

Mit dem Zug durch Mexikos Cañons

Mit dem Zug durch den mexikanischen Kupfercañon: wie man auf derselben Strecke völlig Unterschiedliches erleben kann.

Von Ion Karagounis

«Lesen Sie das zuerst – fragen können Sie nachher!» Der Bahnbeamte schiebt vier Kopien mit Informationen unter dem Gitter durch: Fahrpläne, Tipps, Hinweise auf Hotels. Dabei wissen wir längst, was wir wollen: ein Billett für den Chepe.

Chepe steht für *Ferrocarril Chihuahua Pacífico*, eine Zugverbindung, die von der nordmexikanischen Millionenstadt Chihuahua westwärts bis nach Los Mochis an der pazifischen Küste führt. Was der Name des Zugs verschweigt: zwischen den beiden Endpunkten liegt ein Gebirgsmassiv und der *Baranco del Cobre*, der Kupfercañon.

Rund fünfzehn Stunden würde die ganze Bahnfahrt dauern. Doch wir sind nicht wegen des Zugs hier, sondern wegen des Cañons. Deshalb verlassen wir den Chepe ein erstes Mal in Posada, einem Weiler am Rande des Cañons. Meine Knie werden weich beim Blick in den Abgrund. Bis zu zweitausend Meter haben sich die Flüsse in die Tiefe gegraben und eines der grössten und beeindruckendsten Schluchtsysteme der Erde geschaffen.

In den *Cabañas Diaz*, den kleinen, grün gestrichenen Hüttchen von Armando Diaz, finden wir ein Zimmer für die Nacht. Holz für die Feuerstelle und vier Wolldecken pro Bett liegen bereit.

Wie wir den Cañon am besten erkunden können, fragen wir Diaz. «Zu Pferd», empfiehlt er uns, «da kommt ihr schneller voran als zu Fuss.» Hoch zu Pferd auf steilen

Pfaden in die Schlucht hinab? Ein beunruhigender Gedanke.

Doch es gibt kein Zurück. Am nächsten Morgen stehen zwei Kollegen von Diaz bereit – mit Maultieren, zum Glück! Auf steinigem und abschüssigen Wegen trotten wir durch Seitentäler in Richtung Schlucht hinab. Die Tiere nehmen es gemächlich und stoppen immer wieder. Sie sind wohl trittsicherer als ich selbst.

Nach zwei Stunden endet der Weg auf einem mächtigen Felsvorsprung. Der Blick auf die Schlucht öffnet sich: senkrechte Felsen, wo wir hinschauen. Weit unten ist ein Flösschen auszumachen, der Rio Urique. Gerade mal bis in die halbe Tiefe des Cañons haben wir es geschafft!

Mehr Mexiko im Tren economico

Der Chepe kennt keine Abteile für erste oder zweite Klasse. Man hat eine radikalere Lösung gewählt: es gibt einen Erst- und einen Zweitklasszug, die mit einer Stunde Abstand voneinander verkehren.

Beide bieten Vor- und Nachteile: Wer Kontakt zu Einheimischen sucht und zudem gerne mexikanisch isst, wählt die *Clase economica turistica*, den Zweitklasszug. Dort werden frische Burritos oder Tacos serviert. Der Teller ist in eine Plastikfolie verpackt, damit man ihn nicht abwaschen muss. Im rot gepolsterten Speisewagen des *primera Express* dagegen wird man mit Hamburgern und Sandwichs aus weichem Toastbrot abgespeist und man unterhält sich meist in Englisch, Französisch oder Deutsch.

Als Erstklass-Passagier muss man Frühaufsteher sein. Denn der Zug verlässt Chihuahua oder Los Mochis bereits um sechs Uhr. Dafür hat man realistische Chancen, den schönsten Teil der Strecke bei Tag zu sehen. Der *primera Express* erreicht das Ziel meist um zehn Uhr abends, der *Tren economico* oft erst spät nach Mitternacht.

Die Trennung zwischen erster und zweiter Klasse lässt sich mit der Wahl der Übernachtungsorte perfektionieren.

Variante erster Klasse: Man bucht im Voraus aus dem kleinen Angebot an gehobenen Unterkünften, wird am Bahnhof vom Hotelbus abgeholt und an den Rand des Cañons gefahren, wo das Hotel auf der Kante thront und wo man, wenn man auf den Balkon tritt, über dem Nichts zu schweben scheint.

Variante zweiter Klasse: man steigt planlos aus dem Zug und sucht sich eine Unterkunft. So wie wir am zweiten Abend in Bahuichivo. Für Unterkünfte muss man ins zehn Kilometer entfernte Cerocahui fahren. Beim *Paraiso del Oso*, beim Bärenparadies, lässt uns der Busfahrer aussteigen. Ein ranchartiges Hotel, einstöckig gebaut, die Zimmer um einen blühenden Innenhof angeordnet.

Diego nennt sich der Besitzer des *Paraiso del Oso*, aber eigentlich heisst er Doug Rhodes. Dass er aus Texas stammt, ist unüberhörbar. Mit einem Jeep fährt er uns zu einem fantastischen Aussichtspunkt hoch über dem Urique-Cañon. Bären gibt es hier zwar keine, dafür wohltuende Einsamkeit. Es ist unglaublich still. Unsere Blicke gleiten über ausgedehnte Waldgebiete und abgelegene Täler. Da und dort ist in der Ferne ein Lichtreflex zu sehen – Blechdächer, die in der Sonne glänzen. In den Hütten leben die Tarahumara-Indianer, oft mehrere Wegstunden von den nächsten Ortschaften entfernt. Im 16. Jahrhundert wurden die Tarahumara von den spanischen Eroberern in diese unwirtliche Gegend vertrieben.

Einige Indianer bekommen wir zu Gesicht – am Strassenrand, wo sie in Bretterverschlägen hausen und Strohkörbe verkaufen, oder wo sie darauf warten, bis sie jemand im Auto mitnimmt. Was Doug auch tut, mit gönnerhaftem Unterton: «Das gehört dazu, dass man etwas macht für die armen Kerle hier!»

Kurve um Kurve kriecht der Zug am dritten Tag durch die Täler, über unzählige Brücken, durch noch mehr Tunnels. Wie bei der rhätischen Bahn. Es will nicht vorwärts gehen.

Dann und wann stoppen wir, um einen entgegenkommenden Güterzug passieren zu lassen. Neben den zwei täglichen

Passagierfahrten in jede Richtung dient die Strecke hauptsächlich dem Getreidetransport. Die Ware wird von Texas durch Mexiko an die pazifische Küste gebracht, wo sie verschifft wird. Auf den schmalen Plattformen und auf den Dächern der Güterwagen klammern sich diejenigen fest, die sich weder erste noch zweite Klasse leisten können.

Gegen Abend lassen wir das Gebirge hinter uns. Weite, karge Steppen lösen die kühlen Wälder ab. Die Sonne verschwindet hinter dem Horizont und der Zug taucht in die blaue Nacht ein. Bald werden wir El Fuerte erreichen, eine kleine, pittoreske Kolonialstadt, wo sich mexikanischer und amerikanischer Lebensstil verbinden.

Der Zug ist mehrere Stunden verspätet – wie erwartet. Denn auf den Zetteln, die uns der Beamte in Chihuahua zuschob, stand in der Fussnote: «Zurzeit werden verschiedene Streckenteile repariert. Gegenüber den Angaben im Fahrplan dauert die Reise zwei Stunden länger.» Das gilt übrigens für beide Klassen.

Tipps

Chepe: Abfahrt in Chihuahua und Los Mochis täglich um 6.00h (1. Klasse) und um 7.00h (2. Klasse).

www.chepe.com.mx

Fahrpreise: Rund 100 US\$ in 1., 55 US\$ in 2. Klasse. Bei Unterbrechung der Fahrt teurer.

An- und Weiterreise: Ab Mexico City nach Chihuahua oder Los Mochis mit Inlandflug (2 Stunden, CHF 250.–) oder mit Fernbus (24 Stunden, CHF 90.–). Varianten: von Los Mochis auf die Halbinsel Baja California oder von Chihuahua über El Paso nach Texas.

Unterkünfte für Individualreisende: einfach 25 bis 50 US\$ pro Person und Nacht, mittel 60 bis 120 US\$, gehoben 150 bis 250 US\$.

Arrangements mit 4 oder 5 Übernachtungen in gehobenen Unterkünften führen Salina Tours (www.salina.ch) oder Kuoni (www.kuoni.ch). Ab CHF 800.–.

Reisezeit: Ganzjährig, Juni bis Oktober Regenzeit (Vegetation blüht), November bis Februar kühl, eventuell Schnee.

Empfohlene Zwischenhalte: bei zwei Nächten in Divisadero oder Posada sowie in Bahuichivo; bei drei oder vier Nächten zusätzlich in Creel und/oder El Fuerte.