

María Sonia Cristoff

# **Patagonische Gespenster**

Reportagen vom Ende der Welt

Aus dem Spanischen  
von Peter Kultzen

BERENBERG

## Zwei

**Dass er, als er hierherkam**, nach Santa Cruz, ausgerechnet auf Flugzeuge stoßen würde, hätte er nie gedacht. Nie im Leben wäre er auf die Idee gekommen. Nicht, dass er sich vor den Flugzeugen auf der Flucht befunden hätte – aber beinahe war es doch so. Während seiner ganzen Kindheit waren Flugzeuge sein Ein und Alles gewesen; das heißt, zwei Dinge gab es damals, die ihn wirklich bewegten: der Moment, in dem ein Flugzeug sich vom Boden erhob, und der Moment, in dem der Priester in der Kirche, in Córdoba, die Hostie in die Höhe hielt und sagte: »Das ist mein Leib, für euch gegeben.« Christus selbst bekam er nie zu Gesicht, umso besser konnte er dafür von seinem Zimmer aus – das Haus seiner Eltern in Córdoba lag in der Nähe der Luftwaffenschule – den Flugzeugen zusehen. Vor allem nachts: Wenn alle anderen ins Bett gingen, stand er am Fenster, überzeugt, dass kein Traum spannender oder schöner als dieses Schauspiel sein könne. Das war Anfang der vierziger Jahre, und die Pilotenschule Córdoba existierte bereits seit dem vorausgegangenen Jahrzehnt: Wenn dann der Priester die Hostie in die Höhe hielt, sagte er zu sich selbst, mit glänzenden Augen, dass Gott ihn genau am richtigen Platz hatte zur Welt kommen lassen. Manchmal glaubte er damals sogar, dem ohrenbetäubenden Lärm der Flugzeuge eine geheime, nur für ihn bestimmte Botschaft Gottes zu ent-

nehmen. Um besser sehen zu können, öffnete er das Fenster, selbst im Winter, und klammerte sich an die von seinem Vater – zur Abwehr welcher Gefahr auch immer – dort angebrachten Eisenstäbe. Er spürte, wie die Stäbe von dem Lärm der Flugzeuge zitterten, und seine Hände fingen auch an zu zittern. Das war alles, was er damals spürte – weder Kälte noch Müdigkeit, und auch die gelegentlichen Rufe seiner Mutter nahm er nicht wahr, die ihn wissen ließ, dass es jetzt aber genug sei, morgen müsse er in die Schule, er solle aufhören mit dem Unfug. In einer dieser Nächte geschah es: Klar und deutlich vernahm er Gottes Stimme. Sie sagte irgendetwas von Flugzeugen, was genau, konnte er allerdings nicht verstehen. Es hatte mit Glauben, Schicksal und Opfer zu tun, aber ganz sicher war er sich nicht.

Einige Jahre später brachte er dann sein, wie er selbst es empfand, »großes Opfer«: Als er in der Technikerschule mit fünfzehn zwischen verschiedenen möglichen Spezialisierungen wählen musste, entschied er sich gegen Flugzeug- und für Automechanik. Es gibt viel mehr Autos als Flugzeuge, sagte er sich kaltblütig, und so hätte er sein Leben lang ein sicheres Auskommen. Man muss schon alle Sinne beieinander haben, um eine solche Entscheidung zu treffen, ein Gefühl dafür, was angemessen und notwendig ist. Nicht jeder ist zu so etwas imstande, davon ist er überzeugt. Wer wirklich nachvollziehen kann, wie groß seine Liebe zu den Flugzeugen war, wird ihm recht geben. So kam es dann auch, dass er sein ganzes Leben hier gearbeitet hat, bei der YPF. Zuerst in der Werkstatt, als Schweißer und Schlosser; später draußen, bei den Pumpen und Fördertürmen. Als er in Rente ging, war er Leiter der

Wartungsabteilung. Sein ganzes Leben bei dem Unternehmen. Seine Frau auch, sie hat in der Verwaltung gearbeitet. Nur bis zur Hochzeit natürlich. Danach hat sie sich um den Haushalt und um den Sohn gekümmert. Um die Söhne, müsste er eigentlich sagen, aber manchmal denkt er nicht daran, es will ihm einfach nicht über die Lippen. Dieses Thema ist wirklich schwierig für ihn. Als er Anfang der sechziger Jahre hierherkam, nach Cañadón Seco, war er noch jung. Der Ort war gerade erst im Entstehen, alles hing von der Firma ab, ohne die lief hier gar nichts. Damals waren sie alle Freunde, oder wenigstens gute Kollegen. Das gab ihm dann auch Kraft, wenn er nachts nicht mehr den Lärm der Flugzeuge hörte, sondern den pfeifenden Wind, und sich fragte, wieso er, der genau am richtigen Ort zur Welt gekommen war, in dieser Ödnis landen können. Seine Frau, die zu der Zeit noch nicht so dick und auch nicht so mürrisch und verbittert und religiös war, war eine große Hilfe, als es darum ging, hier heimisch zu werden. Und der Sohn natürlich, der ein guter Kerl war – solange es ihn gab. All das half ihm dabei, hier endgültig Wurzeln zu schlagen. Die Bezahlung war gut, dazu bekamen sie ein Haus gestellt, Sozialversicherung; und auch sonst kümmerte sich die Firma um alles: Wenn zu Hause etwas kaputtging, schickten sie einen Mechaniker vorbei, und einen Bus, wenn seine Frau zum Friseur in Caleta Olivia wollte. Die Firma organisierte ihr Leben, kümmerte sich um sie. Das alles ist ihm mit der Zeit so ans Herz gewachsen, dass Córdoba nur noch in seiner Erinnerung existiert – weder den Akzent von dort hört man ihm noch an, noch hat er irgendwelche Pläne, dorthin zurückzukehren. Fiele es ihm nicht so schwer, vom Tod zu sprechen, würde er sogar sagen, dass er hier sterben möchte.

Trotzdem muss er zugeben, dass sein größter Tag der war, an dem sie die Piper entdeckten. Denn er hatte damals zwar alles, stimmt schon – eine sichere Arbeit, einen Sohn, eine Frau, die Arbeitskollegen, die Grillabende, die Nachbarn, die ihn respektvoll grüßten –, aber in einem fernen Winkel seines Gehirns erinnerte ihn dennoch immer wieder etwas daran, was er dafür geopfert hatte. Er machte sich keine besonderen Gedanken deswegen, und allzu traurig machte es ihn auch nicht – es tauchte einfach ab und zu auf. Manchmal, wenn er träumte, manchmal auch, wenn er eine Stelle irgendwo in der weiten Ebene anvisierte, die den Ort umgibt: Dann zeichnete sich dort zwischen den kümmerlichen Sträuchern, inmitten der gelblichen Weiße, die den Blick ermüdet, die eiserne Gestalt eines Flugzeugs ab und gab seinen Augen Halt, Festigkeit, Gegenwart. Etwas, was sich in seiner Beständigkeit der ganzen Wüste voller Erdöl entgegenstellte. Etwas Bekanntes, etwas Eigenes. Denn auch wenn er sich mit der Zeit an all das hier gewöhnte – die reine Luft und das milde Klima Córdobas aufzugeben, um hierherzukommen, war nun einmal kein Pappentstiel. Wenn es etwas gab, was seine Kindheit verkörperte, waren das jedenfalls die Flugzeuge.

Aber Francisco legt Wert darauf, eins nach dem anderen zu erzählen. Vor dem Tod kam erst einmal die Entdeckung der Piper-Maschine. Das war an einem Sommertag, er erinnert sich noch, wie das Sonnenlicht auf den Blechschuppen knallte, der plötzlich auf dem freien Feld vor ihnen auftauchte. Das intensive, durch nichts abgemilderte Licht der Sonne hier, bei dem man instinktiv die Augen zukneift. Sie waren zu fünft unterwegs zu einer Pumpanlage in der Nähe von Caleta, um

etwas zu reparieren. Sie saßen in einem Pick-up, wie sie damals von der Firma gestellt wurden, ein Chevrolet, wenn er sich nicht täuscht. Einer von ihnen, aber nicht er, erzählte gerade zum dritten Mal, was er bei seinem Urlaub in den Bergen, in der Nähe von Esquel, alles gefischt hatte. Da sahen sie völlig unerwartet neben dem Weg den verlassenen Schuppen. Sie hielten an, um die Sache genauer in Augenschein zu nehmen: Der Schuppen war in gutem Zustand, aber verschlossen. Sie brauchten nicht lange, und auch kein besonderes Werkzeug, da hatten sie das Schloss geöffnet. Und im Inneren stießen sie dann auf diese Piper, die dort seelenruhig dastand. Eine Piper PA 12. Unberührt. Die anderen betrachteten es als Zufallsfund. Francisco nicht.

Damals, Ende der sechziger Jahre, gab es in Patagonien erst seit kurzem einen nennenswerten Flugverkehr. *Aeropostal Argentina* war zuständig für den Frachtverkehr, ansonsten kauften sich diejenigen, die es sich leisten konnten, ihre eigenen Kleinflugzeuge. Allmählich wurden die Flugzeuge jedoch zum Verbündeten der Bewohner Patagoniens in ihrem Kampf gegen das von der Welt Abgeschnitten-Sein: Der Himmel war jetzt auf ihrer Seite. Transportmittel und Telegrafverbindungen waren zwei der Dinge, die den ersten Weißen, die sich im Süden niederließen, am allerwichtigsten waren. Sie brauchten sie, um ihre Güter von dort wegschaffen, überleben, fliehen zu können. Bis heute hat sich in dieser Hinsicht wenig verändert. Sich innerhalb Patagoniens fortzubewegen ist immer noch schwierig, teuer, anstrengend und vielfachen Unwägbarkeiten unterworfen.

In dieser Nacht tat Francisco kein Auge zu. All die Flugzeuge, die er als Kind in Córdoba vom Fenster aus beobachtet hatte und die, die ihm in der Wüste Patagoniens wie Geister erschienen waren, verschmolzen nun zu einer einsam in einem Schuppen stehenden Piper PA 12. Er sah sie vor sich, von weitem, und dann auch ganz aus der Nähe – den Kompass, den Höhenmesser, die Steuerknüppel. Ohne dass er in irgendeiner Weise hätte eingreifen – oder aber den Blick abwenden – können, zerlegte sich das Flugzeug in seine Bestandteile, um sich gleich darauf wieder zusammenzusetzen.

Als hätte der bloße Anblick der ruhig, in gelassener Erwartung in ihrem Schuppen stehenden Piper genügt, damit die Schleusentore, die sein »großes Opfer« und sein Umzug in den Süden scheinbar für immer hinter sich geschlossen hatten, sich weit auftaten. Einige Zeit später, schon nach Mitternacht, kamen zu den Ansichten der verschiedenen Teile des Flugzeugs andere Bilder hinzu: seine Hand, die davon, dass sie so lange den kalten Eisenstab umklammert hatte, ganz steif und taub war und sich nur langsam öffnen ließ; sein Vater, wie er mühsam die Eisenstangen in der Wand verankerte; die Flugzeugräder in dem Moment, in dem sie eingezogen werden und damit zu erkennen geben, dass das dazugehörige Flugzeug kein irdisches Geschöpf mehr ist; das morgendliche Gesicht seiner Mutter; der Tafelanschrieb in der Schule, der vor seinen übermüdeten Augen schwimmt. Und viele andere Dinge, die aber keine bildliche Gestalt annahmen: Gerüche, einzelne Sätze, für immer verloren geglaubte Empfindungen. Angeblich läuft im Moment des Todes das gesamte Leben in Sekundenschnelle noch einmal vor dem inneren Auge ab – mit der Piper war es Francisco ähnlich ergangen.

Als er am nächsten Tag in der Werkstatt erschien, sprach er unaufhörlich darüber, soll heißen: von der Piper. Zuerst schnappte er sich den Kollegen, mit dem er seit zwei Tagen vergeblich an einem kaputten Motor herumschraubte. Beim Mittagessen – alle hatten sich rings um die große Schüssel mit dem aufgewärmten Eintopf versammelt – nahm er sich dann erneut diejenigen vor, die bei der Entdeckung der Maschine dabei gewesen waren. Warum nicht, sagten diese, deren Hauptsorge in diesem Moment allerdings war, dass ihnen die Erbsen nicht zwischen den Gabelzinken hindurchrutschten. Gute Idee, endlich tut mal einer was, aber andererseits, wozu, hier kann doch sowieso niemand fliegen. Stimmt, machte Francisco sich – womöglich zum ersten Mal – klar: Er konnte nicht fliegen. Das hatte für ihn aber nichts mit der Wiederinstandsetzung der Piper zu tun. Nach seinen Freunden wandte er sich schließlich an seine Vorgesetzten bei der YPF. Sein Chef sagte ihm ins Gesicht, so begeistert habe er ihn ja noch nie erlebt. Von diesem Chef ging die Sache weiter an andere Chefs. Ja, warum eigentlich nicht? Diese Piper wäre vielleicht die Keimzelle eines Flugzeugclubs in Cañadón Seco, ein Impuls zur stärkeren Entwicklung des Flugverkehrs in Patagonien, sie könnte als Beweis dienen, dass die YPF imstande war, alle Bedürfnisse ihrer Angestellten abzudecken und zugleich im gesamten Staatsgebiet in Erscheinung zu treten. Zu guter Letzt machte die Firma es jedenfalls möglich – indem man Francisco zeitweilig von seinen sonstigen Verpflichtungen befreite und ihm kostenlos Treibstoff zur Verfügung stellte –, dass er an die Gründung einer Pilotenschule innerhalb des Club Cañadón Seco gehen konnte. Das Logo der Schule entwarf er selbst.

Leseprobe aus:

María Sonia Cristoff  
**Patagonische Gespenster**  
Reportagen vom Ende der Welt

Aus dem Spanischen von Peter Kultzen

288 Seiten · Halbleinen · fadengeheftet · 134 x 200 mm

Die Originalausgabe erschien 2005 unter dem Titel »Falsa calma. Un recorrido por los pueblos fantasmas de la Patagonia« bei Seix Barral Argentina, Buenos Aires.

© 2004 María Sonia Cristoff

© 2010 Berenberg Verlag, Ludwigkirchstraße 10 a, 10719 Berlin

Konzeption|Gestaltung: Groothuis, Lohfert, Consorten | glcons.de

Satz|Herstellung: Büro für Gedrucktes, Beate Mössner

Reproduktion: Frische Grafik, Hamburg

Druck und Bindung: CPI – Clausen & Bosse, Leck

Printed in Germany

ISBN 978-3-937834-40-5



BERENBERG