An Chiles Küsten

JUST DO IT von Felsen und Riffen geschützt im Ästuar vor dem „Puerto“ Carrizal Bajo

600 Meilen Legerwall? Unterwegs entlang der chilenischen Küste

Wir hatten keine Vorstellung von der Wirklichkeit. Die Erinnerungen an die wenigen Karten des Schulatlanten war, dass Chile nahezu nirgends Buchten und Häfen besitzt. Und dieses Bild war nie korrigiert worden. So erwarteten wir eine schar liegende Küste, die keinerlei Schutz und Unterschlupf gewähren würde. Und wir gingen davon aus, dass das Segeln längs der Küste ein ständiges Segeln auf Legerwall bedeuten würde. Keine wirklich angenehme Vorstellung. Und wie immer - die Wirklichkeit ist anders.

„Wir sind ja auch bescheuert! Der Fischer sagte doch, dass es draußen beschissen ist, aber wir mussten ja raus gehen.“
„In der Bucht war´s ruhig.“

Echt ärgerlich. Und unangenehm außerdem. Dabei haben wir längst gelernt, Fischer ernst zu nehmen. Aber was hilft das Jammern. Anke holt den Karten-Atlas der chilenischen Marine.

„Vielleicht können wir uns verkriechen.“
„Schau mal nach Huasco, ich glaub, das sah gut aus.“

Ein paar Tage haben wir in einer offenen, sichelförmigen Bucht verbracht. Auch wenn diese Caleta Lynch eher den gegenteiligen Eindruck machte, sie bot hervorragenden Schutz. Der war so gut, dass wir dem heute Nacht neben uns ankernden Fischer nicht glauben wollten. Da er seinen Fang loswerden musste, lief er früh am Morgen aus. Eine Stunde später funkte er die klare Aussage, bleibt drinnen, draußen

In der weiten Caleta Lynch auf der Isla de Damas ist JUST DO IT kaum zu sehen. Doch die Bucht bietet erstaunlichen Schutz.

herrschen äußerst unangenehme Verhältnisse! Wir sind aber nicht drinnen geblieben. Leider. Und nun? Der Kahn rollt und bockt. In den Böen haben wir bereits erfrischende acht Beaufort. Die Welle ist kurz und unangenehm. Eher Ostsee als Pazifik. Und wir werden das Gefühl nicht los, dass der Wind noch zulegen wird, wenn es erstmal dämmert. Gretchenfrage: Raus ins tiefe Wasser halten, oder an die Küste steuern, nach einem geschützten Ankerplatz suchen? Wir entscheiden uns fürs „Kneifen“. Zumal der Kartenatlas bei Huasco eine innerhalb weniger Stunden erreichbare, große und sicher anzulaufende Bucht anbietet. Die elektronischen Karten zeigen sich ebenfalls detailliert, also nichts wie hin. Abends kurz vor elf sitzt der Anker im Grund. Vor unserem Bug pendeln die Lichter der Stadt. Die Hafenkommandantur hat uns auf Kanal 16 willkommen geheißen. Der Windex misst inzwischen lächerlich zwei Knoten aus Ostsüdost. Hat uns Rasmus reingelegt? Oder ist die Bucht derart geschützt? Ach, unwichtig. Jetzt können wir in Ruhe essen, chilenischen Wein aus der Bilge holen und genießen, eine friedliche Nacht in der Koje verbringen.

Wir nutzen den Aufenthalt auf der Isla de Damas zu Landausflügen. Einmal sehen wir vom pazifikseitigen Ufer aus Buckelwale, die hier häufig auftauchen sollen, aber die sind wirklich weit entfernt.

Frei nach Crocodile Dundee: „Seepocken? Das sind Seepocken!!!“

Higuerillas und Valparaiso

Was treibt uns eigentlich an die chilenischen Küste? Eigentlich wollten wir längst in Polynesien rumkreuzen. Doch irgendwie ging nicht alles nach Plan. Kaum von Valdivia aus zur großen Überfahrt gestartet, zwang uns ein technisches Problem zurück an die chilenische Küste, nach Higuerillas, etwa 30 Busminuten von Valparaíso entfernt. Valparaíso! Einer der Orte mit einem magischen Namen. Erinnerungen an die großen Rahsegler und die Salpeterfahrt werden wach. Ob Ankes Urgroßvater mit seinem Rahsegler hier mal auf Reede lag? Was für Anblick müssen all die Windjammer seinerzeit geboten haben. Heute liegen stattdessen ein paar schnöde Frachter im Dunst. Nichts Besonderes. Der Stadtkern hat sich seitdem dank lange herrschender Bauwut, aber auch dank der Mitwirkung gelegentlicher Erdbeben, stark verändert. Doch inzwischen ist den Valpos, wie sich die Einwohner nennen, bewusst geworden, wie wichtig ihre Vergangenheit ist, und sie schützen und restaurieren viele Teile der

Eine Art Wahrzeichen von Valparaiso sind die Seilbahnen bzw. Schrägaufzüge. Leider in einem nicht mehr so gutem Erhaltungszustand. So rumpeln und ruckeln sie rauf und runter, und wir hoffen, noch möglichst lange.

Wegen des vielen Regens ein traditionelles Baumerkmal: Wellblechverschalungen, in der Regel farbenfreudig gemalt, manchmal farbenfroh rostend. Leider fiel ein großer Teil dieser klassischen Bausubstanz einem Brand zum Opfer. Valparaiso ist eine Stadt der Gegensätze: Rostendes Wellblech an manchen Stellen, und ungewöhnliche Architektur andernorts. Anke betritt ein ungewöhnliches Museum.

alten Stadtviertel. Ein eingewanderter Deutscher führt uns umher. Er bietet kleinste Touren in die „Innenwelten“ der Stadt an. Für uns umsonst, da ihn die einstige Seefahrt sehr interessiert, aber auch wir, deren heutige Vertreter. So betreten wir mondäne Hallen und Säle in versteckten Hotels, können Einblicke in fast original gebliebene Privathäuser aus der Zeit der vorletzten Jahrhundertwende nehmen und fahren natürlich mit den steilen Aufzügen die Hügel der Stadt hinauf. Wegen der häufigen Niederschläge sind die meisten Häuser seit jeher wellblechverkleidet. Die alten in rostigen Rottönen, die restaurierten in einem breiten Spektrum meist pastellener Farben. Natürlich besuchen wir auch das wegen seiner ausgeprägten Sammlung an Seefahrtsversatzstücken sehenswerte Restaurant „Hamburgo“, in dem es original deutsche Gerichte und einen schrägen Wirt gibt.

„Bleib mal stehen! Ich brauch ein Taschentuch, mich hat ein Vogel angeschissen!“
„Si si, los pájaros“ bestätigt ein Passant.

Anke kann sich gar nicht beruhigen. Ich bin ihr zu langsam, da ich die Tempos nicht sogleich in ihrem Rucksack finde. „Das Zeug stinkt zum Gotterbarmen. Mach endlich.“

Der Passant ist schneller und bietet ein Papiertaschentuch an. Er bedeutet Anke ihr zu folgen.

„Bleib doch mal stehen!“ Ich hab mittlerweile auch ein Tempo und putze schon. Aber Anke muss diesem Menschen unbedingt hinterherrennen. Bei dem Brückenpfeiler, zu dem er rennt, gibt es doch bestimmt keinen Wasserhahn. Wie, ich hätte auch was abbekommen? Kann gar nicht sein. Schon will er eins meiner Hosenbeine säubern und rüttelt an meiner Hose. Bewegt sich da nicht was an meinem Gesäß? Mein Portemonnaie? Ich wehre energisch ab. Der Typ zieht sich zurück und kontrolliert Geld in seiner Hosentasche. Ach. Sieh an, ein Trickdieb, der Angst hat, bei dem Gerangel eben was verloren zu haben? Mein Schnellstart scheitert dann leider an meinem Rucksack und einer Jacke, die ich in der Hand trage. Hab den Typen schon

Wandausschnitt aus dem „Hamburgo“: Die Besonderheit neben der GORCH FOCK ist die kleinen Fotografie. Sie zeigt die ISARSTEIN des Norddeutschen Lloyd, ein Schiff, mit dem Ankes Großvater als Kapiän unterwegs war.

Auch ein Aspekt der Stadt: Unwartete Begegnungen mit alten, und doch noch aktuellen Transportmitteln.

erwischt, aber der glatte Ärmel seines Pullovers rutschte mir sprichwörtlich durch die Finger. Glück gehabt, Pech gehabt. Je nach Standpunkt. Ich fand´s schade, denn er hätte seinen selbtsangerührten „Vogeldreck“ auch wieder saubermachen dürfen. Davon hätte ich ihn nachhaltig überzeugt. Unsere Leidenschaft für Valparaíso kühlt nach einigen Wochen merklich ab, denn die versuchten Taschen- und Trickdiebstähle werden uns langsam zu viele. Chile gilt als eines der sichersten Länder Südamerikas. Komischerweise haben wir in keinem der angeblich so unsicheren Länder so viele Diebstahlsversuche erlebt wie in dieser Stadt, so ziemlich pro Tag oder Besuch ein Versuch.

Tja, einige Wochen lagen wir schon bei Valparaiso und verloren Zeit. Zu einem Problem kam das nächste. Schließlich meinten wir, die Südsee verschieben zu müssen, die Zeit bis zur Taifunsaison wurde uns zu eng. Doch hier in Higuerillas wollten wir auch nicht bleiben. Die Leute vom hiesigen Club empfahlen uns Antofagasta, eine Stadt 600 Meilen weiter im Norden. Sollten wir dorthin segeln? Oder noch darüber hinaus nach Iquique oder gar Arica? Also die chilenische Küste entlang segeln? Eine Leeküste, die keinerlei Schutz bot? Gebildet von den Hängen der Seekordillere, die sich direkt in den Pazifik stürzten? Kein Schutz vor den Westwinden, kein Schutz vor den über den gesamten Pazifik anrollenden Wellen? Keine Buchten? Kein gar nichts?

Coquimbo

Wir überwanden unsere Zweifel, beschlossen die Abreise, zumal wir immerhin einen Stopp bei einem Örtchen namens Coquimbo einplanen konnten. Zufällig hatten wir dort beim Googeln eine nahezu kreisrunde Bucht entdeckt. Die Seekarte zeigte sogar Befeuerung, da würde man sicher ankern können.

Mit einem großen Clubwimpel und einem Küsschen von Paula, der Clubsekretärin, als Andenken lösten wir die Leinen. Wie so oft in Südamerika winkten uns die *marineros*, die Mitarbeiter des Clubs, zum Abschied. Nach wenigen hundert Metern schob uns der nagelnde Diesel in eine dichte Nebelwand. Kein Wind. So motorten wir durch eine milchige Brühe. Stunden später besserte sich die Sicht, und schließlich hatten wir den Küstennebel hinter uns gelassen. Ein sanfter Wind erhob sich und bescherte angenehmes Segeln.

Zwei Tage später. Es ist kalt, über uns eine dichte Wolkendecke. Klappergeräusche aus der Steuersäule sorgen für gereizte Stimmung. Wir haben doch erst so vieles repariert. Nicht schon wieder was kaputt! Am Nachmittag schwindet die Wolkendecke und die Sonne setzt sich durch. Ihre Strahlen wärmen, unsere

Vaguada Costera - dicker Seenebel liegt vor der Bucht

Christian Bull

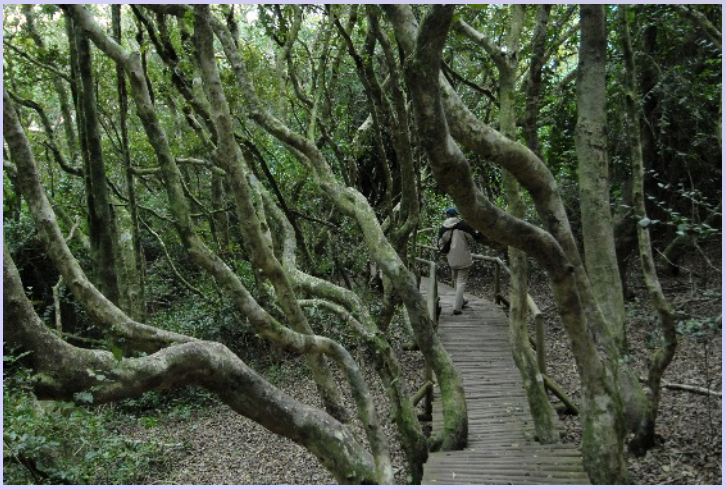
gereizte Stimmung wird versöhnlich. Die Küstengebirge in etwa zehn Meilen Abstand sind nur zu ahnen. Dort ist es noch sehr dunstig. Der Humboldtstrom ruft gemeinsam mit einem Tiefkeil, der sogenannten *Vaguada Costera*, der sich im Winter vom Amazonasbecken her weit an der südamerikanischen Küste entlang nach Süden erstreckt, häufig Nebellagen hervor. Von den meteorologischen Verhältnissen hier wussten wir bislang ziemlich nichts, und vom Humboldtstrom eigentlich nur, dass es ihn gibt und dass er ziemlich kalt ist. Dass er gar kein antarktisches Kaltwasser in die Tropen führt, sondern dass er kaltes Tiefenwasser, das vom Westpazifik hierher driftet und vor dem südamerikanischen Festlandssockel aus der Tiefe heraufsteigt, transportiert, war uns völlig neu. Da sage noch einer, Reisen bilde nicht.

Meeresfrüchte sind in den guten Restaurants dieser Gegend ein unbedingtes Muss.

Die mit den Nebeln verbundenen geringen Winde torpedierten unseren Zeitplan. Mal wieder erreichten wir ein Etappenziel bei Dunkelheit und staunten: Die Bucht von Coquimbo verfügt über eine Befeuerung, die in der uns bislang bekannten Welt ihres Gleichen sucht. Jedes Richt-, Leit- und Quermarkenfeuer ist dreifach ausgeführt. Unglaublich hell, unglaublich intensive Farben. Das Grün ist so grün und das Rot so rot, das selbst ein Farbenblinder die Farben erkennen muss. Wir tasteten uns in die Südostecke der Bucht und gegen Mitternacht fiel der Anker. Am nächsten Morgen eine Überraschung, wir waren vor einem winzigen Yacht-Club gelandet. Wie so oft wurden wir aufs Freundlichste empfangen. Multitalent Christian, Mädchen für alles hier, nahm uns unter seine Fittiche, bekochte uns in seinem Heim, lud uns zu seinen Konzerten, half bei der Beschaffung von Batterien und Ersatzteilen. Fast einen Monat hielt es uns hier. Wir genossen die friedliche Bucht, besuchten regelmässig das bei Sonne ganz südländisch wirkende, aber ansonsten sehr englisch geprägte Coquimbo. Die quirlige Studentenstadt La Serena ist auch nur 15 Autominuten entfernt. (Für die Strichliste: nur ein Trickdiebstahlsversuch.)

Fast täglich zauberte die *Vaguada Costera* eine dichte Nebeldecke vor die Bucht. Das sieht schon seltsam aus: Strahlender Sonnenschein in der Bucht und genau im Ausgang wallt eine kompakte, undurchdringliche, graue Masse. Da bleibt man gerne und freiwillig, zumal der Nebel stets null Wind bedeutet.

Per Mietauto erkundeten wir die nähere und weitere Umgebung. Das Land ist hier sehr karg. Eine richtige Halbwüste. An den Küstenbergen gibt es Nebelwaldreste, eine Andeutung dessen, was mal war. Einen dieser Reste besuchen wir und übernachten auf einer Forsthütte. Der öffentlich zugängliche Rest des Nebelwaldes ist ein wahrhaft fragmentarisches Überbleibsel. Alles gerodet, wahrscheinlich für den Bergbau.



Wandern in Resten des Pazifischen Nebelwaldes

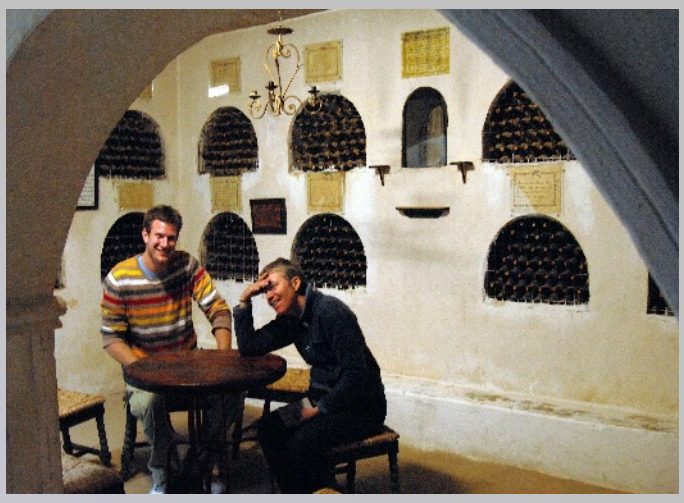
Dafür entschädigte die Umgebung mit Fundorten prähistorischer Steinzeichnungen und Steinritzungen, primitivsten Silberminen, und dem Valle d´Elqui, in dem die Muskatellertrauben für den chilenischen Pisco gezogen werden. In der letzten noch in privater Hand verbliebenen Pisco-Brennerei stockten wir unsere Bordverpflegung auf. Unvermeidlich war auch der Besuch einiger Observatorien, um die uns nun schon so lange begleitenden Gestirne mal durch ein Teleskop zu betrachten. Das geht natürlich nicht in

den großen Wissenschaftsobservatorien, dafür gibt es kleinere, „touristische“ Observatorien.

Und wir entdeckten seltsame Zeichen in der Wüste: Zwei waagerecht und parallel verlaufende, abgezäunte Sandstreifen. Ein Erdweg und ein kleinerer Lkw, der dorthin fuhr und mit der Ladefläche vor einer Erdrampe einparkte. Anke wurde schon unruhig: Zwei Pferde wurden aus dem Lkw geführt. Dann kam noch ein Lkw, Pickups. Ein Zelt wurde aufgebaut.

„Das wird ein Pferderennen!“ Eine typische *Carrera Chilena*. Geritten wird im K.O.-Verfahren. Immer zwei Pferde gegeneinander über vermutlich eine Viertelmeile. Vielleicht ist es auch ein Viertel-Kilometer. Geritten wird, wie es gefällt. Mit und ohne Sattel, in traditioneller Kluft, mit Stiefeln, in kurzer Turnhose und mit Strümpfen. Das Wie ist egal, entscheidend ist, wer als erster durchs Ziel geht. Einfach und klar.

Dass wir bei dem Ausflug einen lokalen Küstensturm verpassten, den unser treues Bötchen ganz alleine vor Anker überstand, erfuhren wir erst bei unserer Rückkehr. Christian hatte noch versucht, uns zu warnen, doch er konnte uns nicht erreichen, da wir in Gegenden ohne Handy-Empfang unterwegs waren.



Oben: Pisco-Verkostung in der letzten verbliebenen Privatbrennerei. Unten: Carrera Chilena

Totorallilo Norte

Wir nutzten den Aufenthalt in Coquimbo und ließen uns von den örtlichen Seglern beraten. Auch hatten wir mittlerweile die Details des dicken Kartenatlanten der chilenischen Marine studiert. So ganz unwirtlich erschien uns die Küste nicht mehr. Da gab es ja doch winzige Huks, Nasen und Einschnitte. Zeit war auch nicht das Problem, was sprach dagegen, in kleinen Etappen zu segeln, statt nonstop nach Antofagasta zu gehen? Nichts. Also auf, auf! Am Morgen heißt es auf Kanal 16 auf Anfrage eines Fischers *„puerto está cerrado“*. Hafen geschlossen? Wir dürfen nicht auslaufen? Das kann ja wohl nicht sein! Es herrscht kein Wind, es gibt ausnahmsweise keinen Nebel, schlechtes Wetter ist auch nicht angesagt. Wird hier der Hafen auch bei Bewölkung geschlossen? Oder hat der Funker so genuschelt, dass er das entscheidende Wörtchen *„no“* verschluckt hat? Auf unsere Anrufe erhalten wir keine Antwort. Dann eben nicht. Vielleicht ist das auch besser so. So kann uns niemand zurückhalten. Also los.

Feiner Morgenwind treibt uns voran

Wind gibt es nur in Viertelstundenschüben und dann aus Nord, also gegenan. Nord sollte es hier eigentlich und ganz und gar nicht geben! Oder hatte ich die Wetterauskünfte falsch verstanden? Und Gegenstrom haben wir auch. Ein Verstoß gegen jede Spielregel. Unter grauer Wolkendecke und bei frostigen 14°C dieseln wir voran, schnatternd und uns wechselweise zum Aufwärmen in die Koje verholend.

Die Einfahrt in die Bucht Totorallilo Norte gestaltet sich spannend. Wir müssen ein Riff umfahren, das von zwei kleinen Felseninseln markiert wird. Doch auch jenseits des Riffs lauern unsichtbare Unterwasserfelsen. Die elektronischen Karten verzichten hier großzügig auf weitere Details. Mit der Lupe interpretieren wir die

Karten des chilenischen Kartenatlanten und legen eine Kurslinie in Relation zum äußersten Inselchen fest. Mit Hilfe des Radars kontrolliert Anke den Seitenabstand und ruft mir die Werte zu, derweil versuche ich auf einer Linie zu fahren, die uns von den unsichtbaren Untiefen auf der gegenüberliegenden Seite klar halten soll. Wenig später sind wir im sichern Wasser der eigentlichen Bucht. Und wir freuen uns: der mitgeplottete Kurs wird uns eine sichere Ausfahrt erlauben.

Trübe Bedingungen in der Bucht von Tortorallilo Norte

Der Anker fällt auf 10 m Wassertiefe. Vor uns liegt eine ruhiger, schwarzer Geröllstrand. Jenseits der Hochwassermarke folgt Sand, dann erste Felsformationen. Ein paar Ruinen, daneben eine Handvoll neue Häuser und Hütten. Ein *campamento* der Fischer. Mit der Zeit werden wir feststellen, dass heutzutage fast jede Bucht an der Küste ein *campamento* beherbergt. Da hat der chilenische Staat in den letzten Jahren anscheinend viel Förderung betrieben. In der Siedlung verursachen wir einen Auflauf: Zwei Autos und sechs Menschen, die angestrengt in unsere Richtung blicken. Wir blicken zurück. Da es aber doch schon recht spät ist, verzichten wir auf einen Landausflug.

Wir jammern. Wie schön war es im stets sonnigen Coquimbo! Wieder graut ein grauer Tag. Die Wolken hängen tief und verbergen die Gipfel der umliegenden Berge. Der Horizont der See wirkt seltsam düster. Dieses blöde Küstentief mit seinem Wolken- und Nebelwetter ist gar nicht nach unserem Geschmack. Aber was hilft´s. Gut, dass uns nur ein 20-Meilen-Trip bevorsteht.

Der Anker kommt etwas widerspenstig aus dem Geröllgrund. Es ruckelt und rumpelt ganz schön im Gebälk, bis er endlich frei ist. Wahrlich nicht der beste Ankerplatz, dieses Tortoralillo Norte. Recht verhalten motoren wir aus der Bucht. Glücklicherweise haben wir den gestrigen Track noch im GPS, denn der Navi-Computer ist heute Morgen prompt ausgefallen. Parallel läuft wieder das Radar. Wir glauben die schwierige Passage schon hinter uns zu haben, als die Echolotanzeige sprunghaft abnimmt. Schnell Gas weg.

„Anke, wie liegen wir zum Track?“
„Fast genau drauf!“

Auf der Isla de Damas erleben wir viel ungestörte Natur.

„Ist er rechts oder links von uns?“
„Rechts!“

Ich steuere nach rechts. Weiter flache Anzeigen. Wir könnten schwören, genau auf der gestrigen Linie zu fahren. Aber die Anzeige bleibt alarmierend. Gut. Die Untiefen müssen rechts sein, also nach links steuern. Die Anzeige wird nicht besser. Ständig springt sie zwischen sechs und zwo Meter achtzig herum, statt der langsam zu erwartenden 45 und mehr Meter. Wo sind wir hier bloß hineingeraten? Vielleicht ein Unterwasser-Riff in Verlängerung des letzten Inselchens? Nach der Seekarte darf es sowas nicht geben. Oder doch? Wir beruhigen uns gegenseitig und kommen zum einzig plausiblen Ergebnis: das Echolot spinnt. Vielleicht haben sich im Wasser Temperaturschichtungen ausgebildet, die das Echo beeinflussen, oder ein heimtückischer Fisch schwimmt unterm Rumpf herum und ärgert uns. Also ignorieren wir das dumme Stück und verlassen uns auf die Angaben der Seekarte. Auf ihr ist unser Kurs recht einfach zu verfolgen, zumal wir aktuell nur eine Missweisung von rund 002° E haben. Wenn wir da an die Kompass-Abweichungen in Patagonien denken...

Ich zögere nach der überstandenen Aufregung nicht lange und verkrieche mich wieder in die Koje, „um meine kalten Füße aufzuwärmen“. Behelfe mir schlussendlich sogar mit einer Wärmeflasche. Das lässt tief blicken.

Oben: Typische Küstenlandschaft auf dieser Etappe
Mitte: Ein Fischer-Campamento
Unten: Vor Anker bei Puerto Carrizal Bajo

Über die Isla Damas zum Puerto Carrizal Bajo

Als ich wieder auftauche, hat sich die Wolkendecke ausgedünnt. Nicht weit jenseits der Küstenlinie scheinen sich die Wolken in Wohlgefallen aufzulösen. Zumindest kann man durch den Dunst hell schimmernde Sandflächen und Bergflanken ahnen. Der Charakter der Küstenlandschaft ändert sich zusehends. Sie ist zwar immer wieder von kargen Felsformationen durchsetzt, aber es treten vermehrt vegetationslose Sandflächen auf. Doch noch kann sich die Vegetation behaupten. Kakteen und niedriges Buschwerk beherrschen weite Teile des Landes. Die Inselgruppe, die wir passieren, besteht - ganz anders - aus wild angehäuften Felsformationen.

Wir wählten die Isla Damas für den nächsten Stop. Eine Insel, die unter Naturschutz steht. Leider gab es außer Riesen-Seepocken und dem Blas in der Ferne ziehender Wale nicht so viel zu sehen. Fast täglich kamen Taucher mit kleinen Booten vom Festland herüber, wir hätten sogar Einkaufsbestellungen aufgeben können. Doch nun sind wir in Huasco. Mutieren wir endgültig von Langstreckenseglern zu Kurzstreckenhopsern? Am nächsten Morgen legen wir sagenhafte 28 Seemeilen zurück. Bis zum Puerto Carrizal Bajo. Wir bleiben dicht unter der Küste und bewundern die kargen, schottrigen Hänge der äußersten Kordillerenausläufer. Nur ein leichter Grünschimmer auf dem vorherrschenden, hellen Ocker verdeutlicht, dass es an der Küste immer noch Leben gibt.

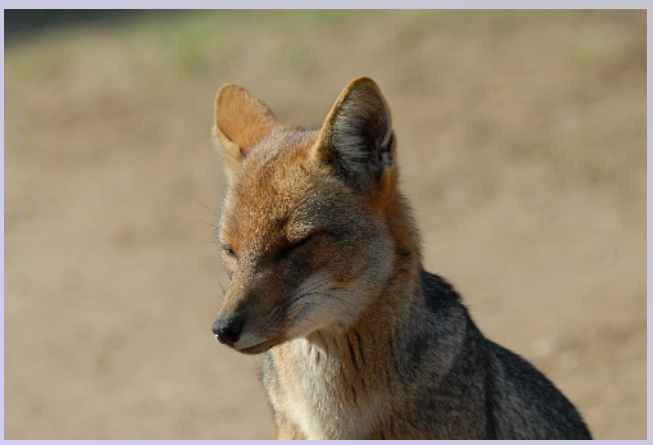
Der Wind ist spaßig. Morgens ist er nicht da, gegen Mittag sagt er „Hallo“ und bis zum Abend frischt er auf bis fast 40 Knoten. Wir rasen dem Ziel entgegen. Wie so oft verbirgt sich unter dem großtuerischen Begriff

„Puerto“ nicht viel mehr als eine Landestelle. In diesem Fall ist es ein trichterförmiges Mini-Ästuar, gespeist von einem Flüsschen, dass erst wenige hundert Meter vor dem Meer aus dem Untergrund an die Oberfläche drängt. Auf vier Metern Wassertiefe, so tief im Trichter verborgen, wie es geht, setzen wir den Anker.

Das Dingi klatscht ins Wasser. Erste Erkundungen. Carrizal Bajo ist ein (fast) vergessenes aber doch besiedeltes Nest. 200 Seelen wohnen hier. Vielleicht. Einfach Häuser und Hütten, dazwischen Sandpisten, eine fast schon stolz zu nennende Kirche. Ein überplantes Gestell, die lokale „Werft“ der Fischer. Man versteht nicht, wie es dieses Nest auf zahlreiche Atlanten und Karten geschafft hat, und sei der Maßstab noch so klein.

Es gibt, unglaublich, drei kleine Kaufläden, in denen wir, noch unglaublicher, frisches Gemüse bekommen. Die Verkäuferin freut sich über unsern Besuch und zeigt uns Fotos von der Wüste. Wir wären leider zum falschen Zeitpunkt da (schon wieder). Wir sollen wieder kommen, wenn es geregnet hat, dann würde die ganze Wüste in Blüten stehen. Von einem zahnlosen Fischer erstehen wir Verwandte der Abalones, Schnecken für´s Abendessen. Eine überlebt später das unvermeidliche Morden. Als Anke sie am Fuß kitzelt guckte sie derart neugierig, was da mit ihrem Fuß geschieht, dass sie einfach zu niedlich ist. Sie wird mit feierlicher Handbewegung ins angestammte Element zurückgesetzt.

Ein Spaziergang am nächsten Tag bringt uns ans Ende des sichtbaren Teils des Flusses, keine 500 Meter jenseits des Dorfes. Nun lässt sich die unterirdische Existenz des Flusses nur noch an der dichten Vegetation des Tales ablesen. Sie zeigt jedenfalls deutlich, dass er im Verborgenen wirkt. Wir machen uns auf, wenigstens einen Hauch der „blühenden Wüste“ zu entdecken und finden trotz fehlenden Regens eine erstaunliche Blütenpracht. Auch über die Tierwelt staunen wir, Flamingos, von einem Schwarzhals-Schwan begleitet, suchen im Brackwasser nach Nahrung. Dem Tal folgend entdecken wir Spuren, die weder einer Katze noch einem Hundetier gehören können. Zu groß. Spielt uns die Phantasie einen Streich? Oder haben wir tatsächlich ein gar nicht so entferntes Brüllen gehört? Wie nah ist ein entferntes Brüllen? So ganz wohl fühlen wir uns nicht mehr. Ganz theoretisch könnte es hier Pumas geben. Theoretisch? Die Nackenhaare stellen sich auf. Vorsichtig steigen wir auf die nächsten Höhen, können aber nichts entdecken und sind – zugegeben - nicht ganz unfroh darüber.



Oben: Die Werft von Carrizal Bajo. Mitte: Vom unterirdischen Fluss mit Feuchtigkeit versorgt, daher das grüne Hinterland von Carrizal Bajo. Unten: Typischer Bewohner des Hinterlandes.

Nationalpark Pan de Azúcar und Cifuncho

Die nächste Etappe segeln wir durch die Nacht. Wieder Wind in allen Stärken zwischen null und fast vierzig Knoten. Es scheint,

dass die benachbarte Wüste im Tagesverlauf ausgesprochen kräftige Seewinde hervorruft. Bei Tageslicht erreichen wir die eher seichten Ufer des Nationalparks Pan de Azúcar, zu deutsch Zuckerhut. Hier gibt es Humboldt-Pinguine zu bewundern. Leider erweisen die sich anders als ihre südlichen Vettern als sehr scheu. So sehen wir nur ein paar wenige im Wasser, die bei unserer Annäherung schnell abtauchen. Der einzige, der uns an Land begrüßt, wirkt abgerissen und traurig, kein Wunder, er ist ein ausgestopfter Geselle. Dafür können wir den zweiten Aspekt des Parks um so ausgiebiger bewundern. Kakteen. Der Nationalpark ist berühmt für seine Kakteenvielfalt. Für uns als Seefahrer am beeindruckendsten ist eine Art, die ihr Wachstum konsequent nach der Sonne ausrichtet und daher als Nordzeiger äußerst hilfreich ist. Mein Vorschlag, eine Pflanze auszugraben und in einem kardanisch aufgehängten Blumentopf zu pflegen, und mal zu schauen, ob so ein Kaktus auch als Kompassersatz dienen kann, findet bei Anke keine Gegenliebe.

Die Wüste blüht

Die nächste Etappe ist kurz und schnell. Na ja, wie immer werden aus den vom Wetterbericht versprochenen 15 – 20 Knoten Wind zum späten Nachmittag fast doppelt so viel. Mittlerweile sind die Kordilleren endgültig bis an den Pazifik gerückt. Dazwischen gibt es kein Vorland mehr. Und was für Berge das sind! Steil geht es hoch. Ein Gipfel neben dem anderen. Wie eine gigantische Steilküste. Kein Wunder, das es hier später im Tagesverlauf immer so weht. Da kommt eins zum anderen. Am Nachmittag fliegt das Panorama bei dem

Im Nationalpark Pan de Azucar

wieder ausgesprochen frischen Wind nur so an uns vorbei. Inzwischen herrscht die Wüste ohne jeden Kompromiss. Kein Strauch, kein Kaktus ist zu sehen. Wir beglückwünschen uns zu dem Entschluss der Küstenhoppelei. Draußen auf See hätten wir von all dem nichts gesehen.

Wir umfahren ein Flach, halsen und dann rasen wir auf die Küste, auf´s Ziel zu. Die Kette der Berge, der wir folgten, verdichtet sich auf dem neuen Kurs zu einer sich in der Endlosigkeit verlierenden, abweisenden Mauer. Irgendwo mitten drin, erst aus kürzester Entfernung auszumachen, eine vorspringende Huk, dahinter eine versteckte Bucht. Der Wind läuft um den „letzten“ Berg herum, erlaubt uns, ein gutes Stück in die gut geschützte Bucht von Cifuncho hinein zu segeln. Dann ist es vorbei mit der Herrlichkeit. Der Rest erfordert die Maschine. Wir sind überrascht: In dieser Bucht gibt es nicht nur das obligatorische Fischercamp, sogar

ein richtig schicker, solider Anleger steht da. Man winkt uns zu und lädt uns ein, längsseits zu gehen. Aber in dem vorgelagerten Gewirr der vielen Festmacher- und Muringleinen zahlloser Fischerboote findet sich für unseren „dicken Pott“ kein Durchschlupf. Wir ankern besser. Am nächsten Tag sagt sogar der Armada-Wetterbericht um die 35 kn voraus. Erfahrungsgemäß können wir da noch was drauf packen. Wir bleiben besser, bewandern die Wüste und erklimmen nahe Gipfel. Die Sonne strahlt, und von dort oben erscheint alles so friedlich. Doch bei genauem Hinsehen zeigt das Meer gar nicht so weit draußen viele weiße Mähnen.

Bucht von Cifuncho

Fischer verkaufen uns frischen Fisch. „Beifang“. Wie wir später herausfinden eine Art, für die noch zwei Wochen Schonzeit gilt, da kommen wir Greenhorns gerade recht.

Taltal – eine Bergbaustadt in der Wüste und letzter Stopp vor dem Ziel

Ein Tag ohne Segel. Kein Wind. Der Motor schiebt uns die nächsten 25 Meilen voran. Mit einem Fischschwanz versuche ich mein Angelglück. Sehr erfolgreich. Es dauert nur wenige Momente, da rast die Rolle los. Ich komme so schnell gar nicht an die Bremse. Und dann ist plötzlich gar nichts mehr. Ich kurbele die Sehne wieder herein. Alles sauber abgebissen. Köder, Haken und Stahlvorfach. Alles weg, d.h. das Stahlvorfach ist mittendrin durchtrennt, wie von einer Kneifzange. Eine echte Schweinebacke.

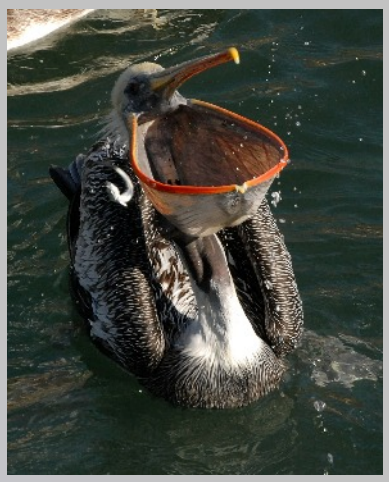
Eingangs der weit ausholenden Bucht von Taltal drehen wir hastig bei. Vor uns ereignet sich ein atemberaubendes Schauspiel, das wir nicht stören, das wir lieber beobachten wollen: Das große Jagen. Boobys (Tölpel), Inca Terns, Pelikane, Pinguine, Seelöwen. Wo letztere zuschlagen brodelt und kocht das Wasser, wo erstere sich hinabstürzen, da sieht es aus, als schlage eine Raketensalve ein. Am beeindruckendsten sind die Boobys. Unvorstellbar, dass sie aus einer Höhe von 50 und mehr Metern ihre Beute überhaupt ausmachen können. Aber es ist so. Sie kreisen in riesigen Schwärmen umher, um dann in großen Scharen in die Tiefe zu stürzen. Zunächst mit ausgebreiteten Schwingen den Sturz noch korrigierend, dann legen sie die Flügel an und sind nur noch ein schlanker Torpedo. Absolut beeindruckend, wenn 6, 8 10, oder 20 Vögel zugleich einschlagen. Fast eine Stunde lang lassen wir JUST DO IT treiben und beobachten diese Jagd.

Taltal ist ein merkwürdiger Ort. Eine im wörtlichen Sinne blühende Stadt in der Wüste. Man verdient am Bergbau, und man verdient gut. Die Stadtväter bemühen sich sichtlich, aus der Stadt eine wahre Oase zu schaffen. So staunen wir über eine begrünte Uferpromenade und frischgrüne Parks vor dem Hintergrund ockerbrauner Wüstenhänge.

Wie in den meisten südamerikanischen Ländern üblich, müssen wir der örtlichen Armada-Dienststelle unsere Aufwartung machen, auch um die Fahrtgenehmigung für die nächste Etappe einzuholen. Anke kann sich nicht verkneifen, die morgendlichen Dynamitexplosionen zu erwähnen. Heute Morgen um halb sieben hat es zehn mal gerummst. Sieben mal relativ nah, drei mal recht weit entfernt. Gestern hatten wir drei ferne Explosionen gehört. Heute ist Freitag, da steigt

Oben: Auf zum nächsten Sturzflug - ein wieder aufgetauchter Booby (Verwandter unserer Baßtölpel) startet durch.
Unten: Wirkt wie ein Urvogel vor den Hängen der Wüste - der Pelikan beobachtet die See, gleich wird er sich hinein stürzen.

der Fischbedarf wegen der erwarteten Wochenendausflügler, also wird mehr gezündelt. Als Fischer an Dynamit zu kommen ist in einem vom Bergbau geprägten Land wie Chile kein echtes Problem. Der diensthabende Offizier wird richtig griffig. *„¡Es prohibido!“* Das ist verboten! Er will gleich mit seinem Standortkommandanten sprechen. Sieh an, die Marine nimmt ihre neuen Aufgaben, zu denen auch der Schutz der maritimen Ressourcen gehört, offenbar ernst. Wir wollen ja den Fischern das Leben nicht schwerer machen, aber mit der Dynamitfischerei berauben sie sich langfristig ihrer eigenen Grundlage.



Pelikane sind eindrucksvolle Fischer. Mit einem Fischzug sammeln sie oft mehrere Fischlein in ihrem Kehlsack. Rechtss gelingt einem Fisch gerade noch die Flucht.

Ein ruhiger Schlag von anderthalb Tagen bringt uns nach Antofagasta. Küsten- und Hochhauskulissen schälen sich aus dem Morgendunst. Ganz gegen die Gepflogenheiten interessiert sich der Hafenkapitän nicht für uns. Stattdessen meldet sich der örtliche Yachtclub und weist uns ein. Man schickt sogar eine *lancha*, ein kleineres Motorboot, um uns durch die riffgesäumte Einfahrt zu lotsen. Im Yachtbecken, das in alter Zeit vermutlich die Leichter beherbergte, mit denen die auf Reede liegenden Salpetersegler bedient wurden, entdecken wir ein schwedisches Boot, die SATUMAA. Was für eine Überraschung. Wir trennten uns in Valdivia und nahmen an, dass wir uns vielleicht irgendwo in den Marquesas über den Weg laufen würden. Und nun treffen wir uns hier! Klar, dass die beiden uns sogleich zum Abendessen shanghaien. Zur Feier des Tages gibt es schwedische Spezialitäten. Wie das? Nun, Ikea Chile macht´s möglich. Gemeinsam resümieren wir die hinter uns liegende Strecke und stellen fest, dass sie ein echtes Erlebnis war. Wo kommt man als Segler der Wüste schon so nahe?

La Punta, im Dezember 2007,
modifiziert La Rochelle, im April 2021

Martin

Der letzte Schlag nach Antofagasta.
unten: Die große Jagd der Boobies