

Günter Holle

VON SANTIAGO DE CHILE NACH BUENOS AIRES - VIA PATAGONIEN Auf dem Schienenweg von der chilenischen Pazifikküste bis an die argentinische Atlantikküste

Wie auf älteren Eisenbahnkarten von Südamerika (z.B. im Cook's International Time-table von 1980) zu sehen ist, gab es zwischen der chilenischen Hauptstadt Santiago und der Kapitale des riesigen Nachbarlandes Argentinien, Buenos Aires, eine Eisenbahnverbindung für Personen- und Güterverkehr. Diese bestand - der verschiedenen Spurweiten wegen - aus drei Etappen: von Santiago ging es zuerst auf 1.676 mm Breitspur bis nach Los Andes am westlichen Rand des hohen Andenwalls.

Von hier aus führte die meterspurige Andenbahn 250 km durch grandiose Kordillerenlandschaften und unter Nutzung der Zahnstange hinüber auf die östliche Seite des Gebirgswalls bis nach Mendoza. Von dort ging es - nun wieder auf Breitspur - schließlich „immer geradeaus“, gut 1.000 km durch die ebene Pampa bis nach Buenos Aires am Rio de la Plata. Bestimmt ein lohnender Trip in den großen, komfortablen Überlandzügen der argentinischen Staatsbahnen Ferrocarriles Argentinos.

Heute ist das Geschichte. Auf der legendären Andenbahn fuhr der letzte Zug in den 1980er Jahren und zwischen Mendoza und der argentinischen Hauptstadt wurde der Verkehr mit dem Bankrott der Staatsbahn im Jahre 1993 eingestellt.

Wer heute von der einen Hauptstadt zur anderen auf dem Schienenweg reisen möchte, muss den weiten Umweg über Puerto Montt in Chiles Süden und San Carlos de Bariloche im argentinischen Patagonien nehmen und legt dabei knapp 3000 Kilometer auf der Schiene zurück, gemäß dem Motto: Der Weg ist das Ziel“ ...

Im Februar 2007 haben wir uns auf diesen abenteuerlichen Weg gemacht. Santiago war unser Startloch und hier wiederum der Hauptbahnhof Estación Central oder Alameda. Es ist eine helle, weite, eiserne Hallenkonstruktion, erbaut 1897 von dem chilenischen Architekten Camus mit Fertigteilen von Le Creusot in Frankreich. Von hier fahren die Züge in den Süden des lang gestreckten, schmalen Landes, z. B. nach Concepción, Temuco und bis in die 1.000 km entfernte Hafenstadt Puerto Montt. Der zweite große Kopfbahnhof, Estación Mapocho, war für den Verkehr in den Norden Chiles zuständig. Bahnhof und Strecke sind aber seit vielen Jahren schon stillgelegt.

Nicht weit vom Bahnhof Alameda liegt in einem großen, stillen, baumbestandenen Park das Freilicht-Eisenbahnmuseum

„Quinta Normal“ mit einer Reihe ausgedienter, aber gepflegter Dampflokomotiven. Das Eisenbahnzeitalter in Südamerika brach übrigens hier in Chile an: 1851 wurde die erste Strecke von Copiapó nach Caldera eröffnet. Doch das nur am Rande.

Am 1. März – hier ist jetzt Spätsommer – verlassen wir die 5-Millionenstadt in unserem ersten Zug. Betrieben unter dem Markennamen „Terrasur“ der Staatsbahn EFE, besteht er aus nur vier Waggons: zwei Großraumwagen 2. Klasse (Salón Turista), einem Speisewagen (Coche comedor) und einem 1. Klasse- Großraumwagen (Salón Preferente). An der Spitze eine in Lizenz gebaute Mitsubishi E-Lok aus dem Jahre 1985. Abfahrt 9:30 Uhr.

Der Zug nimmt den Weg durch das fruchtbare, breite Valle Central, das auch für seinen Weinanbau bekannt ist. Noch 10 Jahre zuvor rollten auf dieser Strecke jede Nacht plüschige Schlafwagen südwärts, gebaut Ende der 1920er Jahre bei LHB in

Breslau, sowohl nach Temuco als auch nach Concepción. Und nochmals 10 Jahre zuvor gab es schnittig-elegante Elektro-Schnelltriebwagen von MAN nach Concepción und den klangvollen „Flecha Nocturno“ (Nachtpfeil), der in 19 Stunden die 1.088 km von Santiago bis Puerto Montt hinunter sauste. Die chilenische Südbahn zählte damals zu den bestorganisierten Strecken der Welt. Alles längst vorbei!

Zurück in die Gegenwart: inzwischen haben wir nach 250 km die Stadt Talca erreicht, Regionalhauptstadt mit 170.000 Einwohnern. Hier zweigt nach Westen eine interessante Schmalspurbahn zum 88 km entfernten Hafenstädtchen Constitución ab, die wir bei dieser Gelegenheit natürlich „mitnehmen“ möchten und in unseren selbst gebastelten Reiseplan wohlweislich mit eingebaut haben. Zwei Züge gibt es täglich, einer früh morgens und einer am späten Nachmittag.

Um 16:30 Uhr startet die dreistündige Ju-



Bildtext???



Bildtext???

ckeltour in einem Ferrostaal-Schienenbus (Buscarril) mit Anhänger. Alsbald biegt der einsame Schmalspurstrang von der Hauptstrecke ab, verliert sich in einer sonnen durchfluteten Weinbaulandschaft und folgt dann dem breiten, flachen Flusstal des Rio Maule. In Station Gonzales Bastias auf halbem Wege legt das alte Gespann eine etwas längere „Verschnaufpause“ ein, auch um den einzigen Gegenzug passieren zu lassen. Ein rostiger Wasserturm erinnert noch an die Dampflokzeit auf dieser Strecke. Auch uralte, vergammelte Personenwagen wie aus einem Westernfilm sind hier abgestellt.

Vorbei an diesem Schienenschrott brummt unser Autoferro weiter westwärts. Gegen Abend erreichen wir die Trichtermündung des Rio Maule in den Pazifik und nach dreieinhalb Stunden Gerüttel und Geschüttel ist die Endstation erreicht – das Hafentstädtchen Constitución. Eine einfache Privatpension als Nachtquartier ist schnell in Bahnhofsnähe gefunden.

Denn in aller Herrgottsfrühe des darauf folgenden Tages müssen wir schon wieder raus. Um 6 Uhr steht der alte Autoferro schon wieder brummend in seinem Startloch bereit für die Rückfahrt nach Talca. Im frühen Morgenlicht und in umgekehrter Fahrtrichtung sieht die Landschaft doch wieder ganz anders aus. So war dieser Abstecher wirklich ein lohnender Exkurs vom „Hauptprogramm“.

Zurück in Talca wäre noch das kleine Depot von Interesse, wo unser Gespann für die Nachmittagsfahrt auf einer Drehscheibe gewendet und anschließend frisch betankt in der Remise abgestellt wird. Wir setzen unsere Reise auf der eingleisigen Hauptstrecke in den Süden fort mit einem dreiteiligen Elektrotriebwagen, gebraucht

importiert aus Spanien, das ja eine ähnliche Spurweite (1.676 mm) hat. Mit einstündiger Verspätung trifft er aus Santiago ein. Unser Salón Preferente (1. Kl) ist fast voll besetzt. Das Wochenende steht vor der Tür. Dennoch – es reist sich sehr angenehm. Ein kleines Bistro und die Minibar sorgen für das leibliche Wohl. Hinter Chillán folgen wir wieder einem Flusstal. Diesmal ist es der Rio Bio Bio, den wir wieder bis zu seiner Mündung ins offene Meer begleiten. Dort liegt unser nächstes Etappenziel: das Hafentstädtchen Concepción und Talcahuano.

Concepción gehört zu den ältesten Städten Chiles. 1550 von dem Spanier Pedro de Valdivia gegründet, war es für kurze Zeit Hauptstadt des Landes, fristete dann

aber über drei Jahrhunderte ein Schatten-dasein. Die günstige Lage am wasserreichen Bio Bio-Fluss, die Hafengebucht und die Entdeckung von Kohle führten jedoch zu einem ungeahnten Aufschwung.

Im 20. Jahrhundert stieg Concepción schließlich zur Metropole des Südens mit annähernd 400.000 Einwohnern auf. Zahlreiche Großindustrien siedelten sich an: Kohle, Eisen, Stahl, Glas, Textilien, Zellulose, Petrochemie und andere mehr. Last not least spielt auch der Fischfang eine große Rolle, besonders für Talcahuano. Verbunden sind die beiden benachbarten Schwesterstädte mit dem orangefarbenen „Bio-Tren“, einem hochmodernen S-Bahn-System, das auch das Umland erschließt.

Es ist Wochenende und wir gönnen uns hier zwei sonnige Ruhetage ohne jeglichen Reisestress. Der März ist hier eine sehr angenehme Reisezeit. Die hiesigen Weihnachts- bzw. Sommerferien sind vorbei. Alles ist entspannt und ruhig, aber die Spätsommersonne scheint noch so warm wie in unseren Breiten im September. Wir sind eben auf der Südhalbkugel der Erde und da sind die Jahreszeiten nun mal um genau 6 Monate verschoben gegen unsere.

Wir besorgen uns die Tickets für die Weiterreise. Allerdings haben wir Pech: die Bahnstrecke bis zu unserem nächsten Etappenziel Temuco wird gerade restauriert. Das ist ja an sich gut so, nur bedeutet das für uns eine längere Busetappe von immerhin 285 Kilometern. Wir müssen es hinnehmen, aber das Fernbusssystem ist in Chile, wie übrigens in ganz Südamerika, bestens organisiert - eine Tatsache, die wiederum dem Eisenbahnverkehr nicht förderlich ist.

So rollen wir zur Abwechslung mal auf der



Bildtext???

berühmten „Panamericana“, die ja bekanntlich die beiden Amerikas von Alaska bis Feuerland durchzieht. Nach 4½ Stunden flotter Fahrt ist die Stadt Temuco erreicht, Handelszentrum einer fruchtbaren Gegend mit knapp 300.000 Einwohnern. Hier prägen Indianer vom Stamme der Mapuche und Araukanier das Stadtbild mit ihren Waren aus der Umgebung. Heute stellen sie in Chile eine Minderheit von einer halben Million Menschen dar, die grobenteils in Reservaten wohnt.

Temuco hat ein großes Eisenbahnmuseum, benannt nach dem chilenischen Dichter und Denker Pablo Neruda. Das „Museo Nacional Ferroviario“ ist in dem ehemaligen Bahnbetriebswerk untergebracht. In einem riesigen Rundschuppen mit Drehscheibe stehen etliche stolze, gut gepflegte Dampfzüge zur Beschau bereit. Die eine oder andere wird auch manchmal noch angeheizt und unter Dampf gesetzt.

Der nächste, 376 km lange Streckenabschnitt bis Puerto Montt war jahrelang stillgelegt. Erst seit Ende 2005 ist er wieder in Betrieb und wird nun von einem täglichen Dieseltriebwagenpaar befahren. So hat es sich schließlich doch gelohnt, diese Reise so lange hinauszuzögern. Eine weitere lange Busetappe bleibt uns somit erspart.

Köffchen im Hotel geschnappt und um 12:30 Uhr beginnt unsere letzte Schienenetappe in Chile. Diesmal ist es ein dreiteiliger Dieseltriebwagen, wieder Gebrauchtware aus Spanien. (Der Fahrdrift von Santiago endet in Temuco). Es ist ein arges Geschaukel auf dem maroden Unterbau und die Räder schlagen ein monotones Stakkato auf den unverschweißten Schienenstößen. Das Durchschnitttempo erreicht – trotz der wenigen Halte – nur 56 Kilometer in der Stunde. Güterverkehr konnten wir nicht beobachten. Breite, flache Ströme, die aus dem nahen Andenwall kommen und westwärts zum Meer hin fließen, werden auf langen Stahlbrücken überquert.

Eine hübsche, junge Bahnangestellte in chicer Uniform kontrolliert die Fahrscheine. Es gibt 12 Zwischenhalte auf der 376 km langen Fahrt, jedoch ohne großen Wechsel von Passagieren. Diese Gegend ist dünn besiedelt und der Zug ist gerade mal mit 28 Leuten besetzt. Wie lange wird sich der Betrieb noch halten können? Die Bahngesellschaft EFE (staatliche Eisenbahngesellschaft Chiles) gibt sich jedenfalls große Mühe. Der Zug ist picobello sauber, das Personal trägt moderne Uniform und ist freundlich und zuvorkommend, zumindest uns beiden Fremden gegenüber. In den vorangegangenen drei Jahren wurden in Chile für Ausbau, Technik, Fahrzeuge und Image rund 1 Milliarde US-Dollar investiert, soviel wie in keinem anderen Land Südamerikas.

Für die knapp 7-stündige Etappe wäre allerdings ein Speisewagen oder Bistro wünschenswert. Leider gibt es nur eine rollende Minibar, die die Reisenden mit dem Nötigsten versorgt. Stunde um Stunde folgt das Zügli hurtig dem einsamen Schienenstrang. In Estación Antilhue zweigt eine kurze Stichstrecke in die bekannte Stadt Valdivia an der Pazifikküste ab, für die wir allerdings leider keine Zeit einkalkuliert haben.

Gegen Abend erreichen wir bei Puerto Varas den großen See Llanquihue. Das berühmte Panorama mit dem Vulkan Osorno im Hintergrund bleibt uns der tristen Witterung wegen verborgen. Schade! Wir sind jetzt in der paradiesischen Landschaft der chilenischen Schweiz angekommen, einem beliebten Urlaubsgebiet für die Chilenen.

Ganz pünktlich um 19:15 Uhr läuft unser Zug in der neuen, nüchternen Estación Terminal Puerto Montt ein. Endstation. End of the line! Weiter südlich geht's nicht mehr. Das südlichste Ende des chilenischen Eisenbahnnetzes ist erreicht, genau 1088 km von der Hauptstadt entfernt, soviel, wie Paris von Nizza mit dem einstigen, legendären TEE „Mistral“! Damit ist Puerto Montt zugleich der südlichste Hauptstreckenbahnhof der Welt! Südlicher, wenn auch nur um einige hundert Meter lag nur der schöne alte Endbahnhof am Hafen. Er fiel jedoch vor wenigen Jahren dem Moloch Autoverkehr und einem modernen Einkaufszentrum zum Opfer und wurde durch eine neue, seelenlose Betonkonstruktion am Stadtrand ersetzt. *Así es la vida! So ist das Leben!*

Die Hafenstadt Puerto Montt mit 176.000 Einwohnern ist auch Endstation für asphaltierte Straßen. Von hier geht es nur noch

weiter per Geländewagen, Schiff oder Flugzeug bis hinunter nach Feuerland, noch einmal 1.000 Kilometer weiter südlich. Es ist damit sozusagen das Sprungbrett in die Antarktis.

Das Einwandererdenkmal am Hafen erinnert daran, dass Puerto Montt praktisch eine deutsche Gründung ist. Die ersten deutschen Familien trafen am 28. November (also im Südsommer!) 1848 mit dem Schiff „Susanne“ hier ein. Sie kamen aus Sachsen, Preußen, Hessen und Schlesien. Im Laufe der Zeit breiteten sich die Kolonisten nach Norden ins Seengebiet aus, machten das Land urbar, rodeten Wälder, bauten sich Häuser aus Holz, gründeten Schulen, legten Felder und Straßen an und bauten 1905 die erste Eisenbahnstrecke, die 1912 an das Netz bis Santiago angebunden wurde. An diese Pionierzeit erinnern noch ein paar alte stählerne Schienenveteranen aus den Anfangstagen vor dem interessanten Regionalmuseum der Stadt.

Puerto Montt riecht und schmeckt nach Hafenstadt. In den Straßen der Innenstadt herrscht geschäftiges Treiben aber keine Hektik. Der Name der Stadt geht zurück auf den damaligen chilenischen Präsidenten Manuel Montt. In den Seitenstraßen sieht man noch viele der alten Häuser aus Holz, dem Reichtum der Region.

Hier endet für uns die Reise durch Chile. Nach einer Durchquerung der Anden mit dem Bus finden wir erst wieder auf der argentinischen Seite, nämlich in der Stadt San Carlos de Bariloche, Anschluss an die Schiene. Von dort setzen wir im 2. Teil meines Berichtes die Reise fort bis nach Buenos Aires.

Ende der 1. Etappe



Bildtext???



Bildtext???

Bildtext???

