



„Das ist Kuba“... diesen Satz hörten wir oft, vor allem wenn irgendetwas nicht klappte. Und das passierte im Laufe unserer Bahnreise durch Kuba recht oft. Wir hatten uns nämlich für diese Form einer Gruppenreise entschieden, weil wir einerseits so etwas mehr vom Land sehen wollten als auf einer typischen Touristentour, andererseits aber auch nicht alles selbst mühsam organisieren wollten, und das alles, bevor die Touristeninflation samt (Wieder-) Amerikanisierung einsetzte – und ich natürlich Bahn fahren wollte.

Und so standen wir - die zehn Personen unserer Reisegruppe - nach einem Tag „Touristenprogramm“ morgens erwartungsfroh am Bahnhof „Estacion 19 de Noviembre“ an der Tulipan in Havanna. Während unsere Reiseleiterin die Fahrkarten für unsere erste Bahnfahrt nach Mariel besorgte, blieb genügend Zeit, den russischen Triebwagen durch den Zaun im zweigleisigen Sackbahnhof zu fotografieren, denn auf den Bahnsteig durften wir erst kurz vor Abfahrt des Zuges zum Einsteigen.

Diese zweiachsigen Triebwagen vom Typ CB-10 waren auf der Basis von Bahndienstwagen in Muroteplovos nahe Moskau entwickelt worden, sollen einen 240 PS-Yamz-Motor besitzen und haben auf der einen Seite einen Führerstand, auf der anderen eine Übergangstür. Als Höchstgeschwindigkeit ist 90km/h angegeben. Von den angeblich 300 Bestellungen sind 17 fertig nach Kuba geliefert worden, der Rest kam als Bausatz und wurde mit russischer Unterstützung im neu ausgebauten Werk von Car-

denas auf Kuba selbst montiert. Wir sahen die Triebwagen #2203 und #2210, Übergangstür an Übergangstür gekuppelt. Etwas später drückte auch unser Zug in den Bahnhof, wieder ein russischer Triebwagen, jetzt aber nur ein Motorwagen mit zwei passenden Beiwagen, ebenfalls zweiachsig, aber viertürig. Wir sahen diese CB-10 in unterschiedlichsten Kombinationen.

Wir hatten also Triebwagen #2204, der innen noch die #301 hatte, mit den Beiwagen #2506 und 2507. Irgendwann durften wir dann auch auf den Bahnsteig und in den Zug, und schon ging es los. Ob wir allerdings pünktlich abfahren, kann ich nicht sagen, denn trotz aufgemalter Fahrpläne schien das wie vieles in Kuba eher zufällig, planlos oder blieb das Geheimnis der Reiseleitung. Die Innenausstattung unserer Wagen wirkte einfach, aber recht modern mit Einzelsitzen, die in Zweier- bzw. Dreierreihe teils gegenüber, teils hintereinander angeordnet waren, so dass wir uns das passende Plätzchen suchen

▲ Die Zigarre als ein Symbol für Kuba darf natürlich auch beim Lokführer im Triebwagen #2206 auf der Fahrt von Havanna nach Guines nicht fehlen.



Typisch für eine kubanische Kleinstadt: die Straße zum Bahnhof Placetas del Norte mit einfachen Häusern, für uns chaotischer Elektrik und dem obligatorischen Sonnen/Regenschirm der Passanten.



Bilderbogen Kuba I

- ▲▲ Fahrkartenschalter im Bf. Artemisia - mit Rede und Bild Fidels über dem Fahrplan
- ▲ Der Haltepunkt „La Luz“ an der Strecke Cifuentes – Morón kurz vor Vega Alta auf der Fahrt Santa Clara – Encrucijada. Hier überquert die Dorfstraße die Bahn, die auch als Weg genutzt wird!
- „Immer bis zum Sieg“! Che's berühmtes Abschiedswort ist ebenso wie sein Portrait allgegenwärtig, auch im Zuckermuseum Marcelo Salado.
- ▼ Rückständig oder supermodern ökologisch? Ambulante Obst- und Gemüsehändlerin mit ihrem Lastendreirad in Remedios



Zwei Standard-Transportmittel im Bf. San Antonio: russische CB-10 Triebwagenszug und Pferd am Bahnsteig

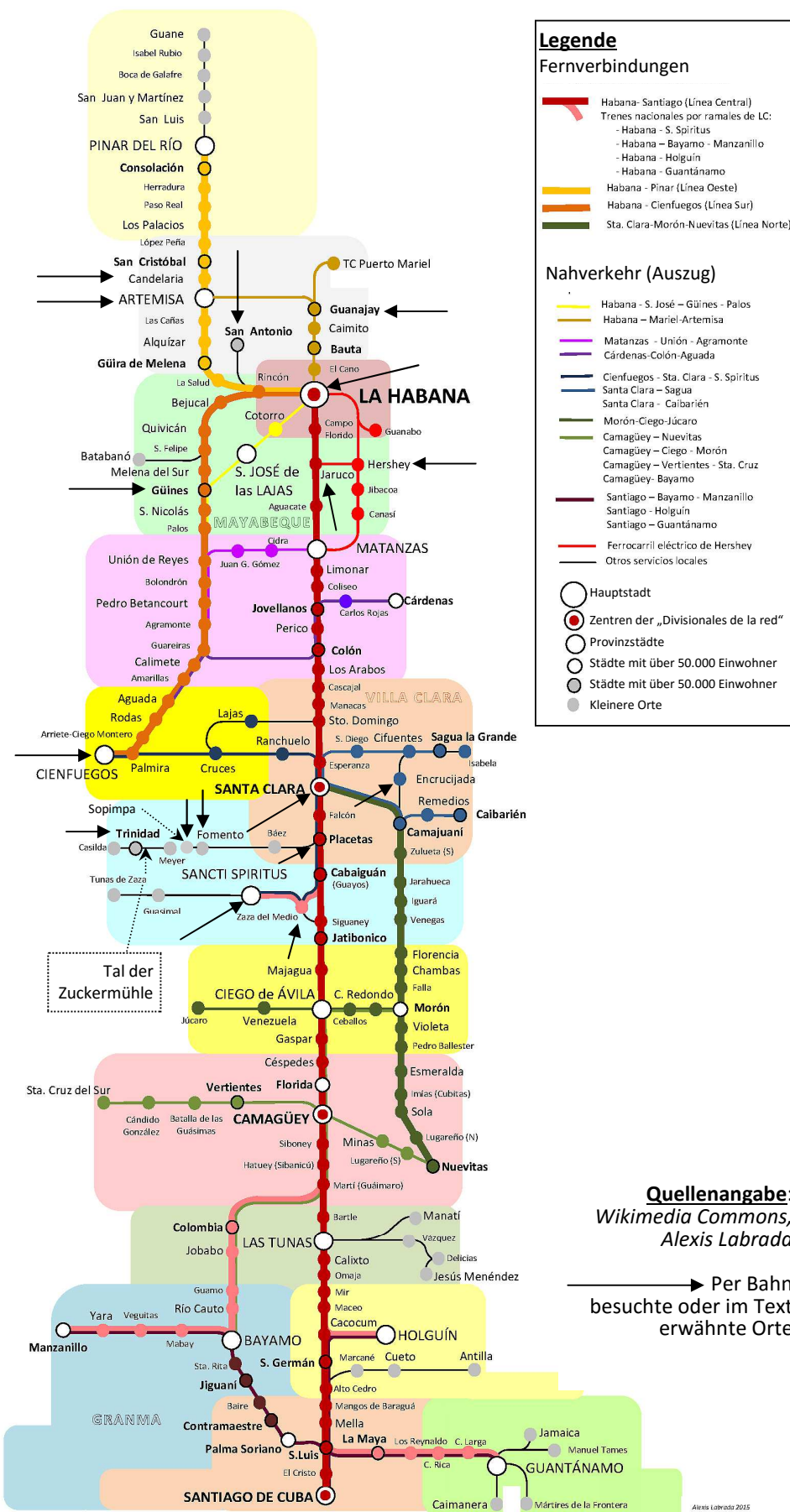
konnten, denn der Zug war nicht voll besetzt. Sehr angenehm war auch, dass die großen Fenster in der Mitte senkrecht geteilt waren und sich eine Seite aufschieben ließen: Das war nicht nur für die Klimatisierung, sondern auch zum Fotografieren prima! Allerdings blieben die Türen der Wagen auch während der Fahrt meist offen!

Sofort nach der Abfahrt passierten wir ein Gleisdreieck und dann ein Betriebswerk vor dem Haltepunkt "Cienaga", hinter dessen Mauern neben Kesselwagen auch Diesel-loks, ein Budd-Triebwagen #2301 sowie der Triebwagen #2203 zu sehen waren. Wir überquerten parallel zu den Zufahrtsgleisen des BW die Straße "Calzada de Puentes Grandes", die durch eine funktionierende Schranke abgesichert war, fuhren vorbei an Industrie und glaubten schon, auf dem Lande zu sein, denn neben der Strecke graste an Leinen gebundenes Rindvieh! Aber unsere Reiseleiterin klärte uns auf, dass wir aber immer noch in der Hauptstadt waren.

Interessant wurde es, als kurz darauf von rechts ein Gleis auf unsere Bahnstrecke zulief, die jetzt über eine frisch geplante Fläche dann immer noch eingleisig durch den im Neubau befindlichen Bahnhof „Almendares“ führte. Wir hielten aber erst am alten Haltepunkt unter der Brücke, wo etliche Fahrgäste zustiegen. Ab jetzt zweigleisig bog unsere Strecke aber schon bald hinter dem Bahnhof nach rechts von der alten Trasse ab und wir fuhren auf einer vollkommen neuen zweispurigen Trasse Richtung Mariel. Auch die Haltepunkte hier waren mit ihren Bahnsteig und Schutzbauten neu und wohl noch nicht alle in Betrieb. Dann kamen wir an einem ebenfalls neugebauten Gleisdreieck vorbei, das Richtung Flughafen führen sollte, aber bislang nur an einer Seite angeschlossen war. Jetzt wurde es ländlich: Weiden und Reiter!

Offensichtlich war ein noch größerer Ausbau der Strecke geplant, denn in den neugebauten Bahnhöfen wie z.B. der „Estación de El Cano“ sahen wir auch Bahnsteige noch ohne Gleise und für die Anschlüsse notwendigen Weichen. Und jetzt durfte ich endlich auch mal einen Blick in den Führerstand werfen und Fotos machen. Leichter war das aber im letzten Wagen, da hier zeitweise die hintere Übergangstür auf war und so keine schmutzige Scheibe störte!

ESQUEMA DE LA RED DE FERROCARRILES DE CUBA PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS



Endstation Jaruco-
die Fahrgäste der
Hershey-Bahn verlas-
sen die elektr. Trieb-
wagen #501 und #401.
Nur ein kurzer Teil
des Bahnsteigs hat
Fahrzeugbodenhöhe!

(die mit * markierten
Stellen sind jeweils
zitiert nach den
Original-Reise-
unterlagen der
„Turmundo“ Handling
Agent Cuba: Gran
Cuba BV)



Im Bhf. Guanajay musste unsere Gruppe zu unserer Überraschung den Zug verlassen, der dann wohl nach Artemisia weiterfuhr. Unser Bus stand zur Weiterfahrt nach Mariel bereit, denn der Ort Mariel selbst hat keinen Gleisanschluss, sondern nur der neue Hafen, dessen Kräne wir später am gegenüberliegenden Ufer der Bucht sahen. Er soll zum Haupthafen von Kuba ausgebaut werden und die Funktion des Hafens von Havanna übernehmen, der dann primär Kreuzfahrtschiffe aufnehmen soll! Vor-erst blieb uns noch etwas Zeit, Fotos vom neuen, gepflegten Bahnhof, dem hier abgestellten Bauzug und den durchaus modernen Baumaschinen zu machen und uns mit dem „Stationshund“ anzufreunden, den es offensichtlich an jedem Bahnhof gibt.

Ob allerdings alle Züge, die im Fahrplan aufgeführt waren, auch wirklich fahren? Im Ort Mariel selbst bekamen wir den ersten Eindruck vom real existierenden Sozialismus außerhalb der Hauptstadt, der durchaus widersprüchlich war: ein sehr einfaches Leben, geringes Warenangebot, Verkehr mit Tier- und Menschenkraft, viel Zerfall und Aufbau mit einfachsten Mitteln!

Einfahrt in das Be-
triebswerk in Hershey
mit den Triebwagen
#703, 513 und 506
(v.l.). dazwischen der
rote „Americano“
#31201



Das Kontrastprogramm zu der 2015 eingeweihten und laut Reiseprogramm „jüngsten Bahnlinie der Welt“* nach Mariel erlebten wir am nächsten Tag: Die Fahrt mit der Hershey-Schokoladenbahn! Obwohl diese „Ferrocarri del Norte“ laut unserer deutschen Reiseführer einen Endbahnhof im Hafen von Havanna gegenüber der Altstadt haben sollte, fuhrten wir mit dem Bus zum Ort Hershey. Hier errichtete der US-Schokoladenfabrikant Hershey Anfang der 20er Jahre quasi ein eigenes Imperium mit eigener Zuckerfabrik und der dafür notwendigen Infrastruktur wie „Zuckerbahnen“ für den Transport des Zuckerrohrs zur Fabrik und des fertigen Produkts zum Hafen, ein eigenes Dorf für Angestellte und Arbeiter, aber auch eine Villa mit Park für sich selbst, die „Hershey-Gärten“. Die Besonderheit aber war, dass diese Bahn als einzige in Kuba von Anfang an elektrifiziert war und auch Personenverkehr zwischen Havanna und Matanzas, Jaruco, Guanabo und Santa Cruz del Norte bot. Allerdings ist die Zuckerfabrik in Hershey heute stillgelegt, etliche Häuser sind ebenfalls zerfallen, und in den Gärten, „wo bis zur Revolution die Manager der Fabrik unter tropischen Bäumen Feste feierten“*, speisen und baden heute Touristen.

Und der Ort heißt jetzt auch offiziell nach einem Revolutionshelden *Camilo Cienfuegos*. Aber immerhin, die Bahn - jetzt „Ferrocarri eléctrico de Hershey“ -

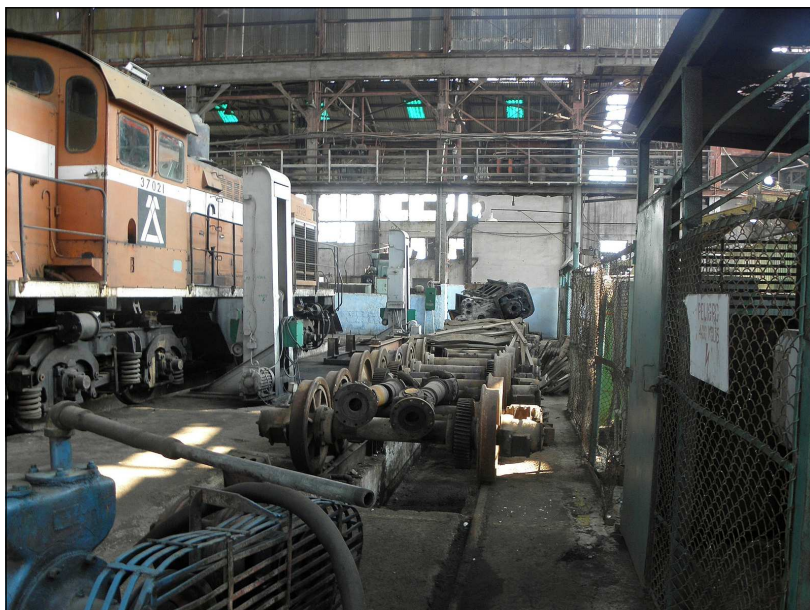
bot auch noch einen Pendelverkehr auf einer Zweigstrecke zwischen Hershey und Jaruco. Der beginnt aber nicht am „richtigen“ Bahnhof von Hershey an der Hauptstrecke, sondern direkt neben dem Betriebswerk der Bahn. Und so stiegen wir denn dort auch erwartungsfroh in die elektrischen Triebwagen mit den merkwürdig hohen Stromabnehmern und wurden vom Schaffner und Lokführer nicht nur freundlich begrüßt, sondern auch in den Führerstand eingeladen.

Und als der Lokführer mein Interesse merkte, bot er mir erst seinen Sitz an und fragte dann, ob ich nicht auch fahren wollte? Das ließ ich mir natürlich nicht zweimal sagen, und er erklärte mir kurz, dass es nur Fahrtrichtungsschalter, Bremse, Fahrstufenschalter und Hupe gebe – alles andere sei kaputt! Das geschah quasi „mit Händen und Füßen“, denn mein Spanisch ist doch sehr rudimentär! Irgendwie erinnerten mich die Fahrhebel an eine alte Straßenbahn! Und schon ging es vorbei am BW nach einem kurzen „Hupdialog“ mit dem „Amerikaner“ über etliche Weichen auf die Strecke. Ich bekam die Anweisung, höher zu schalten, obwohl ich beim Blick auf die vor mir liegende Strecke erschrak und es fürchterlich wackelte. Der Lokführer aber grinste aufmunternd, sagte, wann ich hupen oder runter schalten sollte und half beim Bremsen an den Bahnsteigen. Die waren so kurz, dass wir immer genau mit einer Tür dort halten mussten, Mitfahrer gab es reichlich.

Und einmal bekam ich einen gehörigen Schreck, als eine Gruppe von Pferden knapp vor mir über die Schienen lief, das letzte der Gruppe aber einfach parallel der Strecke weiter rannte! Erst als wir es schadlos überholt hatten, war ich wieder etwas entspannter. Nicht wohl ganz umsonst hatten die Triebwagen gewaltige „Kuhfänger“! Die Stecke selbst war ähnlich wie die Wagen in einem argen Zustand, teils eingewachsen, in den Orten manchmal vermüllt, und schief und krumm. Signale gab es keine, nur Schilder und ich sah auch nur eine halb ausgebaute Weiche und eine, die ins nichts führte. Nach zwei Halten durften dann auch die anderen Gruppenmitglieder fahren, sofern sie wollten.

Es waren die Triebwagen #501 und 401, die gebraucht von der katalanischen Eisenbahngesellschaft F.G.C. kamen. Ein Schild im Führerstand mit der Jahreszahl 1988 wies darauf hin. Die Sitze waren in Vierergruppen angeordnet, recht einfach und teilweise zerschissen: wir waren in einem normalen kubanischen Zug, nicht in einer Touristenversion. Und so waren wir wieder die einzigen Ausländer an Bord des eher schwach besetzten Zuges, die Leute fuhren wie bei einer Straßenbahn immer nur ein paar Haltestellen mit. In Jaruco endete die Fahrt am „Bahnhof“ vor der Hauptstraße.

Die Trasse war zwar weiter sauber planiert, aber es fehlte das Gleis. Und so fuhr auch unser Triebwagen mit uns sofort wieder zurück, während unsere kubanischen Mitreisenden auf die Weiterfahrt mit LKW-Bus oder Taxi warteten. Bei der Einfahrt in Hershey hatten wir einen so tollen Blick in das BW, dass bei mir der Wunsch nach einer Besichtigung aufkam. Wohl durch die Vermittlung unserer Reiseleiterin bekam das auch der Schaffner mit, und er bot sich an, uns durch die Werkstatt zu führen. Das stand zwar nicht im Programm – aber das ist Kuba ... und so folgte ein Teil der Gruppe dem Schaffner



vorbei an der wild gestikulierenden Wärterin in den Betrieb, während sein Triebwagen ohne ihn wieder nach Jaruco fuhr.

Hier zeigte er uns stolz den „Americano“, die frisch aufgearbeitete amerikanische E-Lok #21201. Neben etlichen Triebwagen sahen wir auch Dieselloks, Personen- und Güterwagen in der Aufarbeitung, aber auch Ersatzteile wie Drehgestelle oder Stromabnehmer sowie alte Werkzeugmaschinen in den Hallen – aber keine Arbeiter. Alles wirkte zwar sauber und aufgeräumt, aber auch uralt, wäre bei uns in einem BW des Regelbetriebs wohl Schrott und wies auf Probleme der Mangelwirtschaft und Folgen des US-Embargos hin.

Nach der neuesten Bahnstrecke Kubas stand am folgenden Tag eine Fahrt auf der ältesten Bahnlinie an, die im Bahnhof Tulipanes beginnen sollte. Laut Reiseleitung war Tulipanes „bis 1911 nichts weiter als eine Haltestelle der ersten und ältesten Bahnlinie Kubas von 1873“*. Diese habe ursprünglich von Guines und Bejuca kommend genau dort ihren Bahnhof „Villeneuve“ gehabt, wo heute das Capitolo

▲▲ Im BW Hershey: Ersatzteillager mit Treibradsätzen, dahinter ein Motor. Bei den Hebeböcken steht Diesellok #37021

▲Stolz zeigt unser Schaffner die gerade revidierte E-Lok #21201, den „Amerikaner“



CB-10-Triebzug mit zwei Motorwagen (#2213 und 2212), dazwischen der Beiwagen #2509 im Bahnhof „19. Nov.“ in Havanna

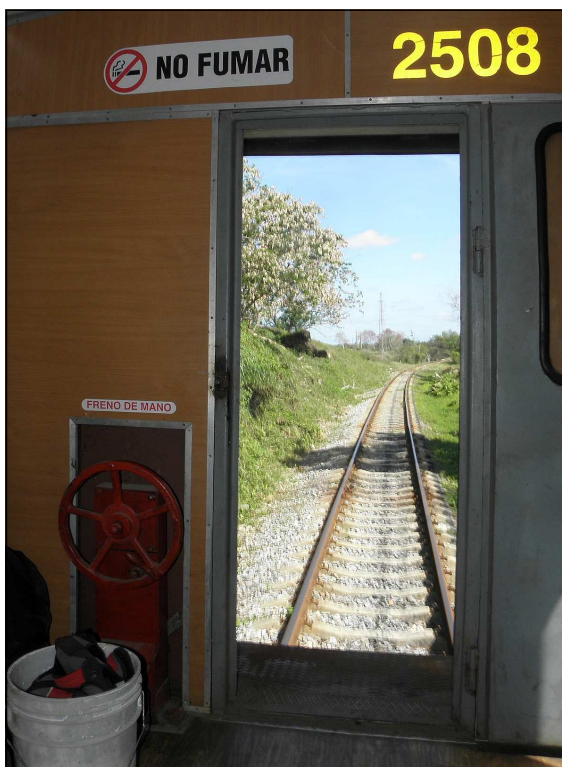
stehe. Als man aber für dessen Bau Platz brachte, habe man den Bahnhof abgebrochen, eine neue Bahnlinie zum Hafen und 1911 den neuen Hauptbahnhof gebaut und als Folge der Umstrukturierung auch die Schienen bis zum Haltepunkt Tulipanes entfernt.* Und so fanden wir uns an eben diesem Bahnhof wieder, der aber offiziell „Bahnhof des 19. November“ heißt und uns von der ersten Bahnfahrt her bekannt war.

10 #2205 mit zwei Beiwagen, darunter #2508. Bis „Almendares“ kannten wir ja die Strecke. Aber dann blieben wir auf der alten Trasse, während die Neubaustrecke rechts abbog. Sie blieb zunächst zweigleisig, wurde später aber eingleisig, und auch der Zustand wurde schlechter. An den Bahnübergängen gab es trotz Blinklichtanlagen Wärter, die mit roter Fahne den Straßenverkehr stoppten, der mehr und mehr von Pferdewagen und Traktoren geprägt war, je weiter wir von Havanna entfernt waren. Die Gegend war durch Landwirtschaft geprägt. Im letzten Wagen waren zu meiner Freude nicht nur die Einstiegstüren, sondern auch die Übergangstür offen und ermöglichte schöne Streckenfotos. Wie immer blieben wir völlig unbehelligt – im Gegenteil – auf Nachfrage setzten sich Mitfahrer in Positur oder winkte fröhlich.

Ein größerer Unterwegsbahnhof war Boyeros mit mehreren, teils eingewachsenen Gleisen, und beim Haltepunkt Murga schwenkte eine Strecke auf unsere Trasse ein. Sie lief eine Weile parallel, auch durch den Bahnhof Rincón, an dessen Ausfahrt es dann eine doppelte Verbindung zwischen den Gleisen gab. Auf dem Netzplan der kubanischen Eisenbahn ist Rincón auch der Trennungsbahnhof für die bis hier gemeinsame Strecke der Linéa Oeste nach Pinar del Río und die Linéa Sur nach Cienfuegos.

Für unsere Weiterfahrt wurde hier die Weiche per Hand gestellt und wir bogen als „servicio locale“ quasi links ab, ein Schild zeigte an, dass wir auf der Strecke nach San Antonio waren. Jetzt wurde es richtig ländlich mit Ackerbau und Viehzucht, und auch der Zustand der Strecke verschlechterte sich deutlich. Sie war jetzt teilweise eingewachsen und erinnerte eher an eine moderne begrünte Trasse, wenn sie gepflegter gewesen wäre und sich die Räder der Züge nicht durchgewalzt hätten.

Auch die Haltepunkte wirkten einfach und waren oft nur kleine Betonplatten mit Schutzdach und Stationschild. Inzwischen war auch der Kontakt mit dem Personal aufgebaut, ich durfte in den Führerstand, Fotos machen, dem Lokführer über die Schulter schauen und die fröhliche Mannschaft aus Schaffner und Kontrolleurin fotografieren. Und natürlich hatte ich jetzt auch die „Lokführersicht“ auf die Strecke, auch bei der Einfahrt in den zweigleisigen Bahnhof von San Antonio de los Baños, unserem Ziel und der Endstation des Zuges.



Die offene Übergangstür von Beiwagen #2508 erlaubt den Blick zurück auf die Strecke Richtung Havanna bei der Fahrt nach St. Antonio kurz vor Fontanar

Es sollte wieder eine Fahrt mit einem „Lechero“* sein, was wörtlich „Milchmann“ heißt, aber wohl sagen soll, dass dieser Bummelzug an jeder Milchkanne hält! Noch aber war der Bahnhof leer und meine Erwartung entsprechend hoch, aber schon bald fuhr ein Triebwagenzug des schon bekannten Typs CB-10 mit einem Beiwagen #2509 zwischen den Motorwagen #2213+#2212 ein. Kurz darauf rückte auch unser Zug nach, gebildet aus dem Triebwagen CB-



Dem Bahnhof vorgelagert war ein Gleisdreieck, in dem später unser Triebwagenzug wendete, denn nach unserer Ankunft fuhr er rückwärts zurück. Der

►► Auf dem Volksfest in San Antonio gibt es eine Eisenbahn!

wohl ehemals stattliche Bahnhof im klassizistischen Stil mit Kolonnade am Bahnsteig war heute nur eine Ruine. Als „Behelfsbahnhof?“ stand am Hausbahnsteig ein vierachsiger Wagen, mit Kabeln an das Stromnetz angeschlossen. Hier wartete unser Bus und brachte uns in die Stadt zum „Museo de Humor“, das in einem schön restaurierten Kolonialhaus „... eine einmalige große Sammlung an kubanischen Karikaturen von hinter dem Eisernen Vorhang ...“ beherbergte. Mir gefiel am besten eine Zeichnung des Abendmahls, auf der Jesus die Haare zu Berge stehen, als ihm der Kellner die Rechnung zeigte ... das kam mir sehr vertraut vor!

Beim Bummel zum Zentrum trafen wir bei der Kirche auf eine Kirmes mit Straßenverkauf, Fressbuden und Fahrgeschäften. Faszinierend für mich waren nicht nur die mit einfachen Mitteln zusammengebauten Fahrgeschäfte aller Art ganz ohne elektronischem Schnickschnack, sondern auch die Freude, mit der diese Dinge benutzt wurden – für mich nicht vorstellbar, dass ein von einer Ziege gezogener Karren bei uns so begeistert! Und irgendwie auch schade, dass ich dafür schon zu alt war.

Laut Reiseplanung sollte der nächste Tag „bahnfrei“ sei, geplant war eine Busfahrt nach Vinales zu den Tabakfeldern und Mogoten, den berühmten Karsthügeln. Aber unser neuer Reiseleiter – die bisherige hatte sich krank gemeldet und wollte sich deshalb den Strapazen (der Zugfahrten!) außerhalb Havannas nicht aussetzen – überraschte uns bei der Abfahrt mit der Ankündigung, wir würden zunächst noch ein Eisenbahnmuseum in Havanna besuchen. Welches, konnte er uns aber nicht sagen, denn seine Deutschkenntnisse waren recht lückenhaft. Unser Busfahrer irrt mehrfach am Haltepunkt "Arroyo Naranjo" umher und fand erst mit Unterstützung der Polizei unser Ziel: das Betriebswerk der Lenin-Parkeisenbahn „Parque Lenin“!

Hier erhielten wir eine kurze Führung, konnten aber auch selbst durch die Hallen stöbern. Angeblich fuhr hier Dampfzüge durch den Park, aber was ich sah war eher Schrott in Aufbereitung. Zumindest entdeckte ich keine Lokomotive, die ich spontan als einsatzbereit angesehen hätte, und auch die Personenwagen wirkten mehr als angestaubt. Die Dampfloks kamen, an den Fabrikschildern erkennbar, von Baldwin, Bj. 1925, hatten aber auch fremde Ersatzteile wie z.B. eine chinesische Lichtmaschine. An Infrastruktur gab es neben den teils dachlosen Hallen noch Wasserbehälter- und -kran, sowie Öltank mit Kran, die Dampfloks waren ölgefeuert. Irgendwie wirkte es traurig – wie vieles in Kuba.

Nach zwei schönen Tagen im ländlichen Kuba mit tollen Naturschönheiten und Landwirtschaft, die noch mit Ochsenpflügen und -karren arbeitet, war eine Bahnfahrt von Pinar del Rio bis Los Palacios auf der Hauptstrecke „Linea Oeste“ geplant. Aber unser Reiseleiter erklärte uns, dass heute leider kein Zug fuhr: „das ist Kuba ...“! Er wolle aber mal telefonieren, was sich machen lasse. Als Ersatzprogramm gab es den Besuch des Orchideengartens von Sorora. Meine Frau war begeistert, ich weniger... aber nicht umsonst stand im Reiseprogramm überall: *oder vergleichbar!** Aber unser Reiseleiter gab nicht auf, und so fuhr mit unserem Bus zum Bahnhof von Candelaria. An der eingleisigen Strecke war er immerhin zweigleisig mit dritten Stumpfgleis, aber



das ehemals wohl ansehnliche Bahnhofgebäude selbst war wieder eine Ruine, und auf dem Bahnsteig wartete ein handgeschriebenes Pappschild vor dem „Zusammenbruch“. Das Gebäude selbst war verschlossen, Personal gab es nicht. Aber auf der Laderampe entdeckte ich einen urigen wohl selbstgebaute Traktor mit Keilriemenantrieb und in einem kleinen Schuppen Gleisbauutensilien. Und da kein Zug in Aussicht war, fuhrten wir weiter zum nächsten Bahnhof nach Artemisia. Hier wirkte alles wesentlich erfreulicher. Das Bahnhofgebäude von 1903 war frisch gestrichen, es gab einen Wartesaal mit Fahrplänen und sogar einem Gleisplan, Fahrkartenschalter und sogar Personal. Aber auch die schöne kubanisch-sozialistische Propaganda und das Bild von Fidel verhinderten nicht, dass heute kein Zug mehr nach Havanna fuhr! Aber immerhin, wir konnten uns auf dem Gelände umsehen. Danach fuhrten wir per Bus über die Autobahn nach Havanna zurück. Die war übrigens in meist guten Zustand, hatte kaum Verkehr und wurde auch von Pferdewagen, Traktoren und Radfahrern benutzt.

Ob sie jemals wieder fährt: zerlegte Dampflok im BW der Parkeisenbahn „Parque Lenin“ in Havanna .

Am 8. Tag der Reise sollte es per Bus in den Osten nach Cienfuegos gehen, von wo aus eine kleine

Die Wassertürme des schönen Bahnhofs Artemisa von 1903





Die chinesische Diesellok #52581 (Typ DF7K, Bj. 2010) mit ihrem Personenzug im Hauptbahnhof von Havanna

Bahnfahrt nach Santo Domingo geplant war. Aber unser Reiseleiter überraschte uns erneut: Um die gestern ausgefallene Zugfahrt zu kompensieren, ging es schon um 7:00 Uhr vom Hotel los zum Hauptbahnhof „Estación Central de Ferrocarriles“. Am Bahnsteig stand eine große chinesische Diesellok #52581 mit einem stattlichen Personenzug! Da unser Zug nach Guines aber erst um 8:15 Uhr fahren sollte, durften wir trotz Bitte nicht auf den Bahnsteig und theoretisch auch nicht fotografieren.

Also blieb genügend Zeit, nochmals einen Blick auf die Dampfloks im *Parque de los Agrimensores* gegenüber zu werfen. Dann aber wurde die Bahnsteigssperre geöffnet und wir konnten zu unserem Zug, der aus zwei Triebwagen des Typs CB-10 und einem Beiwagen gebildet war: #2206 + 2501 + 2209. Jetzt konnten wir auch Fotos von den Zügen und auch vom Führerstand unseres Triebwagens machen, in dem gerade Daten protokolliert wurden. Der Kopfbahnhof hatte im Übrigen drei überdachte Bahnsteige mit sechs Gleisen, die über einen Querbahnsteig erreicht wurden. Daneben lagen noch vier einbetonierte Gleise. Der eigentliche Güterbahnhof liegt aber parallel eine Etage tiefer. Dies konnten wir prima bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof sehen, die über eine lange Brückenrampe führte. Dabei bot die Fahrt nicht nur einen Blick auf die umliegende In-

dustrie, sondern auch auf den Hafen von Havanna. Wir durchfuhren ein großes Gleisfeld, wo an den Gleisen mit Schaufel und Pickle gearbeitet wurde, kreuzten ein Gleis, passierten ein BW bei Luyano, in dem auch Nirosta-Wagen abgestellt waren, vermutlich die französischen Ex-TEE-Étoile du Nord-Wagen, die jetzt als „Tren Francés“ das Flaggschiff der kubanischen Eisenbahn bildet.

Etwas später zweigen wir von der zweigleisigen Strecke links ab, und wir durften erneut in den Führerstand. Das ermöglicht auch eine direkte Sicht auf die Strecke, denn eine offene „Hintertür“ gibt es bei dieser Zugkombination ja nicht. Die Strecke selbst schien trotz ihrer kurzen Schienen mit häufigem Schienenstoß recht gut in Schuss, die grünen Ränder wurden für die Viehzucht benutzt! Es gab Industrie, und die Wohnbebauung wirkte teilweise recht einfach, fast wie im Slum.

Im Güterbahnhof von Cotorro überholten wir einen Ganzzug mit vierachsigen Schüttgutkippwagen, Caboose und der chinesischen Diesellok DF7K #52516 vor recht desolater Industriekulisse. Beim Hp. Cotorro gab es ein Päuschen, denn unser Lokführer stieg aus und plaudert mit Bekannten. In diesem Ort gibt es übrigens eine große Brauerei!

Einen größeren Stopp gab es in San José. In dem kleinen Bahnhofsgebäude in landestypischer Bauweise mit nach oben offenen Räumen, das erstaunlich gut in Schuss war, gab es sogar eine ordentliche Toilette – wohl notwendig, denn die russischen Triebwagen hatten keine. Auf dem zweiten Gleis waren Personenwagen kubanischer (?) Bauart abgestellt. Neben dem Bahnhof war offensichtlich ein Busbahnhof, denn hier standen etliche zu Bussen umgebaute LKW und alte Taxis – beides typisch für Kuba. Unser Lokführer nutzte die Zeit für einen Familienbesuch. Danach wurde die Strecke schlechter, sie war eingewachsen, und es wurde richtig ländlich. Aber schon bald hatten wir den Ortsrand von Guinés erreicht, der einen ärmlichen Eindruck machte.

Dann aber kamen wir in die Ortsmitte und fuhren als „Straßenbahn“ auf der Straße „Valdes“ mitten durch den Ort. Ich kam mir fast vor wie auf der „Molli“ in Bad Doberan – nur eben ohne Dampf und in der Vorwendezeit! Aber bald ging es wieder auf freiem Feld über eine S-Kurve, die gleichzeitig Teil eines Gleisdreiecks war, in den Bahnhof. Hier trafen wir

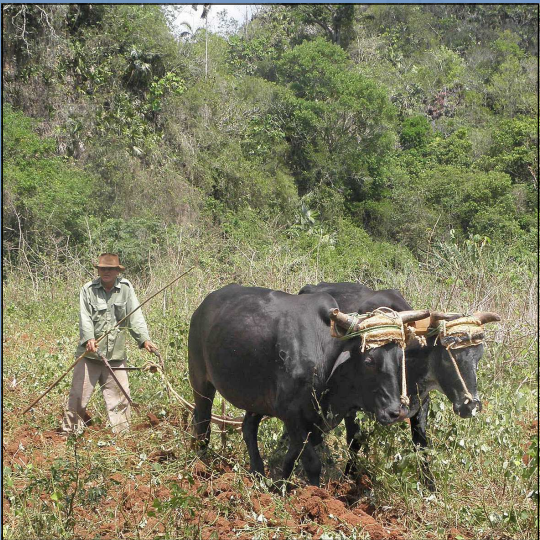
▼ Dampflokdenkmal der „Zuckerlok #55“ vor dem Gelände der Azumat bei Guines

► Irgendwie spartanisch-modern: CB-10 - Beiwagen #5201



Bilderbogen Kuba II

Rechte Seite, oben: heute durchaus noch Alltag: ein pflügender Bauer in der Provinz Pinar del Rio bei Vinales
 Unten: Verladen der geernteten Tabakblätter auf den Ochsenkarren zum Transport in die Trockenscheune in der Provinz Sancti Spiritus bei Santa Lucia



Großes Bild: um den 50m hohen „Sklaventurm“ von 1816 im „Tal der Zuckermühlen“ in Iznaga ranken sich Legenden: der Glockenturm diente auch der Aufsicht der Sklavenarbeiter in den Zuckerrohrfeldern ringsum.
 Linke Seite, oben: Schulkinder und Pferdetaxi in der Calle Cristo in Trinidad. Typisch auch die vergitterten Fenster
 Mitte: ein ganz normaler PKW in Mariel – noch nicht für Touristen aufgemotzt!
 Unten: ein Schwätzchen auf dem Balkon beim „Parque de los Agrimonsos“ gegenüber dem Hauptbahnhof in Havanna. Oder werden wir gerade bei der Besichtigung der Dampfloks begutachtet?

auf die *Línea Sur* von Havanna nach Cienfuegos. Obwohl letzterer Ort unser Ziel war, ging es mit dem hier wartenden Bus weiter.

Es blieb gerade noch Zeit, ein paar Fotos von der Ruine des Lokschuppens und dem Bahnhof selbst zu machen, der zwar eine schöne offene Wartehalle hatte, aber ansonsten und vor allem am Dach dringend repariert werden musste. Aber immerhin, die Busfahrt brachte uns noch Fotohalte bei einem Dampflokdenkmal der normalspurigen Mercedes-Dampflok #55 vor einer ehemaligen Zuckerfabrik hinter Guines und beim Dampflokdenkmal an der Raststätte "Aguada de Pasajeros" an der A1, einer schmalspurigen Baldwin-Lok von 1884, die merkwürdigerweise an beiden Seiten unterschiedlich beschriftet war. Hautnah erlebten wir aber auch bei einem außerplanmäßigen Wunschalte die Zuckerrohrernte mit modernstem Gerät und Kostprobe des Zuckerrohrs durch freundliche „Macheteros“.

In Cienfuegos blieb nach dem Einchecken im Hotel noch Zeit für einen Stadtbummel, bevor es zum Bahnhof ging, um die geplante *Zugfahrt nach Santo Domingo (oder vergleichbar)** anzutreten. Hier erfuhren wir aber, dass kein Zug fahren würde, da die Loks entweder kaputt oder im Einsatz für die Zuckerfabriken seien. Wie zum Trost führte uns aber die Wärterin auf den Bahnsteig und ließ mich die Reihe defekt abgestellter chinesischer Dieselloks des Typs DF7K fotografieren, deren Fabrikschilder die Baujahre 2007 oder 2009 auswiesen! Etwas abseits gab es noch Hallen, darunter eine mit großem Brückenkran, in dem die Lok #51422 stand. Ansonsten war der Kopfbahnhof bis auf die Schadloks, zwei Packwagen und zwei am überdachten Bahnsteig stehenden Personenwagen leer. Das Bahnhofsgelände in spanischen Kolonialstil wirkte sehr gepflegt, die Wartehalle war luftig und sauber, der aushängende Fahrplan aber wohl Makulatur. Nun hatte ich aber bei der Reisevorbereitung bei Google Earth gesehen, dass es in Hafennähe noch ein „Eisenbahnmuseum“ geben sollte. Hier kannte es niemand, aber da ich noch die grobe Richtung wusste, fuhren wir mit dem Bus los, und Reiseführer und Fahrer fragten sich durch, bis wir tatsächlich etwas fanden: den „Parque de las Locomotoras“! Zumindest verkündete das ein Schild über dem Ein-

„Schön“, aber umweltbelastend: die Baldwin-Schmalspurlok #1321 im „Parque de las Locomotoras“ in Cienfuegos spiegelt sich in ihrer Ölpfütze.



gang zu einem Freigelände an der Calle 19. Hier waren auf einer betonierten Fläche eines ehemaligen Bahngeländes auf Gleisstücken vier Baldwin-Schmalspur-Lokomotiven mit Achsfolge 1D, Außenrahmen und Hallsche Kurbeln abgestellt. Sie sahen sehr heruntergekommen aus, und aus einem Tender hatte man wohl das Öl auslaufen lassen. Jedenfalls spiegelten sich die Loks in der Ölpfütze recht malerisch, aber eigentlich war es recht traurig!

Der nächste Tag war wieder bahnfrei. Mit dem Bus ging es zunächst nach Trinidad. Diese sehr schöne Stadt hat zwar ihren Anschluss zum kubanischen Bahnnetz verloren, aber sie ist Startpunkt des „*Tren a Valle de Los Ingenios*“, eines angeblich dampffgeführten Touristenzug in das Tal der Zuckermühlen. Eine Mitfahrt stand aber nicht auf dem Programm, da er „zu teuer“ sei. Aber wir trafen den Zug auf unserer Weiterfahrt in Iznaga, wo neben dem Herrenhaus des Zuckerbarons Iznaga der berühmte „Sklaventurm“ steht. Heute ein Weltkulturerbe, werden hier natürlich keine Sklaven mehr ausgebeutet, sondern eher die Touristen, die es in Massen gibt und z.T. auch mit dem Zug kommen, der jetzt am Bahnhof stand. Er bestand aber aus einer Diesellok und drei mit Holzbänken ausgestatteten offenen vierachsigen Personenwagen, darunter ein Barwagen. Die Lok #34071 ist passend zu den Wagen lackiert, aber im Führerstand wirkt sie doch recht abgenutzt. Und so gab es nur Fotos vom „*Tren Turístico*“, denn wir fuhren ja mit dem Bus weiter nach Sancti Spiritus zur Übernachtung.

Laut Reiseplan stand hier für den Vormittag des 8. Tages wieder eine Bahnfahrt an: *Sancti Spiritus nach Tunas de Zaza (oder vergleichbar)**. Und tatsächlich ging es um 9:00 Uhr auch zum Bahnhof, einem recht gepflegten einstöckigen Bau im Kolonialstil, typisch blau-weiß gestrichen. Hier stand zwar ein Personenzug mit amerikansicher Diesellok #50602, Packwagen und einfachen kubanischen Personenwagen, aber das war nicht unser Zug.

Der war nämlich noch kaputt und sollte daher erst am Nachmittag fahren! Dann fuhr aber doch noch ein Zug ein: der Personenzug aus Havanna, geführt von der chinesischen Diesellok #52546, Bj. 2008, und gebildet aus deutschen Silberlingen und einem D-Zugwagen, jetzt blau lackiert und in heruntergekommenem Zustand. Sie bildeten offensichtlich eine Einheit, denn nur die Endwagen hatten die typische amerikanische Kupplung, die europäischen Puffer fehlten. Kurz nach der Ankunft wurde der Zug dann für die Rückfahrt umrangierte: Der Packwagen wurde abgekuppelt und mit einem Schotterstein als Bremschuh gesichert, die Lok zog die Personenwagen vor und drückte sie dann auf das dritte Gleis, holte dann den Packwagen und brachte ihn zu den Personenwagen, denn der Packwagen lief immer am Zugende.

Die Zeit bis zur Abfahrt unseres Zuges überbrückten wir mit einer Fahrt zum Stausee, einer Stadtführung und endlosem Warten im Hotel, das nur durch eine 1. Mai-Demo unterbrochen wurde. Lange war nämlich unklar, wann und ob überhaupt der Zug fahren würde. Dann ging es endlich wieder zurück zum Bahnhof. Offensichtlich war die Reparatur geglückt, denn es stand jetzt zu meiner Freude eine „Ferkeltaxe“ am Hausbahnsteig! Sie war aber in einem recht traurigen Zustand und teilkubanisiert: un-



ter dem dünnen neuen Anstrich konnte man immer noch gut die deutsche Beschriftung lesen, die sie als Thüringerin mit Revisionsdatum 1993 auswies, und auch die Original-Kupplung war noch vorhanden, aber darunter befand sich ein gewaltiger Schienenräumer, der eher an den „Wilden Westen“ erinnerte. Das Innere war total ausgeräumt, es gab nur einfache seitliche Bänke. Auch der Führerstand wirkte chaotisch kaputt wie eine Rumpelkammer, mit fehlenden Instrumenten und einem Loch im Fußboden. Seine seitlichen Fenster waren zugeschweißt und hatten nur eine Lüftungsöffnung. An Bord erfuhren wir dann, dass die Fahrt nicht zur Küste nach Tunas de Zaza, sondern nach Zaza de Medio ins Landesinnere ging, aber was solls, das ist Kuba ... und ich war froh, dass wir überhaupt fuhren und ich in die Fahrerkabine durfte! So hatte ich wieder eine gute Sicht auf die Strecke, die mehr als desolat war, zugewachsen und in den Orten voller Müll.

Es wurde gehalten, wo Bedarf war und kräftig gehuppt, denn eine Sicherung an Straßenübergängen gab es nicht. Die Brücken wirkten recht abenteuerlich, hatten aber immerhin Leitschienen. Einmal kamen wir an einem abgestellten, wohl defekten Zuckerrohrwagen vorbei. Die Landschaft war flach, manchmal etwas hügelig und bescherte uns dann schöne S-Kurven, war aber auch häufig gesäumt von stacheligen Sträuchern und bisweilen Bananenstauden. Beim Bahnhof Tuinucu gab es Abzweige zur einer Zuckerfabrik, deren Schornsteine sogar rauchten, denn bislang hatten wir nur Ruinen gesehen. Kurz vor Zaza fuhren wir bei „Buenavista“ über einen Abzweig mit ausgebauten Weichen und gelangten dann über eine vor Ort gestellte Weiche auf die Strecke von Caja de Agua nach Zaza, nachdem wir auf einer hohen Brücke den Fluss Zaza überquert hatten - überwacht vom Schaffner in der offenen Tür. Unsere Gruppe stieg in Zaza aus, während der Schienenbus weiter nach Siguaneý fuhr. Caja de Agua und Siguaneý liegen im Übrigen an der teilweise neu trassierten Hauptmagistrale (Linea Central) Havanna – Santiago de Cuba, die jetzt Zaza umgeht. Dabei hat Zaza auch ein BW, und wir trafen auch den Personenzug mit der amerikanischen Diesellok #50602 wieder. Aber nachdem ich die Strecke gesehen hatte, fragte ich mich doch, wie solche schweren Loks hier fahren können, und wunderte mich nicht mehr, dass sie mächtige

Eingleiser dabei hatten. Ich machte noch schnell ein paar Fotos, und dann ging es zu einem recht ernüchternden Bummel durch eine zwar saubere, aber auch abgewirtschaftete kubanische Kleinstadt, bevor uns der Bus zurück nach Sancti Spiritus brachte. Ach ja, auf dem Rückweg erwischten wir noch die chin. Diesellok auf der Zaza-Brücke, aber leider regnete es gerade!

Tag 11: wieder eine Planänderung! Ursprünglich sollte es mit dem Bus nach Fomento gehen, von dort mit „einem kleinen Dieselmogel... Richtung Süden bis nach Sopimpa (oder vergleichbar)“* und nach einem Rundgang dort wieder zurück bis Placetas (oder vergleichbar)*. Nun aber fuhren wir mit dem Bus direkt nach Sopimpa. Das Problem war nur, dass weder Busfahrer noch Reiseleiter den Ort kannten, und so bogen wir irgendwann in die falsche Richtung ab. Da ich mir die Pläne vorher angesehen und so eine grobe Vorstellung hatte, zudem ein Mitreisender seine Handykarte nutzte, protestierten wir heftig, und der Reiseleiter fragte in einem Haus am Wegesrand nach. Unsere Gruppe bekam hier sogar einen Kaffee angeboten – das ist Kuba ... – und obendrein den Eindruck, wie einfach die Leute auf dem Lande leben – kein Vergleich zu Hemingways

◀ Wandgemälde zum Arbeitsschutz im Büro des „jefe“ – Bahnhof Sancti Spiritus

▲ Mitreisende in der „Ferkeltaxe“ #4221 auf der Fahrt nach Zaza. Die Dame im gestreiften Pulli hat allerdings nur ein Huhn dabei!

Deutscher Schienenbus mit kubanischem Kuhfänger im Endbahnhof Sopimpa. Die Besen über den Schienen sind schon abgenutzt!

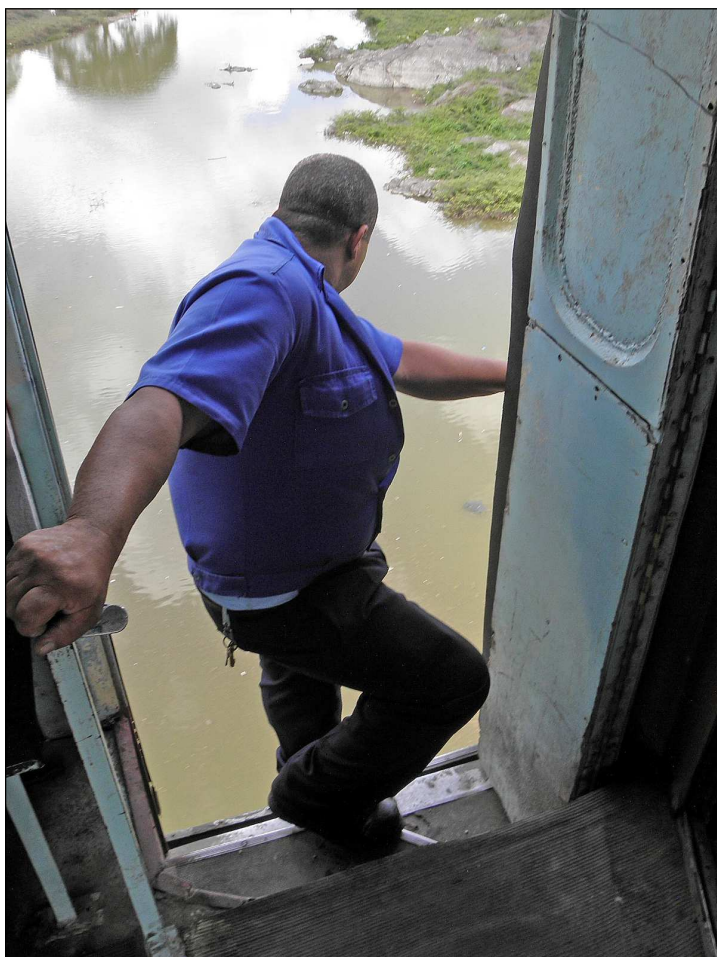


Bilderbogen Kuba III



Fahrt über die Yayabo-Brücke in Sancti Spiritus – der Fluss selbst ist schon überquert!

- ▼ In der offenen Tür beobachtet der Schaffner die Fahrt seines Schienenbusses #4221 über den Fluss Zaza vor Zaza del Medio
- Die China-Lok #52546 rangiert im Bf Sancti Spiritus
- ▼ Personenzug mit amerikanischen Diesellok 50602 und kubanischen Gepäck- und Personenwagen im Bf Zaza del Medio



Finka, die auch schon vorher auf dem touristischen Pflichtprogramm stand!

Nach nochmaligem Fragen verließen wir den Asphalt und fuhren auf Pisten durch die „*bergige und sehr abgelegene Landschaft*“*. Außer der Bahn gab es wohl keinen ordentlichen öffentlichen Verkehr, und so nahm unser Bus auch Anhalter mit, da unser Reiseführer „*einfach keine kleinen Kinder an der Straße stehen sehen konnte*“ – auch das ist Kuba! Nach einem Fotostopp an einer tollen Bahnbrücke fanden wir dann auch unseren „Bahnhof“, der außer einer Schutzhütte tatsächlich eine Weiche hatte, deren abzweigendes Gleis an einer Art Drehscheibe endete. Die Strecke führte zwar weiter nach Trinidad, aber weil ein Taifun irgendwann einmal eine wenige Kilometer entfernt liegende Brücke zerstört hatte, die bislang noch nicht wieder aufgebaut wurde, ist hier Endstation und die Züge wenden.

Und dann kam auch unser Zug. Es war wieder eine Ferkeltaxe, dieses Mal aber mit Steuerwagen. Noch bevor der Zug richtig hielt, sprangen die Leute raus und liefen zum bereitstehenden Pferde-Omnibus, der für den Weitertransport in den Ort zuständig, aber in der Kapazität begrenzt ist. Jetzt konnten wir einsteigen. Der Steuerwagen #5167 machte im Inneren noch einen recht ordentlichen und originalen Eindruck, es gab gepolsterte Sitze, und auch der Führerstand war komplett.

Dafür bot aber der Triebwagen ein Kontrastprogramm: fast alle Sitze waren entfernt, und in der Mitte gab es eine große Kiste, die wohl den neuen Motor abdeckte. Dafür waren aber noch die deutschen Beschriftungen vorhanden, einschließlich ein Plakat der Deutschen Bahn zum Schwarzfahren. Falls unbedingt nötig, gab es für Fahrgäste eine Beschriftung mit Filzstift auf Spanisch wie *Bano* an der Toilette, deren Brauchbarkeit wir vorsichtshalber nicht testeten. Der Lokführer musste aber mit der deutschen Beschriftung des Ex-772 159-6 klar kommen, lediglich das Funkgerät war kubanisch. Problemlos durfte ich auf dem Beifahrersitz Platz nehmen und hatte so wieder die optimale Streckensicht, die nur durch die verschmutzte Frontscheibe etwas getrübt wurde. Die Strecke selbst war zunächst recht gut, die Fahrt über die Brücke wirkte abenteuerlich, aber dann wurde sie hinter dem Haltepunkt Korina zunehmend schlechter und war teilweise mit Gras zugewachsen. Landschaftlich war es sehr schön, es gab kaum Häuser, aber an den oft einsam liegenden Haltepunkte stiegen immer wieder Leute ein und aus. Und auf der Straße nach Fomento stand unser Bus, der vorausgefahren war und hier unsere Vorbeifahrt mit den drei Mitreisenden abwartete, die auf diese Bahnfahrt verzichtet hatten.

Im dreigleisigen Bahnhof von Formento war die Ferkeltaxe #4225 in deutlich blauer Lackierung abgestellt, während unser Zug sich grüner Farbe erfreute. Hier gab es auch einen regen Fahrgastwechsel bzw. Zustieg, was wohl auf die größere Bedeutung des folgenden Streckenabschnitts hinwies: Dieser war aber im Gegensatz dazu noch schlechter als bisher, obwohl schon Holzschwellen durch einige Betonschwellen ausgetauscht worden waren. Diese Arbeit war zwischen López Silvero und Loteria wohl noch in Gang, denn hier lagen die Betonschwellen einbaufertig neben den Schienen, während die Holzschwellen schon fehlten. Hinter Loteria aber kam es

zu meinem persönlichen Höhepunkt dieser Fahrt: in einem Einschnitt weidete eine Rinderherde auf den Schienen, die dann zum Gaudi aller Mitfahrenden vor dem Zug rennend flüchtete! Jetzt war mir auch der praktische Sinn der Kuhfänger am Schienenbus klar! Auch Ziegen scheinen in der „Zielgruppe“ zu sein

Kurz vor Placetas entdeckte ich noch eine wohl aufgegebene Viehverladestation, und dann fuhren wir auch schon durch die Bahnmeisterei von Cumbre, wo Kräne und moderne Gleisbaumaschinen abgestellt waren – unsere Strecke hätte sie nötig gehabt! Nach Durchfahrt durch eine der hier zahlreichen Gleisdreiecke ging es an Gleisbaulager vor Placetas mit Krananlagen, Bauzug- und Flachwagen vorbei, in dem Lok #52553 gerade rangierte. Erneut über ein Gleisdreieck erfolgte jetzt die Einfahrt in die *Estacion Central de Placetas*. Hier fuhren wir nach Funksprüchen über die Ausfahrweichen durch auf das Streckengleis Richtung Santiago direkt vor einen wartenden Bauzug mit Lok 38211, um dann von ihm gefolgt rückwärts vorbei an den Bahnsteigen durch den neuen Bahnhof zum anderen Ende zu fahren, wo wir jetzt wieder vorwärts nach links abbogen. Diese Z-Fahrt, bei der alle Weichen vor Ort gestellt und gesichert wurden, war notwendig, weil im Rahmen der Streckenrenovierung der Linea Central die Kreuzung der Gleise aufgegeben wurde, unser Zug aber bis zum alten Stadtbahnhof fuhr.

Ein Déjà-vu, denn ähnliches hatten wir schon bei unserer US-Bahnfahrt mit dem „Sunset Limited“ in Houston erlebt! Nach kurzer Fahrt waren wir dann auch am Zielbahnhof, der zwar stolz die Inschrift „1917 Placetas del Norte“ trug, aber etwas heruntergekommen aussah. Die vorhandenen Lichtsignale schienen wohl wie die auf der ganzen Strecke nicht zu funktionieren. Auch das Bahngelände war leicht vermüllt, es gab einen Güterschuppen, einen Wasserbehälter und einen Unterstand mit einer Motordraisine. Dennoch war es irgendwie romantisch, eine deutsche Ferkeltaxe unter Palmen und Bananenstauden in tropischer Vegetation neben Pferdetaxis zu sehen.

Mit dem Bus ging es jetzt weiter nach Santa Clara. Pflichttermin war hier zunächst der Besuch des Che-

Draisine #94170 im Bhf. Placetas del Norte



Noch lieferbar:

Heft 58 (2/1998)
Themenheft Cuba und
Mexico, inkl. Karten
und Berichten über die
Zuckerbahnen,
10,80 € + Porto,
Bezugsmöglichkeiten
s. S. 2

**Das Pferd als normales
Transportmittel auf
dem Lande: ein Reiter
auf seinem Weg durch
das Zuckermuseum
Marcelo Salado.**

Memorials, aber auch der des *Parque del Tren Blindado*. Hier wird an eine seiner größten Heldentaten erinnert, die Zerstörung eines „gepanzten Zugs“* und die Erbeutung von Waffen im Dezember 1958, die dann die Eroberung von Santa Clara ermöglichten. Aufgestellt sind Box-Cars, eine Gondola mit Flak sowie die Planierdraupe, mit der Che die Schienen aufgerissen haben soll, sodass der Zug entgleiste. Eine Sprengung des Gleises wird durch spitze Säulen symbolisiert. Leider waren die Wagen geschlossen und die Ausstellung so nicht zugänglich, aber ich bezweifle sehr, dass das die Originale des echten Zuges waren, kann mich natürlich auch irren!

Der nächste Tag war der 1. Mai und somit Feiertag und damit alles geschlossen, weil ja demonstriert werden muss, und besonders natürlich in Santa Clara, die „die Stadt von Che Guevarra genannt“* wird. Also war auch unser Programm Makulatur, das quasi als Höhepunkt „den Besuch des Zuckermuseum-Museums mit Dampflokfahrt (oder vergleichbar)*“ beinhaltete. Aus dem üblichen Chaos an Informationen, das solchen Programmänderungen folgte, kam dann aber die überraschende Information, dass es sofort zum Bahnhof nach Santa Clara gehen sollte, weil jetzt außerprogrammmäßig eine Zugfahrt anstünde. Tatsächlich erreichten wir gerade noch einen Zug und mussten ihn sogar noch etwas anhalten, weil unser Reiseleiter noch nicht mit den Fahrkarten da war – auch das ist Kuba ...

Es war jetzt wieder ein russischer Triebwagen, die #2216 mit dem Beiwagen #2514 der an einem überdachten Bahnsteig stand. Am ebenfalls überdachten Hausbahnsteig stand noch ein Personenzug aus einfachen Wagen sowie daneben auf dem Kopfgleis russische DC-10-Beiwagen. Der Bahnhof selbst hatte neben diesen Kopfgleisen fünf Durchgangsgleise mit zwei Inselbahnsteigen. Das stattliche Bahnhofsgelände selbst wurde gerade renoviert und war abgesperrt, als Ersatz diente ein kleiner moderner Bau am Bahnübergang. Die Ausfahrt war interessant, weil wir sowohl am rechts liegenden Abstell- und Güterbahnhof als auch am links liegenden BW vorbeifuhren. Neben der üblichen Infrastruktur wie Öltankstelle, Öltanks, Wasserturm, Drehscheibe und Lokschruppen sahen wir aktive und abgestellte Loks und Triebwagen, darunter auch die Ferkeltaxe 4203.

**Triebwagen #2216 mit
Beiwagen #2514 im
Bhf. Santa Clara**



Immerhin gilt Santa Clara als Bahnknotenpunkt an der *Linea Central*. Wie wir jetzt erfuhren, ging es nach Encrucijada. Dazu benutzten wir zunächst die „Linea Norte“, die von Santa Clara nach Nuevitás führte. Die Trasse war anfangs auch recht ordentlich und führte durch überwiegend landwirtschaftlich genutztes Gelände. Davon zeugten auch Pferde, Schafe oder Rinder, die gelegentlich auch auf den Schienen grasten! Es gab aber auch Reisfelder.

Da ich wieder vorne mitfahren durfte, hatte ich das alles natürlich prima im Blick. Es fiel mir aber auch auf, dass dieser Triebwagen anders als bisher gefahren wurde, denn der Lokführer musste wie bei einem LKW kuppeln und schalten. Und natürlich gab es auch wieder die kleinen Haltepunkte oder ein Halt bei Bedarf. Spannend wurde es beim Örtchen Carmita, denn hier gab es nicht nur einen Abzweig, sondern auch eine Gleiskreuzung. Diese wie die zahlreichen Gleisdreiecke stammte wohl aus der Zuckerbahnzeit, dessen Streckennetz abgesehen von der erneuerten Magistrale wohl immer noch benutzt wird.

Offenbar war dieser Bahnhof wichtig, denn wir machten eine Pause und der Lokführer stieg zu einem Schwätzchen aus, während ein Ochsenkarren über den Bahnsteig trottete. Nach der Weiterfahrt gab es kurz vor Vega Alta ein Gleisdreieck mit der Strecke Cifuentes – Morón. Hier bog die *Linea Norte* rechts ab, während wir nach manueller Weichenstellung links Richtung Cifuentes fuhren. Direkt nach der Einfahrt auf diese Strecke wurde das Gleis deutlich schlechter und war wieder komplett eingewachsen, der Lichtraum oft sehr eng. Aber es ging ohnehin gemütlicher zu, denn bei einem Bauernhof stieg der Lokführer aus, gab seinen Einkauf ab und machte ein Schwätzchen. In Vega-Alta gab es dann einen offiziellen längeren Halt, den ich für Fotos und Erkundung des Bahnhofs nutzte. Dabei entdeckte



ich auch eine kleine Drehscheibe, die aber nicht mehr ans Gleis angeschlossen war.

Nach der Weiterfahrt überquerten wir auf einer großen Fachwerkbrücke den Sagua la Chica und liefen dann nach längerer Schleichfahrt im Bhf. Encrucijada ein. Hier gab es zwei Gleise, das Bahnhofsgebäude war recht einfach, aber nebenan war eine Cafeteria. Und obwohl unser Bus schon für die Rückfahrt bereit stand, ließ ich es mir nicht nehmen, noch etwas herumzustöbern. Dabei entdeckte ich nicht nur eine abgestellte Draisine, sondern auch einen Triebwagen-Beiwagen mit der #0001, wohl kubanischer Eigenproduktion, der auf einem anderen Gleis abgestellt war, denn hinter dem Bahnhof gab es noch einen Abzweig einer jetzt wohl nicht mehr existierenden Strecke quer durch die Stadt. Unser Bus aber brachte uns nach einem kleinen Erfrischungsstopp zurück nach Santa Clara zu einem Stadtbummel durch das fast menschenleere, geschlossene Zentrum und dann zur Übernachtung nach Remedios.

Der Besuch des Zuckermuseums sollte jetzt am nächsten Tag stattfinden, der eigentlich für die Rückfahrt entlang der Küste verplant war. Aber zunächst überraschte uns der Reiseleiter mit der Mitteilung, dass unser Busfahrer im Krankenhaus liege und es noch unklar sei, wie es weitergehe. Dann kam er doch, und wir fuhren zum „Muse de la Gran Industria Azucarera Marcelo Salado“ ganz in der Nähe, dem letzten Bahnereignis der Reise und eines seiner Höhepunkte, der Fahrt mit dem Dampfzug. Dieses Museum war in einer ehemaligen Zuckerfabrik untergebracht, die noch komplett erhalten war, und die alte sowie die moderne Zuckerherstellung zeigte. Eindrucksvoll waren dabei auch die riesigen Dampfmaschinen. Dem angeschlossen war eine große Sammlung von Dampflokomotiven unterschiedlicher Größe, die einen erfreulich gepflegteren Eindruck machten als das, was ich bisher gesehen hatte. Auf dem Gleisfeld nebenan rangierte Diesellok # 39009 ihren Kesselzug, und wir freuten uns schon auf die im Programm aufgeführte „Fahrt mit der Zucker Dampf Lok (oder vergleichbar)*“ - hatten aber wohl das letztere übersehen, denn sie fiel aus, weil die Dampflok gerade repariert würde – und eine Ersatz-Diesellok gab es auch nicht. Stark frustriert ließen wir uns die Lok im kleinen BW zeigen, und tatsächlich: in der Feuerbüchse der Lok #1549, gebaut 1920 von der American Locomotive Company wurde geschweißt! Das war also Kuba...

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass diese geführte Rundreise durch Kuba einen sehr deutlichen Eindruck vom Bahnfahren auf Kuba vermittelte – zumindest was die Fahrt auf Nebenstrecken betraf, denn die Hauptlinie mit Fernzügen haben



Die Glocke über dem Eingang zum Zuckermuseum Marcelo Salado

wir nicht benutzt. Was wir sahen war zum Teil heruntergekommenes Material, desolate Stecken und unsichere Fahrpläne! Wir kamen aber auch mit Menschen in Kontakt, die diese Züge – weil alternativenlos – nutzten, und das war durchweg positiv! Und wir kamen an Orte, an die sich sonst wohl kaum ein Touristenbus verirrt, und das war ernüchternd – weitab von den renovierten Fassaden Havannas ging es noch ärmerlich zu als in manchem unrenovierten Haus dort – aber auch hier wurden wir freundlich empfangen – und sei es nur, um das Plumps klo zu benutzen, das es am Bahnhof Sopimpa nicht einmal gab. Auch das ist Kuba ... Es klappt nicht immer alles, und es gibt noch sehr viel zu tun.

Und es bleibt die Hoffnung, dass nach der „Wende“ die Bahn nicht komplett platt gemacht wird – die neuen Bundesländer lassen in Vielem grüßen... ◀

Schweißen in der Feuerbüchse der defekten Lok #1549 im Zuckermuseum

