



Markus Gmür

## Ecuador

### Im Luxuszug über die Teufelsnase

Im Sommer 2018 waren meine Frau und ich in zwei Touristenzügen im südamerikanischen Andenstaat unterwegs. Der „Tren de la Libertad“ im Norden Ecuadors fährt von Otavalo über Ibarra nach Salinas durch eine sehenswerte Landschaft. Vorher genossen wir die Annehmlichkeiten eines Luxuszuges: Der „Tren Crucero“ fährt seit 2013 wieder durchgehend zweimal monatlich von Guayaquil nach Quito (440 km) in beiden Richtungen und befährt dabei die weltberühmte Teufelsnase. Die ganze Strecke durchgehend? Nicht ganz, denn ...

#### MIT DEM LUXUSZUG TREN CRUCERO 3.600 HÖHENMETER BEZWINGEN

Aber beginnen wir von vorne. Im Jahr 2008 beschloss der damalige Präsident Ecuadors, Rafael Correa, die infolge Erdbebens und Verschleiß seit 15 Jahren unterbrochene Bahnlinie von Guayaquil

nach Quito wieder in Stand zu stellen. Ein bemerkenswerter Entscheid, wenn man bedenkt, dass diese Bahnlinie den Einheimischen praktisch keinen Nutzen bringt. Es profitieren vor allem die Touristen, denn die Ausflugszüge und Schienenbusse für die ecuadorianische Bevölkerung verkehren nur vereinzelt auf kurzen Abschnitten.

Der Tren Crucero startet im Bahnhof in Durán, etwas außerhalb von Guayaquil. Der Bahnhof liegt nur wenig über dem Meeresspiegel des nahen Pazifischen Ozeans.

Das Einchecken findet vor dem Bahnhofgebäude statt, und das Reisegepäck wird in einen Bus eingeladen (diesen Bus hatten wir jederzeit zu unserer Verfügung). Die Sitzplätze seien reserviert, sagten die charmanten Zugbegleiter, dies sei aber nicht so wichtig, denn bei dieser Fahrt Anfang August seien nur 13 Passagiere an Bord. 54 Sitzplätze stehen zur Verfügung. Ich denke mir: Entweder wird diese Bahnfahrt ungenügend vermarktet oder der Preis ist für ‚Nicht-Bahn-Enthusiasten‘ zu hoch (Preis Stand Sommer 2018 ca. € 1.500 pro Person). Uns soll es recht sein.

Einige Minuten nach 8:00 Uhr wurde auf dem Bahnsteig beim Gleis 1 der rote Teppich ausgerollt. Auf dem ersten Teilstück zieht die Dampflok Nr. 53 der Ferrocarriles del Ecuador (Baujahr 1953) die fünf rot-schwarzen Wagen. Hinter der Lok ist ein Materialwagen eingereiht, dahinter folgen zwei Speisewagen, ein Salonwagen mit Bar und der luxuriöse Schlusswagen mit offener Plattform. Zuhinterst leistet vorerst die sechsachsige Diesellok Nr. 2405 Schiebedienst in Richtung Landesinnere. Pünktlich um 8.30 Uhr verließen wir den sonst abgesperrten Bahnhof und starteten zu unserer viertägigen Bahnfahrt auf schmaler Spur (1.067 mm).

#### LUXUS PUR

Nach dem Willkommensdrink erkundigten wir die Polstersessel, Sofas und natürlich die Bar. Während rund einer Stunde glitten wir durch das vegetationsreiche Küstentiefland, ein landwirtschaftlich bedeutendes Gebiet. Vor der Einfahrt in Yaguachi informierte uns der Reiseleiter (wie vor jeder ‚Attraktion‘), dass hier diejenige Diesellok, die bis hierher am Zugschluss angehängt war, an Stelle der Dampflok an die Zugspitze gestellt würde. Dies konnte aus bester Perspektive im Bild festgehalten werden.

Nach diesem Lokwechsel rollten wir weiter in Richtung Anden. Der attraktivste Platz im Zug war zweifellos die Plattform am Ende des Zuges, dort war die Sicht auf die Obst- und Gemüseplantagen sowie die kleinen Siedlungen in der fruchtbaren Tiefebene Ecuadors phänomenal. Die Temperatur war sehr angenehm, das lud zum längeren Verweilen an der frischen Luft ein. Das Tagesziel war Naranjito nach knapp 60 km, dort stiegen wir auf unseren Bus um. Übernachtet wird bei dieser Reise in einem Hotel in der jeweiligen Umgebung.

#### MIT DEM BUS DURCH DEN NEBELWALD

Am nächsten Morgen erfolgte die Weiterfahrt vorerst mit dem Bus. Wir ‚genossen‘ eine dreistündige Fahrt auf zum Teil holperiger Straße. Die Bahnstrecke zwischen Bucay und Huigra ist seit einigen Monaten

nicht mehr befahrbar. Als Grund wurden ‚falsche Schwellen‘ genannt: Beim Um- bzw. Neubau dieses Streckenabschnitts wurden offenbar falsche Holzschwellen verwendet. Das Holz löst sich mit der Zeit auf. Immerhin konnte vor dem Streckenunterbruch je eine Komposition des Tren Crucero auf beiden Seiten positioniert werden. Die Distanz auf der Schiene von Bucay nach Huigra beträgt 30 km durch ein enges Tal. Auf der Straße muss ein großer Umweg von über 100 km zurückgelegt werden, was über zwei Stunden in Anspruch nimmt. Dieser nicht asphaltierte, ansteigende Teil der Straße mit unzähligen Kurven im Nebelwald kann getrost der Kategorie ‚Abenteuer‘ zugewiesen werden. Ja, die Bahnstrecke ist wirklich an einer unglücklichen Stelle unterbrochen. Da unser Zug nicht in Huigra bereit gestellt werden konnte, reisten wir per Bus bis nach Alausi.

In Huigra fuhr unser Bus an den Bahnhof für eine kurze Pause. Und was sieht das Bähnlerauge auf dem Gleis: ein Dienstfahrzeug mit Personal an Bord. Tatsächlich, einige Minuten später fuhr dieses Gefährt Richtung Norden ab. Es sieht also so aus, als wäre die Strecke ab diesem Ort befahrbar. So ging unsere Reise mit dem Bus weiter nach Alausi. Aber nichts ist so schlecht, dass es nicht auch etwas Gutes hat: Als ‚Entschädigung‘ genossen wir vom gegenüber liegenden Hang, auf dem die Straße verläuft, einen tollen Blick auf die Streckenführung der Eisenbahn im Gebiet oberhalb der Teufelsnase.

### DIE SPITZKEHREN AUF DER NASE DES TEUFELS

Da wir die weltberühmte und eisenbahntechnisch sehr interessante Teufelsnase also nicht mit unserem Tren Crucero befahren konnten, wurde am Touristenzug, der von Alausi (2.347 m.ü.M.) täglich nach Sibambe (12 km) hinunter und zurück fährt, ein Wagen ausschließlich für unsere 13-köpfige Gruppe angehängt. Um auf dieser kurzen Distanz die 500 Höhenmeter überwinden zu können, planten die Ingenieure zwei Hufeisenkurven und zwei Spitzkehren. Eine geniale Ingenieursleistung! Die Züge fahren also jeweils auf einem kurzen Abschnitt rückwärts. Man kann sich gut vorstellen, dass es in den Jahren um 1900 nicht einfach war, bei diesen extremen Bedingungen diese Bahnlinie zu bauen.

Pünktlich um 11:00 Uhr fuhr die schwarze Diesellok Nr. 2407 mit dem Fünf-Wagen-Zug aus dem Bahnhof Alausi. Wir waren sehr gespannt auf die Fahrt über diesen weltberühmten Streckenabschnitt! Wir hatten mehr als genug Platz in unse-



In Andrade Marin wartet der Tren de la Libertad auf uns.

rem Wagen, ideal um gute Fotos zu schießen. Erfreulich war, dass unser Wagen am Schluss eingereiht war, dies erlaubte uns einen uneingeschränkten Blick auf die berühmten Spitzkehren. Es ist tatsächlich ein spezielles Gefühl, mit freiem Blick durch die offene Türe am Ende des Zuges in zügigem Tempo entlang der ‚Nariz del Diablo‘ zu gleiten!

Auf der abwärts führenden Hinfahrt fährt der Zug nach den Spitzkehren jeweils ein paar hundert Meter über die Station Sibambe hinaus. Von jener Stelle aus ist die ganze Teufelsnase sehr gut sichtbar. Anschließend fährt der Zug in den Bahnhof von Sibambe zurück, dort hat man die Möglichkeit, einheimische Folklore zu genießen, einen Kaffee zu trinken oder die Fotos vom Bau der Eisenbahn zu bestaunen.

Nach rund einer Stunde erfolgt die Rückfahrt bergwärts nach Alausi. Beim Blick von der obersten der drei Ebenen auf den Bahnhof Sibambe hinunter fuhr dann jenes Dienstfahrzeug, welches wir in Huigra abfahren sahen, über das höhenmäßig mittlere Gleis. Die Strecke von Huigra nach Sibambe ist also offenbar befahrbar, zumindest mit einem Dienstfahrzeug.

### GEMÜTLICH DURCH DIE ANDEN

In Palmira (3.239 m.ü.M.) wartete unser Tren Crucero auf uns, von dort ging es Richtung Riobamba, unserem Tagesziel. Unterwegs wurde in Colta wieder die Lok gewechselt: die moderne, vierachsige Diesello-



In Colta übernahm bei schönstem Wetter die Dampflokomotive Nr. 45 unseren Tren Crucero für die Weiterfahrt nach Riobamba.



lok Nr. 2002 wurde gegen die Dampflokom Nr. 45 (Baujahr 1945) getauscht.

Genüsslich ließen wir die fruchtbare Landschaft am Zugfenster vorbei ziehen. Viele kleine Dörfer waren zu sehen. Auch auf dieser Höhe kann Gemüse, Obst und anderes angepflanzt werden. Ebenso sind unter anderem Lamas, Kühe, Schweine und Wildschweine zu sehen. Kurz vor Sonnenuntergang erreichten wir um 18:30 Uhr Riobamba, unseren zweiten Übernachtungsort.

Am anderen Morgen steht wieder die dampfende Lok Nr. 45 an der Spitze unseres Zuges, wir starten die Weiterfahrt Richtung Quito. Kurz nach Riobamba fahren wir in der Nähe des höchsten Berges Ecuadors vorbei: Der inaktive Vulkan Chimborazo (6.268.ü.M.) ist vom Zug aus gut zu sehen. Bei der nächsten Station (Urbina) erreichen wir den höchsten Punkt der ganzen Reise: 3.609 m.ü.M.

Von dort aus kehrt die Dampflokom nach Riobamba zurück, die Diesellokom Nr. 2002 übernimmt die Weiterfahrt nach Quito. In Urbina können wir bei einem kurzen Aufenthalt die Beine etwas vertreten, was aber nicht zu schnell erfolgen sollte. Andernfalls steigt der Pulsschlag ziemlich unangenehm, die Luft ist etwas dünn auf dieser Höhe. Weiter geht es leicht abwärts Richtung Norden. Mehrmals sind imposante Berge, genauer gesagt Vulkane (praktisch alle erloschen) mit weißer Kappe zu sehen: Kein Wunder, jeder dieser Krater liegt über 5.000 m über dem Meeresspiegel. Wir sind beeindruckt von diesem imposanten Andenpanorama.

In Quito (2.850 m.ü.M.) übernachteten wir im Zentrum, bevor wir anderntags mit dem Bus nach Otavalo gelangen. Quito ist nicht nur die höchstgelegene Hauptstadt der Welt. Seit 1978 gilt deren Altstadt als Weltkulturerbe. Quito ist durchaus einen Besuch wert, es gibt vieles zu sehen und zu erleben. Wo kann man sonst zum Beispiel mit einer Gondelbahn auf über 4.000 m.ü.M. gelangen oder im Rahmen eines Tagesausflugs auf dem Äquator spazieren gehen?

Ein schnaubendes Dampffross in Colta, eine Attraktion für die einheimische Bevölkerung.



Mit Dampf am höchsten Berg Ecuadors, Chimborazo, vorbei.

**TREN DE LA LIBERTAD IM NORDEN ECUADORS**

Dieser ‚Touristenzug der Freiheit‘ fährt von Otavalo über Ibarra nach Salinas. Der erste Teil bis Ibarra ist bei der Buchung des Tren Crucero inklusive (vier Tage/drei Nächte).

Das Gleis von Quito nach Otavalo ist nicht befahrbar. Auf der Straße fährt man an einer Stelle vorbei, bei der die Schwellen und die Schienen zwar noch vorhanden sind, aber die Brücke fehlt. Das Gleis hängt auf einer Länge von etwa 20 m effektiv in der Luft. In nächster Zeit fährt kein Zug über diese Strecke.

Somit wartet der Zug in der Estación Andrade Marin, etwas außerhalb von Otavalo. Unterwegs sind Halte bzw. Besichtigungen vorgesehen, so sah ich im Bahnhof von San Antonio, dass vor der Lok ein Motorrad auf dem Gleis stand. Nicht weit entfernt war ein Mitglied der Sicherheits-equipe zu sehen. Diese Männer sichern jeden Straßenübergang, mit oder ohne Schranken, bei der Durch-fahrt der Züge.

Der Abschnitt von Ibarra nach Salinas bietet landschaftlich wesentlich mehr als jener von Otavalo bis Ibarra. Wir buchten diese Fahrt zusätzlich und es lohnte sich: nur schon was alles vor der Abfahrt auf dem Gleis in Ibarra stand, war sehenswert: Menschen-gruppen, ein Verpflegungsstand, mehrere Ziegen zum Verkaufen und das obligate Motorrad verhin-dernden vorerst eine Abfahrt.

Die Fahrt führte dann durch eine faszinierende Natur-kulisse mit Brücken und Tunnels ins Tal Valle de Cho-ta. Da wir am gleichen Tag mit dem Auto bis nach Quito zurück fahren, beließen wir es mit der ein-fachen Fahrt mit dem Zug nach Salinas. Für die Hin- und Rückfahrt mit dem Zug muss man den ganzen Tag einplanen. In Salinas gibt es einiges zu besichti-gen, aus den erwähnten Zeitgründen verzichteten wir aber darauf.



**FREMDE LÄNDER, FREMDE BAHNEN**

Der Tren Crucero ist ein erlebnisreiches Angebot mit sehr guter Betreuung und vielen interessanten Besichtigungen und Ausflügen, hat aber auch seinen Preis. Es stellt sich aber doch die Frage der Rentabi-lität der ganzen Strecke: Güterzüge gibt es praktisch keine, der am meisten befahrene Abschnitt ist jener kurze bei der Teufelsnase. Auch der Tren de la Liber-tad ist einen Tagesausflug wert. Sonst verkehren nur wenige Ausflugszüge und Schienenbusse über kurze Strecken, meistens am Wochenende.

Uns haben die Fahrten gefallen, wir genossen diese Tage sehr. Man darf gespannt sein, wie sich Ecuadors Eisenbahnen mittel- und langfristige entwickeln. ◀

**Buntes Treiben auf dem Gleis vor der Zugsabfahrt in Ibarra.**



**Nachtrag** (Wolfgang Kieslich)

Der Generalsekretär der Präsidentschaft in Ecuador - Eduardo Jurado - hat am 10.10.18 angekündigt, dass eine Mrd. US-\$ in den Bau der 400 km langen Eisenbahnlinie Tren Playero investiert werden sollen, welche die Städte Daule und Manta entlang der Küste miteinander verbindet wird.

Die Strecke führt durch die drei Küstenprovinzen Guayas, Santa Elena und Manabí. Sie soll den Tourismus fördern und die Verbindungen zu den wichtigsten Häfen von Guayaquil, Posorja und Manta sowie zu den Flughäfen von Manta, Guayaquil und Salinas herstellen, die für die Entwicklung der Wirtschaft dieser Provinzen von wesentlicher Bedeutung sind.

Der neue Minister für Transport und Öffentliche Arbeiten, Jorge Aurelio, wies darauf hin, dass der erste, 100 km lange Abschnitt - der Posorja, Guayaquil und Daule verbinden soll - in 26 Monaten mit "nicht rückzahlbaren" Mitteln fertiggestellt werden soll. Der Bau des zweiten Abschnitts - von über 300 km - wird mehr als ein Jahr dauern und höchstwahrscheinlich mit öffentlichen Mitteln durchgeführt. (Quelle: El Universo)