

GÜNTER HOLLE

FELIZ VIAJE!

BAHNREISEN IN ARGENTINIEN 2012

Wie sicher hinlänglich bekannt, ist es in ganz Lateinamerika um den Passagierverkehr auf der Schiene schlecht bestellt. Immer mehr Strecken fallen dem Straßen- und Flugverkehr zum Opfer. Im Rahmen einer mehrwöchigen Bus- und Bahnreise von Santiago de Chile auf der Pazifik- bis nach Buenos Aires auf der Atlantikseite im März 2012 zusammen mit meiner Frau nutzte ich daher die Gelegenheit, auch zwei Etappen auf der Schiene einzubauen, beide in Argentinien.

Die erste führte von der zweitgrößten Stadt des Landes, Cordoba, bis in die Hauptstadt B.A., die andere von dort in den größten und bekanntesten Badeort an der Atlantikküste, Mar del Plata und zurück. Von beiden soll im Folgenden berichtet werden.

1. CORDOBA – BUENOS AIRES (708 km)

Cordoba mit seinen 1,3 Mio. Einwohnern liegt an der Nord-Süd-Strecke von Buenos Aires über Tucuman in Nordargentinien bis in die Hauptstadt des Nachbarlandes Bolivien, La Paz. Die Stadt hat zwei schön renovierte Bahnhöfe, die von der großen, aber längst vergangenen Zeit der Eisenbahn zeugen: Estacion Alta Cordoba und Estacion Mitre. Erstere Station bediente früher die meter-spurigen Züge der Belgrano Bahn von Buenos Aires bis Salta im Norden des Landes. Diese Strecke wird jedoch seit Zusammenbruch der Staatsbahn Ferrocarriles Argentinos im Jahre 1993 nicht mehr für den Personenverkehr benutzt. Nur noch ein zweiteiliger Dieseltriebwagen, der „*Tren de las Sierras*“ fährt von hier zweimal täglich eine landschaftlich schöne Strecke 47 km hinaus in die westlich gelegene Gebirgskette Sierra de Cordoba. Ansonsten stehen hunderte abgestellter Güterwagen „auf der grünen Wiese“ und rosten leise vor sich hin.

Auf dem zweiten großen Bahnhof, der Estacion General Mitre, sieht es nicht viel anders aus, aber immerhin gibt es von hier wöchentlich noch zwei echte Fernverbindungen in die rund 700 km entfernte Hauptstadt, mittwochs und sonntags, aber zu verschiedenen Uhrzeiten. Dazu steht ein lokbespannter Zug der Betreiber-Gesellschaft „Ferrocarril Central“ zur Verfügung mit einer Breitspurweite von 1676 mm. Es war auch mal – man glaubt es kaum – eine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit TGV-Duplexzügen im Gespräch, die Cordoba mit Buenos Aires verbinden sollte. Am 16. Januar 2008 unterschrieb die damalige Präsidentin Cristina Fernandez Kirchner das Dekret, das den Bau der Strecke endgültig festschrieb. Aber bis heute hat sich nichts getan. Auf meine Frage vor Ort nach dem Projekt, wurde ich nur ungläubig angelächelt.

Nach unseren beiden langen Busetappen von Santiago über Mendoza nach Cordoba und nach drei interessanten „Ruhe“-Tagen in dieser geschichtsträchtigen Stadt freuen wir uns nun auf

unsere erste Bahnfahrt. Einen Tag vor Abfahrt besorgen wir im Bahnhof Mitre die Tickets für den Mittwochszug nach Buenos Aires Retiro. Es gibt drei Klassen, *Turista* (30 Pesos = 5 EUR), *Pullman* (50 Pesos = 8,50 EUR) und *Cama* (Schlafwagen), das Double für 300 Pesos (= 50 EUR). Leider müssen wir mit der einfachsten Touristenklasse vorlieb nehmen. Alles andere ist längst ausverkauft. Na, das kann ja heiter werden. Schließlich soll die Fahrt laut Plan 17 Stunden dauern. Sicherheitshalber besorgen wir uns eine Eisenkette und ein Schloss, um die beiden Koffer während der Nachtfahrt am Gepäcknetz an die Kette zu legen. Safety first – man kann nie wissen!

Abends um 19 Uhr finden wir uns schließlich als einzige „westliche“ Touristen mit Hunderten anderer einheimischer Reisender und ihrer Abschied nehmenden Angehörigen zum Einchecken an der Estacion Mitre ein und beziehen schließlich unsere Plätze auf einer einfachen Dreiersitzbank im fast vollbesetzten Großraumwagen. Beste Gelegenheit, mal wieder mein Spanisch aufzubessern. Learning by doing – das wirkt Wunder! „Situational Teaching“ nannte man das in der Fachsprache in meinem lange zurückliegenden Lehramtsstudium. Nur mit meiner Frau neben mir kann ich Deutsch sprechen.

Pünktlich um 19:34 Uhr setzt sich der Zug mit dem Namen „*Rayo del Sol*“ (Sonnenstrahl) in Bewegung und geht auf die lange Reise durch die Nacht. Rund 17 Stunden weist der Fahrplan für die 708 km bis

Schalterhalle in der Estacion Mitre



ans Ziel aus. Das macht eine Reisegeschwindigkeit von 42 km in jeder Stunde. Mehr gibt der Gleisunterbau nicht her. Bald setzt auch schon das bekannte, eintönige Schiene-Rad-Stakkato ein, denn die Schienen sind größtenteils nicht miteinander verschweißt. Bei geschätztem Tempo 50 bis 80 schaukeln wir gemütlich durch die argentinische Nacht.

Erst um 21 Uhr – nach iberamerikanischer Sitte – wird das Diner im Comedor, dem Speisewagen, eröffnet. Es gibt ein einfaches Dreigangmenü mit Fleisch und Kartoffelpüree, dazu ein Getränk, das Ganze für umgerechnet 8 EUR. Der Speisewagen hat 48 Plätze und ist fast zur Hälfte gefüllt. Es schmeckt uns und die Stimmung ist gut und gelöst.

Nach über drei Stunden Nonstopfahrt erreichen wir die Stadt Villa Maria um 23:15 Uhr mit schon einer knappen Stunde Verspätung. Neue Leute steigen zu. Es wird noch enger im Waggon und es heißt zusammenrücken. Kurz vor Mitternacht wird plötzlich das Licht in den Waggon der „harten Klasse“ gelöscht – wir sollen nun wohl schlafen. Aber wie? Auf Kommando kann ich das nicht, und schon gar nicht im aufrechten Sitzen. Zudem bin ich viel zu „aufgekratzt“ von den vielen neuen Eindrücken. Es beginnen nun also wieder die elend langen Stunden quälender Schlaflosigkeit, wie ich sie von ähnlichen Fahrten und Langstreckenflügen kenne und fürchte. Was gäbe ich jetzt für ein gemütliches Schlafwagenbett! - Schließlich döse ich an der Schulter meiner Frau doch ein ...

Früh morgens um viertel vor Sieben geht das grelle Licht im Waggon wieder an und wenige Minuten später rumpelt der Zug langsam und schwerfällig wie ein Reptil aus der Urzeit in einen großen Bahnhof ein. Mit müden Augen lese ich dessen Namen: Rosario. Endlich kann ich der quälenden Enge, der schlechten Luft und der Bewegungslosigkeit in dem voll besetzten Waggon für eine Zeit mal entkommen und mir die vom langen Sitzen fast abgestorbenen Beine auf dem Bahnsteig vertreten. Die frische Morgenluft weckt die Lebensgeister und den Verstand. Mal rechnen: knapp 400 Kilometer sind wir in der Nacht vorwärts gekommen, rund 300 liegen noch vor uns bis B.A. Nein – diese Bahn

passt einfach nicht mehr in die heutige Zeit! Das Häuflein seiner Reisender könnte ja wohl auch noch auf der Straße befördert werden, wie es die große Mehrheit in den modernen Reisebussen auch tut. Und die verkehren täglich, die Züge nur zweimal die Woche. Wohlgermerkt: da spricht der Verstand in mir, nicht der Eisenbahnfreund.

Wieder im Waggon, blicke ich in müde, übermächtige Gesichter, wie sie der Maler Adolph Menzel schon in den Anfangstagen der Bahn vor 150 Jahren in seinem Bild „Nach durchfahrener Nacht“ so treffend dargestellt hat. Um 6:10 Uhr setzt der Zug seine Fahrt fort, zu allem Überfluss auch noch in umgekehrter Richtung, so dass wir ab jetzt mit dem Rücken zur Fahrtrichtung sitzen müssen, was ich so „liebe“. Da es draußen noch dunkel ist, wird auch im Waggon alsbald wieder das Licht gelöscht. So rumpeln wir – zur Untätigkeit verdonnert – weiter durch die restliche Nacht, gezogen von einem immer wieder „aufbrüllenden Maschinentier“, das mit seinem Signalhorn die frühen Schienenwanderer aus dem Weg scheuchen und die Fahrzeuge an den vielen Bahnübergängen warnen will.

Da ist es auch schon passiert! - Kurzes Bremsenquietschen, ein heftiger Ruck und abrupter Stillstand. - Mit einem Schlag ist meine Müdigkeit wie verfliegen und ich bin hell wach. Was ist los? Irgendetwas stimmt da doch nicht! Wir stehen mitten auf einem verkehrsreichen Bahnübergang. Die ankommenden Motorrad- und Autofahrer drehen wohlweislich bei. Der grüne „Schienewurm“ aus dem vorigen Jahrhundert versperrt ihnen den Weg und bewegt sich nicht von der Stelle. Das kann dauern. Ich ahne etwas. Neugierig wie ich nun einmal bin, will ich wissen, was da los ist und verlasse meinen Platz. Vom Zugpersonal, das zahlreich im ganzen Zug verteilt ist, kriege ich mit meinem dürrtigen Spanisch aber doch heraus, dass es einen „accidente“ gegeben hat, einen Unfall also, und zwar mit einem Motorradfahrer, der von der Lok erfasst und verletzt worden sei, ob leicht, schwer oder gar tödlich, kriege ich nicht heraus. *Policia* und *Ambulancia* sind jedenfalls bald zur Stelle. Die Unfallstelle liegt ca. 100 Meter hinter dem Zugende.

Dieses traurige Ereignis just zum Sonnenaufgang des neuen Tages ist bedrückend. Zudem wirft es uns mindestens eine weitere Stunde zurück. Aber was zählt hier schon die Zeit. Wir sind in Südamerika! Die Passagiere nehmen den langen Stillstand gelassen. Die meisten kriegen gar nicht mit, was da soeben passiert ist und nutzen die Fahrtruhe zum Ausschlafen. *Asi es la vida!*

Während der ganzen Zeit – nun schon über eine Stunde lang - macht die Warn Glocke des Bahnübergangs „bim-bim-bim“, wie ein nicht abgestellter Morgenwecker. Der wievielte Reisetag ist heute eigentlich? Nein, es ist doch tatsächlich der dreizehnte!!

Gegen 8 Uhr endlich, nach über einer Stunde Stillstand, geht es weiter. Nun ertönt das Warnhorn der Diesellok noch häufiger, fast pausenlos. Aber unser Magen knurrt noch etwas lauter. Wir suchen den Speisewagen für ein Frühstück auf. Aber dort ist es stark unterkühlt. Die Klimaanlage meint es

Speisewagen im „Rayo del Sol“



mal wieder zu gut. Ein heißer Schluck Tee und zwei Medialunas (kleine Buttercroissants) wecken nun auch die Lebensgeister meiner Frau, die wohl besser geschlafen hat als ich..

Dann steht der Zug abermals still. Was ist denn nun schon wieder los?! - Ich frage den Ober nach dem Grund der neuerlichen Fahrtpause. Er erklärt es mir, und ich meine zu verstehen: der Maquinista (Lokführer) steht unter Schock und muss auf der Stelle abgelöst werden. Ich erfahre auch, dass das Unfallopfer mit leichten Verletzungen davon gekommen ist. *Gracias a Dios!* Das erleichtert mich. Wieder eine halbe Stunde Stillstand. Sei's drum.

Trotz zwei Tassen heißen Tees im Bauch wird es uns zu kalt in diesem Eisschrank von Zugrestaurant und wir fliehen zurück in unseren Waggon „dritter Klasse“. Dann wieder eine unerklärliche Bummelei. Der Zug schleicht mit Tempo 20 dahin und kommt nicht recht vom Fleck. Wann, wenn überhaupt, werden wir endlich am Ziel ankommen?! Die Strecke ist seit Rosario zweigleisig und läuft schnurgerade durch die Ebene des mächtigen Parana-Flusses, kurz vor dessen Mündung in den Rio de la Plata. Also wirklich – es wird höchste Zeit für eine TGV-Neubaustrecke zwischen den beiden größten Städten dieses Riesenlandes!

Um 12 Uhr mittags setze ich mich zur Abwechslung mal wieder in den eiskalten Comedor. Zu Essen gibt's aber nichts als Fertigsandwiches und die allgegenwärtigen Medialunas. So begnüge ich mich mit einem Cafe con leche, schön süß. Fürchterliches Kindergeschrei am Nachbartisch knüppelt auf meine Nerven, und der Zug schleicht nun noch langsamer, immerhin mit doppeltem Fußgängertempo! - Also solch einen lahmen Honky-Tonk-Express habe ich schon lange nicht mehr erlebt. Man könnte sich glatt auf einer Nebenstrecke in Mexiko wähen oder in irgend einem anderen Entwicklungsland. Die Bahnen in Argentinien sind am Ende, so scheint es mir. Kein Wunder, dass es immer mehr Passagiere auf die Straße oder gleich in den Flieger treibt! Aber was will man für 5 € Fahrpreis mehr verlangen?!

Und die Szenerie: draußen nichts als Feld-, Wald und Wiesenlandschaft, Monotonie nun schon seit Stunden. Darüber spannt sich der blaue, wolkenlose Himmel Argentiniens. Es ist Mitte März und bestimmt wird es heute wieder über 25 Grad Celsius. Im Waggon messe ich frische 13 Grad. Die unnötige Klimaanlage leistet unermüdlich ganze Arbeit. Lange sitze ich in dem „Eiskeller“ und arbeite eine Stadtbesichtigung für den ersten von drei Tagen in Buenos Aires aus. Die Städte Zarate und Campana im Delta des Rio Parana werden ohne Halt durchfahren. Ganz allmählich scheinen wir uns nun doch endlich dem Millionenmoloch der Metropole zu nähern.

Erst am fortgeschrittenen Nachmittag nimmt die Bebauung merklich zu. Große Industriebetriebe sind zu sehen. Autobahnen und Schnellstraßen eskortieren die Bahnstrecke. Autos und Busse jagen an dem lahmen „Schiengewurm“ vorbei in Richtung Stadtzentrum. Langsam und ganz behutsam bohrt sich der eiserne Wurm auf vorgegebener Bahn immer tiefer ins Fleisch des Big



Stillgelegte Züge im Bahnhof Alta Cordoba (FCC General Belgrano)

Apple B.A., von seinen äußeren Schalen bis in seinen harten Kern, wo ihn schließlich die Hallen des riesigen Kopfbahnhofs Retiro aufnehmen und er vor den englischen Prellbockpuffern (Ipswich) endgültig zum Stehen kommt.

Der „Rayo del Sol“ hat es geschafft, hat sein Ziel tatsächlich erreicht, nach geschlagenen einundzwanzigeinhalb Stunden – statt der vorgesehenen 17. Er brachte es somit auf klägliche 33.9 Durchschnittskilometer in der Stunde. Was soll's! – Hauptsache: wir sind überhaupt angekommen und nicht irgendwo in der Pampa liegen geblieben, wie ich es einmal in Patagonien erlebt habe. Dennoch: es war einer meiner härtesten Bahntrips. Wir haben den Kontinent fast von Küste zu Küste durchquert. 1.700 km Landweg liegen seit Aufbruch in der chilenischen Hauptstadt hinter uns.

Vor uns liegen nun drei volle Tage in Buenos Aires, der aufregenden Metropole am Rio de la Plata, dieser herrlichen Mischung aus Madrid und New York, mit ihren 12 Millionen Portenos.

2. IM TALGO PENDULAR VON BUENOS AIRES NACH MAR DEL PLATA (400 KM) UND ZURÜCK

Reisehalbezeit! Zweieinhalb Wochen liegen hinter uns, ebenso viel noch vor uns. Bis jetzt lief alles „tango“ - pardon „bingo“ - Verzeihung: eben glatt. Nach einem kurzen aber sehr interessanten Abstecher hinüber nach Uruguay steht nun noch ein ganz großes „ferrocarriles“ Highlight auf unserem selbstgemachten Reiseplan: eine Fahrt im Talgo Pendular in den größten und bekanntesten Badeort der Portenos am Atlantik – Mar del Plata. Erst ein halbes Jahr zuvor aus Spanien importiert, renoviert und auf die gleiche Spurweite von 1.676 mm gesetzt, ist der neunteilige Gliederzug nun wohl das Beste und Modernste, was sich momentan auf südamerikanischen Gleisen bewegt. Jeden Tag pendelt die ansprechend in weiß und hellblau gehaltene Garnitur zwischen den beiden Städten einmal hin und her, gezogen von einer farblich angepassten Diesellokomotive kanadischer Herkunft. Ob es der Betreibergesellschaft „Ferrobaires“ (www.sofse.gob.ar) gelingt, mit dem „Tren



Bahnhof Plaza Constitucion, von hier führen ehemals die Züge bis Patagonien.

Espanol“ mehr Reisende von der parallel verlaufenden *Autopista* zu holen, wird sich zeigen.

Heute, am 28. März 2012, sind wir mit von der Partie, sozusagen live dabei. Abfahrtsbahnhof ist die *Estacion Plaza Constitucion*, ein weiterer großer, stilvoller Kopfbahnhof aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts im Süden der Millionenstadt, gut erreichbar mit der Metro (*Subte*). Abfahrtszeit ist 8:05 Uhr. Auch dieser Zug hat wieder drei Klassen: *Primera* (5 Wagenglieder), *Pullman* (1) und *Super-Pullman* (1) mit schwarzen Ledersitzen. Wir haben die mittlere Kategorie gewählt und zahlen für die genau 400 km lange Fahrt umgerechnet 35 Euro pro Person. Jeder der kurzen Wagen wird von einer jungen Hostess in himmelblauem Kostüm betreut. So blau wie Zug und Kostüme ist auch heute wieder der weite Himmel, der sich über das endlose, flache Land spannt. 90 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit, sonst kommen die Einachsanhänger dieser besonderen Wagenkonstruktion auf den alten Gleisen doch arg ins Hopsen. Man kennt das ja von einigen Altbaustrecken in

Hinweis:
Der Verkehr mit dem Talgo-Zug wurde wegen hoher Betriebskosten inzwischen schon wieder eingestellt.

Der Talgo im neuen Bahnhof von Mar del Plata.



Spanien. Statt eines Speisewagens gibt es leider nur einen einfachen Barwagen, in denen man ebenso einfache Snacks und Getränke bekommen kann. Mit dem Generatorwagen am Zugende zählt die Garnitur somit 9 Glieder, mit denen die Diesellok leichtes Spiel haben sollte.

Besetzt ist der Zug am heutigen Mittwoch nur recht schwach. Im Super-Pullman sitzen nur zwei Leute, bei uns im Pullman zähle ich 16 und in den fünf Wagen der *Primera* (1. Klasse) sind es naturgemäß mehr. Zu besten Zeiten der Staatsbahn *Ferrocarriles Argentinos* konnten die Städter zwischen vier bis fünf täglichen Verbindungen wählen, um ans Meer zu kommen, darunter selbstverständlich auch eine Nachtverbindung. Der schnellste und komfortabelste Zug war der „*Marplatense*“ mit seinen eleganten silbernen Ino-wagen Bauart Budd.. Die Zeiten sind längst vorbei. Güterverkehr war während unserer Reise auf dieser Strecke überhaupt nicht zu sehen. Stattdessen aber der eine oder andere Fernreisebus auf dem parallel verlaufenden grauen Doppelband der Nationalstraße Nr. 2.

Nach eineinhalb Stunden Fahrt wird die Strecke nur noch eingleisig und die Schienenstöße beginnen nun, den Talgo-typischen Takt zu schlagen, also nicht tam/tam – tam/tam wie bei vierachsigen Wagen, sondern nur noch tam – tam – tam Bekanntlich haben die Wagenglieder ja keine herkömmlichen Radachsen, sondern Einzelaufhängung. Die einzelnen Wagenkästen sind pendelnd aufgehängt. Daher der Beiname „*Pendular*“.

Erster Halt ist in Chascomus, wo aber nur drei Reisende aussteigen. Die schaukelige Fahrt durch die monotone Pampalandschaft ist eintönig und ermüdend. Weidendes Vieh sieht man nur sehr selten. Die Stationen Castelli und General Guido werden ohne Halt durchfahren. In Maipu zweigt eine Strecke nach Westen ab, während unsere weiterhin schnurgerade nach Süden führt.

Die Stunden vergehen, und um 13:35 Uhr, pünktlich auf die Minute, laufen wir im brandneuen, modernen Kopfbahnhof von Mar del Plata ein. Er wurde erst ein Jahr zuvor anlässlich der Indienststellung der neuen Zuggarnitur eröffnet.

Nach zwei sonnigen, warmen Ruhe- und Badetage in Argentiniens bekanntestem Badeort mit einer halben Million Einwohnern und kilometerlangen, breiten Sandstränden a la Rimini, geht es auf gleicher Route im Talgo *Pendular* wieder zurück in die Hauptstadt Buenos Aires.

Abschließend wäre noch das kleine, aber doch sehenswerte Eisenbahnmuseum von Buenos Aires zu nennen, das *Museo Nacional Ferroviario* in der Avenida del Libertador General San Martin, nicht weit vom Hauptbahnhof Retiro, das mit einer Menge interessanter Exponate, Bilder und Karten aus der Geschichte des argentinischen Eisenbahnen aufwartet. Sein Besuch rundet unsere große Reise durch Südamerika gebührend ab. (museoferroviario@adifse.com.ar)

Friedrichsdorf, im Februar 2013