

Buenos Aires

6 Wochen über den Altiplano

↓
Iguazu

08. Dezember 1995, ich fuhr von Dresden nach Berlin, um von Tegel via Barcelona, Madrid nach Buenos Aires zu fliegen.

↓
Salta

Dort angekommen, erwarteten mich ersteinmal angenehme Temperaturen. Ich habe schon immer den Sommer dem Winter vorgezogen. Als Transportmittelalternativen in die City standen für mich ein Taxi, der Flughafenbus und das örtliche Nahverkehrssystem zur Verfügung.

↓
Socompa

Da erstere beiden Möglichkeiten beim Anblick meiner Geldbörse ausfielen, entschied ich mich mittels Minibus, Vorortzug und U-Bahn vom Flughafen Ezeiza die Innenstadt zu erreichen. Sofort fühlte ich mich sehr wohl in diesem Chaos. Bushaltestellen gab es keine und vollgeladen wurde der Bus, bis keiner mehr reinpasste. Der Vorortzug ähnelte mehr einem Markt, denn einem Zug. Fernseher und Waschmaschinen wurden zwar im Zug nicht verkauft, aber sonst wurden alle erdenklichen Waren von fliegenden Händlern angeboten.

↓
Salta↓
Potosi

In der Innenstadt angekommen, machte ich mich dann auf den Weg zum Busterminal, um eine Fahrkarte nach Iguazu zu kaufen. BuenosAires gilt, wie das übrige Argentinien als besonders teuer, so dass ich mich dort nicht länger als nötig aufhalten wollte. Die Stadt bietet auch nicht so viele Sehenswürdigkeiten, dass ein längerer Aufenthalt sinnvoll gewesen wäre.

↓
La Paz

Die paar Stunden dort verbrachte ich mit einem kleinen Stadtrundgang und am Abend stieg ich in den Bus zu den Wasserfällen von Iguazu. Als einziger Ausländer hatte ich recht schnell Kontakt zu den Busfahrern und bekam nach 5 Minuten das dort übliche Getränk Mate gereicht. Das sollte man unbedingt probiert haben. Der Bus fuhr dann 22 Stunden durch die Pampas und Misiones; Gebiete deren Langweiligkeit nicht einmal von Mecklenburg überboten werden.

↓
Lago Titicaca

In Iguazu angekommen, stellte ich dann fest, dass mein Rucksack nicht im Gepäckfach des Busses war. Ich hatte ihn in Buenos Aires der Busgesellschaft anvertraut, damit diese ihn dann in den Bus packt. Das hat sie auch getan, bloß in den falschen, so dass ich in Iguazu ersteinmal zum Serviceterminal laufen musste, um mir mein Gepäck zu holen.

↓
Coroico

Nachdem das erledigt war, suchte ich die Jugendherberge heim, um mich dort für 2 Tage einzuquartieren. Da es das billigste Hotel im Ort war, musste ich mir das Zimmer mit den Moskitos teilen. Diese hatten ein gutes Abendbrot. Ich verpflegte mich mit eilig aus dem Supermarkt herangeschafften Nudeln.

↓
Oruro↓
San Pedro de Atacama↓
Cusco↓
Machu Picchu↓
Arequipa↓
Lima

Iguazu, Argentinien

die Fälle, aber der Weg ist doch sehr reizvoll. Am Ende des Trails sind noch ein paar kleine Fälle und vor ihnen ein großes Schild Baden verboten. Das steht wohl nur deshalb da, dass die Besucher ja nur dort und nirgendwo anders baden gehen. Das Wasser war angenehm warm (25 C) und die massierende Wirkung der Fälle sollte man nicht unterschätzen. Ich habe es jedenfalls eine Weile im Wasser ausgehalten.

Am nächsten Morgen ging es dann zu den Wasserfällen. Sie liegen im Grenzgebiet von Argentinien, Brasilien und Paraguay. Zuerst machte ich einen Trip zur argentinischen und wohl auch schöneren Seite. Nach einer kleinen Bootsfahrt auf den Hals des Teufels (Garganta del Diabolo) eröffnete sich ein phantastischer Blick auf die Fälle. Die Niagara Falls sind klein dagegen. Danach führte mich eine kleine Wanderung durch den tropischen Regenwald, um die Fälle von unten Bestaunen zu können.

Man hat von dort nicht den schönsten Blick auf



Iguazu, Brasilien

Unterwegs kennengelernte Argentinier, nahmen mich dann mit ihrem Auto nach Brasilien mit, von wo ich die Wasserfälle mir noch einmal angucken konnte. Hier ist dann auch die günstigste Position zum fotografieren. Leider konnte ich nicht lange bleiben. Ein Sonnenbrand zwang mich zur Rückreise.

Am nächsten Tag gönnte ich mir eine 32 stündige Busfahrt an den Fuß der Anden nach Salta. Mein Ziel war die Andenbahn. Im Reiseführer war die Abfahrtzeit des einmal in der Woche verkehrenden Zuges für Mittwoch 10:00 Uhr angegeben. Der Bus erreichte Salta auch am Mittwoch, aber gegen 15:00 Uhr.

In der Hoffnung, der Zug hat ein bisschen Verspätung fuhr ich sofort zum Bahnhof. Ich hatte den Zug nicht verpasst. Ich konnte ihn auch nicht verpassen, erklärte mir der Bahnhofsvorsteher (Jefe de Estacion). Seit ungefähr einem Monat hatte man den Personenzug (ein Waggon, angehängt an einen Güterzug) eingestellt und wollte diesen Service auch nicht mehr vor Februar aufnehmen.

Solange konnte und wollte ich nicht warten. Völlig deprimiert fragte ich dann noch mal ganz vorsichtig, ob ich nicht mit einem Güterzug mitfahren darf. »Da musst Du die Lokführer schon selber fragen. Manche machen es«. war die hoffnungsvolle Antwort, »sei morgen früh um 07:00 Uhr auf dem Bahnhof«.

Jeder wird einsehen, dass das für mich unmöglich war. Nach 10 Minuten diskutieren schlug der gute Mann mir vor, doch am Abend 20:00 Uhr zur Dienstbesprechung zu kommen. Das gefiel mir doch entschieden besser und so stand ich um diese Zeit auf dem Bahnhof, nachdem ich vorher mein Gepäck in der Jugendherberge gelassen hatte. Ein Lokführer gab mir an diesem Abend das OK.

Ab dem nächsten Tag erlebte ich die wohl schönsten drei Tage meiner Reise. Zwar war am nächsten Morgen ein anderes Lokpersonal auf dem Bahnhof, aber die hatte auch nichts gegen einen Gast, stellten aber die Bedingung, dass ich einmal Essen kaufen muss.



Auf dem Weg von Salta nach Socompa

Dem zuzustimmen fiel mir nicht schwer. Der Zug verließ Salta gegen 09:30 Uhr und bestand aus einer Lok und einem Mannschaftswagen, der für die nächsten 3 Tage mein Hotel war. In dem Wagen befanden sich vier durch das Personal belegte Betten, ein alter Ofen und eine Dusche sowie ein Tisch und Stühle. Als Bett dienten mir 5 Decken gegen die Kälte von unten, mein Schlafsack und ein Hemmschuh als Kopfkissen. Dringende Bedürfnisse wurden, wenn sie sich nicht bis zur nächsten Station aufschieben ließen, auf dem Außenklo verrichtet. Bei dem Tempo des Zuges war das auch kein Problem. Als der Waggon gebaut wurde, war an den ersten Weltkrieg noch nicht zu denken.

Nach einer Stunde Fahrt war der erste Bahnhof erreicht und ich wurde zum Einkaufen verdonnert. Geholt wurden

Rippchen und diverse Getränke, nicht unbedingt alkoholfreier Art. An den Zug kamen noch 3 Güterwagen und dann ging es ständig bergauf in die Anden:

Die 570 km einspurige Strecke führt von Salta zur chilenischen Grenze in Socompa. Von dort geht es weiter zur Hafenstadt Antofagasta. Auf dem Weg von Salta nach Antofagasta fährt der Zug durch 21 Tunnel, über 13 Viadukte und 31 Brücken. Um die beachtlichen Höhenunterschiede zu überwinden, müssen zwei Zickzacks und zwei Schleifen durchfahren werden.

Von Salta (Km 0, 1190 m) steigt die Strecke leicht nach Campo Quijano (Km 40, 1520 m) an, dem Eintrittspunkt in die Quebradadel Toro, eine imposante Felsschlucht. In El Alisal (Km 50) und Chorillos (Km 66) sind die Zickzacks, wo die Bahn, die Felsschlucht hinaufklettert und in der Nähe von Puerto Tastil (Km 101, 2675 m) dann nach Norden abbiegt um sich entlang des Rio Rosario am Fluss entlang zu schlängeln. Am Km 122 und Km 129 fährt der Zug 360 Grad Schleifen bevor er in Diego Almagro die Höhe von 3304 m erreicht. In Abra Mulano hat man einen wunderschönen Blick auf die Strasse nach San Antonio, die sich in unzähligen Serpeninen den Berg hinaufwindet. Von Mulano (3936 m) geht es dann nach San Antonio (Km 196). Irgendwo hierzwischen wird der grüne Streifen neben dem Gleis immer schmaler, die Bäume werden kleiner, das Grün verschwindet ganz und bald sind nur noch Kakteen und Steppengras als Pflanzen zu sehen. 21 km später erreicht der Zug den Viadukt La Polvorilla (4190 m), kurz vor den Minen von La Concordia. Der höchste Punkt der Strecke wird in Abra Chorillos (4475 m, Km 231) passiert. Von hier geht das Gleis 335 km über ein Felsplateau (3500 - 4300 m) um schließlich Socompa (3865 m) zu erreichen. Auf dieser Fahrt durch die Puna -Wüste gibt es außer Schotter, Vulkanen und Salzseen nichts mehr. Selten verirren sich noch ein paar Lamas oder Mulis in dieses Gebiet, das mit dem Salar de Arizaro den drittgrößten Salzsee der Welt beherbergt.



Auf dem Weg von Salta nach Socompa

Früher lebte die Bahn vom Bergbau. Überall wurden Erze und Schwefel abgebaut. Heute zeugen Geisterstädte von dieser Epoche. In einigen dieser Dörfer leben nurnoch der Bahnhofsvorsteher oder

einige wenige Bahnarbeiter. Manchmal haben auch diese ihr Domizil verlassen um dieser lebensfeindlichen Umgebung zu entkommen.

Während der Lokführer damit beschäftigt ist, die Strecke zu beobachten, wird im Mannschaftswagen das Essen zubereitet. Alte Schwellen dienen als Feuerholz für den altersschwachen Ofen, der gleichzeitig Heizung und Warmwasseraufbereitung ist. Und was auf diesem Ofen an Essen gezaubert wird, ist schon erstaunlich. Einmal gab es die erwähnten Rippchen und dazu Bratwürstchen, dann wurde ein Huhn gekocht und daraus eine vorzügliche Suppe gezaubert und am letzten Tag meiner Reise richteten sie einen mit Gemüse gefüllten Rinderbraten mit Bratkartoffeln oder/und Nudeln an.



Nahrungsmittelzubereitung im Mannschaftswagen

Gegessen wird wenn das Essen fertig ist, nicht wenn der Fahrplan (kennt keiner so was) es vorschreibt. Da die Strecke eingleisig ist, spielt bei der Wahl des geeigneten Platzes zum Essen nur eine untergeordnete Rolle. Eine schöne Aussicht auf die Anden ist auf jeden Fall wichtiger. Irgendwann hält der Zug auf freier Strecke an, meist werden Schwellen eingesammelt, die am nächsten Bahnhof zu Feuerholz verarbeitet werden. Aber einmal dient der Halt der Ehrung eines Lokführerkollegen, der vor 3 Jahren auf dieser Strecke ums Leben kam, als die Bremsen versagten.

In meinem Fall kamen noch diverse Fotohalte dazu. Da spielte es keine Rolle, ob der Zug aus 20 mit Erz beladenen Waggons bestand.

Es wurde so lange rangiert bis die besten Fotoposition erreicht wurde. Wollten die 4 Lokführer auch noch ein persönliches Bild, dann wurde ein bisschen mehr rangiert.

3 Tage dauerte die Fahrt von Salta nach Socompa und zurück. Es waren 3 Tage, wo ich mit nur sehr wenig Schlaf auskommen musste, auf einem Klappsitz in der Lok saß, im Mannschaftswagen auf dem Boden versuchte zu schlafen oder mit den Eisenbahnern Karten spielte, um auf den Gegenzug zu warten. In Salta angekommen erwartete mich ein Bett in der Jugendherberge. Dort gab es wieder alle Annehmlichkeiten und trotzdem wäre ich sofort wieder in den Zug gestiegen um diese faszinierende Strecke ein zweites Mal zu fahren.



Fotohalt in La Polvorilla

Am nächsten Tag war dann erst mal Ruhe angesagt. Nachmittags machte ich eine kleine Wanderung auf den östlich der Stadt gelegenen Cerro San Bernardo (1458 m), von wo ich einen schönen Blick auf Salta hatte. Tags darauf ging es im Bus gen Norden nach Tilcara, was als Ausgangspunkt für einen Trip nach Puramarca diente. Der Ort ist bekannt, wegen einem sich in der Nähe befindlichen Felsen, dessen Gestein in sieben verschiedenen Farben schimmert. Die Strasse von Salta über Tilcara nach La Quiaca führt durch die Quebrada de Humahuaca entlang von Felsen unterschiedlichster Groessen, Formen und Farben, riesigen Kratern im Hochland und Wüste. La Quiaca auf der einen und Villazon auf der anderen Seite bilden die Grenzstädte zwischen Argentinien und Bolivien.

Von Villazon (3443 m) führt ein Feldweg nach Potosi (4070 m). Ich reiste mittlerweile mit einem Traveller aus Süddeutschland zusammen und wir beschlossen das Abenteuer Bus auf uns zu nehmen. Nach dem die Geldbörse in Argentinien erheblich hat Federn lassen müssen, war der billigste Bus gerade recht. Die 6,00 DM für 14 h erschienen uns auch ein angemessener Preis zu sein. Wir bekamen dann auch, wofür wir bezahlt hatten.

Der Bus verließ Villazon 19:00 Uhr und erreichte Potosi um 08.00 Uhr am nächsten Morgen. Damit wurde das Geld für die Übernachtung gespart. Das war aber auch das einzig positive. Zum Schlafen kam jedenfalls keiner. Zum einen ist jeder Waldweg in Deutschland in einem besseren Zustand, zum anderen war der Bus für etwas kleinwüchsigeren Chinesen konzipiert. Im Trabi sitzt man jedenfalls bequemer. Da es sich schlecht schlafen lässt, wenn die Knie mangels Platz sich neben den Ohren befinden und ständig irgendwelche Reisenden Säcke voll Gerümpel durch den Bus schleifen, war an eine geruhsame Nacht nicht zu denken.

Potosi bietet einige interessante Sehenswürdigkeiten. Zum einen ist da der historische Stadtkern mit einer kolonialen Architektur und verwundene engen Strassen. Die UNESCO hat diese Stadt auch zum Weltkulturerbe der Menschheit erklärt. Zum anderen befindet sich dort die Münze (Casa Real de Moneda), welche 1572 gegründet wurde. 30 der 160 Räume wurde als Museum gestaltet. Hier sind einige Gemälde aus dem 17.-18. Jahrhundert ausgestellt und es kann von jeder der dort geprägten Münzen ein Exemplar betrachtet werden. Für die spanischen Eroberer war Potosi die bedeutendste Stadt

in Südamerika.



Schwerstarbeit im Cerro Rico,
Potosi

Ihren Reichtum verdankt sie der Silbermine im Cerro Rico. Die staatliche Mine wurde 1980 geschlossen und heute arbeiten dort kleine Kooperativen. Wir machten eine vierstündige Tour in die Mine. Am Anfang stand ein Besuch auf dem Markt. Dort kaufte jeder einen Beutel Coca-Blätter, welche später an die Minenarbeiter verteilt wurden, wenn diese fotografiert werden sollten. Weiterhin wurden auf diesem Markt vier verschiedene Sorten Dynamit, Zünder und Zündschnüre frei verkäuflich angeboten. Wer also privates Sprengstoffarsenal noch ein bisschen auffüllen möchte, dem sei ein kleiner Trip nach Potosi empfohlen.

In der Mine herrschen Arbeitsbedingungen, wie sie hier im Mittelalter bekannt waren. Die einzige Maschine die wir zu sehen bekamen, war ein Kompressor, der den einzigen Presslufthammer antrieb. Der Abraum und das Erz wurden in Säcken (30 oder 50 Kg) auf Rücken aus der Mine getragen. Die Stollen waren meist nur 1,50 m hoch, was diesen Transport zusätzlich erschwerte. Verschärft wird dies noch durch eine Höhe von 4300 m über dem Meeresspiegel. Im Normalfall fangen die Arbeiter dort im Alter von 14 Jahren an, aber auch Kinder von 12 oder 13 Jahren sind keine Seltenheit. Meist werden sie nicht älter als vierzig Jahre.

Auch für uns war es nicht einfach im Entengang drei Stunden durch die Gänge zu kriechen, über Löcher (20 m tief) zu springen und auf morschen Leitern umherzuklettern. Im Berg wurde der von einem Touristen gekaufte Sprengstoff dann sinnvoll angewendet. Uns zeigte man, wie damit eine Explosion vorbereitet wurde und das Ergebnis bekamen wir dann auch zu hören. Die Druckwelle reichte aus, um sämtliche Lampen zum Erlöschen zu bringen. Das der, wie ein Schweizer Käse zerlöcherter, Berg noch nicht zusammengefallen ist, grenzt an ein Wunder. Abstützungen in den Stollen gibt es keine. Von Potosi fuhren wir dann weiter nach La Paz.

Diese Stadt ist die höchste Hauptstadt der Welt, wenn auch nicht der Regierungssitz. Ihr Zentrum liegt auf 3636 m und damit 370 m unter dem Altiplano, der riesigen Hochebene in den Anden. In der Nähe befindet sich der 'Mount Illimani' mit seinen schneebedeckten Gipfeln (6402 m). La Paz ist ein einziger riesiger Markt. Viele Strassen sind unpassierbar, weil überall kleine Stände aufgebaut wurden, wo jede erdenkliche Ware verkauft wird. Ein Durchkommen ist auch für Fußgänger kaum noch möglich. Erschreckend ist die hohe Zahl der Bettler. Vor allem Kinder weichen einem nicht von der Seite um ein paar Münzen zu erbetteln. Dazu kommen noch Bataillone von Schuhputzern, die unbedingt unsere Schuhe in neuen Glanz versetzen wollten.

In der Nähe von La Paz ist das Tal des Mondes, ein von der Erosion zerklüftetes Sand(stein)gebirge. Der Weg durch diese Tal führt entlang eines kleinen Baches und ist meist nur einige wenige Meter breit und verengt sich öfter auf weniger als einen Meter. Auf dieser etwa einstündigen Wanderungen können phantastische Felsformationen bewundert werden.

Die Exkursion gab uns die Möglichkeit am 24 Stunden Rennen von La Paz teilzunehmen. Es wird in der Minibusklasse ausgetragen. Die Fahrermeisterschaft gewinnt der, dem es am schnellsten gelingt die Stadt zu durchqueren. Bonuspunkte gibt es für umgefahrene Fußgänger. Den Titel Bestes Fahrzeug erhält der Hersteller, der auf möglichst wenig Raum mindestens 14 Statisten (Fahrgäste) unterbringen kann. Start und Ziel ist der Friedhof. Damit ist gewährleistet, dass jeder Fahrer am Ziel ankommt. Unterwegs sind häufig Streckenposten zu beobachten die pfeifend und mit den Armen wedelnd für die Einhaltung der Fahrtroute sorgen.

Am Friedhof beginnen auch die Buslinien nach Copacabana. Das sollte unser nächstes Ziel sein. Die Fahrt dorthin verlief anfangs auch recht angenehm. Über eine gut ausgebaute Strasse ging es nach San Pablo. Dort werden Fahrgäste und Bus getrennt über eine Enge des Titicacasees übergesetzt. Der Regen der letzten Tage hatte den Weg in eine Schlammröhre verwandelt. Und es dauerte nicht lange und der Bus war stecken geblieben. Nach dem die Fahrgäste ihn aus dem Schlamm geschoben hatten, war der Anlasser kaputt. Die nun schon trainierten Passagiere schafften es jetzt, mittels Anstößen den Bus wieder fahrtüchtig zu bekommen und die Fahrt konnte fortgesetzt werden.



Handarbeit beim Transport
nach Copacabana

Copacabana ist eine kleine Stadt am Titicacasee. Leider machten schlechtes Wetter und eine Grippe es mir unmöglich, auf größere Besichtigungstouren zu gehen. Trotzdem fuhren wir mit einem kleinen Boot am nächsten Morgen hinaus auf den See und besichtigten die Isla de Sol (Sonneninsel). Außer ein paar

Inkaruinen war dort aber nicht viel zu sehen.



Lebensgefahr: Die Strasse nach Coroico.

Von Copacabana fuhren wir dann über La Paz nach Coroico. Diese Siedlung liegt auf einem Hügel (1525 m) mit einer wunderschönen Landschaft in Mitten von Orangen- und Bananenwäldchen. Eine zweistündige Wanderung ließ uns jeden Gedanken an das kalte Deutschland vergessen. So stell ich mir Kolumbien vor. Das Hotel, in dem wir Quartier bezogen hatten, lag so günstig, dass man einen traumhaften Blick in das unter Coroico liegende Tal hatte. Den Swimmingpool nahmen wir, vor allem nach der Wanderung, als Ergänzung gern an. Am Abend begeisterten wir uns noch an 3 Fußballspiele der Dorfliga.

Die Schlammrippe von La Paz nach Coroico ist meist nur 4 Meter breit und schlängelt sich an den Bergen entlang. Leitplanken sind völlig unbekannt und es sind oft nur

Zentimeter zwischen Abgrund und Reifen des Minibusses.

Wir verließen Coroico nach Oruro (3704 m). Einmal im Jahr ist dort ein großer Karnevalsanzug, ansonsten gilt es den Aufenthalt hier auf ein Minimum zu beschränken.

Nachdem wir am nächsten Morgen eine Fahrkarte für den Zug nach Calama gekauft hatten, suchten und fanden wir den Bus nach Obrajes. Dort versprach der Reiseführer Thermalquellen. Es war ein sehr angenehmes Baden. Endlich hatten wir mal heißes Wasser im Überfluss. Es bestand keine Gefahr, dass der elektrische Durchlauferhitzer kaputt, das Gas alle oder mal wieder Wassersperre war. Den Sonnenbrand gab es gratis dazu.

Am Abend des 31.12. verließ der Zug Oruro nach Chile. Wir hatten noch schnell ein bisschen Sekt eingekauft um das neue Jahr entsprechend begrüßen zu können. Das war aber nicht nötig. Bald nach der Abfahrt kam der Kellner und informierte alle Fahrgäste über die bevorstehende Neujahrsparty im Speisewagen. Und kurz vor Mitternacht versammelte sich dort dann auch alles, um gemeinsam anzustoßen. Das es nicht bei einem Glas Sekt blieb, sei hier nur nebenbei erwähnt. Ich hatte am nächsten Tag jedenfalls keinen Hunger. Das kann aber auch dran gelegen haben, dass der Koch am Ende der Party keinen gesunden Eindruck mehr machte.

In der Nacht war es lausig kalt und der Sand der Wüste wurde vom Wind durch alle Ritzen im Zug (davon gab es genug) in die Wagen getragen.

Die Fahrt führte über Uyuni zur chilenischen Grenze. Den bolivianischen Beamten gelang es in recht kurzer Zeit den Zug abzufertigen (zwei Stunden für drei Wagen), aber auf der chilenischen Seite war die Entwicklungshilfe unseres Erich H. deutlich zu spüren. Nachdem der Zug mit Hunden nach Drogen durchsucht wurde begann die peinliche Kontrolle jedes Passagiers nach Früchten, Drogen und was weiß ich. In der Rekordzeit von fünf Stunden (normal sind 11) hatten auch die chilenischen Beamten ihre Arbeit beendet. Danach fuhr der Zug weiter durch Salzseen und an Vulkanen vorbei um irgendwann in der Nacht Calama zu erreichen. Die Stadt diente bloß als Zwischenstation auf dem Weg nach San Pedro de Atacama (2436 m).



Geysire von El Tatio, Chile

Das ist kleines vom Tourismus überlaufenes Dörfchen. Von hier aus starten verschiedene Exkursionen zu den Naturwundern der Umgebung. In diesem Dorf gibt es aber auch ein wundervoll gestaltetes archäologisches Museum. Wir machten dann den obligatorischen Tagesausflug zu den Geysiren von El Tatio (4500 m). Unterwegs bestand dann noch die Möglichkeit in heißen Quellen zu baden.

Auf dem Rückweg trennte ich mich in Calama von meinem Reisebegleiter. Er fuhr weiter nach Süden um dann nach Hause zu fliegen, ich wählte den Weg nach Norden. Mein nächstes Ziel hieß Arica.

Hier ging ich das erste und auch einzige Mal meiner Reise im Ozean baden. Außerdem waren meine Haare schon ein wenig lang geworden, so dass sich ein Friseurbesuch erforderlich machte. Dessen Rechnung ließ Erinnerungen an die DDR wieder aufleben. Arica ist gleichzeitig Grenzstadt nach Peru. Über Tacna erreichte ich mit dem Bus Arequipa (2380 m). Dort kaufte ich eine Fahrkarte für den Zug nach Cusco und fuhr noch am selben Abend weiter. Eine in der Nacht angenehme und am folgende Tage abwechslungsreiche Fahrt durch den Jungle machen diesen Zug zu einem kurzweiligen Erlebnis.

Cusco (3310 m) war die Hauptstadt der Inka, eine Gesellschaft die vom 11. Jh. bis zu ihrem Untergang

im 16. Jh. hier lebten. In den meisten Strassen sind noch Reste von Mauern, Gewölben und Türen aus dieser Zeit zu sehen. Eindrucksvolle Kirchen und Klöster aus der Zeit der spanischen Eroberungen, zeigen wohin ein Teil des geraubten Goldes und Silbers ging.

Die Stadt ist aber auch ein Ausgangspunkt für den Besuch der erst 1911 wiederentdeckten zweitwichtigsten Inkastadt Machu Picchu. Dorthin zu gelangen gibt es vielfältige Möglichkeiten. Die vor von Japaner bevorzugte, ist der Hubschrauber. Dann fahren da noch diverse Züge, welche den Hauptansturm der TUI risten abfangen. Der Fahrpreis hängt stark von Qualität und Geschwindigkeit ab. Angefangen vom Phantasiepreis 37 US\$ (one way) bis zu 2,5 US\$ (2. Klasse Lokalzug) ist hier alles zu haben. Glücklicherweise fanden auf dem Weg vom Bahnhof Machu Picchu zu den Ruinen Bauarbeiten statt, die ein passieren mit Bussen unmöglich machen. Damit war ein Grossteil der Sightseeing-Wütigen abgeschreckt und man konnte die Stadt in Ruhe besuchen.



Am frühen Morgen auf dem Weg nach Machu Pichu

Neben den bequemen Möglichkeiten Machu Picchu zu erreichen gibt es auch eine sehr schöne Wanderung entlang des Camino Inka. Ich war nun doch ein bisschen faul und buchte eine solche Wanderung in einem Reisebüro. Das hatte für mich den Vorteil, dass im Preis von 100,- DM das Essen für drei Tage, ein Führer, der Eintritt in die Inkastadt und das Zelt eingeschlossen waren. Letzteres brauchte ich nicht einmal selbst tragen.

Die Wanderung begann am Km 77 der Eisenbahnstrecke. Mit mir machten sich drei Amerikaner, zwei Australier, zwei Neuseeländer, zwei Norwegerinnen, zwei Dänen, ein Kanadier und ein Argentinier auf den Weg. Unser Führer Mauro studiert in Cusco Anthropologie und war somit ein exzellenter Erklärer der Inkageschichte und aller Ruinen, die wir auf dem Weg zu sehen bekamen.

Am ersten Tag wanderten wir ca. 20 km. Der Weg startete auf 2500 m und das Ziel lag auf einer Höhe von 2700 m. Das war alles recht einfach zu erlaufen. Ein gemütlicher Spaziergang also.

Am zweiten Tag bewältigten wir zuerst den schwierigsten Teil des Weges, den Aufstieg zum ersten Pass auf 4200 m. Nach drei Stunden war das geschafft, ich aber auch. Aber es gab erst einmal Mittag, so dass alle wieder zu Kräften kamen. Dann führt der Trail wieder 1000 m hinab, wo eigentlich ein schönes Plätzchen zum rasten und übernachten ist. Noch viel schöner gefiel uns allerdings der von unserem Führer ausgesuchte Platz in Mitten von Inkaruinen, die nach einem weiteren Aufstieg von 500 m erreicht wurde. Diesen Tag hatten wir 17 km zurückgelegt. Nachdem die Sonne hinter den Bergen verschwunden war, bekamen wir die Höhe zu spüren. Der Himmel war klar und es wurde eisig kalt. Der Zustand währte aber nicht lange. Dann zogen Wolken auf. Die Kälte wurde durch Feuchtigkeit abgelöst. Das Zelt war zum ersten falsch aufgebaut und zusätzlich noch undicht.



El Camino Inka, kurz vor Machu Pichu



Geschafft: Noch 4km bis zur Ruinenstadt

Nachdem am dritten Tag alle getrocknet waren, machten wir uns auf den Weg über den zweiten Pass (3900 m) zu den Ruinen von Sayajmarca. Am Nachmittag erreichten wir nach insgesamt 47 km wandern ein kleines Hotel.

Noch trennten uns 5 km von Machu Picchu (2380 m). Wir schlugen hier unsere Zelte ein letztes Mal auf, sonnten uns zwei Stunden, besichtigten noch die Ruinen von Winay Wayna und bereiteten uns darauf vor, am nächsten Tag um 03:30 aufzustehen.

Pünktlich um 06:00 waren wir am Puerta de Sol (Sonnentor) um den Sonnenaufgang miterleben zu können. Ungünstiger weise befanden wir uns in den Wolken und statt Sonne gab es Regen. Wir wanderten also weiter in die Inkastadt und besichtigten die Ruinen. Als Abschluss stand noch eine kleine Kletterübung auf den hinter Machu Picchu gelegenen Hügel (Huayna Pichu) (30 min Aufstieg).

Der Abstieg ins Tal barg eine ungeahnte Schwierigkeit. Es hatten doch einige Pauschaltouristen geschafft Machu Picchu zu erklimmen. Wegen den Bauarbeiten war der Weg ins Tal erst ab 14:00 Uhr zu begehen und natürlich wollte jeder der erste sein um von den anderen beim Abstieg nicht behindert zu werden. Einige hatten ihre Geschwindigkeit wohl ein wenig überschätzt. Diese Personen hatten ein

Tempo drauf, ich frag mich ob sie heute schon unten angekommen sind. Wir zogen deshalb den direkten Weg (Wasserlauf) nach unten vor und erreichten nach 45 min das Tal.



Blick auf den Huayna Pichu

Von dort waren es noch einmal 20 Minuten Fußmarsch nach Aguas Calientes , wo man schön Essen konnte und wir auf den 2. Klasse Zug nach Cusco warteten. Ich weiß bis heute nicht, ob es ein Personen- oder Güterzug war. Den Waggons nach handelte es sich um ersteres, der Ladung nach um letzteres.

Am nächsten Tag besichtigte ich Cusco und fuhr dann wieder zurück nach Arequipa. Dort war nun die fällige Stadtbesichtigung angesagt. Besonders faszinierend ist das Santa Catalina Kloster. Es wurde erst 1970 geöffnet, nachdem es jahrhundertlang von Geheimnissen umwittert war. Interessant ist die koloniale Architektur der Stadt, besonders am zentralen Platz der Stadt.

Von Arequipa aus machte ich dann noch einen Ausflug in den Colca Canyon. Dieser Canyon ist zweimal so tief wie der 'Grand Canyon'. Da wir rechtzeitig aufgebrochen waren, bot sich für uns das imposante Schauspiel den größten Raubvogel der Erde, den Condor beobachten zu können.

Eigentlich wollte ich am nächsten Morgen mal ein bisschen ausschlafen. Aber irgendwas rüttelte mich etwas. Es war das erste Mal, dass ich ein Erdbeben erlebte.

Nun hatte ich noch 1 Tag Zeit, bis ich Südamerika verlassen musste. Diesen Tag verbrachte ich der Hauptstadt Perus, Lima. Es ist erschreckend wie die schöne Architektur der Stadt in sich zusammenfällt. Den prunkvollen mit Silber und Gold ausgestatteten Kirchen stehen Häuser gegenüber deren Architektur unbedingt erhaltenswert wäre und deren Glanz nur noch zu erahnen ist.

Nach 6 1/2 Wochen musste ich leider die Heimreise antreten. Aber ich fahre wieder dorthin.

Zurück