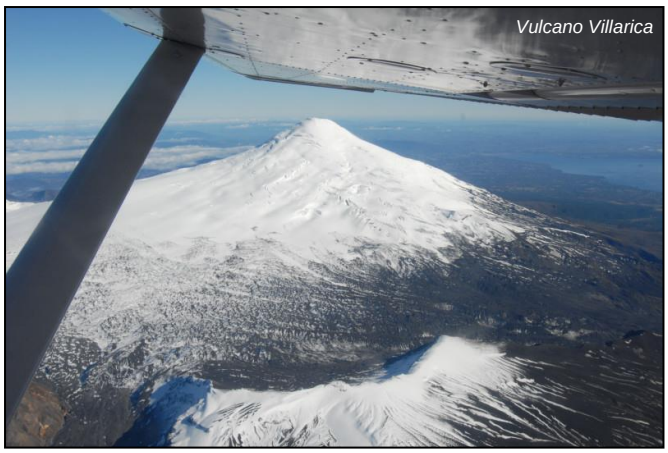
Wir ziehen uns ins Gästehaus zurück und André beginnt sofort wieder mit den Vorbereitungen zum Abendessen. Wolfgang, zur Zeit Strohwitwer, müssen wir richtig zwingen, mit uns zu essen. Er will uns wohl nicht zur Last fallen. Dabei finden wir es ja schön, mit ihm zu klönen. Der Abend macht erst so richtig sichtbar, in welch phantastischer Lage Wolfgangs Grundstück angesiedelt ist. Wir haben ganz klareren Himmel, der Vulkan zeichnet sich als dunkle Silhouette gegenüber dem dunkelblauen Abendhimmel ab, und mit zunehmender Dunkelheit wird über dem Gipfel des Vulkans ein kleiner rötlicher Widerschein erkennbar. Fliegen wir morgen oder fliegen wir nicht?

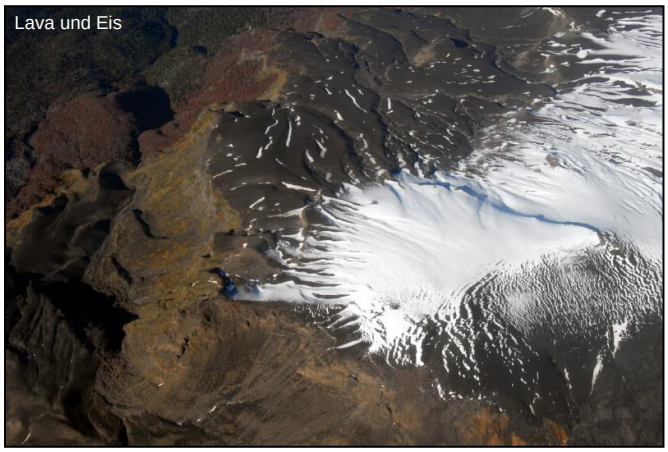
863. (So. 06.05.07) Anke und ich ratschen noch lange in der Nacht: was wird morgen, wenn wir nicht fliegen? Viertel vor neun ruft Wolfgang von seinem Häuschen aus an: Der Flug findet statt. Drei Personen können mit. Also Ulli, Anke und ich. Fünf nach halb zehn ist Abfahrt.
Wir frühstücken schnell, dann eile ich schon vom Gästehaus zu Wolfgangs Haus. Um 09:00 Uhr ist ja das Patagonien-Netz, und ich will Wolfgang mal über die Schulter schauen, wenn er das Netz leitet Nun, die Bedingungen, unter denen er arbeitet, sind wirklich einfach. Er hat eine ganz schlichte SSB-Funke in einem kleinen Regal stehen. Nichts Besonderes oder Spektakuläres. Kein aufgeblähtes Kommunikationszentrum, sondern Yachtie-like. Auf Karteikarten hat er die wichtigsten Informationen zu den Booten; die er gerade betreut, bereit. Als er das Netz mit seinen vertrauten Ansagen beginnt, geht ein Strahlen über sein Gesicht. Man sieht, es macht ihm Spaß. Als die Runde durch ist, fragt er rhetorisch, daß er gar nicht wisse, wie er über den Winter kommen soll, so ohne Funkkontakt zu Seglern[5]. Da können wir ihn beruhigen. Schließlich gibt es noch ein paar Nachzügler, die sicher noch nach Norden kommen. SIX PACK beispielsweise, oder die „stets die letzten“, wie Sandra und Timo selber frotzeln, die ULTIIMAS. ganze Seglergemeinde zu betreuen.
Danach geht alles sehr schnell und wenige Augenblicke später befinden wir uns auf dem kleinen Flugplatz von *Villarica*. Fünf Minuten später kommt unser Pilot.

[5] Das Patagonien-Netz (Wolfgang) betreut natürlich nicht nur Segler, sondern selbstverständlich auch Motorbootfahrer. Das Patagonia Net findet statt täglich um 13:00 UTC auf 8.164,0 kHz USB.

Wolfgang stellt vor: Señor Pfeiffer, Obermüller. Alles fest in deutscher Hand. Mit Hilfe eines jugendlichen Clubmitglieds wird eine feuerrote Cessna aus dem kleinen Schuppen gerollt. Um das Leitwerk durch das Tor zu bringen, muß das Flugzeug hinten etwas runtergedrückt werden. Wir schauen gespannt zu. Ulli hat schon Erfahrungen mit Sportflugzeugen sammeln können, für Anke und mich ist es dagegen Neuland. Wenige Augenblicke später werden wir heran gewunken. Da ich die dickste Kamera habe (alter Angeber) bekomme ich den Platz neben den Piloten. Habe ja schließlich auch den offiziellen Auftrag, Wolfgangs Anwesen im Vorbeiflug zu fotografieren. So klettern erst mal Anke und Ulli auf die beiden Sitze im Heck der Kabine. Dann ich auf den rechten vorderen Sitz. Erst mal einfädeln und zurückrutschen, sonst steuere ich ja schon beim Start mit: habe zunächst Probleme, meine Füße von den Pedalen fern zu halten. Im Innern erkennt man recht gut, daß diese Flugzeuge schon einige 30 oder 40 Jahre auf dem Buckel haben. Dafür erstaunt mich um so mehr die Enge in der Kabine. Wenn ich bedenke, welch großzügig dimensionierte Automobile die Amerikaner zur gleichen Zeit gebaut haben, wundere ich mich, wie sie mit so knapp bemessenen Flugzeugen klar kommen konnten. Dann steigt auch Señor Pfeiffer ein, und wir müssen noch mal neu sortieren. Der Pilot ist zwar nicht der größte, aber eine sehr sportlich breitschultrige Erscheinung, und ich, zugegeben, man sieht es mir ja nicht an, aber ich habe nun halt auch mal ein breites Kreutz, auch wenn die Muskulatur etwas knapper gekommen ist. Hätte halt mehr Sport treiben sollen. Also, jedenfalls paßt es nicht mit uns. Die Lösung: Er rückt vor, ich nach hinten, und etwas versetzt geht es nun ganz gut.

Señor Pfeiffer

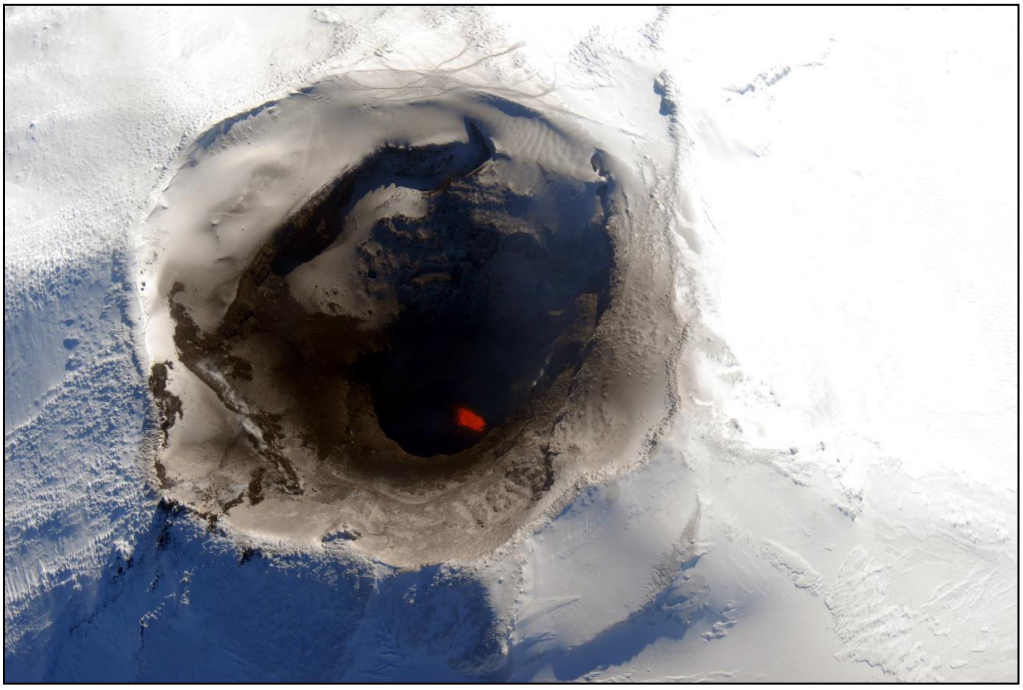

Vulcano Villarica


Lava und Eis

Uli auf Nasenhöhe mit dem Krater

Der Motor muckt anfangs ein wenig, schließlich ist es arg kalt, doch dann besinnt er sich und bereitet keine Schwierigkeiten mehr. Dann wird der Junge noch mal ran gewunken. Die Funke funktioniert nicht, er kann zwar senden, aber nicht empfangen. Oje, ob der Flug ausfällt? Nein, wir sind nicht in Deutschland. Es werden nur ein paar Informationen abgesprochen, dann geht's zur Piste. Viel Seitenwind, Wolfgang und André bleiben zurück. André filmt den Start. Eine Gedenkminute, dann Vollgas, Bremsen los, und die Maschine beginnt zu laufen. Etwas wackelig heben wir ab und dann zeigt die Flugzeugnase stetig nach oben. Zu sehen ist erst mal nichts. Ich stelle fest, daß man von hinten die bessere Sicht nach unten hat. Nach wenigen Hundert Fuß wird es ruhiger. Der unten so böige Wind hat uns verlassen. Hier oben herrscht Windstille. Señor Pfeiffer ist darüber gar nicht glücklich. Das Flugzeug steigt viel langsamer, als er es gerne hätte. Das bedeutet mehr Zeit und höheren Spritverbrauch. Immer wieder murmelt er auf deutsch:
„Ein schwieriger Flug."
„Wirklich kompliziert heute!"
„Ich weiß nicht, ob wir es schaffen werden."
Wir fliegen Kreise, dann zu einem benachbarten Höhenzug, um dort Aufwinde zu finden. Schwierig, es dauert lange. Ob wir es jetzt doch nicht schaffen? Irgendwann wähne ich mich schon auf Gipfelniveau,

da meint er noch 300 Fuß bis Gipfelhöhe. So kann man sich täuschen. Immerhin, wir sind dem Vulkan sehr Nahe und genießen bereits jetzt Aussichten auf seine verschneiten Hänge und die schwarzen, schneelosen Lavahänge, die wir sonst so nicht gesehen hätten. Jetzt brauchen wir noch fünfhundert Fuß. Wird es knapp? Komplizierter Flug. Jaja, aber eine Mindesthöhe muß er über dem Krater halten. Doch dann: wieder eine Kurve und auf den Krater, der nun deutlich unter uns liegt, zu. Dann neigt er das Flugzeug soweit er kann und es geht fast im Messerflug über den Krater. Wir schauen und schauen.



„Schau mir ins Auge, Kleiner!“ Das Auge des Vulkans

„Sind wir richtig? Ich kann es nicht sehen.“
„Perfekt, perfekt!“
Der Krater ist außen schneebedeckt, innen dagegen ein schwarzgrauer Trichter, in dessen Zentrum es in eine schwarze konturlose Tiefe geht. Und dann, ganz langsam, anfangs kaum sichtbar, schiebt sich dunkelrote Glut an einer schwarzen Kante hervor, wird größer, und dann sehen wir in des Kraters glühendes Auge. Die Kameras klicken. Ein zweiter Anflug. Er will es noch besser treffen. Auf dem Westhang des Kegels sehen wir jetzt eine schwache Zickzacklinie im Schnee und darauf mehrere kleine Reihen schwarzer Punkte. Bergwanderer, die den Gipfel zu Fuß erkämpfen. Schnelle Kalkulation: 100 Dollar pro Nase, viel Anstrengung, und kann man vom Kraterrand überhaupt das glühende Auge einsehen? Oder 100 Dollar durch drei, keine Anstrengung und den Blick von oben? Kalt ist es in beiden Fällen. Dennoch, meine Hochachtung vor den wackeren Bergkameraden.
Der zweite Anflug klappt fast noch besser als der erste, dann geht es wieder zurück. Restlose Begeisterung im Flugzeug. Wir reden und reden und freuen uns. Wolfgangs Grundstück wird auch noch totgeknippst, aber das Vulkanerlebnis bleibt unser Thema für die nächsten Stunden.

Auf dem Rückweg zu Wolfgangs Anwesen kaufen wir schnell Fleisch und abends wird gegrillt. Am Grill findet sich dann eine kleine Gesellschaft, die über die ganzen Seglergeschichten und die Fahrtenseglerszene klatscht, während im Gästehaus die Beilagen bereitet werden. Was dort getratscht wird, entzieht sich meiner Kenntnis. Am nettesten finde ich die kleine Episode unserer Seglerprominenz. Wilfried Erdmann war mal nebst Gattin drei Wochen zu Besuch bei den Voigts auf der PUSTEBLUME. Dann war Abreisetag. Aber am Abend gab es einen fröhlichen Ruf von derselben und dem weiblichen Teil der PUSTEBLUMENcrew entrang sich der Fama nach der Satz *O Gott, sie sind wieder da*. Ihr Flug war gecancelt worden, und der nächste ging erst eine Woche später., So kann´s gehen. Natürlich geben auch die weniger bekannten Segler herrlichen Stoff für Klatschgeschichten. Aber wir haben auch andere Themen. So, wie Wolfgang und Gabi hierher gekommen sind, wovon sie leben. Wann kam er, wie hat er alles aufgebaut. Aber am meisten Glück hat er letztlich mit der Preisentwicklung gehabt. Zu seiner Zeit konnten sie das Grundstück noch sehr günstig erwerben, heute ist es ein Mehrfaches des damaligen Preises wert.

Anke mit Flugzeug und Flughund

Als sie das Grundstück kauften, zweigten sie einen Teil des Reisebudgets bzw. der Bordkasse ab. Man konnte ja nie wissen, wie das Leben so läuft, und im Alter braucht man ja doch einen Platz, um sich niederzulassen und eventuell mit geringen Mitteln zu leben. Viel in die Rentenkasse einzahlen konnten sie ja nicht. Und seinerzeit war das Grundstück noch kaum in seiner heutigen Form erkennbar. Alles verbuscht und verwildert. Den Tip, sich in dieser Gegend umzuschauen, bekamen sie von Clark Stede, auch so eine alte Seglerprominenz. Hat sich ebenfalls in Chile niedergelassen. Ja, und dann sind sie mit einem kleinen Zelt auf das Grundstück gezogen, um erst mal zu schauen, ob sie ihre Wahl gutheißen konnten. Konnten sie wahrscheinlich schon beim nächsten Morgen. Wie auch immer. Jedenfalls haben die beiden sich erst mal Bücher gekauft, etwa *how to built my own castle*, und vor vier Jahren dann begonnen, ihr Domizil aufzubauen. Das Ergebnis ist wahrlich beeindruckend. Ein Haupthaus, ein Gästehaus, ein kleines „Kastanienhaus“, Schuppen und Unterstände für die Alpacas und ein paar Schafe. Das Gelände ist urbar gemacht, und die Häuser sind weiter gewachsen. Wolfgang meint, deren Wachstum höre erst dann auf, wenn er die Dachrinnen ohne Leitern säubern könne. Wie das wohl geht?

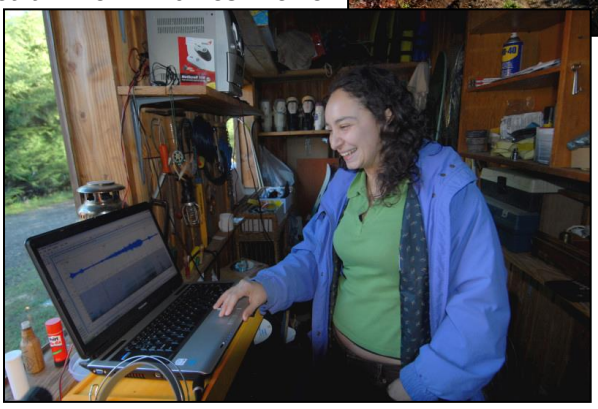
Mir schwätze so gerne – der Grill wird angeheizt

Wie heiß ist das Fleisch?

Elke, André und Anke bereiten den Rest

864. (Mo. 07.05.07) Am nächsten Tag geht es leider zurück. Wir machen noch eine Kurzvisite bei Roland und Fernanda und können uns so einen kleinen Eindruck einer chilenischen Blaubeer-Farm verschaffen. Und wir verabreden uns in *Valdivia*. Fernanda wird uns dort an Bord besuchen.
Bei der Rückgabe des Mietwagens gibt es trotz des arg verschmutzten Zustandes keine Probleme, im Gegenteil, wir werden sogar noch mit unserem Gepäck zum Club chauffiert.

865. (Di. 08.05. bis So. 20.05.07) Wir sind in *Valdivia*, doch haben wir kaum Gelegenheit, uns die Stadt mal ein wenig anzusehen. Und wenn ich sagen sollte, was wir die ganze Zeit gemacht haben, so weiß ich es gar nicht recht. Obwohl wir nicht untätig waren. Keineswegs. Es gibt immer was zu tun, und das Pflichtenheft bzw. die Tu-was-Liste wird selten einmal kürzer. Wie auch immer. Ich greife einfach einige Dinge heraus, die im Gedächtnis geblieben sind. Ein paar Tage waren wir wieder ein paar Meilen flußabwärts situiert. Kaum vom Ausflug nach *Villarica* zurück, erreichte uns die Nachricht, daß Alwoplast unsere Schweißarbeiten machen kann. Wir also hin und drei Tage am Werftsteg gelegen. Danach ist das schon uralte Loch der vor Jahren rausgeschmissenen Gasheizung zugeschweißt, die vor der brasilianischen Küste halb rausgerissene Relingstütze wieder fachgerecht eingesetzt und verschweißt und die aus fünf grauen Baumarkt-Plastikfallrohren zusammengepfuschte Ankerkettenführung durch ein anständig eingesetztes Aluminiumrohr ersetzt. Hier wird es keine Wassereinbrüche mehr geben. Trockene Kojen, Alwoplast sei Dank. Außerdem lassen wir im Bugkorb Alubleche anschweißen, an denen wir neue Positionslichter in einer genuasicheren Position befestigen. Die alten wurden immer wieder von der Genua oder den Schoten erfaßt und aus ihren Halterungen gerissen. Wieder zurück in *Valdivia* werden wir von Larry und Mary Ann zum Abendessen



Fernanditas Arbeitszimmer: Walforschung inmitten der Natur und ausgedehnter Blaubeerfelder

eingeladen. Mary Ann stammt aus einer der kanadischen Mennonitenkolonien, spricht daher leidlich deutsch und ist an unseren Schilderungen der Mennoniten im Chaco sehr interessiert. Viele der Familiennamen dort sind ihr geläufig. Ja, und bei unserer Rückkehr hatten wir das erste Mal seit Ewigkeiten Einparkprobleme. Ein seitlich setzender Strom machte es uns in der Boxengasse, enger als unser Boot lang ist, unmöglich, sauber in unsere Box zu drehen. Konnte das Boot soeben noch rückwärts in eine gegenüberliegende, leere Box hineinretten, es dann mit Hilfe des dortigen Heckpfahles neu ausrichten und dann einparken. Sozusagen über Bande gespielt.

Dann kommen LA FLANEUSE und SHANTY. Klar, daß wir sofort bei Monique und Michel sind, der Rest des Tages bei Wein und Gesprächen vertrödelt wird. Die beiden haben endgültig beschlossen, sich in Argentinien niederzulassen. Sie werden dieses Jahr ihre Wohnung in Belgien verkaufen und dann nach etwas Neuem in oder in der Nähe von *Mar del Plata* suchen. Endgültig niederlassen werden sie sich aber erst in ein paar Jahren, Zuvor wollen sie ihre Reise weiter auskosten. Aber der Platz für das spätere Leben soll schon bereitet werden. Ja, und nun haben wir auch Gelegenheit einer Schilderung des „Robben-Abenteuers“ durch Augenzeugen beizuwohnen. In der Funke berichtete SHANTY-Peter eines Morgens ja ganz aufgeregt, daß er beim Barbecue mit Monique und Michel am Strand von *Puerto Millabú* von einer Mähnenrobbe angefallen worden sei. Er habe sich nur dank seines großen Fleischmessers, das er glücklicherweise bei sich hatte, derselben erwehren können. Monique und Michel bestätigen den Sachverhalt im Groben und Ganzen, es gibt aber doch eine kleine Abweichung. Immerhin, sie zeigen uns zwei Hauer der Robbe, ein echter Tatsachenbeweis. Doch dann lacht Michel und schildert die Angelegenheit als Unfall. Peter habe Holz für das Barbecue gehackt. Mit seiner altersschwachen Axt, von der öfter mal das Eisen wegfliegt. Die Robbe habe nur neugierig zugeschaut, als sich das Eisen mal wieder löste. Genau in den Kopf der Robbe geschleudert, mit sofortigem letalem Ende. Sie selber hätten dagegen einen Wal erlegt und zeigen uns eine rund einen Meter lange Rippe. Leichte Zweifel nährt nur der doch reichlich poröse Zustand des Knochens. Vielleicht stammt das Relikt ja noch aus Michels früherem Leben, als er als Walfischjäger unterwegs war.

Am Freitag den 11. hören wir in der Funke ein paar Hinweise auf ein Boot mit Problemen, haben aber einen so schlechten Empfang, daß wir nicht wirklich verstehen, um was es geht. Am Samstag dann haben wir guten Kontakt mit ULTIMA. Sie machen *relay* für Wolfgang´s Patagonien-Netz und wir erfahren eine schreckliche Nachricht. CAORI DANCER, ein australisches Boot, das wir nur kurz in *Puerto Williams* gesehen haben, das aber regelmäßig auf dem Netz war, hat einen Mann verloren. Das Boot hatte 700 km vor Kapstadt einen knock-down und mußte aufgegeben werden. Der Rest der Crew wurde von einem südafrikanischen Frachter geborgen.

Ein kulturelles *highlight* in dieser Zeit ist ein Konzert bei Mary Ann und Larry. Sie war Klavierlehrerin auf sehr hohem Level, und so war und ist unvermeidbar, daß sie auch auf dem Boot ein Piano mitführt. Eine Kabine ist regelrecht um das (elektronische), aber doch ausgewachsene Piano herumgestaltet. Mary Ann hat anscheinend nie Konzerte gegeben, aber nun ist sie an kleinen Kammerkonzerten interessiert, da ein fester Termin sie zu stärkeren Übungen anhält. Ein Prinzip, das uns nicht unvertraut ist. Und so kommen wir in den Genuß eines sehr persönlichen Klaviernachmittags mit Werken von Händel, Chopin, Debussy und Alvarez und erfahren auch einiges über deren Werke oder deren Persönlichkeit. Und – man muß es wirklich betonen – Mary Ann ist eine wahrlich virtuose Persönlichkeit an den Tasten des Pianos.

Ein paar Tage nach unserer Rückkehr von *Villarica* kommt Fernandita zu Besuch. Sie wollte uns unbedingt auf unserem Boot besuchen und dieses kennenlernen. Nachdem sie uns zunächst in *Estancilla* erfolglos gesucht hatte, konnte sie mit Hilfe der Marineros unseren Aufenthaltsort ausfindig machen. Wir palavern ein wenig, und sie fragt, ob ich, wie ihr bei Wolfgang erzählt, die Universitätsbibliothek aufgesucht habe. Leider keine Zeit gefunden. Ob ich dahin wolle. Ja klar. Aber sie will eigentlich lieber an Bord bleiben und die Bootsatmosphäre genießen. Na, da bleiben wir doch. Später kommt auch Anke von ihrer Krankengymnastin zurück und wir beschließen, in eine der nahen Kneipen zu ziehen. Fernandita empfiehlt *La Ultima Frontera*. Eine Kneipe, in der sich die kulturelle und die Künstlerszene trifft. Neben dieser treffen wir uns auch

mit ein paar ihrer Freunde, darunter ein junger Mann – mittlerweile darf ich so was ja ungestraft sagen – der ein Deutsch spricht, als wäre er in Deutschland aufgewachsen. Ist er nicht, aber bei ihm zu Hause wurde immer Deutsch gesprochen, er hat eine deutsche Schule besucht und war auch schon mal in Deutschland. Im Moment wartet er auf ein Stipendium, daß ihm einen Aufenthalt in Bremerhaven ermöglichen soll. Dort will er im Rahmen eines Forschungsprojektes beim Alfred-Wegener-Institut arbeiten. Der Abend endet nach vielen Gesprächen und Bieren ganz nett und normal. Aber Anke meint, daß sich mir doch auffallend eine weibliche Begleitung zugeneigt hätte. Diesbezüglich war ich ja schon immer etwas unterbelichtet, schwerfällig und begriffsstutzig, aber nach Ankes Schilderung des Abends fühle ich mich schlagartig verjüngt und frage mich, ob ich mich den angemessen verhalten habe.

Ganz vage haben wir mit dem Gedanken gespielt, am 17.05. abzufahren. Natürlich waren wir noch nicht ganz fertig. Aber daß ausgerechnet an diesem 17.05. der Navicomputer ausfallen muß, ist doch eine ziemliche Frechheit. Bin eh schon unruhig, weil das Wetter die ganze Zeit sehr günstig ist. Nachher verlassen uns die helfenden Winde und wir müssen uns um jede Seemeile bemühen, weil wir zuvor zu sehr getrödelt haben. Und jetzt: Können wir überhaupt fahren? Segeln ohne elektronische Navigation ist man schon gar nicht mehr gewohnt. Wenn ich bedenke, daß wir anfangs ohne all diesen Kram gestartet sind, und jetzt zittern wir, weil wir die doofe elektronische Seekarte nicht mehr haben. Gut, zugegebenermaßen dient der Navicomputer auch dem Empfang aktueller Wetterinformationen. Aber überbewertet man dieses vermeintliche Problem nicht? Ich probiere einen Neustart nach dem anderen, und irgendwann klappt es. Der Computer läuft wieder. Gleich ein Virenscan und eine Datensicherung durchgeführt, dann das ganze System zurückgesetzt, und siehe, der Computer läuft stabil. Hoffentlich dauerhaft. Viel später finde ich heraus, daß das Problem ein Witz ist. Der Rechner checkt beim Start seine Laufwerke. Wenn in dem CD-Laufwerk eine CD liegt, versucht er mit dieser zu starten. Ist diese nicht startfähig, tut sich nichts. Im CD-Fach war natürlich eine vergessene, nicht startfähige CD. Haha. Und auch dieses erschreckende Geräusch, das der Rechner zeitweise von sich gibt, und das ich einem zwar harmlosen, aber halt eingefangenem Virus zuschreibe, findet eine sozusagen natürliche Erklärung. Es ist ein Alarmsignal von MaxSea, einem Navigationsprogramm. Es ertönt, besser es erschüttert den Nutzer, wenn man sich zu weit vom geplanten Kurs fortbewegt hat. Nochmal haha. Und selbst die mangelnde Lautsprecherausgabe kann ich schließlich beheben. Jetzt stehen zumindest in dieser Hinsicht keine Hindernisse mehr einer Abfahrt im Wege.

Bei Kunstmann

Die dritte Säule

Die Tage unseres Aufenthalts neigten sich dann doch zunehmend dem Ende zu. Einen der letzten großen gemeinsamen Abende wollten wir mit Monique, Michel und Peter verbringen. Da erstere sich nach *Estancilla* verlegt hatten, machten wir uns per Micro auf den Weg. Micros sind die hiesigen öffentlichen Busse. Meist deutlich kleiner als unsere Busse. Vielleicht die halbe Größe. Nachdem wir gemeinsam eine Flasche (oder zwei) Wein geleert hatten, brechen wir auf. Die Kunstmann-Brauerei ist unser heutiges Ziel. Im Finstern tapern wir den Weg von der Marina hinauf zur Landstraße. Nach kurzer Zeit kommt ein Micro. Es ist aber keiner der normalen Busse, die hier verkehren, es ist ein Disco-Bus. In sehr gutem

Probieren geht über Studieren

Marcello mit Frau und Tochter

inneren Zustand, mit buntem Neonlicht und flotter Musik. Natürlich kein Problem, ein paar harmlose Touris einzukassieren und für den üblichen Preis bis zur Brauerei mitzunehmen. Bei Kunstmann begegnen wir durch und durch deutschen Traditionen. Wobei deutsch wie überall in der Welt einen deutlich bajuwarischen Anklang hat. Unsere fünfköpfige Runde benötigt einige Zeit, bis sie sich über Bierangebot und Speisekarte orientiert hat. Doch das ist kein Nachteil. Denn ganz unerwartet taucht ein Ober mit einem großen Tablett auf und serviert eine Sammlung Probiergläser mit den Erzeugnissen des Hauses: acht oder neun Sorten Bier in verschiedenen Stufen, was Alkoholgehalt und geschmackliche Intensität angeht. Zwei Sorten fallen aus dem Rahmen: ein Honigbier und ein ausgeprägtes Starkbier. Wir essen hier alemannisch, z. B. Kaßler, das allerdings eher an Leberkäse erinnert und Schweinerippchen, die tatsächlich wie Kaßlerrippchen schmecken. Das reichhaltige Essen wird begossen mit Bier. Und natürlich genießen wir den Charme des Augenblicks sowie die Erzählungen von Peter und Monique und Michel. Um Mitternacht versuche ich vergeblich, einen Champagner zu ordern. Gibt es in einem Brauhaus nicht. So müssen wir Moniques soeben angebrochenen Geburtstag notgedrungen mit Bier begießen.

18.05.07
Club de Yates Valdivia - Marina Estancilla 5,0 sm (14.992,5 sm)
Wind: SW 1, W 1

Zwei Tage vor Abfahrt verlegen wir wieder in die Marina *Estancilla*. Noch am gleichen Abend besucht uns ein Offizier der Prefectura Naval und führt die angekündigte und unvermeidliche Sicherheitsinspektion durch. Er hat eine lange Liste, die Stichwort für Stichwort durchgegangen wird. Gut daß wir von der Inspektion wußten. Unsere Automatik-Rettungswesten sind beispielsweise abgelaufen, Was tun? Einfach Feststoffwesten von Peter ausleihen und vorweisen. Das gleiche gilt für die Rettungsinsel. Übers Datum ist schlecht und wird beanstandet. Aber wenn man keine hat, gibt es auch keine Klagen. So absurd es ist. Auf den Feuerlöschern bringen wir kurzerhand handschriftlich neue Daten an. Aber die Inspektion verläuft dann doch ganz locker, ganz im Gegensatz zu den Erlebnissen anderer Boote. Schon als der gute Mann in den Salon tritt und den zugewiesenen Platz am Tisch einnimmt, stolpert er über die Rettungswesten, die wir versehentlich unter dem Tisch haben liegen lassen. Oh, Entschuldigung. Ich räume sie schnell zur Seite, und schon ist der erste Punkt abgehakt. Immer, wenn eine Frage nach einem Ausrüstungsgegenstand kommt, den wir gut erreichen und bedenkenlos zeigen können, präsentieren wir ihn. Öl- und Dieselfilter? Klar, hier, sehen sie, jede Menge. Pyrotechnische Feuerspiele? Ja, schauen sie mal hier, alle noch im Datum. Die anderen haben wir natürlich aussortiert. Mit der Zeit ist der gute Mann eh mehr daran interessiert, mit Anke zu smalltalken, als zu inspizieren. So haben wir schließlich sogar eine Rettungsinsel, die nicht weiter geprüft wird. Schließlich dauert die Inspektion so lange, daß der Fahrer des Inspekteurs, gewöhnlich ein ranghöherer Beamter (?!), ungeduldig wird und mit Lichthupe und Hupe seinen Abfahrtwunsch angibt. So werden die letzten Inspektionspunkte noch schneller abgehakt. Dann noch das Wichtigste: Küßchen hier und Küßchen da, natürlich nicht bei mir, claro, und die Inspektion ist überstanden.

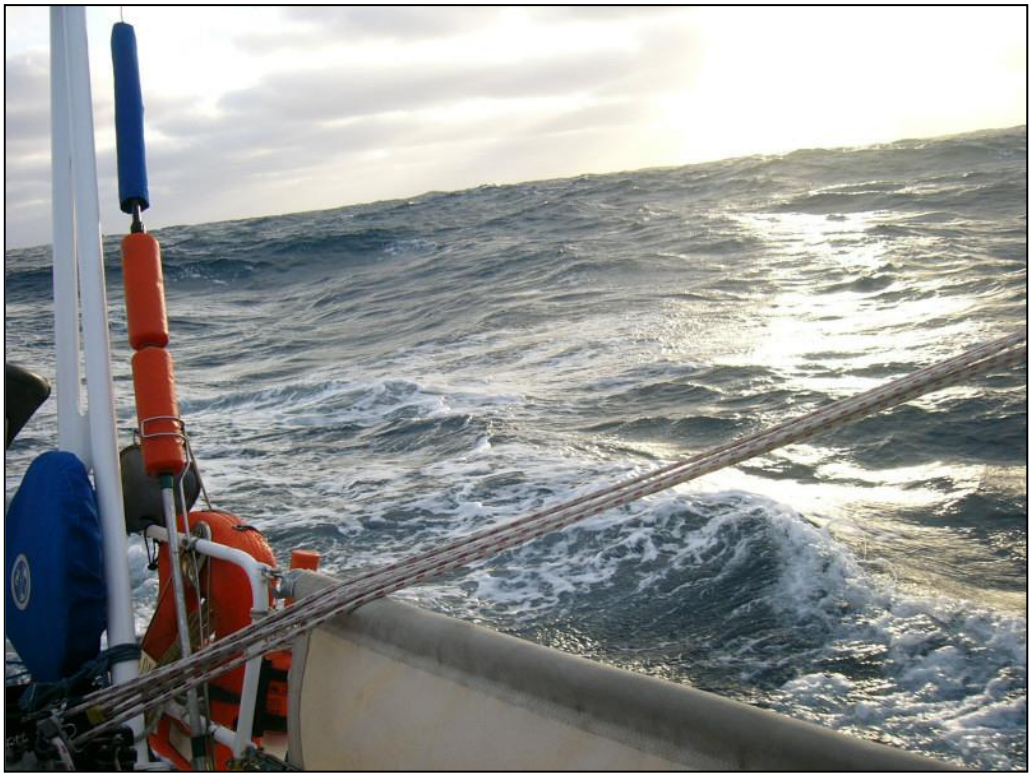
Was schmurgelt da?

Hans sorgt für Stimmung

Am letzten Sonntag gibt es dann eine abschließende Party in Estancilla. Leider hat uns keiner gesagt, daß es auch die Geburtstagspart von Marcvello, dem Marinero ist, sonst hätten wir doch Geschenk organisiert. Ein Teil der Leute wußte es, aber ich bin da doch überrascht, niemand hat auch nur eine kleine Aufmerksamkeit. Ansonsten ist es eine gelungene Veranstaltung. Mit viel zu viel Essen, natürlich, Guter Laune, *musica artesanal* und: Keine Wasserleichen diesmal.

21.05. – 26.05.07
Club de Yates Valdivia - Higuerillas
626,0 sm (15.618,7 sm)
Wind: vorw. S 4 – 8
Liegeplatz: mit Mooringleinen an Steg (7 Tage frei, dann 25 US-$ pro Tag)

866. (Mo. 21.05.07) Als wir die Marina verlassen hat sich auf den Stegen eine kleine Fahrtenseglergemeinde versammelt. Monique und Michelle, Peter (SHANTY), Connie (ANDIAMO), Michel und Alain (ANKA) und Marcelo, der Marinero. Ellen und Hans winken von der SKRIBILLY. Großer Bahnhof für uns. Wir drücken uns noch mal und wünschen uns gegenseitig das Beste, dann geht's los. Kommen gut aus der trickigen Box, wir liegen ja in der innersten Ecke, und dann pöttern wir bei schönstem Sonnenschein stromab. Noch läuft der Gegenstrom, aber nach einer halben Stunde hat er merklich abgenommen, und als wir den *Rio Valdivia* verlassen befinden wir uns bereits im Stillwasser. Wie schön, der im Norden stehenden Sonne entgegen zu fahren. Kaum haben wir die *Bahia Corral* verlassen dreht der zuvor entgegenkommende Wind auf West und dann noch weiter südlicher. So sind wir bereits wenige Minuten später unter Segeln unterwegs. Mehrere große Pelikane streichen zum Abschied vorbei, Schwarzbrauen-Albatrosse begrüßen uns derweil.
Wir sind beide nicht voll auf der Höhe. Besonders ich fühle mich etwas schlapp. Wird sich geben. In der Nacht wird es recht rauh. Hohe Dünung, frische Welle, frischer Wind bis 6 Bf. Segeln mit Selbstwendefock und einfach gerefftem Groß durch die Finsternis. Und wie stets, in der ersten Nacht finden wir beide keinen Schlaf. Die Seebeine müssen erst wieder wachsen. Für Abwechslung sorgen ein Fischer und ein Frachter, die aber in großer Entfernung vorbeigehen.



Der Pazifik sieht auch nicht anders als der Atlantik aus

867. (Di. 22.05.07) Wie immer am ersten Tag mache ich „Inspektionen der Toiletten-Seeventile". Das heißt, ich muß alle Nase lang auf den Topf. Irgendwie muß sich meine Blase erst an die Schaukelei gewöhnen. Ha ha. Tagsüber bewundern wir die fleckigen Cape Petrels (*Daption capense*) und zahlreiche alte Bekannte. Aber auch ein Wander-Albatros (*Diomedea exulans*) läßt sich kurz blicken. Er sieht aus, als habe er sich auf den normalen Schnabel noch eine Pappnase gesetzt. Jedenfalls wirkt er irgendwie etwas überdimensioniert, macht den Vogel aber unverwechselbar.

Am Abend wird es wieder rauh. Zweimal steht das Groß back. Der Wind bläst wieder mit 6-7 Beaufort. Ich selber leider unter leichten Panikanfällen. Ungute Gefühle, was die Fortsetzung der Reise betrifft, erschrecke bei jedem ungewohntem Geräusch. Ist das eine Alterserscheinung? Man wird im Alter ja ängstlicher. Oder was verbirgt sich dahinter? Diese trüben Gedanken sind verflogen, als ich die Selbstwendefock geborgen und die Fock 2 gesetzt habe. Ein bißchen Vorschiffsarbeit bei bewegter See scheint Wunder zu wirken. Daß ich nicht ganz wie gewohnt arbeite, sieht man auch daran, daß ich besonders früh zur Rettungsweste greife und mich stets sorgfältige angurte. Ganz gegen meine eher nachlässige Gewohnheit. Das Boot bleibt vom Segelwechsel nahezu unbeeindruckt und wir rennen durch die See. Häufig mit 7 und mehr Knoten, gelegentlich deutlich über acht. Dann beginnt das Boot zu vibrieren und macht ein brummendes Geräusch, das sich zu einem Lärm fast wie eine Stuka-Sirene steigern kann, eine etwas andere Frequenzlage vielleicht. Wir sind aber auch wirklich schnell. Innerhalb der ersten 24 Stunden legen wir 144,7 Meilen zurück, und das trotz Gegenstrom bei der Ausfahrt aus dem *Rio Valdivia*.
Das Leben ist dementsprechend beschwerlich. Alles muß gesichert werden. Will ich einen Kaffee kochen und brauche Kaffeepulver. So heißt das: Sicherungsknebel öffnen, Schapp aufklappen, Kaffeebüchse raus, Schapp zu, Knebel zu. Nachdem das Kaffeepulver sicher im Kaffeepott ist das ganze noch mal rückwärts. In der Doppelkoje machen sich die Bücher aus einem Schapp selbstständig, verfehlen freundlicherweise aber das Eierlager, sonst hätte es Eiersalat gegeben.

868. (Mi. 23.05.07) In meiner zweiten Freiwache heute Nacht habe ich endlich Schlaf gefunden. Drei kostbare Stunden. Welch eine Wohltat. In der Nacht ziehen zwei riesige Fischerboote vorbei. Mit einem verständigen wir uns per Funk. Dessen Brückenoffizier ist sehr aufmerksam und korrekt und gibt uns sofort zu verstehen, daß er uns ausweichen wird. Erfreut hören wir auch, daß er uns schon lange auf dem Radar beobachtet, unser Transponder arbeitet also nach wie vor gut.
Das Baro zieht einen waagerechten Strich, trotz des vielen Windes. Wir bewegen uns halt isobarenparallel. Am Morgen ist es weitgehend bewölkt, doch hier und da findet die Sonne doch eine Lücke. Dann wird das innere des Bootes in goldenes Licht getaucht.
Nachdem wir innerhalb der ersten 24 Stunden ja schon eine phantastische Distanz zurückgelegt hatten, erreichen wir heute unser Rekordetmal: 153,0 Meilen von Mittagsposition zu Mittagsposition. Die Freude währt leider nicht lange. Anke, die wie immer viel aufmerksamer auf Unregelmäßigkeiten in den Geräuschen des Bootes achtet als ich, fragt ob knarzender Geräusche beim Mast, ob mir beim vorausgegangenem Vordecksbesuch am Mastfuß etwas aufgefallen wäre. Ist mir nicht, denn ich habe gar nicht geschaut. Ich gehe also noch mal schauen und – Risse! Links und rechts jeweils ein 10 cm langer Riß. Das hatten wir doch schon mal! Wir zögern nicht lange. *Juan Fernandez* ist für uns gestorben. Neuer Kurs auf *Valparaiso* bzw. *Algarrobo*, dort gibt es einen Travellift und sicher auch die Möglichkeit, den Mast zu legen. Leider bedeutet das wohl auch, daß die Südsee für uns soeben gestorben ist. Na, darüber muß man noch mal schlafen, aber vieles spricht dafür.
Am Abend haben wir einen langen Funkkontakt zu Contadora-Günther[6]. Er tröstet uns mit der Schilderung, daß auch andere Segler das gleiche Problem hatten. Irgendwie ließ sich immer eine Lösung finden.

869. (Do. 24.05.07) In der Nacht wieder ein tolles Meeresleuchten. Es kann gar nicht dunkel genug sein, um das zu genießen: Kielwasser, Bugwelle, die seitlichen Schaumbahnen, Brecher, alles leuchtet. In den schwarzen Flächen dazwischen überall ein kleines Funkeln. In der Ferne wirken brechende Stellen manchmal wie Lichter und können ganz schön irritieren. Schade nur, daß es so kalt ist, Ich würde sonst die ganze Wache im Cockpit verbringen. Der Wind hält sich an die Vorhersage und nimmt ganz langsam ab. Offenbar kann er lesen oder zumindest Wetterkarten interpretieren.
Dann höre ich einen Ruf.

---

[6] Pacific Island Net, moderiert von Contadora-Günther. Frequenz 14.135 kHz USB, alle Tage außer Sonntag um 02:00 UTC. Wobei der ekuadorianische Sonntag der mitteleuropäische Montag ist (Zeitverschiebung)

„Help!“
Kann nicht sein. Bin ungläubig und zögere, ins Cockpit zu springen. Dann noch mal.
„Help!“
„Help!“
„Help!“
Mit einem Satz bin ich am Niedergang, reiße das oberste Steckschott raus.
„Help!“
Moment mal, das kam doch von hinten, heißt von vorn, also aus dem Schiffsinnern!?
„Help!“
Häh?
„Help!“
Diesmal habe ich genau die Richtung orten können. Das Geräusch - *„Help!“* – ja wirklich, es kommt aus dem Salon. Die Petroleumlampe ächzt in ihrer Halterung mit einem Geräusch, aus der ich in meinem Dämmerzustand ein *help* herausgehört habe.
In der morgendlichen Funkrunde haben wir zur Abwechslung beste Bedingungen. Unterrichten Wolfgang, SHANTY-Peter und die ULTIMAS über unsere Lage. Sandra und Timo sitzen in der *Caleta Lientur* auf *Isla Wollaston* fest. Haben SW 30-35 Knoten, warten und trinken Tee. Außerhalb der *caleta* weht es sicher heftiger. Sie machen eine Probefahrt mit ihrem reparierten Antrieb und wollen den zu einem Kap Horn-Besuch nutzen. Und SIX PACKS sitzen schon seit 8 Tagen in *Caleta Olla* fest. Wir saßen dort fünf Tage und fühlten uns ungerecht behandelt. Wie wir sehen, es kann doch alles relativiert werden.
Im Interview mit Katrin von Radio Bremen geht es um das Thema Rekorde. Da können wir mit unserem heutigen Etmal ja gleich eine schöne Geschichte berichten. Ob es denn einen Rekord gäbe, den wir brechen könnten, um in das Guiness-Buch aufgenommen zu werden. Na, eigentlich nicht. In Sachen zerfetzte Segel, zerplatzte Spinnaker, Drift mit dem Anker, zerbrochene Spibäume sind uns andere Boote voraus. Aber in Sachen Grundberührung, ob Fels, Sand oder Mud stehen wir sicher mit im Spitzenfeld. Jaja.

Irgendwann entdeckt Anke eine dicke Kelpfahne, die hinter uns herwedelt. So ein Mist. Wieso gibt es hier eigentlich noch Kelp. Das sollte doch schon ein paar hundert Meilen weiter südlich aufgehört haben. Mit mäßigem Erfolg versuchen wir, der Sache mit dem Pickhaken beizukommen. Unsere Fahrt ist zu hoch. Der Wasserwiderstand biegt die Stange ganz krumm. Und wir holen nur einzelne Stränge an die Oberfläche. Ich hocke auf der Heckplattform, ziehe so viel wie möglich heraus und schneide sie dann so kurz wie möglich ab. Zäh und elastisch wie Gummi, das Zeug. Schließlich drehen wir bei. Ich bin nur widerwillig an das Manöver rangegangen, da ich glaube, daß sich das Zeug nicht im Propeller verhakt hat, der hat ja seine Flügel angelegt. Es wird nur an der Ruderhacke hängen. Aber beigedreht kann es sich auch um den Propeller legen. Und mit abnehmender Geschwindigkeit wandert der Kelp auch seitlich aus und hängt plötzlich in der Nähe der Kielhacke. Da ist nun gar kein Rankommen mehr.
„Anke, versuche mal, ganz langsam loszusegeln. Bei geringer Fahrt komme ich mit dem Zeug sicher besser zurecht.“
Gesagt, getan. Aber es taucht kein Kelp mehr auf. So was. Die stampfenden Bewegungen des antrieblosen Bootes in der Dünung haben das Zeug offenbar losgespült und es hat sich klammheimlich auf und davon gemacht. Uns ist es recht.

Am späten Nachmittag nimmt der Wind soweit ab, daß wir den Motor anschmeißen. Man könnte zwar noch segeln, aber in der Dünung schlägt die einfallende und sich dann wieder öffnende Genua immer wieder so heftig, daß wir um den Mast fürchten. Dann doch besser die Diesel-Genua nehmen. In der Nacht wird es dunstig. Nebel sind hier häufig. Im Sommer gibt es durchschnittliche zwei Nebeltage pro Monat, im Winter viel mehr. Folge des kalten Humboldt-Stroms, der hier in einer Breite von lediglich 50 bis 150 Meilen nordwärts setzt.

870. (Fr. 25.05.07) Anke hat Freiwache und schlummert in der Koje. Fünf Minuten vor Mitternacht höre ich in der UKW-Funke einen Anruf mit einer merkwürdigen Positionsangabe. Auch Fahrt und Kurs passen nicht zu uns, so daß ich nicht antworte, obwohl ich das Gefühl habe, daß wir gemeint sind. Außerdem nennt dieser Clown seinen eigenen Schiffsnamen nicht. Na ja. Vermutlich ist es der Dampfer, dessen

Lichter ich seit geraumer Zeit beobachte. Wenn´s wichtig ist, wird er sich schon wieder melden. Punkt zwölf folgt dann auch ein zweiter Anruf, etwas aufgeregter. Die angerufene Position entspricht der unsrigen, aber daß wir Westkurs steuern und 14 Knoten machen, kann man wahrlich nicht behaupten. Ich krame meine besten Spanisch-Kenntnisse hervor, die für diese Aufgabe durchaus ausreichen und melde mich mit Position, Kurs (052° also etwa NE) und Geschwindigkeit (5,6 kn). Keine Antwort. Aber auch keine neuen Anrufe. Dann scheint ja alles klar zu sein. Ich werde aber den Eindruck nicht los, daß bei dem Dampfer jemand auf der Brücke steht, der mit dem Radarplotten nicht recht klar kommt.

Windstille. Nur die lange, aber ruhige Pazifikdünung läuft. So gibt es heute Nacht ein ganz anderes Meeresleuchten. Es gibt keine leuchtenden Flächen, dafür herrscht überall auf der dunkel wogenden See ein Blitzen und Funkeln. Interessanterweise ist es in der unmittelbaren Nähe unseres Bootes am intensivsten, so als ob der Schein unserer Positionslichter das Meeresplankton zu verstärktem Leuchten anregt. Trotz einer völlig geschlossenen Wolkendecke ist es zunächst nicht richtig dunkel. Der aufgehende Mond ist stark genug, durch die Wolken hindurch für eine schwache Beleuchtung zu sorgen. Erst als er untergeht wird es absolut dunkel. Und erstaunlicherweise läßt das Meeresleuchten nach. Ich hätte erwartet, daß man es jetzt noch intensiver sieht. Aber vielleicht war mein spontaner Eindruck richtig und das Plankton reagiert tatsächlich auf äußeres Licht mit stärkerer Leuchtaktivität,

Da wir unter Maschine fahren haben wir die normalen Positionsleuchten und das Dampferlicht eingeschaltet. Energie ist ja kein Problem. Leider, möchte ich fast sagen. Die recht starken Lichter produzieren so viel Widerschein, daß sie beim Ausguck regelrecht stören. Vielleicht sollte man doch lieber mit der LED-Sparlatüchte im Masttop fahren? Besser selber gut sehen als gut gesehen werden? Ich lasse die Frage im Raum stehen und die Lichter so wie sie sind, bis Anke mich ablöst.

Auch am Morgen ist es mehr oder weniger windstill. Eher mehr. Die See ist spiegelglatt, nur die lange Dünung aus Südwest bleibt. Die morgendliche Funkrunde wird durch schlechte Übertragungsbedingungen beeinträchtigt. Zeitweise haben wir eine extreme Störung im Äther, die es fast unmöglich macht, überhaupt ein lesbares Signal hereinzubekommen. Immerhin können wir mit ULTIMA und AQUALUNG Kontakt aufnehmen und unsere Position durchgeben. Sandra und Timo berichten, daß sie wegen plötzlich eingetretener Ostwinde aus ihrer *caleta* flüchten mußten und sich auf dem Rückweg nach *Puerto Toro* befinden. Bei heftigen Böen noch in der *caleta* sind ihnen gleich drei Flügel des Windgenerators davongeflogen. Und sicher war der Ankerplatz durch den umgesprungenen Wind auch nicht mehr. Aus der Traum von Kap Horn. Wir bedauern mit ihnen. Dafür kann man die beiden über den Flügelverlust hinwegtrösten: in den patagonischen Kanälen hat man durch das viele Motoren stets ausreichend Energie.

Nachdem Anke um 8:30 aus der Koje krabbelt lege ich mich noch für eine Stunde hin. Aber mir wird nicht so richtig warm. So entzünde ich um 11:00 erstmals auf See unseren Ofen. Es gibt ein paar Startprobleme, da die Bootsbewegungen anfangs den Rauch immer wieder zurückschlagen und die Flamme ersticken. Erst als der Ofen warm genug geworden ist, um richtig zu ziehen, gibt es keine Probleme mehr. Gegen 13:00 Uhr erhalten wir ein paar Informationen zu den Möglichkeiten des Yacht Clubs in Higuerillas und ändern daraufhin kurzfristig unseren Bestimmungsort. Das sind zwar noch ein paar Meilen mehr, klingt aber besser und vor allem preiswerter.

Irgendwann im Lauf der Nacht tauchen im Dunst ganz schwache Lichtsprenkel auf, werden mehr und dichter, und dann zeichnen sich die Konturen der Hügel bei *Valparaiso* als Lichtermeer oder auch – soweit nicht besiedelt - als dunkle schwarze Schatten ab. Der Geruch von Holzbrand verkündet unsere Annäherung an die Stadt mit dem klingenden Namen: *Valparaiso*. Damit verbunden tauchen jede Menge Assoziationen auf: die Salpeterfahrt, Flying-P-Liner, Ankes Großvater, der als Kapitän für den Norddeutschen Lloyd auf Salpeterfahrt war.

871. (Sa. 26.05.07) Punkt 00:00 Uhr stehen wir genau nördlich der Einfahrt in das Verkehrstrennungsgebiet für den Hafen *Valparaíso*. Doch den befürchteten

Schiffsverkehr gibt es nicht. So können wir in aller Ruhe passieren. Dann noch um eine Art Huk, und schon schälen sich schwach die Konturen des Yachthafens von *Higuerillas* aus dem Dunkel. Die Einfahrt, obwohl eng, äßt sich problemlos finden. Man darf sich nur nicht von den überholten Angaben des RCC-Guides irritieren lassen. Der Hafen ist inzwischen um das Doppelte vergrößert worden, es gibt einen neuen Wellenbrecher und nur noch ein weißes Blitzlicht, das die Einfahrt markiert. Die kleine Bojenkette, die die Fahrgasse begrenzt, ist auch auszumachen. So können wir uns problemlos hereintasten. Leider gibt es keine Antworten auf unsere Funkrufe. Stattdessen turnen ein paar Leute auf den Stegen herum und einer signalisiert uns mit einer kräftigen Lampe. Mit Gesten wird uns ein Liegeplatz am äußersten Steg angewiesen. Noch schnell das Boot gedreht, na ja, so halbwegs schnell, denn es herrscht eine irritierende Strömung. Aber dann können wir rückwärts einparken, ohne den Nachbarliegern zu nahe zu kommen. Erstaunt erkennen wir zu unserer rechten SATUMAA.

Nachdem wir den Schlaf der Gerechten ausgekostet haben, bereiten wir JUST DO IT vor. Die Segel werden abgeschlagen, Fallen klariert, der Baum und der Kicker abgenommen. Dann haben wir das Glück, daß unsere Nachbarn bereits zahlreiche Handwerker bestellt haben. So brauchen wir nur warten, wer kommt, und können gleich unsere Arbeiten mit beauftragen. So geht schon nach wenigen Minuten unsere SW-Fock zum Segelmacher. Und vielleicht können wir auch Ersatzrollen für unseren Backbord-Deckorganizer bekommen.

Und zu meiner restlosen Begeisterung stellen wir fest, daß der neue Konzessionär des Clubrestaurants Sushi anbietet. Hach, eine Entdeckung, die mich in den Gourmethimmel versetzt.

872. (So. 27.05.07) Leider wird im Club an Sonn- und Montagen nicht gearbeitet. Das bedeutet, daß wir mit dem Mast nicht weiterkommen. Andererseits bringt uns das etwas Zeit für touristische Unternehmungen. Am Sonntagvormittag schrauben wir noch schnell einen der Deck-Organizer ab, da die Kunststoffkugeln der Rollenlager sich in Krümeln verwandelt haben. Hoffentlich bekommen wir Ersatz. Immerhin bietet sich ein gerade auf SATUMAA weilender Bootsausrüster an, danach zu schauen. Da sich die Sonne langsam durchsetzt lassen wir dann alles stehen und liegen und machen uns per Bus und Metro auf nach Valparaíso.

Die Stadt liegt auf zahlreichen Hügeln an einer weiten, nach Norden geöffneten Bucht. Diese Bucht ist einer der wenigen natürlichen, relativ geschützten Häfen an der chilenischen Küste. Und vor allem war es lange Zeit der südlichste Hafen Chiles, über den im 19. Jahrhundert ein großer Teil des Wohlstandes in das Land gelangte. Valparaiso entwickelte sich zu einer blühenden Metropole. In den Anfängen war die topographische Situation gar nicht so einfach, da es keine flachen Gestade gab. So begannen schon die Spanier, an den Hügeln zu knabbern und das gewonnene Gestein ins Meer zu werfen, um ein der ursprünglichen Uferlinie vorgelagertes ebenes Gelände zu gewinnen. Die heutige Unterstadt steht daher weitgehend auf dem Meer abgerungenem Land. Die Blüte der Stadt bekam einen ersten, kleinen Rückschlag durch einen großen Brand in 1851. Einen zweiten durch ein großes Erdbeben im Jahr 1906, das alle Gebäude der Unterstadt zerstörte, die nicht auf festem Gestein errichtet waren. Dieses Erdbeben hat allerdings nichts mit dem von San Francisco zu tun. Und dann kamen die Eröffnung des Panama-Kanals, der der Schiffahrt kürzere Wege eröffnete, der erste Weltkrieg, in dem der Salpeter-Handel mit den Mittelmächten zum Erliegen kam, und die Entdeckung zur Gewinnung von Stickstoffgewinnung aus der Luft. So vage kann ich mich noch an meine Schulzeit erin-

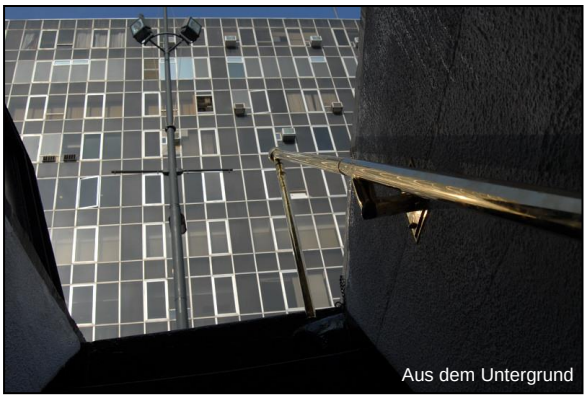
Auf mehreren Hügeln am Meer erbaut: *Valparaíso*

nern und das Haber-Bosch-Verfahren Die Salpeterfahrt, die vor dem ersten Weltkrieg so wichtig war, wurde bedeutungslos. Und damit sank die Stadt in Agonie. Vermögende Bewohner verließen die Stadt, lange Jahre geschah nichts, und als schließlich wieder neue Bauaktivitäten begannen, wurden die üblichen lieblosen und städtebaulich schauerlichen Sünden begangen, wie überall. Erst in jüngerer Zeit hat man den Charme gerade der alten Stadtteile wiederentdeckt und ist jetzt bemüht, die Grundlagen dafür zu schaffen, daß sie zum Weltkulturererbe aufgewertet werden. Im Gegensatz zu fast allen anderen südamerikanischen Städten ist Valparaiso eine ungeplante Stadt. Es gab nie einen richtigen Gründungsakt, und die bauliche Entwicklung vollzog sich spontan. So ist es eine der wenigen Städte, die nicht durch das klassische Schachbrettmuster rechtwinkliger Straßenschluchten gegliedert wird, sondern eine gewachsene Stadt voller verschlungener Straßen, verwinkelter Fußwege, Stiegen und Treppenanlagen.

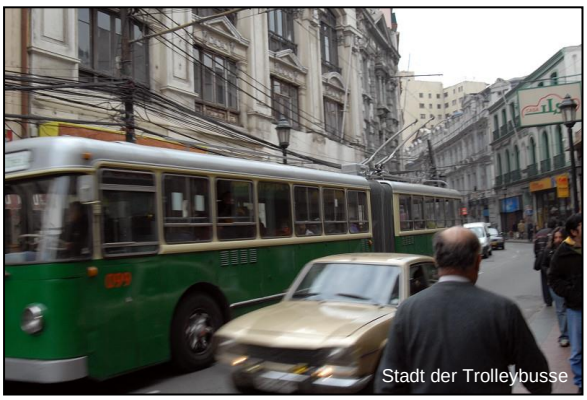
Die Metro spuckt uns an der Endhaltestelle „Puerto“ aus. Hier besuchen wir einen 1:1 Nachbau einer typischen Galeone aus der Frühzeit der Besiedlung Südamerikas. Leider ist das gute Stück in sehr schlechtem Zustand. Im Grunde ein Fragment, dessen einziger Zweck es zu sein scheint, die geringe Größe der damaligen Handelsschiffe zu verdeutlichen. Wenn man sich dann die schlechten Segeleigenschaften, das recht geringe Freibord, das wegen der Pinnensteuerung achtern geöffnete Heck und die eingeschränkte Dichtigkeit der ganzen Konstruktion vor Augen führt, da segeln wir doch lieber heute mit unseren Yachten in den Gewässern, in denen die Menschen damals um ihr Fortkommen gekämpft haben. Und dabei sind unsere Boote um vieles sicherer, vom Komfort ganz zu schweigen. Die damaligen Mannschaften hatten weder brauchbare Schlafplätze, noch wirklich schützende Kleidung. Viele Menschen drängten sich auf kleinem Raum. Es gab nicht die Andeutung einer Privatsphäre. Das Essen wurde auf einer offenen Kochstelle zubereitet, was nichts anderes bedeutet, als daß die nicht gerade gesundheitsfördernde Küche auch noch kalt blieb.

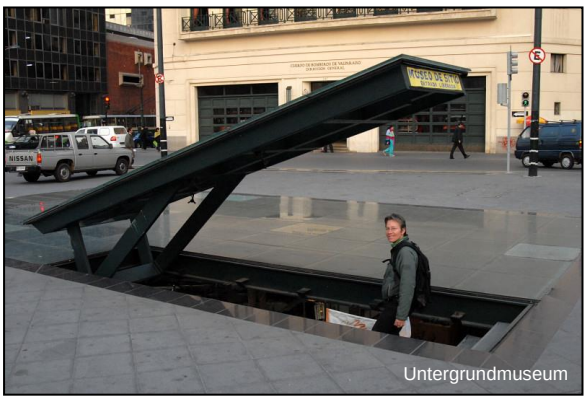
Noch ein kurzer Rundblick auf den Hafen mit seinen kleinen Ausflugsbötchen, dann streben wir vorbei an dem Mausoleum und Denkmal für die Helden von *Iquique* zum Plaza Sotomayor. Hier stoßen wir auf Michael Arno, einem vor zweieinhalb Jahren eingewandertem Deutschen, der hier als Touristenführer arbeitet. Seine Spezialität sind individuelle Stadtführungen in kleinen Gruppen mit maximal vier Teilnehmern. Er zeigt die Stadt aus ungewohnten Perspektiven, öffnet den Zugang in private Bürgerhäuser, in stilgerecht restaurierte, Luxushotels, in die Repräsentationsräume der Traditionsbankhäuser aus der Blütezeit der Stadt, ausgefallene Kneipen und historische Stätten. Er ist Besonders an der deutschen Historie in Chile interessiert, besonders auch an der Seefahrt, und so ist er auch von unserer Geschichte begeistert. Damit steht schnell fest, daß wir uns für Morgen verabreden. Wir werden eine kostenlose Stadtführung erhalten. Zum Abschluß empfiehlt er uns noch schnell die Bar „La Playa“, denn mein Magen knurrt mittlerweile unüberhörbar. Die Bar vermittelt eine urtümliche Atmosphäre und scheint noch aus alten Zeiten zu stammen. So liegt sie auch am Übergang zwischen dem eher modern und zeitgemäß erscheinendem Stadtteil östlich der *Plaza*

Mausoleum, u.a. für Nationalheld Arturo Prat


Aus dem Untergrund

Straßenszene


Stadt der Trolleybusse



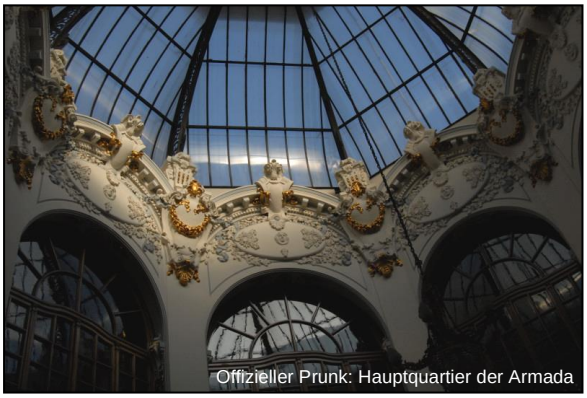
Untergrundmuseum

Sotomayor und den westlich anschließenden, heruntergekommenen Stadtvierteln mit ungepflegten Häusern, einfachen Gaststätten und Bars und dem einem oder anderem staubigen Freudenhaus. Das wichtigste zuerst, die Küche ist geöffnet. Sehr schön. Es gibt ein einen besetzten Tisch, der Rest ist leer, und drei Gerichte. Merluza (Fisch), ein Meeresfrüchteeintopf oder Pollo (Huhn). Wir bestellen und ich bewege mich Richtung *banjos*, als ich aus dem Augenwinkel sehe, wie sich die Eingangstür öffnet und ein Bettler hereintritt. Aus Sorge um meine Kamera bleibe ich im Türrahmen stehen. Der Bettler wandert schnurstracks auf Anke zu, redet mit ihr. Anke schildert den Vorgang später: Er fragt, ob er etwas Brot haben könne, das bereits aufgetischt ist. Na ja, soll er sich ein Stück nehmen. Er nimmt eins, sagt anständig *permisso* und greift dann schnell zum Schälchen mit dem *pebre* und kippt den ganzen Inhalt auf das Brot. Bin völlig verblüfft, schreie „hei“, denn so war das ja nicht gemeint, und er flüchtet aus dem Raum. Die Ober hinterher. Er fängt sich wohl noch einen Tritt ein. Die Brotschale wird ausgetauscht und die Ober des Hauses entschuldigen sich viele Male. Der Rest der Mahlzeit verläuft dann ungestört. Die Meeresfrüchtefischsuppe ist besonders interessant und schmackhaft und so stark bestückt, daß man sie eher als Eintopf einstufen sollte. Sie enthält Cholgas und Locos, also besonders große und kleine Miesmuscheln, Jakobsmuscheln, und diese Muscheln mit dem leuchtend roten Fleisch, dann Stücke von Merluza, kleinen Tintenfischen und jede Menge Garnelen. Dazu ein Weißbrot mit besagtem *pebre*, einem „Aufstrich“ aus fein gehackten Pfefferschoten, Zwiebeln, Knoblauch und einigen Kräutern, abgerundet mit Essig, Öl und einem Schuß Zitrone, lecker.
Wohl gestärkt nehmen wir unseren Erkundungsgang wieder auf. Unter dem Plaza Sotomayor hat man Reste der ersten Kaianlagen Valparaisos entdeckt. Sie wurden seinerzeit und Verwendung des Holzes bei einem Sturm gestrandeter Schiffe begonnen. Ein kleines, eigenwilliges Museum gibt darüber Auskunft. Wobei die Ausstellung mit den paar alten Hölzern und Eisen mich weniger beeindruckt als das Museum selbst. Es ist ein in den Untergrund eingelassener, rechteckiger Raum, mit einem auf kräftigen Stahlträgern ruhendem gläsernen Dach, das in die umgebende Pflasterung eingelassen wurde. Der Eingang besteht aus einem nach oben schwenkbarem Segment, das geöffnet eine Treppe nach unten freigibt und diese zugleich überdacht. Das sich auf diese Weise auftuende *Loch* hat keinerlei Geländer oder sonstige Absperrungen, um einen Absturz zu vermeiden. Einfach toll. Bei uns zu Hause bedauerlicherweise mal wieder undenkbar.

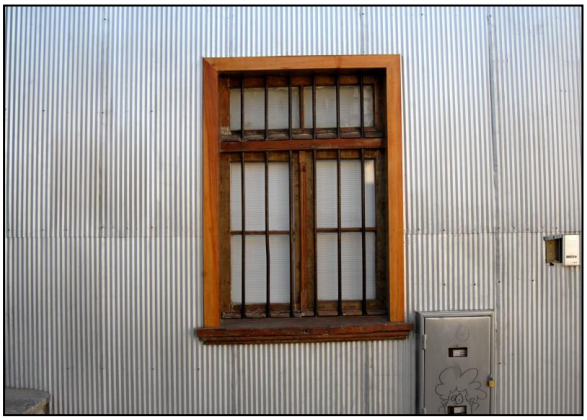
In der Nähe des Justizpalastes wenden wir uns einem unscheinbaren Haus mit einem ebenso unscheinbaren Eingang zu. Dahinter verbirgt sich einer der vielen Schrägaufzüge, die die unteren Stadtteile mit den oberen verbinden. Früher gab es angeblich mal 29 derartige Verbindungen, von denen heute nur nach rund 15 existieren, aber lediglich 5 scheinen noch in Betrieb zu sein. Einige sind in städtischem Besitz, der Rest gehört einem Señor Friedmann, ist also in privater Hand. Er hat offenbar erst kürzlich die Preise eines Aufzugs drastisch erhöht, von 100 Pso auf 500, woraufhin der Aufzug boykottiert wurde. Ergebnis: Im Moment fährt er nicht. Wem das alles was nutzt? Jedenfalls denke ich, daß der Unterhalt eines sicheren Aufzugverkehrs mit 100 Peso Fahrpreis für ein Privatunternehmen schlicht unmöglich ist.

Eingang in eine Seemannskneipe

Bar „La Playa“

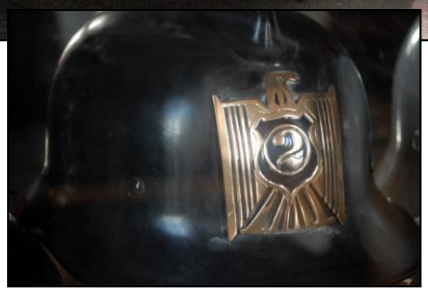

Offizieller Prunk: Hauptquartier der Armada

Privatprunk: Jugendstilpalast


Typisch für den Lokalkolorit und auch heute Bauvorschrift: Wellblechverkleidung

Trauerzug für verunglückten *bombero*

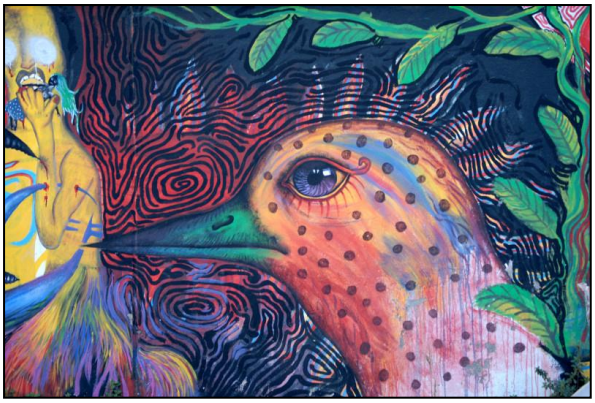
Das Vehikel, das wir nach passieren einer kleinen Personenschleuse besteigen, ist schon reichlich betagt, und so sieht auch die Technik aus, alles ursolide und geschmiedet. Also, keine Angst. Wenige Minuten später werden wir oben wieder ausgespuckt. Hier schlendern wir nun durch die Gassen des alten, wohlhabenden *Valparaíso*. Die Häuserzeilen stehen dicht an dicht, und manche Straße erinnert an Bremens Bürgerhäuser: Eingangstür, daneben zwei Fenster, nächstes Haus mit Eingangstür, daneben zwei Fenster usw., alle zweigeschossig. Im Gegensatz zu Bremen sind die Häuser hier jedoch mit einem eng gewelltem, recht farbenfroh bemaltem Wellblech verkleidet. Und Vorgärten gibt es nur in wenigen Straßen. Und immer wieder findet man einen malerischen Aussichtspunkt hinunter in die Bucht. Früher hatte hier jedes am Hang gebaute Haus eine sozusagen unverbaubare Aussicht auf Bucht und Meer. Aber leider nur theoretisch. Die moderne Technik hat es dann ermöglicht, daß man in der Unterstadt Hochhäuser hinsetzte, die auch die schönste Aussicht blockieren und dann häufig so häßliche Fassaden zur Rückseite, also dem Hang zugewandt, haben, daß man nur weglaufen kann. Nach diversen Schleifen und Gängen steigen wir hinab in die Unterstadt, um einem besonderen, wenn auch traurigem Ereignis beizuwohnen. Ein im Einsatz umgekommener Feuerwehrmann wird beerdigt. Ihm zu Ehren wird ein traditioneller Trauermarsch abgehalten. Am Ehrenmal der Feuerwehrleute beginnt nach einer Messe ein Zug aller fünfzehn Feuerwehrkompanien der Stadt. Jede Kompanie trägt ihre traditionellen Uniformen, teilweise Abzeichen ihrer Herkunft, und alle tragen sie Fackeln. So bietet sich ein durchaus malerisches Bild. Der Sarg wird von einem Leiterwagen transportiert, und über die Avenida Brasil geht es dann zum zentralen Friedhof der Stadt.


Fast eine Pickelhaube: Traditionshelm der *Bomberos Alemán*

Für uns geht damit der Tag zu Ende. Schnell in die Metro, dann nach kurzem Spaziergang in den Bus und ab nach Haus.

873. (Mo. 28.05.07) Um kurz nach zehn taucht Michael, und wenig später auch Glen, sein amerikanischer Freund auf. Wir zeigen JUST DO IT und erzählen ein wenig von unserer Reise. Dann geht's per Auto nach Valparaiso. Vorbei wilden Felsenufern, verbauten Küsten, direkt in die Oberstadt. Mit Michael machen wir uns nun auf, das Innere der Viertel zu erkunden. Er kennt hier scheinbar alles und jeden, und so finden wir uns wenig später mit Hilfe der aufpassenden Hausmeisterin – Fotografieren leider verboten - in einem blau getünchten, zweigeschossigem Häuschen wieder. Zweigeschossig? Häuschen? Die wahre Größe ist von außen gar nicht sichtbar. Innen hat es aufgrund der Hanglage drei Geschosse und dann gibt es noch ein von außen ebenfalls unsichtbares ausgebautes Studiodachgeschoß. Ganz zu schweigen von der Größe und der Höhe der Räume. Türfüllungen, Türen und ein Teil der Decken zeigen Jugendstildekor, Jugendstil und Art Deco-Kronleuchter. Alle Räume sind ausgestattet mit erlesenen, teils wandfüllenden Gemälden, teils ledernen, teils sonst irgendwie beschaffenen Sitzgruppen, mexikanischen Möbelstücken, vier Bäder, wenn ich es richtig gesehen habe, teils mit den antiken Bademobiliar, d.h. Toiletten, Waschtische und auch die auf geschwungenen Füßen stehenden Badewannen stammen noch aus der Zeit der vorletzten Jahrhundertwende. Und wenn ich es richtig mitbekommen habe, soll es elf Schlafzimmer geben. Genutzt wird das Gebäude praktisch nicht.

Ganz unten, im „Kellergeschoß“, ist die weniger aufregende Küche – man besucht diese ja nicht selbst, sondern läßt sich die Mahlzeiten ja bringen – und dort befindet sich noch ein fast fensterloses Anderthalb-Zimmer-Appartment, in dem die Aufpasserin in aller Bescheidenheit wohnt. Da gibt es dann doch deutliche Abstriche in Komfort und Erscheinungsbild. Das ganze gute Stück gibt es einschließlich eines kleinen Gartens für rund 300.000.000 Peseten zu kaufen. Das sind etwa 430.000 Euro. Verhandlungsbasis, *claro*. Das lassen wir dann lieber, da würde ich doch eher das Schlößchen erwerben, das auf halber Strecke zwischen *Viña del Mar* und *Higuerillas* ganz allein auf einem Felsen am Meer thront, auch wenn unmittelbar daneben die Hauptstraße verläuft. Natürlich besuchen wir auch noch ein paar Hotels, eindringen kost ja nichts, die sich in edlen, alten Gemäuern eingenistet haben, und auch eine einfache Herberge, damit wir mal sehen, wie es in einfacheren Häusern zugeht. Na ja, einfach eben. Alles kleiner, enger, das Mobiliar schlicht, der Zustand wackeliger. Hier kann man sich dafür aber auch für weitaus bescheidenere 90.000 Pesos im Monat einquartieren, *all inclusive*. Nur die Wäsche muß man noch auf eigene Kosten zur Reinigung bringen.



Ganz oben:
Mario Toral, Mural 11 (1992)
oben:
Kunstwerk außerhalb des Museums
unten:
Selbstbildnis Valparaisos von einem unbekannten Verfasser
Ganz unten:
Nachwuchskünstler bei der Arbeit

Ein Stück weiter östlich besuchen wir den Cerro Bellavista. Trotz des wohlklingenden Namens liegt er etwas abseits des Touristenstromes und die Leute, die hier in Hotels, Hostals und Kneipen oder Restaurants investieren müssen wohl noch für eine längere Zeit einen langen Abend haben. Dabei ist das Stadtviertel hier gar nicht so uninteressant. Ein Künstler hat hier das *Museo Cielo Abierto*, das Museum unter offenem Himmel ins Leben gerufen. Hintergrund war sicher, daß Valpariso aufgrund der extremen Topographie mit vielen großen, häßlichen Stützmauern leben muß. Was lag näher, als diese Künstlern als Leinwand zur Verfügung zu stellen. So entstand auf dem Cerro Bellavista ein Viertel mit zahlreichen Wandbildern arrivierter Künstler. Das „Museum“ ist auf ein begrenztes Areal beschränkt, der Gedanke jedoch schwappte über, und überall in der Stadt findet man farbenfrohe Wandgemälde. Und auch die Gebäude selbst, vor noch gar nicht langer Zeit vorwiegend staubgrau und flammend rostfarben, sind heute auch gefördert durch die Stadtpolitik, im Begriff, der Stadt in einigen Vierteln ein deutlich bunteres Aussehen zu geben.

Nach Abstechern in ein paar kleine Künstler-Ateliers wenden wir uns mal wieder der Unterstadt zu. Essen bei den *bomberos Aleman*. *Bomberos* legen keine Bomben, sie pumpen. Meist Wasser, um Brände zu löschen. Nach dem verheerenden Brand von 1851 gründeten nordamerikanische und deutsche Einwanderer die beiden ersten freiwilligen Feuerwehrkompanien der Stadt. Heute gibt es fünfzehn Kompanien, und alle auf freiwilliger Basis. Die deutsche Kompanie unterhält in ihrem Hauptgebäude zwei Kantinen, die von einem der freiwilligen Hauptleute bewirtschaftet werden. Sie sind offen für jedermann, und so genießen auch wir ein umfangreiches Essen für umgerechnet 3 Euro: Brot mit *pebre* sowieso, vorweg ein Salat, dann eine Suppe, Schweinekotelett mit Beilage nach Wahl, Mousse als Dessert und dazu ein Getränk und Kaffee. Rülps. Und wieder hoch auf den Berg, und nach der angemessen würdigen Bewunderung einer, um nicht zu sagen, der Jugendstilvilla der Stadt, wieder runter in den deutschen Club. Hier bestaunen wir Bildnisse einer scheinbar

ungebrochenen deutschen Geschichte. Kaiser Friedrich Wilhelm II, Kaiser Wilhelm II, Bismarck, Graf von Spee usw. usw. Der 1838 gegründete deutsche Club war der erste Gesellschaftsclub, der sich in Valparaiso konstituierte, und zahlreiche städtische und kulturelle Entwicklungen gehen auf die Aktivitäten des Clubs zurück, so auch die Gründung einer Schule, eines Hospitals und nicht zuletzt der Feuerwehr. Heute leidet die Kontinuität des Clubs jedoch daran, daß in den nachkommenden Generationen die Wurzeln verblassen, die deutsche Sprache nicht mehr in dem bisherigen Umfang gesprochen wird, und man, wie überall, weniger Clubmitglieder rekrutieren kann.

Von hier geht´s dann weiter ins Hamburgo. Eine Kneipe, die ein vor 25 Jahren hängengebliebener Schiffskoch betreibt. Der Schankraum ist ein reines Museum. Erinnerungen, Mitbringsel, Devotionalien der Schiffahrt aller Herren Länder schmücken die Wände. Man könnte einen Tag zubringen, um all die zusammen getragenen Schätze zu studieren. Wir beschränken uns auf ein Bier, da Michael sich mit dem Wirt nicht so gut versteht, und beschließen wieder zu kommen, um Rollmops und Matjes zu essen, die hier zu unserer großen Freude auf der Speisekarte stehen.

Wieder in unserem Club angekommen führt nach all den Qualen, fand keine Möglichkeit, mich unterwegs zu erleichtern, kein Weg an einem weiteren Sushi-Essen vorbei. Das wäre nicht der Rede wert, mal abgesehen davon, daß sie wirklich gut sind, wenn es nicht bei dieser Gelegenheit eine besondere Einlage gegeben hätte. Nun, die Küche ist wegen einer größeren Gesellschaft ein wenig im Streß. Man schickt daher ein junges Mädchen, daß sehr gut englisch spricht, wiederholt zu uns, um uns zu vertrösten. Alles kein Problem. Da es allerdings recht frisch im Gebäude ist, solch intensives Heizen wie bei uns kennt man hier nicht, wohl auch geschuldet der mangelhaften Isolierung der Häuser, begebe ich mich in der Wartezeit auf den weg zum Boot, um mir einen Faserpelz zu holen. Wie üblich arbeitet es schwer im Schwell. Die Laufplanke haben wir auf den Steg gelegt, damit sie an der Auflagestelle nicht die Farbe abscheuert. Leichte Übung. Das Boot an einem Festmacher nach achtern ziehen, toll, wie gut das geht, wohlgezielter Sprung, zack, halb vorbei. Leider nur halb. Ich falle also - wohl zu kurz gezielt - ins Wasser, dengle wegen des *nur halb vorbei* natürlich mit Knien, Schenkeln, Armen, Brust usw. kräftig an. Immerhin kann ich meinen Fall stoppen, bevor ich gänzlich abgetaucht bin. So eine Sch... Erst mal sortieren. Dann die Leiter ausklappen, Mist, Fender im Weg, also weg mit dem Fender, Leiter runter, triefend raufgekrabbelt. Auf dem Nachbarboot schlagen die Hunde Alarm. Wie gut, daß es dunkel ist. Hat wahrscheinlich keiner zugeschaut. Ist ja auch überaus peinlich. Nicht-alkoholisiert vorbeispringen. Man fasst es nicht. Wer weiß, was das zu bedeuten hat. Hirnverkalkung mit Beeinflussung der motorischen Fähigkeiten? Ich sehe schwarz für meine Zukunft. Die nähere Zukunft läßt sich dagegen einfacher bewältigen. Von Hose abwärts alles aus, trocknen, neue Klamotten an, und zurück ins Restaurant. Anke fällt nicht mal auf, daß ich mein Aussehen ein wenig gewandelt habe.

874. (Di. 29.05.07) Der Tag vergeht damit, den Mast zum Legen vorzubereiten. Trennen aller elektrischen Verbindungen, Abklemmen des Antennenkabels für die SSB-Funke. Dazu winsche ich Anke am Achterstag ein wenig in die Höhe. Ziehen aller Sicherungssplinte an den Wantenspannern. Öffnen der Rollanlage, um am Vorstag die Stagspannung zu reduzieren. Lockern aller Wantenspanner. Anschlagen einer Talje am Achterstag, um dessen Spannung kontrollieren zu können. Das Deck freiräumen und Stolperfallen beseitigen. Alle Fallen, Schoten, Reffleinen usw. lösen und wo nötig aus den Rollen und Führungen holen und aufschießen. Nachmittags um halb fünf ist es dann so weit. Ein Helfer kommt an Bord, JUST DO IT Daimler springt nach einigem Zögern an, und wir verholen uns zum Travellift. Der *contramaestro* und ein Helfer erledigen die Arbeit gemeinsam mit uns. Normalerweise wird hier alles von den Lieben Helferlein gemacht, aber unsere Aktion findet außerhalb der regulären Arbeitszeit

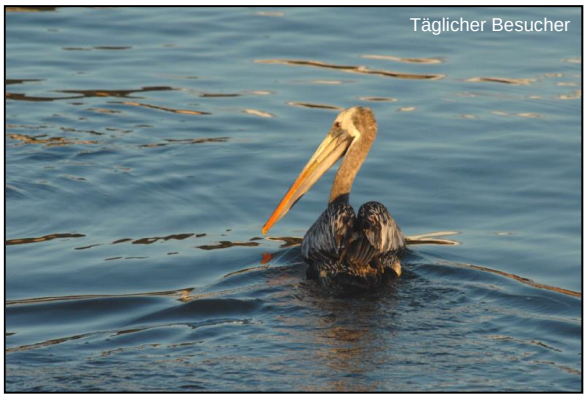
Vor dem Mastlegen: Anke demontiert die Achterstagantenne

statt, und nicht jeder will Überstunden machen. Uns ist es recht. Erstmal müssen wir so weniger zahlen, denn abgerechnet wird nach Zeitaufwand, und zweitens sind wir eh lieber dabei. Im Ergebnis ist es jedenfalls die entspannteste Mastlegeaktion, an die ich mich erinnern kann. Der *contramaestro* und sein Helfer sind jedenfalls echte Profis, die wissen, was sie tun, und so läuft alles ruhig, konzentriert und letztlich entspannt ab. Um halb sechs ist der Mast gelegt und wir dampfen wieder zurück. Unser Helfer verständigt sogar per Handfunke eine Stegmannschaft, die unsere Leinen angeben soll.
Abends kommen Lars und Pauli, die beiden Schweden von SATUMAA auf einen Umtrunk zu Besuch. Ihre beiden Hunde und die Katze müssen leider bei ihnen an Bord bleiben und sind jetzt sicher sehr traurig. Beide sind Findlinge, die Hunde meine ich. Und das Reisen mit Hunden ist nicht immer einfach, bestehen doch in vielen Ländern strenge Einreisebestimmungen für, besser gegen die geliebten Vierbeiner. Nicht immer läuft es so unkompliziert wie in Uruguay, wo die Veterinärin so begeistert von dem damals noch einzigen Hund war, daß jede weitere Prüfung und Untersuchung unterblieb.

Wie auf den Kanaren: Mastbasis vorbereiten

875. (Mi. 30.05.07) Gegen Mittag kommt der Schweißer, um den Mastschuh abzuholen. Er hatte sich bereits gestern abend eingefunden, um die nötige Arbeit in Augenschein zu nehmen. Den ganzen Morgen habe ich damit zugebracht, das gute Stück zu lösen. Die sechs Befestigungsbolzen waren eine leichte Übung. Nur leider hatte ich den Schuh aus Gründen der Wasserdichtigkeit vollflächig mit Sikaflex verklebt. Und das Zeug hielt natürlich bombig. Irgendwann nach Einsatz von Schraubenziehern, Reifenmontierhebeln und roher Gewalt gab dieser Gummikleister den Widerstand auf und ich hatte gewonnen. Nur war ich mir nicht ganz sicher, ob ich das immerhin aus 12,5 mm dickem Aluminiumblech bestehende Teil ein wenig verzogen hatte. Also, vollflächige Sikaverklebungen sind auch nicht das Wahre. Werde ich in Zukunft vermeiden. Dummerweise habe ich das unter dem Mastschuh befindliche, durch die Zeit, das Heizen und welche Einflüsse auch immer geschrumpfte „Hartholz“ auf den Kanaren ebenfalls vollflächig verklebt. So bleibt mir jetzt nichts, als das Zeug mit Hilfe von Hammer und Stechbeitel schichtweise abzutragen. Richtiges Hartholz scheint es jedenfalls nicht zu sein. Jedenfalls komme ich trotz aller Mühen gut voran, ein Hoch auf das umfangreiche Arsenal an Elektrowerkzeugen, das wir mitschleppen, und abends liegt ein blank spiegelnder, polierter Aludecksauschnitt vor mir, bereit zur Aufnahme des Mastschuhs.
Während ich in aller Öffentlichkeit und von dieser bewundert schaffe, ist Anke dagegen kaum zu sehen. Sie hat das bittere Los der im Verborgenen werkelnden Bevölkerung zu tragen. Sie putzt und putzt. (Und leidet.) Den Ofen, hinter dem Ofen, die Fenster, die Fensterausschnitte, rund um die ganze Navigationsecke, und nebenbei darf sie noch Hilfs- (für mich) und Übersetzungsarbeiten (für die englischsprachige SOM-Gemeinde) machen. Schließlich drängt es sie auch an die Öffentlichkeit und sie wäscht und spült den Mast. Dabei kommt sie ins Gespräch mit einem Marinero eines der Nachbarboote. Der fragt nach unserem Problem, nach unserem Schweißer und schüttelnd bedenklich den Kopf. Wer uns den diesen empfohlen hätte. Der Clubmanager? Ankes Verunsicherung ist groß. Und so haben wir denn eine etwas unruhige abendliche Phase. Ich tröste mit den Worten, daß wir jetzt eh nichts mehr ändern können, und wenn es ganz unglücklich laufe, werden wir einfach einen komplett neuen Mastschuh anfertigen lassen. Auf eine Woche mehr oder weniger kommt es nun auch nicht mehr an. Darauf einen chilenischen Wein, und bei der behaglichen Wärme des Ofens, der nach wie vor jeden Abend entzündet wird, vergehen dann auch die trüben Gedanken.

876. (Do. 31.05.07) In der Nacht gibt es heftige Schauer. Gut, daß ich noch schnell die Bolzenlöcher des Mastfußes abgeklebt habe. Der Tag beginnt wolkenreich, klart dann aber auf, und schließlich setzt sich die Sonne durch. Langeweile? Mitnichten. Da war doch wieder mal der Totalausfall der Tankanzeigen. Also jetzt wird schweres Geschütz aufgefahren. Seitenschneider, Lötpistole, Lötzinn, Abisolierzange, Schrumpfschlauch, Feuerzeug, jede Menge Kabel und eine auf Reserve liegende Verteilerdose. Die ganzen doofen Steckverbindungen fliegen raus, ein Teil der alten Kabelei ebenfalls, und dann wird der ganze Kram mit Lötverbindungen befestigt und etwas gescheiter verlegt. Ergebnis: Wassertankanzeige funktioniert, Dieseltankanzeige nicht. Also das Multimeter aus der Versenkung geholt und das entsprechende Kabel durchgeklingelt. Nix. Aha! Also stückchenweise durchklingeln. Funktioniert überall. Da will uns doch jemand vera...! Nächster Schritt. Motorpaneele ausbauen und dort alles prüfen. Kein Befund. Immerhin können wir bei der Gelegenheit zwei ausgefallene Glühbirnen ersetzen. Ein dort befindlicher recht wackeliger Stecker für die Tankanzeigen wird dann auch gleich durch Lötungen ersetzt. Immer noch kein Erfolg. Eine böse Ahnung bekommt mich. Sollte es sich um ein mechanisches Problem handeln? Wieder zurück in den Salon, Tisch hochklappen, ein wenig Freiräumen, Geberhalterung lösen. Ein wenig wackeln, und schon geht die Anzeige wieder. Der Hebelgeber hatte sich schlicht verklemmt. Alles wieder festschrauben – was konstruktionsbedingt immer ein wenig tückisch ist, und alles paletti.


Täglicher Besucher

Julian kommt kurz zu Besuch, worauf wir in einem lichten Moment des hiesigen W-Lan-Netzes seine Geschichte aus dem Internet herunterladen. Ganz interessant, vor allem die Idee, auf Darwins Spuren zu reisen. Aber sie hört in Argentinien auf, und er ist doch mittlerweile hier in Chile. Muß ihn mal fragen. Segel und geschweißter Mastschuh kommen auch. Letzterer ist zwar nicht TIG-geschweißt, sieht aber ganz ordentlich aus. Leider hat der Mastschuh, plan, und das Deck, konkav, gewisse Paßprobleme. Was nun. Wir werden also wieder eine ausgleichende Zwischenlage brauchen, aber das wird kein Holz mehr sein. Die Segelarbeiten an der Selbstwendefock sind zwar mit 45.000 Pesos[7] auch nicht gerade billig, aber dafür haben sie wirklich ordentliche Arbeit gemacht und schenken uns noch Segeltuchreste in zweierlei Stärken und eine kräftige Segelnadel. Was gab´s noch? Die Heldin der Untergrundarbeit hat den finalen Kampf gegen den Schimmel aufgenommen. Sie kriecht in die verborgendsten Winkel, Schapps und Schränke und beseitigt, desinfiziert und alkoholisiert alle Oberflächen, besonders die, welche eine verräterische dunkle Verfärbung zeigen. Um ihr meine Bewunderung auszudrücken kreiere ich denn abends ein Gemüsecurry mit Kokosmilch. Kokosmilchgerichte kommen immer gut an!

877. (So. 03.06.07) Die letzten Tage waren mit den üblichen Arbeiten angefüllt. Wie hieß es doch so schön: Eine Weltumseglung bedeutet, sein Boot an den schönsten Plätzen der Welt zu reparieren und zu warten. Immerhin konnten wir uns an strahlendem Sonnenschein erfreuen, sobald wir die Nase aus dem Boot steckten. Wozu auch nicht immer Gelegenheit bestand. So hat Anke weiter gegen den Schimmelbefall gekämpft – die Tropen sind ja harmlos gegen die Kanäle, ich kann es nur wiederholen. Ich habe Diesel besorgt, ging leider nur per Taxi und Kanister, dann ein Voltmeter samt Taster eingebaut, um bei Bedarf die Starterbatterie zu überwachen, am Motor eine Masseverteilung angebracht, da die bisherige Kabelschuhknubbelei sicher erhebliche Übergangswiderstände hervorgerufen hat.

[7] 700 chilenische Pesos (CLP) entsprechen heuer etwa 1 Euro, d. h. die Arbeit hat rund 65,- Euro gekostet.

Dummerweise macht der Motor trotzdem Probleme. Irgendwie gerät in die Dieselleitungen Luft, klar, daß er dann nicht anspringt. Eine mögliche Ursache ist der gesprungene Filter für den Dieselofen. Vielleicht hat die Motorversorgung hier auf indirektem Wege Luft angesaugt. Nun, der Filter ist rausgeschmissen, aber das Problem scheint noch nicht gelöst. Also auch in nächster Zukunft ist mit Langeweile nicht zu rechnen. Gestern haben wir erstmals Kontakte mit Einheimischen geknüpft. Ihnen habe ich einen nochmaligen und unerwarteten Besuch im Clubrestaurant zu verdanken. Wieder gab es Sushi. Mal was anderes probiert und schwer beeindruckt. Eine Rolle mit Avocado, Frischkäse, Frühlingszwiebeln, reisumhüllt und dann mit in Teriyaki mariniertem warmen Huhn umwickelt. Lecker, lecker. Danach ging´s dann zum Whisky-Trinken in Jorges Wochenendappartement. Liegt in einem Terrassenhaus mit Blick auf den Club. Die Anlage des Gebäudes ist so geschickt, daß man von keinem Appartementhaus aus ein anderes Appartement sehen kann, und auch selber nicht gesehen werden kann. Man könnte meinen, ganz allein zu wohnen. Der für uns besondere Clou: Das Haus hat einen eigenen Schrägaufzug!
Heute ein bißchen mehr mit Julian geklönt. Ein wenig über seine Erfahrungen mit dem Dschunkenrigg geplaudert. Und über seine Reise und Darwin natürlich.

878. (Mo. 04.06.07) Um sieben Uhr hat Anke den Wecker läuten lassen. Wir wollen heute nach *Santiago* fahren, um nach verschiedenen Sachen zu schauen. Die verschiedenen Sachen sind ein Absperrventil, mit dem wir den Seewasserzugang in unser „Badezimmerspülbecken“ separat sperren wollen, nicht unbedingt lebensnotwendig, ein neuer Dieselfilter für den Dieselofen, auch nicht wichtig, da wir ihn ja hoffentlich bald nicht mehr brauchen, und das nötige Tauchequipment, damit die Investitionen in Flasche und Anzug auch Sinn macht. Von Pauli, der gerade seine Hunde ausgeführt hat, bekommen wir noch schnell einen Stadtplan und eine Chipkarte für das moderne und hoch angefeindete Verkehrssystem dieser 6- oder je nach Zählweise auch 8-Millionen-Metropole, und dann haben wir Glück und bereits nach fünf Minuten sitzen wir im Bus nach *Viña del Mar*. Dort bringen uns weitere fünf Minuten Fußmarsch, vorbei an drei verschiedenen *bombero*-Korps, scheinen hier allgemein sehr wichtig zu sein, den Bus-Terminal. Bereits fünf Minuten später habe ich die Busfahrkarten gelöst und hoffe, daß Anke innerhalb der wenigen Minuten, die bis zur Abfahrt verbleiben auch wieder aus dem Untergrund, also von den Toiletten, auftaucht. Sie taucht rechtzeitig auf. Auf der Fahrt vertiefe ich mich wegen schlechter Sicht, Nebels und störender Vorhänge in eins unserer besten Bordbücher: Elektrik an Bord von Greiff, das ich dann prompt im Bus liegen lasse. Es ist nicht zu fassen. Die Chancen, es wohl wieder zu sehen, sind gleich null. Wenn doch, spiele ich Lotto. Nach eindreiviertel Stunde Busfahrt über eine gut ausgebaute Autobahn haben wir die Außenbezirke *Santiagos* erreicht und wechseln auf die Metro. Ein mal quer durch die Stadt bis zur anderen Endstation. *Santiago* ist eine faszinierende Stadt. Wir sehen nichts. Dann wieder in einen Bus, und am Hospital Fach ausgestiegen. Das uns empfohlene Centro Nautico hat leider keinerlei Tauchequipment, verweist uns aber zwei Häuserblocks seitwärts, da gäbe es einen Tauchladen. Und in der Tat, es gibt ihn, und er hat geöffnet. Und wenig später bin ich ein paar Hundert Euro los und Besitzer eines BC-Jacket, eines Octopus mit allem Drumherum. Hätte mir der Verkäufer allerdings zuvor die Bedienungsanleitungen zum Lesen gegeben, hätte ich bestimmt auf den Kauf verzichtet. Schwerer bepackt machen wir uns nun auf den Weg zur Mall de Sport, die wirklich am jenseitigen Ende der Stadt liegt. Unterwegs spricht uns eine junge Santiaginerin mit asiatischen Zügen an. Ob wir tauchen. Sie hat wohl die Werbung auf unseren Tüten erkannt. Sie ist Tauchlehrerin in *Antofagasta*. Wie praktisch. Wir kommen ins Gespräch, und sie hilft uns, den richtigen Anschlußbus zu finden. Wir wußten nicht einmal, daß wir den Bus wechseln mußten. Am Ziel angekommen, sind wir den Berge, die dem Wachstum *Santiagos* nach Osten Einhalt gebieten, zum Greifen nah. Auf den Gipfeln leuchtet der Schnee. Aber wir müssen uns von deren Anblick losreißen und streben in die Mall. Erst mal Guido, der hier sein Nauti-Center betreibt, aufsuchen. Er wollte uns Ersatzrollen für unsere Deckorganizer besorgen, hat sich aber bislang nicht gemeldet. Nun,

Für Schwindelfreie: Fensterputzer in der Mall de Sport

sein Lieferant hat die Teile einfach nicht rausgeschickt. Wir hoffen also weiter. Sonst gibt´s hier nicht viel zu regeln. Das in der Mall angebotene Tauchequipment ist bescheiden. Aber bei zwei billigen Flippern schlage ich dann doch noch zu. Am beeindruckendsten sind für uns die zentral aufgebauten Kletterwände. Die haben es wahrhaft in sich. Aber leider ist niemand da, der die Sicherung übernehmen könnte, sonst hätte man ja mal sein Glück probieren können. Die Pedra Afiada-Kletterwand war ja ein müder Abklatsch gegen das hier. Nicht minder beeindruckend ist die Arbeit des Fensterputzers. Angewandte Kletterei. Wir beobachten ihn, während wir ein nicht gerade preiswertes, aber dafür kärgliches Mittagsmahl zu uns nehmen.
Danach machen wir uns auch schon wieder auf den Rückweg, denn zweieinhalb Stunden insgesamt müssen wir schon kalkulieren. Das Wetter ist besser als auf der Hinfahrt, und wir können ein wenig von der kargen Berglandschaft sehen, durch die wir fahren. In *Viña del Mar* ist es bereits dunkel. Noch schnell Brot und Wasser gekauft – nein, wir leben nicht im Knast – und dann nur 15 Minuten auf einen der wenigen Busse gewartet, die die Küstenstraße bedienen. Wieder an Bord gibt es der Einfachheit halber Rührei und Bratwürste, und dann wird erst mal der Kauf untersucht. Dem nicht erworbenen Filter und dem Ventil weinen wir keine Träne nach. Aber dieses neue Equipment. Ganz gegen meine Gewohnheit schaue ich erst mal in die Bedienungsanleitungen. Und siehe, es ist doch alles arg kompliziert. Und diese Pflege und Unterhaltung und Wartung. Das ist ja gar nichts für meines Vaters Erstgeborenen. Der Zweitgeborene ist da sicher gewissenhafter. War das ein überlegter Kauf? Ich komme mir jedenfalls angesichts der vielen Mundstücke, Schläuche, Bändsel, Kabel und Klettverbindungen vor, wie der antike Laokoon, nur daß er mit einer Schlange kämpfte, einer mehrköpfigen allerdings.

Au weia!

879. (Di. 05.06.07) Zur Abwechslung ist es heute mal wieder bedeckt, aber es regnet nicht. Der Winter, der hier normalerweise jede Menge Niederschläge bringt, scheint sich dieses Jahr von einer ungewöhnlich milden Seite zu zeigen. Es wird viel spekuliert, ob es sich vielleicht um ein La Niña-Jahr handelt, also die kleine Schwester von El Niño, aber die Experten sind sich uneins. Wir haben über die SSB-Funke in den vergangenen Wochen und Monaten ja die Reisen der Boote verfolgt, die von Panama aus nach Polynesien gegangen sind, und die meisten klagten über wechselnde und schwache Winde, Windstillen und Passatstörungen. Meist verbunden mit hoher See, was das Segeln sehr unangenehm und die Reise langwierig machte. Contadora-Günther, der das Pacific-Island-Net betreut, meint, daß es in den letzten drei Jahren im Gegensatz zu früher deutlich schwieriger geworden sei. Dagegen behauptet der Skipper der JOSI, die ebenfalls heuer unterwegs war, seiner Meinung nach habe er keine besonders ungünstigen Bedingungen gehabt, und daß er beim Blättern in seinen alten Aufzeichnungen von vor 10 Jahren festgestellt habe, daß sie mehr oder weniger vergleichbare Bedingungen erlebt haben. Da ist es ganz interessant, daß ich in dem Buch von Peter und Dorothea Bufe[8] über ihre 1973 bis 1975 gemachte Weltumseglung Klagen über genau gleiche Bedingungen finde: Wenig Wind, unstetige Winde, Windstillen und rauhe See.

Den heutigen Tag werde ich aber nicht wegen des Wetters so schnell vergessen. Am Morgen beschäftige ich mich wieder mit dem nicht anspringenden Motor. Und da ich befürchte, daß die Seewasserpumpe bei den vielen Startversuchen den Motor von achtern über die Auspuffleitung fluten könnte, was ja recht zerstörerische Folgen hat, Sinne ich auf Abhilfe. In einem groben Denkfehler nehme ich daraufhin den Keilriemen ab und denke, ich kann nun unbesorgt mit dem Anlasser orgeln. Grob vorbei. Wenn der Keilriemen überhaupt eine Pumpe antreibt, dann bestenfalls die des internen Kühlwasserkreislaufs, aber keinesfalls den Seewasserkreislauf. Der wird über

[8] Bufe, Peter und Dorothea: Ein Traum ging in Erfüllung. Verlag Dorothea Bufe (Eigenverlag), Berlin. Keine ISBN-Notierung

den Servoflansch des Motors bedient. Und das müßte ich nun wirklich wissen, habe ich die Pumpe in der Vergangenheit ja oft genug abgebaut und wieder angesetzt. Glücklicherweise wird mein Tatendrang recht schnell durch die Ankunft von Allan unterbrochen, der die vorgefräste Kunststoffplatte bringt, die zukünftig zwischen Mastfuß und Deck sitzen soll. So sind wir jetzt erst einmal ein paar Stunden mit Anpaß- und Justierarbeiten beschäftigt. Ich bin ganz angetan von seinen Fräswerkzeugen, die allerdings für die Kunststoffbearbeitung fast ein wenig zu hochtourig sind. Beim Ausfräsen der Bohrungen für die Befestigungsbolzen zu Langlöchern schmilzt das Kunststoffmaterial eher, als daß es gefräst wird. Als er dann mit den doch recht kleinen Fräsköpfen die Aluplatte des Mastschuhs nachplanen will, habe ich dann doch einen anderen Vorschlag.
„Yo tengo un otro herramiento. Creo qu es mejor."
Er war ja schon von meiner alten Metabo-Bohrmaschine sehr angetan, die ja mittlerweile seit 25 Jahren klaglos ihre Dienste tut. Jetzt zerre ich meinen Metabo-Winkelschleifer ans Licht, an dem eine fette Schruppscheibe sitzt. Er ist sofort begeistert. Doch halt, besser als die Schruppscheibe ist sicher der flexible Schleifteller mit einem Papier mittlerer Körnung. Seine Begeisterung steigt. Und wenig später ist die Aluplatte ausreichend geplant und unser Cockpit von einer feinen grauen Staubschicht verziert. Logisch. Wir gratulieren uns nun gegenseitig zu unserem guten deutschen Werkzeugpark, seine Maschinen stammen aus dem Hause Bosch, sind aber offenbar nicht *made in Brasil* sondern *made in Germany*. Und dann dauert es auch nicht mehr lange, bis der Mastfuß samt Zwischenplatte frisch verbolzt und eingeschmatzt ist. Seine Lohnforderung ist auch ok und wir bezahlen die genannten 120.000 Pesos ohne Beanstandung. Schließlich hat er mehrere Tage gearbeitet, mußte hin und her fahren und das Material ist auch nicht gerade billig. Zum Abschluß überreicht er uns noch seine Karte, auf die ich allerdings nicht richtig schaue.

Dann mache ich mich wieder an meine ergebnislosen Motorstartversuche. Feinfilter entlüften, Einspritzdüsen entlüften, aber nichts tut sich, und richtig spritzen wollen die Düsen auch nicht. Und plötzlich trifft mich der Schlag: Die Wasserpumpe ist ja gar nicht stillgelegt. Au weia, Schluß mit lustig. Schluß mit Starten. Ich wechsle äußerst beunruhigt den Platz von vor dem Motor in die geliebte Versenkung unter dem Cockpitboden hinter dem Motor. Runter mit dem Auspuffschlauch, der hinter dem Seewasser-Auspuff-Sammler angeklemmt ist. Gott sei Dank. Kein stehendes Wasser. Nur ein Rinnsal, und das ist ok, denn die Pumpe muß ja was fördern. Die Gefahr eines Wasserschlags für den Motor ist gebannt. Später gewinne ich sogar die Überzeugung, daß der Motor auch wenn er nicht anspringt, stark genug auspufft, um das von der Seewasserpumpe geförderte Kühlwasser wieder hinaus zu fördern. Jetzt bin ich allerdings erst einmal fertig mit den Nerven. Bitte Anke, die mittlerweile auf der Karte von Allan entdeckt hat, daß er Automobilmechaniker ist, ihn anzurufen und für morgen zu bestellen. Er sagt für Morgen 10:00 einen Dieselmotorenspezialisten zu und ich gehe erst mal spazieren. Treffe dabei auf Lars und die Hundemeute und komme ins Klönen. Viel, viel später mache ich mich dank der abendlichen Kälte wieder auf den Weg zum Boot. Wundere mich, wer um diese Uhrzeit und bei Dunkelheit noch seine Maschine laufen läßt. Das ist doch nicht etwa bei uns? Hm, nur bei uns wirkt das Wasser unruhig. Und da sind ja Leute im Cockpit. Sieh da. Allans Dieselspezialist ist noch heute vorbeigekommen und hat die Kiste angekriegt. Mit Entlüften, auch nicht anders, als ich es gemacht habe, und mit Starthilfemittelchen. Morgen will er wiederkommen und noch ein paar Dinge messen, das Vorglührelais und die Glühkerzen zum Beispiel. Die Kompression ist seiner Meinung nach in Ordnung, und das freut mich sehr, denn erstens entspricht es auch meinem Eindruck, und zweitens nagt in mir immer noch die Unruhe, ob wir nicht auf dem *Rio Valdivia* mit zu wenig Öl gefahren sind.

880. (Fr. 08.06.07) Natürlich war dann alles nicht so einfach. Tatsächlich waren die Glühkerzen hinüber, was mich nur deshalb verwunderte, weil dies normalerweise ein eher allmählicher Prozeß ist. Vielleicht haben wir immer zu lange vorgeglüht und sie auf diesem Wege ruiniert. Aber wie auch immer. Ärgerlicher war, daß meine Ersatzglühkerzen nicht paßten! Waren deutlich zu klein. Und die Suche nach der passenden Größe war leider ergebnislos. Weshalb nun ausgerechnet unser Motor

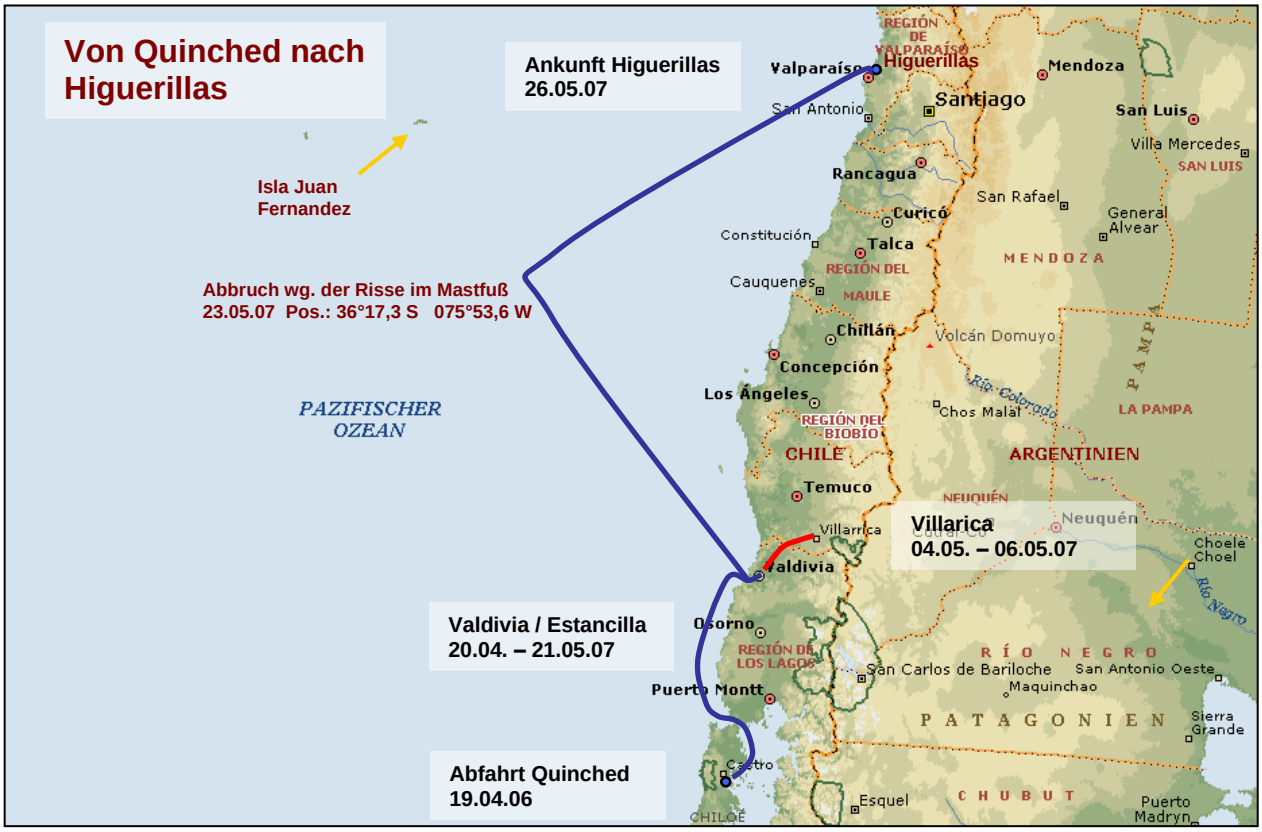
Kerzen eines anderen Formats besitzt als der gewöhnliche OM 616[9], ließ sich natürlich auch nicht klären. Aber in Südamerika geht es in einem solchen Fall meist nach dem Motto eines bekannten Automobilherstellers: Nichts ist unmöglich. Hier weiß man noch, was das Wort reparieren bedeutet. So wurden kurzerhand vier Hülsen mit kleinem Innengewinde, fettem Außengewinde und mit 22er-Sechskantkopf gedreht, das Format unserer bisherigen Kerzen, in die wir die kleineren Ersatzkerzen eindrehen können. Die Glühkerzen ragen jetzt zwar satte acht Millimeter weniger tief in den Zylinderkopf, aber das hat den Motor nicht daran gehindert, sofort und ordentlich anzuspringen.

Anke hat sich zwischenzeitlich wieder außer Haus verdient gemacht. Wäsche zur Wäscherei, Verbleib unserer Kartenbestellung aus den USA geklärt – sind vermutlich soeben in unserem ursprünglichem Bestimmungsort *Arica* angekommen – einen Segelmacher mit der Anfertigung eines neuen Segelsackes und eines neuen Sonnenschutzes für die Windsteueranlage beauftragt, und noch mehr. Wie immer vergehen damit die Tage, und man wundert sich, wo die Zeit bleibt. Ganz nebenbei habe ich auch mein Debut als Segelflicker gegeben. Ungeübte Hände machten sich umständlich ans Werk, wurden gelegentlich ansatzweise perforiert und mein 6 x 10 cm messender Flicken hat mich schließlich mit zwei Stunden beansprucht, aber zu meiner Ehre sei erwähnt, daß ich innerhalb dieser zwei Stunden mit Julian ein Bier trinken und mit einem Chilenen ein wenig smalltalk machen mußte.

Ungeübte Hände leiden mit Nadel, Faden und Flicken

Einen Abend verbrachten wir an Bord der SATUMAA. Wir hatten uns mehr oder weniger selbst eingeladen, um das Boot von Lars und Pauli zu besichtigen, und am Ende des Abends hatten wir die bereitgestellten und einmal erneuerten Snacks sowie vier Flaschen Wein niedergemacht. Eine pro Nase. Die Hunde und die Katze hielten sich vornehm zurück. Und das, wo die beiden sich als ausgesprochen wenig *sozialized* einstufen. Für uns unverständlich, sind es doch wirklich nette Leute. Weniger zurückhaltend zeigten sich die Hunde dann am nächsten Tag. Anke hatte natürlich mit Freude die Aufgabe eines Babysitters für die Hunde übernommen. Roffe ist mit seinen gerade sieben Monaten trotz seiner schon reichlichen Größe in der Tat noch ein Baby. Und er war wohl noch nie eine längere Zeit ohne seine beiden Herrchen gewesen. Die wollten aber wenigstens einmal zusammen einen Ausflug machen. Und so kamen sie zu ihrem Ausflug und Anke zu einem lange vermißten Tierbespielungstag. Nun ja, bei den mehrmaligen Ausgängen am betreffenden Tag fanden sich unvermeidbar irgendwelche Fischreste. Und eben diese – je stinkiger, desto besser – wurden mit Vorliebe gesucht und nicht wieder hergegeben. Also unvermeidbar ab in den Hundemagen damit. Wenn´s Bauchweh gibt, ist das halt Schicksal. Ansonsten ließ sich die Betreuungsaktion ganz gut angehen. Roffe und Kalle machten keine ernsten Probleme, und zumindest auf einen heftigen Rückruf von mir reagierten sie auch. Und selbst, als wir sie bei anbrechender Dunkelheit wieder unter Deck ihres Bootes sperrten gab es zwar lange Gesichter aber keinen hörbaren Protest.

[9] Daimler Benz OM 616, saß Ende der siebziger, Anfang der 80er-Jahre in den Mercedes 240 Diesel-Pkw, aber viel auch in kleinen Lieferwagen und wurde auch in großen Mengen als Industrie-Motor verkauft.


Von Quinched nach Higuerillas
Ankunft Higuerillas 26.05.07
Isla Juan Fernandez
Abbruch wg. der Risse im Mastfuß 23.05.07 Pos.: 36°17,3 S 075°53,6 W
PAZIFISCHER OZEAN
Valdivia / Estancilla 20.04. – 21.05.07
Abfahrt Quinched 19.04.06
Villarica 04.05. – 06.05.07
Higuerillas
Valparaíso
Santiago
San Antonio
Mendoza
San Luis
Villa Mercedes
SAN LUIS
Rancagua
San Rafael
Curicó
General Alvear
Constitución
Talca
MENDOZA
Cauquenes
MAULE
Chillán
Volcán Domuyo
Concepción
Los Ángeles
Chos Malal
LA PAMPA
CHILE
ARGENTINIEN
Temuco
NEUQUÉN
Neuquén
Villarrica
Valdivia
Choele Choel
Río Negro
Osorno
RÍO NEGRO
San Carlos de Bariloche
San Antonio Oeste
Maquinchao
Puerto Montt
PATAGONIEN
Sierra Grande
Castro
Esquel
CHUBUT
Puerto Madryn
CHILOÉ