

KLAUS MATZKA

# CÓRDOBA

Folgende Bilder sind vom April 2001. Es ist anzunehmen, dass sich inzwischen wenig in den angesprochenen Bereichen geändert hat. Speziell im Bahnwesen. Symptomatisch für das Eisenbahnwesen Argentiniens. Und Südamerikas generell. KEINE der berühmten Andenbahnen bietet einen brauchbaren Zug. Und wo sind die Zeiten, als es möglich war, durchgehend von Asunción in Paraguay nach Buenos Aires zu fahren. Drei Tage, die Nächte dazwischen eingeschlossen. Inklusive zweier Trajekte. Vielleicht mache ich einmal einen Bildessay davon.



Die Iglesia Catedral. Beginnend 1577 baute man zwei Jahrhunderte an ihr. Man merkt's am architektonischen Mischmasch.



Eine nette Fußgängerzone mit einladendem und preiswertem Hotel.



Bis 1963 gab's ein Straßenbahnnetz in Córdoba. Heute werden immerhin drei der über 60 Buslinien mit Obussen betrieben: Die Linien A, B und C. Dieser ist chinesischen Ursprungs.



Und ein russischer gegenüber dem Opernhaus, genauer gesagt dem Teatro del Libertador General San Martín. Nach diesem Herrn war auch eine der oben erwähnten argentinischen Eisenbahnregionen benannt.



An nördlichen Stadtrand. Neben dem geradezu grauslichen Wetter ist es der Zustand der Gleise, der hier von Interesse ist. Bitte, diese Gleise werden befahren! Es sind meterspurige des einstigen General Belgrano Systems.

Einst hatte Argentinien ein Eisenbahnsystem ( in 4 Spurweiten), Ferrocarriles Argentinos, unterteilt in Regionen, alle benannt nach Generälen aus Befreiungskriegen. 1992 wurde privatisiert.

Der Personenverkehr verschwand größtenteils, viele Strecken wurden überhaupt eingestellt. Heutzutage gibt es eigentlich nur im Raum Buenos Aires so halbwegs akzeptablen Personenverkehr.



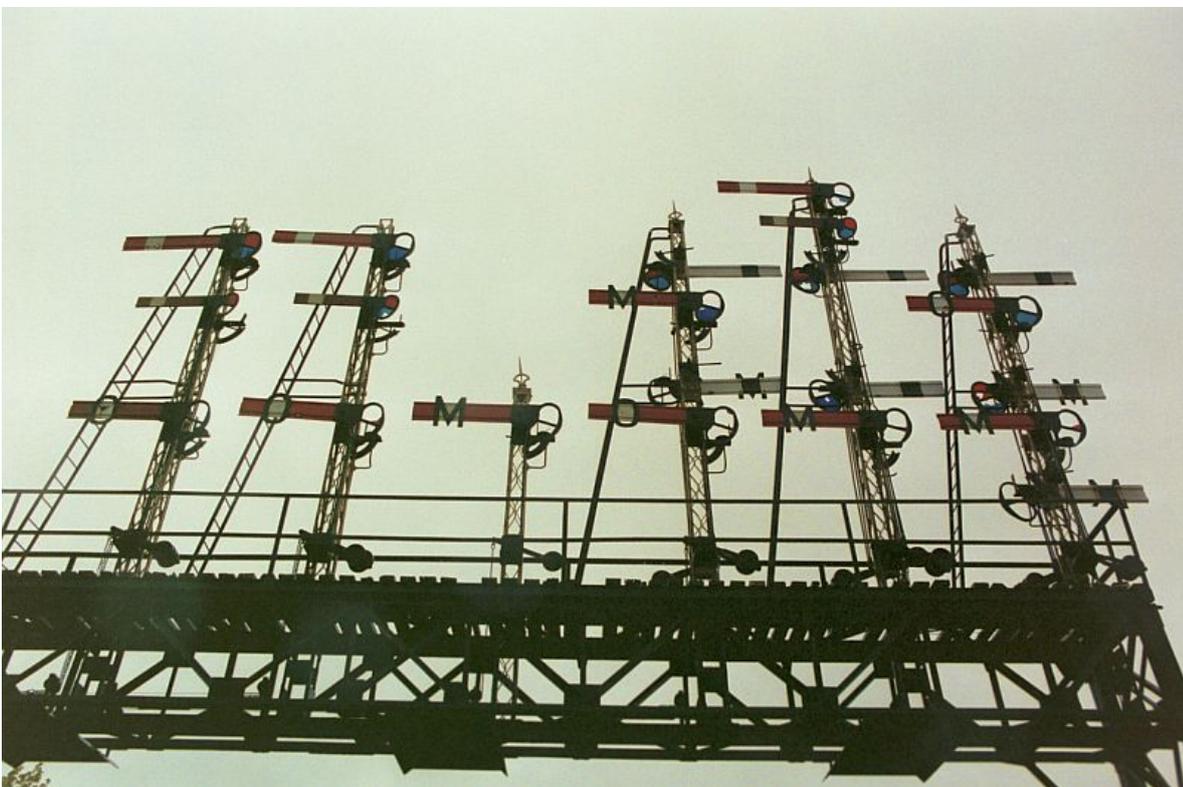
Der ehemalige Schrankenposten obiger Eisenbahnkreuzung.



Kein Kommentar.



England lässt grüßen. Der Bau von Argentiniens Bahnen wurden größtenteils aus England finanziert. Darum.



Im Detail.



Ja, und das ist, bzw. war einer der beiden großen Bahnhöfe Córdoba. Estación Belgrano. Eben meterspurig.



Der Haupteingang ist verplankt. Ich vermute, es ist der Belgrano, der hier im Regen steht.



Am Hausbahnsteig fuhr offensichtlich schon lange nichts.



Noch einmal, weil's so skurril ist.



Und das ist Córdoba's Hauptbahnhof, Estación Mitre. Mit Breitspurgleisen in 1676 mm Spurweite. Davor thront offensichtlich der Hausmeister.



Das ist er.



Ein Spezies der in Südamerika permanent vorhandenen Köterpopulation am Bahnsteig. Sind recht monströs, Südamerikas Breitspurzüge. Die Waggons sind noch mit Ferrocarriles Argentinos beschriftet.



Hier sind's zwei Köter. Meist ist dieses Getier harmlos. Aber Vorsicht ist am Platz. Die Garnitur ist die des unten erwähnten Vorortezuges.



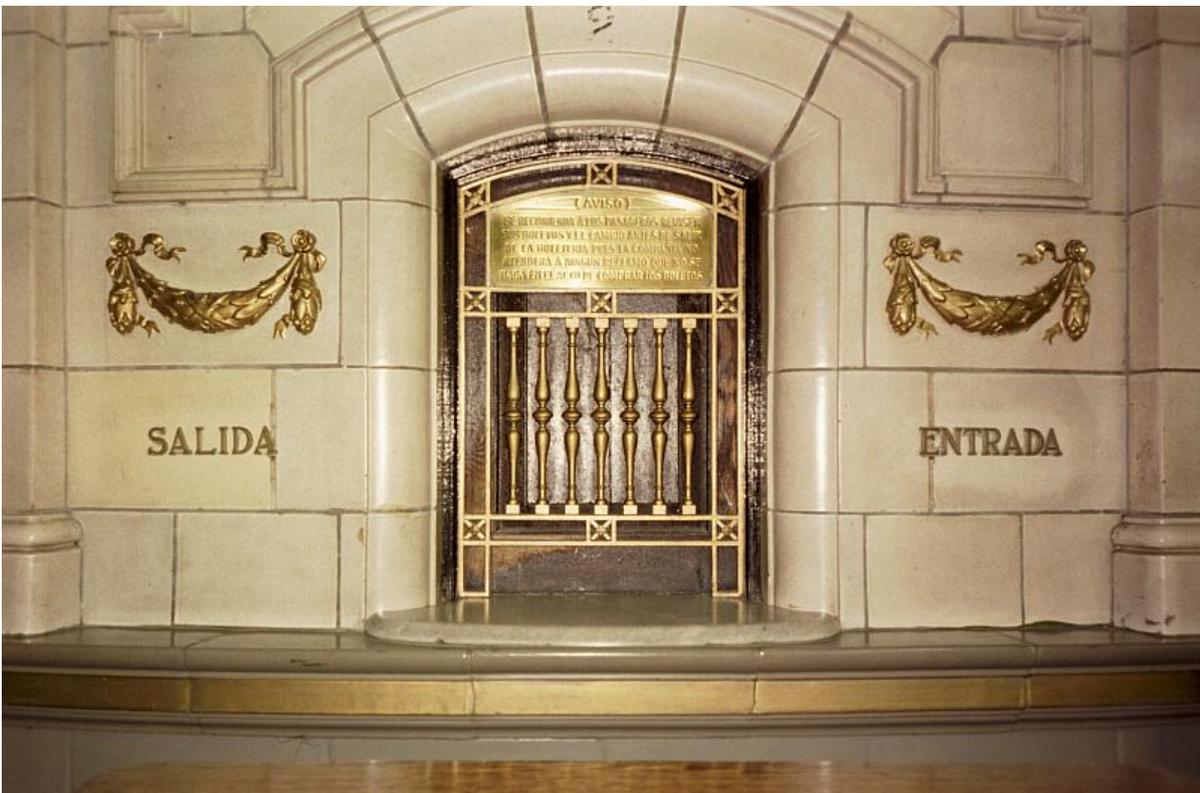
Eindrucksvoll: Ein FIAT Dieseltriebwagen.



Köter- und Dieselloktreff.



Señora wünscht eine glückliche Reise. Bleibt nur die Frage wohin?



Hier gibt's Boletos.



Und das ist Fahrplan und Tarifliste des 2001 einzigen regelmäßig in und um Córdoba verkehrenden Zuges: Ein Nahverkehrszug nach Villa Maria; 150 km, Fahrzeit 3 1/4 Stunden.

Inzwischen gibt es - Änderungen tagtäglich vorbehalten - einen zweimal wöchentlich verkehrenden Nachtzug nach Buenos Aires. Auch seine Reisegeschwindigkeit liegt unter 50 km/h!

Und eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Buenos Aires - Córdoba ist im Gespräch. Im Gespräch. Im Gespräch. Im....



Dieser Bericht wurde im Mai 2008 verfasst!