

Reisebericht Chile 1994

(Atacama, Ojos del Salado, Valle de Maipo, Araucanía)

28. September - 30. Oktober 1994

Hartmut Bielefeldt und Claudia Bäumler

Verfasser dieses Textes: Hartmut Bielefeldt

Dienstag, 27. September 1994

München

Wie schon letztes Jahr, dürfen wir wieder die Bergschuhe bei der Sicherheitskontrolle ausziehen und zur Durchleuchtung aufs Band legen. Wie auch letztes Jahr kommt die Edelstahl-Thermosflasche mit den Filmen drin unbeanstandet durch.

Nach pünktlicher Landung in London fährt man uns mit dem Bus ins Terminalgebäude; Treppe rauf, auf der anderen Seite Treppe runter, und Bus ins andere Terminalgebäude am Ende der Welt. Der Abflug verzögert sich um $1\frac{1}{2}$ Stunden, weil einige Lämpchen der Innenraumbeleuchtung unmotiviert an- und ausgehen. Das Problem ist kurz vor Mitternacht wohl behoben.

Mittwoch, 28. September 1994

Santiago de Chile

Zwischenlandung in Sao Paulo um 6 Uhr morgens. Außer einem ziemlichen Provinzflugplatz und tropischem Mischmasch-Wetter sieht man nicht viel. Viertel nach zehn Landung in Santiago auf einem ähnlichen Provinzflugplatz. Interessante Technik beim Zoll: Wenn man die Lichtschranke passiert, leuchtet nach Zufallsprinzip entweder ein rotes oder grünes Lämpchen auf. Rot heißt alles auspacken; bei uns ist es glücklicherweise grün, das Gepäck wird nur durchleuchtet. Sonst hätte es sicher einige Zeit gedauert, bis wir alles wieder in Rucksäcke und Seesack hereinbekommen hätten.

Mit dem Bus fahren wir in die Stadt und kommen gleich beim ersten Hotel auf unserer Liste unter. Nach längerer Suche haben wir den Busbahnhof Nord auch gefunden und dort die Fahrkarten für morgen abend nach Calama gekauft. Der Busbahnhof sieht auf den ersten Blick etwas chaotisch aus, aber es hat alles seine Ordnung. Wenn der nette Herr, der uns gleich angesprochen und die richtige Busgesellschaft gezeigt hat, nicht die 2000 Pesos Provision

eingestrichen hätte, hätten sie es höchstwahrscheinlich selber getan. Die Fahrt über 1600 km kostet übrigens 14000 Pesos (56 DM).

Nachmittags schauen wir beim Instituto Geográfico Militar vorbei, um Landkarten zu suchen. Da auf 50000er Karten sowieso fast nichts drauf ist, kommt man zwangsweise zu den 250000ern, von denen es immer noch ganz schön viele gibt. Das Land ist immerhin doppelt so groß wie Deutschland, aber mindestens fünfmal so lang.

Das Abendessen gibt es erst mal in einem der unzähligen Imbißrestaurants, die alle im wesentlichen nur eins anbieten: Pollo¹ in Einheiten 1, $\frac{1}{2}$ oder $\frac{1}{4}$. Weiß der Geier, wieso die Chilenen so wild darauf sind. Später geraten wir in eine landestypischere Kneipe, wo wir auch gleich als Ausländer auffallen und von zwei Chilenen bis fast zum Umfallen (hauptsächlich der Chilenen) vollgelabert werden. Soweit der erste Tag in Chile.

Donnerstag, 29. September 1994

Santiago

Das Instant-Frühstück im Hotel hätte genausogut in den USA sein können. Außer, daß die Chilenen offensichtlich nicht in der Lage sind, Kaffee zuzubereiten. Man erhält Heißwasser oder Milch und kann sich den Pulverkaffee selber dazulöffeln.

Da wir später voraussichtlich nicht mehr nach Santiago kommen, wollen wir uns gleich um den Rückflug kümmern. Die Adresse von British Airways stimmt nicht mehr, aber der Informations-Herr im Hochhaus weiß gleich die neue. Bei der Fahrt dorthin lernen wir das U-Bahn-Netz kennen, das zwar sehr modern ist, aber nur aus zwei Linien besteht.

Ein wenig touristisches Pflichtprogramm: Vom Hügel Santa Lucia aus hätte man eine gute Sicht über die Stadt, wenn es nicht ständig so diesig wäre. Um zwölf Uhr tut es einen Donnerschlag, der den ganzen Hügel erbeben läßt. Er kommt aus einer Kanone knapp unterhalb des Gipfels und läutet die Siesta ein.

Die Plaza de Armas ist ein kleiner Park an der Stelle, die sich für das Stadtzentrum hält. Beim Schlendern durch die Geschäfte fällt auf, daß für viele Dinge die Preise bei etwa 80-100% der unsrigen liegen. Einzig Essen und Busfahren scheinen deutlich billiger zu sein.

¹Hühnchen

Am Abend fahren wir mit dem Taxi zum Busterminal, um dort unsere Reise in den Norden anzutreten. Mehrmaliges Reorganisieren des Bus-Kofferraums macht ein bißchen mißtrauisch, aber hier hat alles seine Ordnung, es geht nichts verloren. Unsere Sachen kommen nur ganz nach unten, weil wir am weitesten fahren.

Pünktliche Abfahrt kurz nach sieben Uhr; unter Videobedrohung nordwärts auf der Panamericana. Der Bus ist sehr komfortabel mit $1\frac{1}{2}$ -fachen Sitzabständen, Liegesitzen, zum Abendessen gibt's ein Sandwich. Zumindest schläft es sich wesentlich besser als im Flugzeug, die Straße ist auch ausgezeichnet. Um halb neun steigt ein Brötchenverkäufer zu, der im Bus mit Berlinern die Runde macht.

Freitag, 30. September 1994

Santiago - Copiapó - Antofagasta - Calama

Morgens um sieben sind wir in Copiapó, dort scheint ein Fahrerwechsel stattzufinden (Das wollen wir jedenfalls hoffen). Nach einigen weiteren Kilometern verschwindet die letzte Vegetation. Bei Chañaral sehen wir zum ersten Mal den Pazifik. Am Meer entlang führt die Straße durch menschenleeres Gebiet; bis Antofagasta - 350 km - wächst kein einziger Baum, alle zehn Kilometer vielleicht ein paar Grasbüschel am Straßenrand, später nicht mal mehr das. Mitten in diesem Nirgendwo treffen wir einen anderen Bus derselben Firma, von dem ein Eisverkäufer umsteigt.

Um 14.30 Antofagasta, ein grüner Uferstreifen am Fuß von kahlen Wüstenbergen, mit etwa 200000 Einwohnern eine der größten Städte Chiles. Fast alle steigen hier aus; dafür kommen neue Passagiere dazu. Nach Calama sind es noch 200 km, es ist der dritte Ort nach Antofagasta. Nach der Hälfte kommen Wolken auf, und bald regnet es in Strömen - und das mitten in der wütesten Wüste.

Calama, halb sechs. Der Taxifahrer meint, wir hätten uns ganz besonders schlechtes Wetter ausgesucht. Es würde höchstens ein paar Tage im Jahr mal regnen. Wir nisten uns erst mal in der „Residencial Internacional“ ein. Die nächste Aktion ist die Besorgung eines Mietwagens, um zum Bergsteigen um San Pedro herum flexibel zu sein. Für eine ganze Woche ist der Spaß nicht gerade billig, wir sehen später aber auch den Nutzen eines Autos mit Allradantrieb ein.

Beim Einkaufen im Supermarkt begegnen einem manchmal schon seltsame Dinge. An Marmelade in Tüten gewöhnt man sich ja schon bald, aber

Instant-Joghurt ist dann doch die verschärfte Version des amerikanischen Instant-Traums.

Beim Zurückfinden in unsere Unterkunft hätten wir uns fast verlaufen, wären nicht die Chilenen so hilfsbereit und freundlich Ausländern gegenüber, daß einem immer jemand den Weg sagen kann oder es zumindest versucht.

Samstag, 1. Oktober 1994

Calama - Chuquicamata - Calama

Mit dem Colectivo (=Sammeltaxi, wartet bis es voll ist, und fährt erst dann) zur Mine nach Chuquicamata herausgefahren, nur um festzustellen, daß es am Samstag keine Führungen gibt. Da die Minenstadt schon auf 2600 m liegt, machen wir halt einen Akklimatisierungsspaziergang. Dabei besteigen wir immerhin einen 3000er. Die Ausgangshöhe muß man ja nicht unbedingt erwähnen.

Sonntag, 2. Oktober 1994

Calama - San Pedro de Atacama - Tatio; Cerro Jorquencal

Der Mietwagen stellt sich als ganz schönes Geschoß heraus, ein Chevrolet/LUV Viersitzer-Pickup mit überdachter Ladefläche. Übrigens vermietet die Firma nur Allradfahrzeuge an Leute, die damit nach San Pedro fahren wollen. Wir sehen aber im Lauf des Tages noch, daß das gar nicht so schlecht ist und so ein Ding durchaus sein Geld wert ist.

Zuerst geht's nach San Pedro de Atacama, das ist der nächste Ort, hundert Kilometer durch die Wüste. Dabei ist immerhin ein 3400 m hoher Paß zu bezwingen. Den entgegenkommenden Lastwagen macht das ganz schön Mühe. Kurz vor San Pedro überquert man die Cordillera de la Sal - der windverblasene Sandstein formt eine ganz eigenartige Landschaft. Der Ort selbst liegt in einer Oase am Nordrand des 3000 km² großen Salzsees Salar de Atacama.

Hier tanken wir das Auto nochmal voll. Den Besuch des Ortes heben wir uns für später auf. Jetzt fahren wir erst mal in Richtung Tatio-Geysire. Das erste Stück ist die Straße ganz gut geschottert. Später zeigen sich die berühmten Waschbrettmuster, die man entweder mit unter 30 oder über 65 befahren kann - dazwischen zerlegt es fast das Auto. Man freut sich oft über etwas Bodenfreiheit und einen an die Höhe angepaßten Motor. Es geht stetig bergauf, auf eine weite Hochebene. Unten wächst gar nichts - der Inbegriff

von Nichts sozusagen - oben verstreute Kakteen, später wird die Wüste zu Puna (Gras in Büscheln). Ab 4200 m liegt Schnee, da fährt man dann einfach etwas links der Straße, um den Schneewehen zu entgehen. Ist ja viel Platz da.

61 km nach San Pedro sind wir am geplanten Akklimatisations-Berg. Man kann noch ein Stückchen näher heranzufahren, wenn man den Allradantrieb nutzt und alten Fahrspuren folgt, bis es etwas steiler wird. Von dort (4440 m) geht es zu Fuß los. Beim Aussteigen packt einen allerdings erst mal ein leichtes Schwindelgefühl, wenn man sich plötzlich in der dünnen Luft auch noch bewegen muß.

Schön langsam also aufwärts; nach 1 h 20 haben wir den Gipfel des Cerro Jorquencal (4971 m) erreicht. Endlich mal ein 4900er. Nach ausführlicher Würdigung der schönen Aussicht (nach Süden geht die Hügelkette langsam in den Salar de Atacama über, nach Westen und Norden sind wir von wuchtigen Vulkankegeln umringt) und dem Bau eines hier singulären Steinmännchens und Einritzen unseres Besteigungsdatums geht es wieder runter.

Weiter geht die Fahrt über den Paso Pabellon durch eine Furt über ein Fließchen mit richtigem Wasser (überaus selten, fast nur weit oben möglich)² bis kurz vor den Tatio-Geysiren, wo wir ein paar Meter abseits der Straße einen hübschen Zeltplatz mit Windschutzmäuerchen finden. Endlich können wir die wohlverdienten Spaghetti löffeln. Mittlerweile ist es schon sechs Uhr abends, kurz darauf verschwindet die Sonne. Es wird recht frisch, immerhin sind wir hier auf 4230 m. Freundlicherweise ist es hier nicht so windig wie am Jorquencal³. Die Temperatur scheint aber - wenn überhaupt - nur wenig über dem Gefrierpunkt zu liegen. Der Schnee ist überall pulvrig-körnig, und im Schatten hängen Eiszapfen.

Montag, 3. Oktober 1994

Tatio - San Pedro; Cerro Tatio

Wie nicht anders zu erwarten war, stellen sich während der Nacht die üblichen Höhenerscheinungen wie Kopfschmerzen etc. ein. Um halb sechs ist die Nacht aber sowieso zuende, draußen sind es gemütliche 12 Grad unter Null. Bald ist alles eingeräumt, wir fahren zu den Tatio-Geysiren, die auch schon kräftig am Dampfen sind. Die „Fontänen“ sind maximal einen Meter hoch, aber durch die Kälte der Umgebung sind die Dampffahnen sehr

²Spätestens hier wäre ein Allerweltsauto wie mein Mazda ersoffen.

³Wir werden später feststellen, daß derartiger Wind eigentlich zur Tagesordnung gehört.

beeindruckend. Überall gluckst und blubbert es vor sich hin. Kurz nach Sonnenaufgang ist das Spektakel recht abrupt zuende.

Wir fahren 37 km zurück in Richtung San Pedro und eine Nebenstraße herauf, um den Berg Tatio von der Rückseite her in Angriff zu nehmen. Vom Auto (4425 m) aus stapfen wir drei Stunden durch endlose Geröll- und Schneehalden. Der Tatio bietet mit seinen 5215 m Höhe einen schönen Rundblick auf die Vulkanschote der Umgebung und die mittlerweile recht schwächlichen Fumarolen an seiner Nordwestflanke. Interessant auch die vielen mehr oder weniger alten Lavaströme, die sich dunkel aus der Puna hervorheben.

Der Abstieg dauert knapp eine Stunde. Über das rustikale Nebensträßchen zur „Hauptstraße“ und diese in Richtung San Pedro mit bangem Blick auf die Benzinuhr, denn der Wagen säuft oberhalb von 4200 m ganz enorm. In San Pedro ist der Tank freundlicherweise noch viertelvoll; ihn zu füllen ist aber vorläufig nicht möglich, weil wir keine Pesos mehr haben und die einzige Geldwechselstelle heute eine etwas ausführlichere Siesta macht.

Das Abendessen besteht dementsprechend nur aus Brot und Thunfisch aus der Dose. Am Abend um acht ist die Geldwechselstube wieder offen. Geld gibt's aber trotzdem keins: er findet den Tresorschlüssel nicht. Aber mañana, um zehn.

Dienstag, 4. Oktober 1994

San Pedro - Straße zum Portezuelo de Chaxas

Etwas ungünstige Arbeitszeiten hat man hier schon. Da die Sonne kurz nach sechs aufgeht, haben wir größte Mühe, auf dem Campingplatz die Zeit bis zehn Uhr totzuschlagen.

Da ist die Geldwechselstube wieder offen, aber der Schlüssel kommt erst mit dem Bus um halb elf. Es erbarmt sich aber an der nächsten Ecke jemand unser und wechselt uns 100 Dollar ein. Damit können wir uns für die nächsten paar Tage verproviantieren. Nur Bier gibt's nicht, der entsprechende Laden hat (schon oder noch oder mal wieder ?) zu. Noch schnell das Auto für 9000 Pesos (36 DM) vollgetankt und Luft an einem Reifen nachgefüllt (das ist vielleicht ein Drama, jemanden zu finden, der das macht), und wir melden uns bei der Zoll/Polizeistelle ab mit Ziel Licancábur.

Die ersten zwei Abzweigungen nach links stellen sich als falsch heraus. An der einen buddeln wir mit Müh und Not (und Lawinenschaufel) das Auto aus dem Sand, die andere geht erst ewig weit gerade und unendlich holperig, bis

es an einer Trockenrinne auch für ein Allradfahrzeug ein wenig mau aussieht.

Die dritte Abzweigung ist endlich die richtige, sie ist sogar beschildert. Die anfangs gute Schotterstraße wird aber auch immer holpriger. Eine Umleitung führt durch ein Lavafeld - eine absolute Katastrophe an Straßenzustand. Da kann das Auto zeigen, was es kann und wieviel Bodenfreiheit es hat. Die mittlerweile abgefallene Heckklappe wird mit Draht, Reepschnur und Leukoplast provisorisch wieder befestigt. Weiter oben wird die Straße kurz besser, zeigt sich dann aber als wilde Holperpiste, die man mit Glück manchmal im zweiten Gang befahren kann. Meistens muß man allerdings vorsichtig im Schrittempo zwischen den metertiefen Rinnen hindurchmanövrieren. Der schlechte Zustand dürfte unter anderem durch die Regenfälle vor ein paar Tagen verursacht sein. Auf etwa 4000 m - der Paß wäre 4400 m hoch - lassen wir endgültig das Auto stehen. Nach einer knappen Viertelstunde Rangieren ist es auch gut neben der „Straße“ geparkt. Als wir das Zelt schon aufgebaut haben, kommt von oben ein Auto mit zwei englischsprechenden Geologen herunter. Sie hatten es bis 4100 m geschafft und sind dann zu Fuß bis 5300 m gekommen. Ansonsten sind sie über die Straße ähnlich begeistert wie wir.

Mittwoch, 5. Oktober 1994

Straße - Hochlager am Licancábur

Das mit der Straße ist wieder so ein typischer Fall für Murphy. Wären wir noch zwei Kilometer weitergefahren (auf 4100 m), hätten wir wieder eine halbwegs normale Straße gehabt. So gehen wir das Ganze zu Fuß. Bis man den Grat durch die endlose Puna erst mal erreicht hat, vergeht eine Ewigkeit (genauer: etwas über drei Stunden). Nach einem steilen Schutthang macht sich langsam die Höhe bemerkbar; auf 5035 m finden wir ein Plätzchen am Nordgrat des Licancábur, das nach 1½-stündiger Einebnung und Mauerbau einigermaßen wohnlich ist. Hier oben ist es ziemlich windig. Mittlerweile sieht man auch nach Bolivien hinein, auf dessen Grenze wir hier ja lagern. Besonders die türkisfarbene Laguna Verde ist eine interessante Abwechslung in dieser wasserlosen Welt. Der Schneefall von vor einer Woche hat immerhin den Vorteil, daß es ab etwa 4500 m so wasserlos nicht ist, denn immer noch findet man genügend Schneeflecken für Tee, Suppe und Tüten-Abendessen.

Donnerstag, 6. Oktober 1994

Hochlager - Licancábur - Straße

Die Nacht über war es diesmal fast windstill. Mit Höhenproblemen wie Kopfweg und Übelkeit geplagt, dauert es allerdings eine ganze Weile, bis wir schlafen. Entsprechende Begeisterung macht sich morgens um sechs breit, als es ums Aufstehen geht. Aber die Sonne ist schon da, draußen ist es schon gemütlich (-8°C , windstill).

Um sieben gehen wir los. Der Aufstieg folgt in etwa der Grenzlinie, d.h. durch Nordflanke bzw. -grat. Der Licancábur hat kaum ausgeprägte Grate, die Rücken verlieren sich in monotonen Schutthalden. Ebendieser Schutt in allen möglichen Größen ist hier überhaupt nicht verfestigt. Das führt zum „Hamster im Laufrad-Effekt: zwei Schritte vor, einen (bis drei) zurück. Manchmal kann man durch die Schneeflecken etwas gewinnen, aber die sind teilweise hartgefroren, teilweise metertiefes Pulver zwischen den Steinen. Mühsam geht es aufwärts, die endlosen Schotterhänge machen es nicht gerade abwechslungsreich. Die Höhe äußert sich mehr und mehr in Kopfweg und Langsamkeit. Bei Höhenmesser-Ablesung 5700 m^4 stehen wir plötzlich am Kraterrand des Licancábur, 5916 m . Der Krater hat einen Durchmesser von etwa 200 m , eine Tiefe von ca. 100 m und ist schneebedeckt; in der Mitte liegt ein zugefrorener See. Den eher rundlichen Formen nach zu schließen, scheint der Vulkan schon länger nicht mehr aktiv gewesen zu sein. Der Kraterrand ist überall fast gleich hoch, nur im Osten liegt eine 50 m tiefe Senke. Je nach gewünschter Aussichtsrichtung muß man auf den einen oder anderen „Gipfel“ gehen.

Der Rundblick ist sehr beeindruckend: Im Norden die Grenzkette Chile-Bolivien und unsere „Übungshügel“ der letzten Tage, Jorquencal und Tatio, im Westen äußerst viel Wüste und, 150 km weit, die Berge von Calama und Chuquicamata, im Süden der Salar⁵ de Atacama und links daneben die Grenzkette zu Argentinien. Einer der Berge dort gibt dunkelgraue Wolken von sich - das muß der Vulkan Láscar sein (1988 ausgebrochen). Nachdem wir die Aussicht und die angenehmen Temperaturen genossen haben, machen wir uns an den Abstieg. Der geht - abgesehen von ein paar groben Blockhalden - im Nu vonstatten. Nach 80 Minuten sind wir am Zelt. Der restliche Weg zum Auto ist wieder monoton und lang, obwohl es dann doch nur $2\frac{1}{2}\text{ Stunden}$ gewesen sind.

Zum Abendessen gibt es Spaghetti Marke „Engelshaar“ und Thunfisch.

⁴Die um $100\text{-}200\text{ m}$ falsche Anzeige ist bei den Angaben im Text sonst bereits berücksichtigt.

⁵Salzsee

Das Ganze verpappt zu einem unförmigen Brei. Ansonsten ist die Nacht eher zu warm, man kann kaum schlafen. Das kann aber auch den Grund haben, daß wir zum Trinken nur noch Cola haben.

Freitag, 7. Oktober 1994

Straße zum Portezuelo de Chaxas - San Pedro - Toconao - bei Talabre

Die Straße wieder herunterzukommen ist viel leichter als befürchtet. Nach anderthalb Stunden sind wir wieder im 55 km entfernten San Pedro. Davon konnte uns auch der Zöllner nicht abhalten, der nicht nur wissen wollte, ob wir auch ja nicht im Ausland waren, sondern auch, ob wir den Licancábur auch tatsächlich über die chilenische Seite bestiegen haben.

Wir besuchen noch die alte Inca- (bzw. Atacameños-) Festung Pukhara Quito⁶ und wollen den Nachmittag auf dem Campingplatz Pozo 3 mit Klammotten sortieren und Baden verbringen. Der hat jetzt aber zu - die Säuberung fällt also aus. Der Tag wird noch genutzt, es geht nach Süden zur Laguna Chaxa, einem See im Salar de Atacama, der Flamingos beheimatet⁷. Drumherum ist alles nur fürchterlich salziges Salz, wie die Geschmacksprobe ergibt.

Nachdem wir uns in Toconao wieder mit Getränken eingedeckt haben, fahren wir ein Stückchen herauf in Richtung Huaitiquina-Paß. Mal sehen, ob wir morgen noch schnell einen Berg machen können, bevorzugt den Lásca, denn da passiert wenigstens was. Übermorgen früh müssen wir das Auto wieder in Calama abgeben.

Samstag, 8. Oktober 1994

bei Talabre - Cerro Corona - San Pedro - Valle de la Luna - Calama

Morgens fahren wir am letzten Ort Talabre und am Vulkan Lásca vorbei 35 km weiter. Da die Straße an den Lásca nicht nahe genug herankommt, wählen wir den Cerro Corona (5291 m) als Ziel, ein Nachbarberg des Lásca. Neben den üblichen Guanacos (Lamas) sehen wir hier oben auch von Ferne eine Tierherde, die vermutlich als Emu-artige Laufvögel eingeordnet werden

⁶Die Atacama-Gegend war nur etwa 60 Jahre lang unter Inca-Herrschaft, bis 1540 Francisco de Aguirre mit nur 30 Soldaten die Festung einnahm.

⁷Seen bilden sich an den Stellen, an denen das Grundwasser bis zur Salar-Oberfläche reicht. Daß überhaupt nennenswert Grundwasser vorhanden ist, liegt am porösen vulkanischen Gestein, das Schmelzwasser von der Seite einsickern läßt.

müssen⁸.

Der Cerro Corona ist natürlich genauso ein Schuttberg wie alle anderen. Oben drauf sitzen mehrere durch eine kleine Ebene (ehemaliger Krater?) verbundene Felszacken, von denen er seinen Namen haben dürfte. Drei Stunden Aufstieg; leider geht der Krater des Láscar zur anderen Seite weg, so daß wir sein ständiges Dampfablassen nicht aus der ersten Reihe betrachten können. Der Abstieg bis zum Auto auf 4400 m dauert 50 Minuten. Zurück durch die Einöde nach Toconao; heute dürfen wir ein bißchen Taxi spielen. Zuerst eine Einheimische - wer läßt mitten in der Wüste einen Anhalter stehen - mit ihrem vierbeinigen Flohzirkus nach Toconao, dann wird uns an der Polizeistation ein Passagier nach San Pedro mitgegeben. Man muß dazusagen, daß es jenseits von San Pedro keinerlei Busverbindungen mehr gibt. Eventuell auf dem Rücksitz noch vorhandene Flöhe dürfte unser Passagier auch noch eingesammelt haben.

Der Campingplatz ist heute immer noch zu, so fahren wir am Abend ins Valle de la Luna heraus. Das ist eine faszinierende Gegend zwischen der Ebene des Salar und der Wüste. Aus verbackenem Sand und Salz haben sich verschiedenste Strukturen gebildet, einerseits die kleine Ebene, die aussieht wie ein Mondkrater, andererseits (durch die seltenen Regenfälle) winzige, enge Schluchten und Mini-Cañons, in denen man sich prima verlaufen kann. Nicht zu vergessen die schwarzen Sanddünen, die von der Wüste her hereindrücken. Am eindrucksvollsten ist ein Besuch dieser Gegend natürlich bei Sonnenuntergang.

Da sich kein guter Platz fürs Zelt findet, fahren wir noch die 100 km bis Calama. Nachts ist die Fahrerei auf der teils schmalen, aber freundlicherweise geteerten Straße gewöhnungsbedürftig: Lastwagen ohne Rücklichter, bei Gegenverkehr geht's über den Seitenstreifen, und entgegenkommende Autos sieht man hier schon eine Viertelstunde vorher, obwohl alle gute hundert Sachen fahren. Das Fernlicht macht man natürlich erst aus, wenn man weiß, wie man am Gegenverkehr vorbeikommt.

Sonntag, 9. Oktober 1994

Calama

⁸Wir können das allerdings fast nur aufgrund der eigenartigen Fortbewegungsart schließen: Bei vergleichbarer Größe wackeln sie dermaßen mit dem Hinterteil, daß es eigentlich keine Vierbeiner sein können. Es dürfte sich also um Ñandus handeln.

Erstaunlicherweise funktioniert heute das meiste: Der Geldautomat spuckt zwar auf die Kreditkarte hin nur 40 000 Pesos (160 DM) aus; das Auto wird ordnungsgemäß zurückgebracht und die Busfahrt nach Copiapó gebucht. Der Rest des Tages besteht aus Siesta. Abends gibt's Pollo mit Papas fritas⁹. Weiß der Geier, wieso die Chilenen so versessen auf Gummiadler und Pommes sind. Vielleicht haben sie das auch von den Amerikanern übernommen, so wie Instant-AllesMögliche. Es gibt ja sogar Mayonnaise und Marmelade in der Tüte, und das bis zu 1 Kilogramm.

Montag, 10. Oktober 1994

Calama - Chuquicamata - Calama (- Copiapó)

Banken wechseln keine Travellers' Cheques ein (Hätten wir das nur vorher gewußt), und die Wechselstube hat morgens vor zehn natürlich noch zu. Also geht es erst mal mit dem Linienbus nach Chuquicamata zum größten Loch, das die Menschheit angeblich in den Boden gekratzt hat. Die Kupfermine Chuquicamata, so wird man dort informiert, produziert im Tagebau 47

Zurück in Calama, wird erst mal zu Mittag gegessen. Endlich mal was ohne Pollo: Cazuela de vacuno (Eintopf) und Salat. Am Nachmittag hat auch mal die Wechselstube offen. Im Supermarkt ein kleines Problem, das typisch für die chilenische Realisation so mancher Idee ist: Pfandflaschen kann man nur dort (mit Kassenzettel) wieder abgeben, wo man sie gekauft hat.

Abends um acht fährt der Bus nach Copiapó. Nach drei Stunden, in Antofagasta, wird er mit einem von anderswo kommenden Bus zusammengelegt. Neben der üblichen Videobedrohnug ist die Heizung etwas kräftig eingestellt, so daß die Nachtruhe nicht allzu ausgiebig wird.

Dienstag, 11. Oktober 1994

Copiapó

Um viertel vor sechs kommen wir in Copiapó an. Erst mal ausschlafen im Gebäude der Busgesellschaft. Um halb neun gehen wir zu Sernatur (die staatliche Tourismus-Agentur) und erfahren dort, daß man für die Besteigung des Ojos del Salado eine Genehmigung braucht, weil er im Grenzgebiet steht. Die Prozedur scheint eher eine Formsache zu sein, die durch die Hilfe

⁹Hühnchen mit Pommes frites; davon scheinen sich die Chilenen mehrheitlich zu ernähren.

der Dame von Sernatur recht bald über die Bühne gebracht wird: Wir unterschreiben einen Brief ans Innenministerium, daß (und wann) wir den Berg besteigen wollen; dieser Brief wird dann von der Intendencia in Copiapó nach Santiago gefaxt, und die Carabineros am Salar de Maricunga bekommen die Antwort übermittelt. Wir müssen uns bei der Anreise nur entsprechend bei den Carabineros melden. Mal sehen, ob das auch so funktioniert.

Im Vergleich zu den Mietwagenkosten ist das Angebot eines hiesigen „Führers“, uns für 500 Dollar am Donnerstag bis zum Lager 1 zu fahren und am Montag wieder abzuholen, deutlich günstiger. Besonders wenn man bedenkt, daß das Auto die meiste Zeit sowieso nur herumstehen würde. Weniger einfach ist es wieder, an Dollars heranzukommen: Eine Bank nimmt gar keine Travellers' Cheques an, die andere nur gegen 5% Kommission. Unsere Unterkunft ist die Residencial Rodriguez, für 6000 Pesos für beide (24 DM). Vom Ambiente her erinnert es ein wenig an das „Privat-Hotel“ in Taschkent (Pik Kommunismus, 1993). Ob die schwarzen Pünktchen auf der Bettdecke doch Flöhe sind? Bewegen tun sie sich nicht, und nach Abdichten einiger Rostnägel an der Zimmerdecke kommen auch keine neuen mehr dazu.

Mittwoch, 12. Oktober 1994

Copiapó

Heute ist Feiertag (Kolumbus-Tag). Zum Glück haben die Läden offen wie sonntags, wir können uns noch mit ein bißchen Futtermitteln eindecken. Das Picknick auf der Plaza ist schließlich billiger als zweimal am Tag Essen zu gehen. Das mineralogische Museum ist heute genialerweise zu, genauso wie das Heimatmuseum und das Bahnmuseum. Wenigstens können wir uns die Dampflokomotive Copiapó mit den drei Waggons (1., 2. und 3. Klasse) aus dem Jahr 1850 ansehen: die erste Eisenbahn Südamerikas. Abends gibt's Cazuela und Fisch mit Salat; für 4000 Pesos (16 DM) für beide einschließlich Getränke lebt es sich hier einigermaßen günstig. Abends haben wir noch den Rummel besucht und Copiapó aus der Höhe betrachtet (vom Riesenrädchen aus). Am Abend ruft der guía an, in sein Allradauto ist ihm heute jemand reingefahren. Wir entscheiden uns trotzdem, bei Donnerstag zu bleiben. Dann eben ohne Allrad.

Donnerstag, 13. Oktober 1994

Copiapó - Laguna Verde - vor der ersten Hütte am Ojos del Salado

Die Fahrt zum Ojos del Salado führt jenseits von Paipote, 8 km hinter Copiapó, durch keine einzige Ortschaft mehr. Über 200 Kilometer Wüste, in einigen Schluchten findet sich am Grund Wasser und Gras, und so liegt auf der Hälfte der Strecke tatsächlich ein Hof mit Ziegen. Die Straße steigt fast unmerklich von 100 auf 3500 m an, bis es richtig steil auf den Codochedo-Pass geht. Die Grenzbeamten am Salar de Maricunga bewohnen ein riesiges, brandneues Abfertigungsgebäude - Fax haben sie trotzdem nicht, und so wissen sie natürlich nichts von einem Permit. Aber nach kurzer Nachfrage per Funk ist das geklärt, und der - sehr zuvorkommende - Chef trägt unsere Daten in ein Buch ein (scheint eine Art Besucherbuch zu sein). Hier war viel los in letzter Zeit: ein Deutscher mit Motorrad, zwei Franzosen mit Fahrrad letzte Woche, und heute sind zwei Schweizer mit Fahrrädern da. Sie fahren über den San Francisco-Pass (4747 m) nach Argentinien. Meistens schieben sie allerdings. Nach den Formalitäten und dem Auswechseln eines platten Reifens geht es weiter am Salar de Maricunga vorbei durch weite Ebenen und enge, steile Täler bis zur Carabineros-Station vor der Laguna Verde, dann scharf rechts in ein Seitental. Nach einigen Kilometern ist die Fahrt hier leider schon beendet, das Auto steckt im Sand. Allrad wäre vielleicht doch besser gewesen.

Naja, so müssen wir eben ein bißchen mehr als die geplanten 10 Kilometer laufen. Höhe 4565 m. Mit dem ganzen Gepäck für die Zeit bis Montag ist der lange Weg bis an den Fuß des Berges sehr mühsam. Der Fahrweg macht immer wieder große Umwege, sodaß wir irgendwann beschließen, einfach geradeaus weiterzugehen. Um halb sieben, nach $4\frac{1}{2}$ Stunden, reicht es uns dann doch auf einer Höhe von 4990 m, noch fehlen also mindestens 200 m bis zur ersten Hütte. Normalerweise kann man bis dorthin fahren, aber es hat nicht sollen sein.

Im kräftigen Wind stellen wir das Zelt auf und bemühen uns, Schnee zu schmelzen. Davon liegt immer wieder mal was herum, wenn auch nur in der für diese Gegend typischen Form als Büßerschnee. Heute lernen wir in diesem Zusammenhang, daß man das daraus gewonnene Wasser stehenlassen und vorsichtig umgießen sollte, damit der Sand darin sich setzt. Andernfalls hat man äußerst sandiges Kartoffelpüree. Während es tagsüber sehr warm ist, wird es abends - besonders mit dem Wind - schnell sehr frisch. Eine Stunde nach Sonnenuntergang sind es schon -8° .

Freitag, 14. Oktober 1994*Rest der Etappe zum Refugio Rojas*

Die Wolken, die gestern am Ojos del Salado und der restlichen Grenzkette gehangen waren, sind in der Nacht verschwunden. Trotzdem ist noch ein ganzes Stück Motivation nötig, bis wir aufstehen: Um sieben Uhr sind es draußen noch -15° und im Zelt -6° . Das Frühstück besteht aus einer Milchbrei-Eis-Kombination. Aber als um halb acht die Sonne herauskommt, ist es schon fast wieder gemütlich. Der restliche Weg zum Refugio Rojas ist immer noch elend weit, es geht durch flache Sand- und Schuttfelder. In der ganzen Gegend wächst übrigens gar nichts. Ungefähr der Weltrekord an „gar nichts“. Nach etwa zwei Stunden sind wir an der Hütte auf 5175 m. Bis auf den Sand, der überall durch die Ritzen hereingedrückt hat, sieht es ganz wohnlich aus. Wir beschließen, den Tag noch hierzubleiben, denn die Schleppelei war auch heute sehr mühsam. So wird der Freitag zur Akklimatisation genutzt, morgen sollte es bis zum zweiten Refugio auf 5700 m gehen, am Sonntag auf den Gipfel, und am Montag mittag werden wir am Refugio Rojas wieder abgeholt, wenn er sich nicht wieder seinen Allrad in Copiapó zu Schrott fahren läßt.

Mittags ist es in der Sonne sehr warm, sie brennt ja fast senkrecht vom Himmel. Am späten Vormittag setzt aber immer Wind ein, der es deutlich ungemütlicher macht. Im Schatten taut es sowieso kaum.

Samstag, 15. Oktober 1994*Refugio Rojas - Refugio Tejos*

Die Sonne erreicht das Refugio Rojas um dreiviertel acht. Unnötiges wird deponiert (z.B: Steigeisen, Pickel, Ersatzklamotten); trotzdem ist der Rucksack noch anständig schwer, als wir uns um viertel nach acht auf den Weg machen. Es ist natürlich wieder viel weiter als erwartet. Trotz Sonnenscheins ist es wieder ausgesprochen kalt. Kurz nach halb eins ist das Refugio Tejos auf 5715 m erreicht. Es ist fast doppelt so groß und in besserem Zustand als das Refugio Rojas. Es gibt sogar ein Hüttenbuch, das allerdings zusammengefroren ist. In halbstündiger Handarbeit können wir es seitenweise auftauen. Auch hier ist die Wasserversorgung gewährleistet: Hundert Schritte von der Hütte liegt ein Büßerschneefeld. Da kann man mit dem Eispickel losziehen und ein paar Stückchen herausarbeiten - es ist nämlich auch tagsüber meist steinhart, und man will ja nicht das sandige Zeug an der Oberfläche.

Sonntag, 16. Oktober 1994*Gipferversuch am Ojos del Salado - Refugio Rojas*

Anders als die Tage zuvor hört der Wind nachts überhaupt nicht auf. Das morgens -18° zeigende Thermometer tut sein übriges, eine Gipfelbesteigung unwahrscheinlich erscheinen zu lassen. Bestmöglichst verpackt in alle verfügbaren Kleidungsstücke (dicker als letztes Jahr im Pamir) machen wir uns dennoch um halb acht auf den Weg, als die ersten Sonnenstrahlen die Umwelt wenigstens nicht mehr ganz so grausam erscheinen lassen. Das ist aber nur eine Täuschung: Nach einer kurzen halbwegs erträglichen Phase frischt der Wind wieder auf 60-90 Sachen auf. Hände und Füße werden immer eisiger; am Beginn des Grates auf 6100 m müssen wir den Gipfel abschreiben und möglichst schnell wieder zur Hütte zurück, um ernsthafte Erfrierungen zu vermeiden. Davon abgesehen dürfte es bei dem Wind unmöglich sein, die letzten 80 Meter zum Gipfel hochzukommen, denn das soll exponierte Kletterei im II. Grad sein. Obwohl der Ojos del Salado ansonsten wie ein überdimensionierter Schutthaufen aussieht, ist er schließlich fast (wenn nicht gar tatsächlich¹⁰) ein Siebentausender, und in einer der ödesten Gegenden der Welt noch dazu.

Nachdem wir uns in der Hütte einigermaßen wieder erholt und aufgewärmt haben - dank Schlafsack, in der Hütte ist es immer noch deutlich unter Null - packen wir zusammen, um zum Refugio Rojas herunterzugehen. Im Gegensatz zu hier oben haben wir dort nämlich noch was zu essen.

Das mit dem Heruntergehen ist leichter gesagt als getan: Der Sturm hat sich weiter verstärkt, und wir müssen gegen die Windrichtung ankämpfen. Dabei schlägt es einen schon manchmal aus der Bahn; dank der Skistöcke kann man sich aber meist noch auf den Beinen halten. Der Sturm bringt natürlich auch Sand mit, der sich wunderbar in Augen, Nase und Zähnen festsetzt. Bei diesem Wetter hätten wir oben am Gipfelgrat sehr alt ausgesehen.

Nach einer Stunde erreichen wir die untere Hütte und nisten uns dort wieder ein. Ganz vertrauenerweckend klingt der 2.5 x 5 m große Holzplattenbau heute aber nicht. Überall knarrt und rieselt es.

¹⁰Angeblich ist er nach neueren Satellitenvermessungen nicht 6893, sondern 7015 m hoch.

Montag, 17. Oktober 1994

Refugio Rojas - Copiapó

Die ganze Nacht hat der Sturm an der Hütte gearbeitet, aber morgendlicher Augenschein zeigt, daß alles noch dran ist. Auch die Getränkeflaschen, Inhalt in fest-unbrauchbarer Form bei einer Raumtemperatur von -10° .

Es wirkt mehr als beruhigend auf uns, als unser Freund um halb eins tatsächlich auftaucht, um uns abzuholen. Mit dem Jeep ist die Straße allerdings auch kein ernsthaftes Problem. Einzig tückisch sind die Sand-Ebenen am unteren Ende der Zufahrt zur Hütte, wo wir schließlich am Donnerstag auch steckengeblieben waren. Nach Kilometerzähler ist die Stelle übrigens 15.6 km von der unteren Hütte entfernt.

Nach etwa fünfzig Kilometern auf der internationalen Straße - wieder ohne ein einziges anderes Fahrzeug zu treffen - sind wir an der Kontrollstelle am Salar de Maricunga. Smalltalk mit einem der Grenzbeamten (sogar auf Englisch), bis unser großer Meister den sich lösenden Auspuff mit Draht wieder befestigt hat. Jetzt kommen noch 160 km Wüste. Die Ödheit dieser Gegend ist fast alleine schon einen Besuch wert.

Die Kehren an den Pässen werden ignoriert und durch die Direttissima ersetzt (ist ja schließlich ein Geländewagen). Gewöhnungsbedürftige technische Details: Lässig zieht er während der Fahrt den Zündschlüssel ab und wickelt die Tonbandcassetten damit wieder auf. Auch die Einheimischen scheinen manchmal die Kurven falsch einzuschätzen: Ungefähr 60 km vor dem Ende des Nirwanas liegt ein Auto frisch zerbeult neben der Straße, der Krankenwagen war gerade da, der Abschleppwagen begegnet uns 20 km weiter. Es dürfte hier sehr praktisch sein, ein Funkgerät im Auto zu haben. Auf der Straße begegnet einem sonst stundenlang niemand.

Wieder in Copiapó, ernähren wir uns wieder anständig (auch in der Hinsicht ist Chile angenehmer als Rußland: es gibt überall Cerveza) und treten die Fahrt nach Santiago an. In der Atacama-Region dürften wir mit dem Bergsteigen Schwierigkeiten haben, denn im Oktober soll es oft so stürmisch sein - auch wenn der Ojos uns gestern ganz besonders übel mitspielen wollte. Mal sehen, ob's am Aconcagua oder in der Gegend um Santiago besser ist.

Vor dieses Ziel hat der Erbauer Chiles allerdings eine Entfernung von 800 km gesetzt, die wir mit einem normalen Reisebus zurücklegen, weil wir natürlich nicht wußten, daß der 22:00-Bus nicht semi-cama ist. Aber nach dem langen Tag schläft man doch ganz passabel.

Dienstag, 18. Oktober 1994

Santiago

Santiago. Zuerst wird das Hotelzimmer durch Auspacken und Sortieren der Ausrüstung in ein mittleres Schlachtfeld verwandelt und die Dusche ausgiebig genutzt.

Der Landkartenkauf ist wieder ein interessantes Erlebnis: Das Instituto Geográfico Militar ist - wie der Name schon sagt - eine militärisch bewachte Festung, und drinnen findet man sich in einem so wunderbar organisiertem Beamtentum, daß es wie eine Persiflage seiner selbst wirkt. Die Leute sind sehr freundlich und hilfsbereit, auch wenn man ihnen länger beim Ausfüllen des dritten Durchschlags und akkuraten Positionieren des Stempels zuschauen muß...

Am Abend besuchen wir die Federación de Andinismo, um uns Informationen zu beschaffen. Das ist eher ein kleiner Veteranenclub, aber mit Ausrüstungsladen. Sonst findet man keinerlei Bergausrüstung in den Sportgeschäften in Santiago. Wir erfahren, daß in ganz Chile der Oktober ziemlich der stürmischste Monat ist und man am Aconcagua im Dezember bis Februar wesentlich bessere Chancen hat als jetzt. Außerdem könnte die Besorgung des Permit alleine schon ein paar Tage Zeit kosten (und 90 Dollar). Für etwas überschaubarere Unternehmungen rät man uns das Maipo-Tal um Lo Valdés.

Mittwoch, 19. Oktober 1994

Santiago - Cajón de Maipo

Auf die umfassende Beratung hin waren wir gestern noch schnell Vorräte einkaufen, um heute ins Gebirge zu gehen. Zum Glück haben die Läden abends bis neun oder zehn Uhr offen. Zuerst geht es mit der Metro bis zum Parque O'Higgins, dann mit dem Bus ins Maipo-Tal. Der fährt aber nur bis San José. Drei Stunden später gäbe es einen bis El Volcán, aber das ist immer noch 10 km zu wenig. Also schlagen wir uns per Anhalter durch, was erstaunlich gut geht. Erst nimmt uns ein älterer Herr mit, dann ein (Gips-)Laster, der auch die Registrationsprozedur bei den Carabineros geduldig abwartet, bis Lo Valdés. Nach der Mittagspause können wir mit einem anderen Laster noch die ersten 600 Höhenmeter sparen. Die ganze Gegend ähnelt übrigens sehr unseren heimatlichen Gebirgen, der Ort liegt auf 1800 Metern kurz vor der Waldgrenze. Umrahmt ist das Ganze von 3500-4000 m hohen Bergen, die entfernt an die Aiguilles von Chamonix erinnern. Am Ende des Tals dage-

gen stehen Berge, die den alpinen Charakter der Gegend ganz unvermittelt sprengen: Der Volcán San José ist über 5800 m hoch, der Marmolejo rechts daneben 6100 m. Die Größen kann man erst richtig in Relation setzen, wenn man weiß, daß der kleine Felsbuckel im Vordergrund, kaum zu sehen vor dem breiten Vulkan, ein Dreitausender ist. Unser „Weg“, von dem allerdings in der Landschaft kaum etwas zu sehen ist, quert um einen Vorberg herum und über eine lange schneebedeckte Flußniederung. Auf 2500 m beginnt der Schnee, hier ist es gerade mal Vorfrühling. Nach einer steilen Rinne müßten wir fast schon vor der Hütte auf 3300 m stehen. Wie bei der Qualität der Landkarte (1:50000, mit 500 m-Höhenlinien) zu erwarten war, ist weit und breit keine Hütte zu sehen. Abends um sieben - nach fünf Stunden und auf 3400 m gemäß Höhenmesser - stellen wir schließlich das Zelt auf. Da es wieder recht windig ist, wird das Ganze mit einer umfangreichen Schneemauer gesichert. Mit Kochen, Essen und Aufräumen sind wir bis halb elf beschäftigt.

Donnerstag, 20. Oktober 1994

Versuch am Volcán San José

Nach dem langen gestrigen Tag wird erst mal ordentlich ausgeschlafen. Um dreiviertel elf haben wir alles zusammengepackt und gehen - noch mit recht viel Sonne - bergwärts. Bei 3600 m ist der Schnee meist recht fest. Die Querungen danach bestehen aus bis zu knietiefem Pulverschnee. Nach dreieinhalb Stunden haben wir nicht einmal 400 Höhenmeter geschafft, und es spricht alles dafür, daß der Schnee weiter oben so bleibt. Außerdem verdichtet sich die Bewölkung schon, erste Wolkenfetzen hüllen die Berge ein. Da scheint ein hoher Fünftausender mitten im Winter vielleicht doch nicht ganz die richtige Wahl zu sein. Bei dem Schnee bräuchten wir ja noch mindestens drei Tage bis zum Gipfel. Wir drehen wieder um und übernachten auf der Ebene auf 2600 m. Morgen sehen wir uns die Gegend weiter unten ein bißchen an und überlegen uns, womit wir uns die restlichen $1\frac{1}{2}$ Wochen beschäftigen. Zum Abendessen gibt es Spargelcremesuppe aus der Tüte und Haferflocken aus der Tüte mit Schokomilchpulver aus der Tüte.

Freitag, 21. Oktober 1994

Cajón de Maipo

Die gefiederten Schreihälse vom Bach nebenan fangen schon um halb sieben an, herumzukrakeelen. Um halb neun kommt die Sonne ans Zelt, da

stehen wir dann auch auf. Knapp unter 0 Grad, es ist wolkenlos. Der Wind ist schwach und hat von NW auf NE gedreht. Ob in der Nacht schon das ganze Schlechtwetter durch ist, oder ob das hier prinzipiell anders funktioniert als in den Alpen?

Trotzdem, der Vulkan San José wäre eine ewige Schinderei mit dem Schnee. Wir steigen weiter ab, an der Straße noch etwas (d.h. 5 km) das Tal hinter, um uns die Baños de Colina, heiße Quellen, anzusehen. Es geht vorbei an der Abraumhalde des Gipsbergwerks am Bach entlang, bis ein Schild auftaucht, das 1000 Pesos für den Besuch der Thermen verlangt. In Anbetracht des kalten Windes, der sowieso nur eine Erkältung bringen dürfte, können wir da auch aufs Plätschern verzichten. Zurück beim Gepäck, kommen nun noch die fünf Kilometer Schotterstraße nach Lo Valdés. Wir sehen uns dort das Refugio Alemán des Deutschen Andenvereins Santiago an, wo wir in der Gaststube tatsächlich Bilder von gar nicht deutschen Bergen finden: Piz Bernina und Cima di Rosso.

Der Rückweg aus dem Tal hinaus wird beschwerlich. Erst nach 2 Kilometern Marsch nimmt uns ein Lastwagen mit, dann aber wenigstens 20 km bis zur Carabineros-Station in San Gabriel, wo wir uns wieder zurückmelden müssen. Da weiter keine Chance per Autostop besteht, stellen wir unser Zelt an einem mühsam gefundenen halbwegs günstigen Platz etwas abseits der Straße 3 km unterhalb von San Gabriel auf.

Samstag, 22. Oktober 1994

Cajón de Maipo - Santiago

Um halb neun versuchen wir, weiter aus dem Tal zu kommen. Nach $2\frac{1}{2}$ km Marsch bleiben wir vor der Schlucht, wo sowieso niemand anhalten würde, und halten dort gut eine halbe Stunde aus, während der vielleicht eine Handvoll Autos an uns vorbeirauscht. Gerade als wir beschließen, nach dem nächsten Auto weiter runterzugehen, kommt der Bus. So sind wir wenigstens um 12 Uhr wieder in der Stadt.

Endlich bekommt Claudia ihren Pollo (ich statt dessen Cerveza). Für die Reise in den Süden den Turistel Sur¹¹ aufzutreiben, erweist sich schon als halbwegs schwierig. Einfacher dagegen, die Busfahrt nach Temuco für morgen abend zu buchen. Wenn man das richtige Busterminal gefunden hat, nämlich das Terminal de Santiago an der Metro Universidad de Santiago.

¹¹ein unter anderem von der Telefongesellschaft herausgegebener touristischer Führer, der recht ausführlich über Sehenswürdigkeiten und Unterkunftsmöglichkeiten informiert.

Sonntag, 23. Oktober 1994

Santiago

Wieder ein Stadt-Tag: Ausschlafen, Sachen umpacken für die Reise in den Süden und „Besichtigungsprogramm“: Museo de la Historia Nacional - wenn die Historia 1492 anfängt, muß man sich schon ganz schön anstrengen, um damit ein Museum vollzubekommen. Trotzdem ganz interessant. Während in den Straßen der Stadt überhaupt nichts los ist, sind alle in den Parks, besonders gegen Abend nach der Siesta. Der Cerro San Cristobal scheint das große Sonntags-Familien-Ausflugsziel zu sein. Immerhin bietet er eine hübsche Aussicht über die Stadt. Diesmal sieht man auch die Berge im Hintergrund.

Abends geht's zum Busbahnhof und ab nach Süden.

Montag, 24. Oktober 1994

Temuco - Parque Conguillo

Nach $8\frac{1}{2}$ -stündiger Fahrt, die wir trotz Video meist schlafend verbracht haben, kommen wir morgens um kurz vor sechs in Temuco an. Die Plaza ist bald gefunden, wo wir die Zeit bis acht Uhr verbringen. Es ist übrigens ziemlich kalt (etwa 5°). Schon vor acht bricht eine gewisse Betriebsamkeit aus. Sie besteht zuerst aus größeren Divisionen von besenschwingenden Gestalten, die sich im Park gegenseitig den Dreck zufegen. Nach den Schülern überqueren viele Anzüge mit Schlips den Park. Was zu essen oder einen Kaffee bekommt man dagegen frühestens um neun.

Auch hier sind die Kellner wie überall in der Welt mit der Fähigkeit ausgestattet, genau dann nicht hinzusehen, wenn man etwas von ihnen will.

Wir besorgen einen Mietwagen und fahren damit in Richtung Vulkan Llaima. Der erste Versuch endet allerdings wieder in Temuco und sagt uns, daß die Schilderkombination „Llaima ↑“ und „kurvige Strecke“ durchaus heißen kann, daß man scharf links abbiegen muß. 30 Kilometer umsonst.

Die Gegend erinnert sehr stark an zuhause bzw. eher an die Hügellandschaft Oberbayerns. Glückliche(?) schwarz-weiße chilenische Kühe grasen auf grünen Weiden in sanften Hügeln. Die Berge sind hier deutlich niedriger als im Norden, die meisten erreichen gut 2000 Meter, einige Dreitausender bilden eher die Ausnahme.

Zum Nationalpark Conguillo wird die Straße immer bescheidener, bis sie nur noch an einen Waldweg erinnert. Das Bodenblech wird nach einer etwas steinigen Stelle mit Eispickel und Wagenheber wieder zurechtgebogen, und

schon sind wir im ziemlich verlassenem Park. Etwas später weicht der Laubwald einem südländisch anmutenden Gewächs, der Araukarie. Dieser Wald steht aber jetzt noch mitten im Schnee. Zusammen mit dem hoch aufragenden Vulkankegel des Llaima gibt das ein fremdländisches Bild, das man vor einer Stunde nicht vermutet hätte.

Wir finden ein Plätzchen am Bach etwas weiter unterhalb, wo nur noch an einigen Ecken Schnee liegt.

Dienstag, 25. Oktober 1994

Volcán Llaima - Temuco - Lago Panguipulli

Um drei Uhr heißt es aufstehen; um vier sind wir am „Skigebiet“ auf 1500 m. Eine weitere Stunde später am Ende des Skilifts, und der Vulkankegel steht vor uns.

Das Wetter ist prächtig, nur sehr windig. In dieser Gegend hatte es bis vor kurzem sechs Wochen lang fast ununterbrochen geregnet.

Der Berg wird ganz langsam steiler, um 6 Uhr sind wir auf 2400 m und ziehen die Steigeisen an. So ein Vulkan bietet kaum Orientierungspunkte, und daher kann man sich bei so einem Kegel gewaltig in der Höhe verschätzen - natürlich besonders bei Dunkelheit. Was aussieht wie eine Sache von einer halben Stunde, können gut tausend Höhenmeter sein.

Weiter oben steilt es sich kräftig auf, und der windverblasene Schnee zwingt uns zu kleinen Umwegen von der Westflanke auf den Südwestrücken¹². Um neun Uhr erreichen wir endlich den Gipfel. Der Llaima (3124 m) gehört zu den Vulkanen, die noch in Betrieb sind. Er ist - zusammen mit dem Villarica - sogar der aktivste Vulkan Chiles. So produziert er auch heute eifrig ein Wölkchen, das sich aus schweflig riechenden Gasen aus vielen Löchern und Felsspalten zusammensetzt. Der Krater ist imposant, es ist eine Öffnung von etwa 200-300 m Durchmesser und 100-150 m Tiefe. Die Wände fallen fast senkrecht ab und sind größtenteils (wie der Boden auch) schneebedeckt. Überall um den Krater herum entweichen heiße Gase, die von unten her den Schnee schmelzen und so teilweise tückische Löcher und filigrane Wächtengebilde entstehen lassen. Wo es zu warm für Schnee ist, liegt meist feiner schwarzer Sand. Gegenüber einem einfachen Alpengipfel ist hier also eine Menge geboten.

¹²Zu beachten ist natürlich, daß hier die Südhänge die schattigeren und damit schnee-reicheren sind.

Herunter gehen wir über den Westrücken. Von oben sieht man nicht, daß er streckenweise ganz schön zerlöchert ist. Auch ist er ähnlich steil wie der Aufstiegsweg, also immerhin bis 45°. Um viertel vor zwölf sind wir bei noch festem Schnee zurück an der Skiliftstation.

Zurück mit dem Auto nach Temuco (80 km), dabei natürlich artig wieder zurückmelden bei den Carabineros.

Der zweite potentiell interessante Vulkan ist der Villarica (2840 m), etwas südlicher gelegen. Der dortige Nationalpark ist allerdings wesentlich „zivili-sierter“: Die Kontrollstelle am Eingang verfügt über eine Schranke, es ist ein Parkwächter da, und der möchte Eintritt kassieren. Zu allem Überfluß gibt es drinnen keine Übernachtungsmöglichkeit, und der Park ist erst ab 8.30 Uhr offen. Einwände, daß dann der Schnee zu weich wird, läßt man nicht gelten, denn die örtlichen „Führer“ machen es ja auch so. Uns überzeugt das natürlich überhaupt nicht, wir lassen Vulkan Vulkan sein - es gibt ja genug davon. Das Ziel für den Abend ist daher der - weitere 40 km Luftlinie südlicher gelegene - Vulkan Choshuenco.

Die Fahrt führt quer durchs Land; obwohl es dort keine eigentlichen Ortschaften gibt, ist die Gegend völlig zersiedelt. Hinter jeder Kurve kommt wieder ein einzelnes Haus. Soviele Zäune wie hier in Südchile haben wir selten irgendwo gesehen: Alles ist eingezäunt. Es ist praktisch unmöglich, irgendwo von der Straße herunterzukommen, ohne bei jemandem vor der Haustür zu stehen. Alles ist „Recinto privado - no entrar“.

Die 34 km lange Straße am landschaftlich sehr schönen Lago Panguipulli entlang erweist sich als Aneinanderreihung von Schlaglöchern. Und nirgends eine Möglichkeit zum Zelten, nur bei Choshuenco ein einigermaßen vernünftiges Plätzchen neben einer Brücke. Der im Turistel eingezeichnete Campingplatz fehlt natürlich mal wieder.

Mittwoch, 26. Oktober 1994

Lago Panguipulli - Puerto Montt - Refugio Teski

Angesichts der noch fehlenden 28 km auf dieser Straße haben wir hier genug Gegend gesehen. Zurück zur (geteerten) Panamericana und südwärts nach Puerto Montt, wo die Straße sozusagen in den Pazifik fällt. Nach Einkauf und Buchung der Rückfahrt nach Santiago fahren wir am Lago Llanquihue entlang zum Bilderbuchvulkan Osorno. Auf dem leicht rustikalen Sträßchen herauf zu Skigebiet (natürlich außer Betrieb) und Hütte gabeln wir einen Münchner auf, der Medizin studiert, in Santiago im Krankenhaus einige Mo-

nate gearbeitet hat und jetzt hier noch ein bißchen Urlaub macht.

Die Hütte liegt auf 1200 m, hier beginnt der Schnee. Unerwarteterweise ist sie bewartet, wir übernachteten daher auch dort. Die Aussicht auf den Lago Llanquihue ist einmalig von hier. Der See ist mit 877 km² anderthalbmal so groß wie der Bodensee, liegt aber nur auf 70 m Höhe.

Donnerstag, 27. Oktober 1994

Refugio Teski - Volcán Osorno - Refugio Teski - Lenca

Wieder früh aufstehen. Um halb fünf gehen wir los. Wieder erst dem Skilift nach, später dem Gratrücken folgend, um die Gletscherabbrüche zu vermeiden. Am Osorno hat es schon einige Unfälle gegeben, die aber hauptsächlich auf Schlechtwetter zurückzuführen waren. Und heute ist es erstaunlicherweise immer noch schön, aber wie immer recht windig. Oben steilt sich der Kegel kräftig auf, man trifft auf meterhohe windverpreßte Schneeverwehungen. Am Gipfel sind wir um halb neun, hier ist es wieder völlig flach. Den Krater suchen wir vergeblich, vielleicht ist er unter dem Gletscher versteckt und schlummert vor sich hin.

Die Aussicht ist großartig, auch wenn der Berg nur 2660 m hoch ist: Die Umgebung liegt fast auf Meereshöhe. Im Osten sieht man die Hauptkette der Kordillere mit Tälern und Seen, im Westen das chilenische Längstal mit Wolken und dahinter die hügelige Küstenkordillere. Da der Wind sehr ungemütlich ist, gehen wir bald wieder runter. Auf dem Abstieg treffen wir zwei einheimische Bergsteiger (zur wohl für Chilenen üblichen Tageszeit), die einige interessante Informationen¹³ haben. Wir sind um halb elf wieder an der Hütte, wo uns eine staunende Hüttenwartin empfängt. Die übliche Zeit für den Aufstieg scheint 5½ bis 6 Stunden zu sein. Das ist natürlich klar, weil bei dem späten Losgehen der Schnee entsprechend schon beim Aufstieg schlecht wird.

Die Rückfahrt führt uns erst das Sträßchen herunter, dann mit einem Abstecher zum Lago Todos los Santos nach Puerto Varas und Puerto Montt. Am Nachmittag fahren wir das erste Stück der Carretera Austral von Puerto Montt nach La Arena. Diese Straße ist ein Projekt von Pinochet aus dem Jahr 1976, mehr oder weniger fertiggestellt 1988, um den Süden des Landes an das Verkehrsnetz anzubinden. Angesichts der knapp zweispurigen Schotterpiste

¹³Das Wetter war bis Anfang dieser Woche durchgehend schlecht, und der benachbarte Vulkan Puntiagudo, dessen spektakulärer Gipfel nur noch aus dem steilen erloschenen Schlot besteht, sei seit 1936 (??) nicht bestiegen worden.

mit Brücken für 8 Tonnen maximale Belastung ist wohl fraglich, ob das mehr als nur ein Spielzeug darstellt.

Das erste Stück am Meer entlang ist jedenfalls landschaftlich sehr reizvoll, wenn auch wie überall vollständig eingezäunt. Bei der Ortschaft Lenca biegen wir zum Nationalpark Alerce Andino ab, scheitern aber mit dem Auto schon nach einigen hundert Metern an mangelnder Bodenfreiheit. Dafür findet sich hier ein zum Zelten geeignetes Plätzchen. Zwar laufen am Abend x-mal dieselben Leute vorbei und holen Holz oder Farn oder die Kühe aus dem Wald, sonst ist es aber ruhig und friedlich.

Freitag, 28. Oktober 1994

Lenca - Puerto Montt

Zurück nach Puerto Montt, das Auto abgeben; heute sehen wir uns in der Stadt ein bißchen um. Das Preisniveau bei Unterkünften ist hier deutlich höher als im Norden: die Residencial will 10000 Pesos. Wir kommen halbprivat für 5000 Pesos unter.

Im Supermarkt treffen wir einen der Bergsteiger vom Osorno wieder, er ist in dem weißen Kittel und ohne Sonnenbrille kaum wiederzuerkennen.

Puerto Montt hat nicht allzu viele Sehenswürdigkeiten zu bieten außer der Tatsache, daß hier praktisch das Ende der Nord-Süd-Verbindung Panamericana ist und geographisch gesehen das chilenische Längstal im Meer verschwindet. Entsprechend wichtig auch die Uferpromenade mit Blick auf schneebedeckte Berge der Kordillere im Südwesten, die allerdings meist nur etwa 1500 m hoch sind. Das Klima hier ist allgemein sehr feucht mit Jahresniederschlägen um 1500 mm, mit kühlen Sommern und milden Wintern. Es ist also schon fast verdächtig, daß seit fünf Tagen schönes Wetter herrscht.

Zum Abendessen gibt es Lachs, der wird hier nämlich in der Gegend gezüchtet.

Samstag, 29. Oktober 1994

Puerto Montt

Kleiner Nachteil der Uferpromenade: Das ist auch das Arbeitsgebiet der Herrschaften, die einem für ein- oder mehrere hundert Pesos die Zukunft aus der Hand lesen wollen und nicht einsehen wollen, daß uns das überhaupt nicht interessiert.

Der Bahnhof - angeblich der südlichste der Welt - hat auch schon bessere Zeiten erlebt. Bei einer Abfahrt täglich muß sich der Zug wohl jedesmal von neuem durchs wuchernde Gras kämpfen. Der Hafen liegt geschützt hinter der Insel Tenglo. Die Fahrrinne ist nur hundert Meter breit, und vom Land aus scheint es, als würde die Fähre nach Puerto Natales mitten in der Wiese stehen.

Sonntag, 30. Oktober 1994

Santiago

Der einzige Bus von Puerto Montt aus, der sicher morgens um acht Uhr in Santiago ist, ist ein ziemlicher Landeier-Umsortierer, der bis Temuco in jedem Dörfchen hält. Die Videoversorgung erschöpft sich hier allerdings auch in ein oder zwei Stunden Fernsehen mit berauschendem Empfang; man kann daher relativ gut schlafen.

Als wir wieder aufwachen, empfängt uns kurz vor Santiago eine neue Wettervariante: Pieselwetter. Wir müssen das Schönwetter doch versehentlich im Süden liegengelassen haben - den Rest des Monats ist es uns ja gelungen, es immer mit uns mitzuschleppen.

Zwanzig vor acht Uhr morgens sind wir in Santiago. Das dürfte übrigens die einzige Großstadt der Welt sein, wo die U-Bahn sonntags erst um acht Uhr aufmacht. Nach dieser kurzen Wartezeit sind wir aber bald im Hotel, holen den dort deponierten Seesack ab, erwischen an der O'Higgins tatsächlich sofort einen Flughafenbus und sind daher schon um 9.30 Uhr dort.

Beim Einchecken verlangt man tatsächlich 20 Mark pro Nase Flughafengebühr. So modern das Ding ist, wollen wir doch den Laden nicht kaufen.

Abflug um 13.30; um 17.00 Zwischenlandung in Sao Paulo, wo es auch regnet. Dasselbe Wetter gibt es auch in London 12 Stunden später. Das von uns vorausgeschickte Schönwetter treffen wir als Föhn in München wieder. Als wir mit der Bahn in Lindau ankommen, waren wir genau 48 Stunden unterwegs seit der Abfahrt in Puerto Montt.

Praktische Hinweise und benutzte Übernachtungsplätze

Flug nach Chile

Es lohnt sich, die Flugpreise bei verschiedenen Fluglinien und Reisebüros zu vergleichen. Unser Flug hat 1500 DM gekostet, man kann auch das Doppelte loswerden. Es könnte aber sein, daß in der Hochsaison (Dez-Feb) derart billige Flüge nicht möglich sind.

Flughafen

Alle halbe Stunde fahren Busse in die Stadt (Fahrpreis etwa 2 DM). In der Gegenrichtung fahren sie von der Metrostation Los Heroes (an der O'Higgins) ab.

Informationen, Landkarten

Eine gute Informationsquelle sind die von CTC (Telefongesellschaft) herausgegebenen drei Bände des „Turistel“, die man an den Kiosken in der Innenstadt in Santiago kaufen kann (und zwar praktisch nur dort). Neben einigermaßen genauen Karten findet man auch Stadtpläne, Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und viele Adressen, insbesondere Übernachtungsmöglichkeiten. Als deutschsprachiger Reiseführer empfiehlt sich der „Preiswert reisen“-Band über Chile (Autor D. Uetrecht) aus dem Hayit-Verlag. Topographische Landkarten erhält man nur in Santiago (beim IGM, Calle Dieciocho, das ist südlich der O'Higgins), und auch Ansichtskarten gibt es anderswo kaum. Die Einkaufsmöglichkeiten sind ähnlich wie in Deutschland, es gibt auch in kleinen Ortschaften Supermärkte.

Reisen im Land

Die Infrastruktur in Chile ist sehr gut entwickelt und vergleichbar mit Mittel- bis Süditalien, die überregionalen Busverbindungen wesentlich besser als bei uns. Da es nahezu kein Bahnnetz gibt, müssen die Buslinien dieses praktisch ersetzen. Lange Busfahrten werden von den Chilenen bevorzugt abends angetreten (18.00 bis 22.00). Man kommt meist am nächsten Morgen an und hat dabei noch eine Übernachtung gespart. Es empfiehlt sich (wo immer möglich), „semi-cama“ zu nehmen. Das ist nur wenig teurer als der normale Bus, dafür

wesentlich komfortabler. Fahrten von Santiago aus sollte man einen Tag vorher buchen. Busbahnhöfe: In den Norden fährt man vom Terminal de Buses Norte aus, etwas nordöstlich der Metrostation Santa Ana (Nord-Süd-Linie). Der Süden wird von den beiden Buserminals an der Metrostation Universidad de Santiago (im Westen) bedient.

Berge

Verkehrsverbindungen an die hohen Berge (siehe auch Text): Der Licancábur bei San Pedro ist recht nett und als Akklimatisationstour zu empfehlen, die ganze Gegend bietet viele sehr hoch gelegene Wandermöglichkeiten. Ein Mietwagen ist zwar teuer, aber für individuelle Planung nötig. Auch am Ojos del Salado sollte man einen Mietwagen erwägen. Wenn man akklimatisiert ist, kann man mindestens bis zum ersten Lager fahren. Dafür ist allerdings ein gutes Allradfahrzeug nötig (z.B. Toyota Landcruiser) und dazu gute Fahrkenntnisse, sonst bleibt man im Sand hängen. Falls es wirklich schneefrei ist, könnte man vielleicht sogar die Straße bis zum obersten Ende fahren, und das liegt immerhin auf 5900 m. Für plötzliche Höhenprobleme sollte man dann aber nicht mich verantwortlich machen.

Im Süden bieten die Vulkane interessante Ziele; für die steilen Gipfelhänge sind Steigeisen und evtl. Eispickel nötig.

Die Mietwagenpreise sind ähnlich wie in Deutschland, es empfiehlt sich aus Versicherungsgründen eine Kreditkarte.

Jahreszeit

Der Oktober fällt in die Zwischensaison, wo viele Einrichtungen noch nicht bewirtschaftet sind, andererseits aber auch allgemein größere Ruhe herrscht als in den Ferienmonaten Januar und Februar. Von einer Besteigung der hohen Sechstausender ist der starken Stürme wegen in dieser Zeit allgemein abzuraten. In Mittelchile liegt um diese Zeit noch sehr viel Schnee. Das Skitourengehen ist in Chile unbekannt. Alpinausrüstung bekommt man in normalen Sportgeschäften praktisch nicht. Die Vulkane im Süden sind auch im Oktober gut möglich.

Zelten

Im Norden herrscht eine trockene Wüstenlandschaft mit viel unbesiedeltem Gebiet vor. Günstige (wilde) Zeltplätze sind wegen des fast ständigen Windes

aber nicht allzu reichlich.

Mittelchile ist relativ dicht besiedelt. In den Tälern zum Gebirge hin findet man in den tiefergelegenen Regionen kaum Plätze, um sicher wild zu zelten. Im Gebirge selbst ist das unproblematisch. Der Süden Chiles bis Puerto Montt ist entlang der Straßen praktisch vollständig eingezäunt, so daß man mit einem Auto große Schwierigkeiten hat, einen geeigneten Zeltplatz zu finden. Dies insbesondere, da die im „Turistel“ dargestellten Plätze oft nicht existieren oder geschlossen sind.

Nützliche Adressen

- Sernatur (Staatliche Tourismusorganisation), Providencia 1550, Santiago. Dort erhält man auch einen ganz guten Stadtplan (kostenlos), also keinen am Kiosk kaufen (teuer).
- Sernatur hat Büros in jeder Region. Für die Besteigung des Ojos del Salado ist ein Permit erforderlich, Sernatur in Copiapó liegt direkt an der Plaza und ist dabei sehr hilfsbereit. Siehe auch Text.
- Federación de Andinismo, Simpson 77, Santiago (das ist am Nordende der Mackenna): Hier erhält man von netten älteren Herren bergsteigerische Informationen über die nähere Umgebung, z.B. Cajón de Maipo; auch Ausrüstungsladen. Abends ab 19 Uhr.
- Instituto Geográfico Militar, Calle Dieciocho, Santiago.: Hier erhält man nahezu alle topographischen Karten von Chile. Die 250 000er-Serie bietet bei vernünftigem Preis-Leistungs-Verhältnis einen guten Überblick (ca. DM 20 pro Blatt); genauere Karten bieten keinen Informationsgewinn. Die Karten sind nur hier erhältlich.

unsere Übernachtungsplätze

Im Folgenden sind die von uns verwendeten Übernachtungsorte für jeden Tag aufgezählt. Im Allgemeinen haben wir die erste einigermaßen günstige Möglichkeit genommen.

Übern. zum	Art	Ort
29.09.	Hotel	Hotel Ducado, Agustinas 1990, Santiago,
30.09.	Bus	Bus Santiago - Calama
01.10.	Hotel	Calama, Residencial Internacional, Gral. Velásquez 1976
02.10.	Hotel	Calama, Residencial Internacional, Gral. Velásquez 1976
03.10.	Zelt	kurz vor den Tatio-Geysiren (ca. 4200 m)
04.10.	Zelt	San Pedro de Atacama, Campingplatz Pozo 3 (ca. 2400 m)
05.10.	Zelt	an der Straße zum Portezuelo de Chaxas (3950 m)
06.10.	Zelt	am Nordgrat des Licancábur (5035 m)
07.10.	Zelt	an der Straße zum Portezuelo de Chaxas (3950 m)
08.10.	Zelt	Toconao, Straße zum Huaitiquina-Pass (ca.3000 m)
09.10.	Hotel	Calama, Residencial Internacional, Gral. Velásquez 1976
10.10.	Hotel	Calama, Residencial Internacional, Gral. Velásquez 1976
11.10.	Bus	Bus Calama - Copiapó
12.10.	Hotel	Copiapó, Residencial Rodriguez, Rodriguez 528
13.10.	Hotel	Copiapó, Residencial Rodriguez, Rodriguez 528
14.10.	Zelt	Ebene auf dem Weg zum Ref. Rojas am Ojos del Salado (4990 m)
15.10.	Hütte	Refugio Rojas am Ojos del Salado (5175 m)
16.10.	Hütte	Refugio Tejos am Ojos del Salado (5715 m)
17.10.	Hütte	Refugio Rojas am Ojos del Salado (5175 m)
18.10.	Bus	Bus Copiapó - Santiago
19.10.	Hotel	Hotel Ducado, Agustinas 1990, Santiago
20.10.	Zelt	Las Lajas am Volcán San José, Cajón de Maipo (3415 m)
21.10.	Zelt	am Volcán San José, Cajón de Maipo (2635 m)
22.10.	Zelt	El Ingenio, Cajón de Maipo (1100 m)
23.10.	Hotel	Hotel Ducado, Agustinas 1990, Santiago
24.10.	Bus	Bus Santiago - Temuco
25.10.	Zelt	Beginn der Straße zum Skigebiet westl. des Llaima (ca. 800 m)
26.10.	Zelt	am Lago Panguipulli, bei Choshuenco (ca. 50 m)
27.10.	Hütte	Refugio Teski am Vulkan Osorno (1150 m)
28.10.	Zelt	bei Lenca, Straße zum P.N. Alerce Andino (50 m)
29.10.	„Hotel“	casa familiar, V.P. Rosales 133a, Puerto Montt
30.10.	Bus	Bus Puerto Montt - Santiago

COPYRIGHT

- ©20. November 1994 Hartmut Bielefeldt - Text geschrieben in Signum! auf dem Atari
- ©04. August 1997 Hartmut Bielefeldt - Portierung in WinWord und Ausgabe als PostScript-Datei mit geringfügigen Änderungen
- ©23. Januar 2000 Hartmut Bielefeldt - Portierung in L^AT_EX mit Ausgabe als Adobe PDF-Datei.

Hartmut Bielefeldt · Sonnhalde 8 · D-88699 Frickingen ·
e-mail: Hartmut@Bielefeldt.de · URL: <http://www.bielefeldt.de/>

Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung zum persönlichen Gebrauch ist erlaubt und natürlich gern gesehen. Sollten Sie tatsächlich etwas aus diesem Text als Zitat verwenden wollen, bitte ich Sie um entsprechende Kennzeichnung; es wäre auch ganz nett, wenn Sie mich entsprechend verständigen würden.