



Karl-W. Koch

Iguazú: *Tren Ecológico de la Selva*

Manchmal stolpert man über Züge, wo man gar keine vermutet. Und ich – der ich mir einbilde, einigermaßen über die Bahnen der Welt informiert zu sein – wundere mich, wo es überall Züge gibt, von denen ich noch nie gehört hatte ...

Die Garganta del Diablo (Teufelschlucht) hat ihren Namen nicht zu Unrecht: Wie in einem Höllenschlund toben die Wassermassen in dem mengenmäßig größten Teil-Wasserfall der gesamten Abbruchkante.

Die Zuschauer können auf einem langen Steg fast bis in die Mitte des „Schlundes“ spazieren und sich unter Wasserdunst setzen lassen. In den Abendstunden steht das Licht hier am besten.

Als ich die Iguazú-Fälle auf meiner Südamerika-Rundreise besuchte stolperte ich auf einmal über Schienen und Schilder zum „Bahnhof“: Uuups, etwas unerwartet ... Und es gibt hier in der Tat ein Bahn. Ich vermute mal, bezogen auf die Fahrgastzahlen dürfte diese Bahn eine der, wenn nicht DIE Führende(n) zumindest bei den Schmalspurbahnen in ganz Amerika sein, abgesehen von den S- und U-Bahnen im Pendlerverkehr.

Streckenlänge:	7 km
Spurweite:	600 mm (Schmalspur)
Km 0	Estación Central (Besucherzentrum)
	Estación Cataratas
Km 7	Estación Garganta del Diablo (Teufelsschlucht)

An der Estación Cataratas beginnen die Wanderwege zu den „Lower and Upper Circuits“ (Rundgängen) und dem „Green Trail“. Die sieben Kilometer lange Touristik-Schmalspurbahn hat eine Spurweite von 600 mm. Der „Tren Ecológico de la Selva“ (Übersetzt: „Ökologische Regenwald-Bahn“) bzw. „Tren de las Cataratas“ wurde 2001 in Betrieb genommen. Zuvor hatte es jährlich etliche Hunderte tote Tiere durch den Straßentransport der Gäste gegeben.

BETRIEB

Die Strecke verbindet das Besucherzentrum des Nationalparks mit zwei Ausgangspunkten zu Aussichtsplätzen auf die Fälle. Es gibt mehrere Wendezugseinheiten Durch mehrerer Ausweichen für Kreuzungen und einen zweigleisigen Abschnitt zwischen dem Besucherzentrum und dem Bahnhof Cataratas können mehrere Züge gleichzeitig unterwegs sein. Im Hochbetrieb wird mit ca. fünf Minuten Abstand gefahren. Dabei kann jeder Zug bis zu 150 Passagiere transportieren. Es müssen zuvor an den Stationen kostenlose Tickets beschafft werden, mit denen die Zugauslastung gesteuert wird. Das Transportaufkommen beträgt etwa 900.000 Fahrgäste pro Jahr.

Der Name „Tren Ecológico“ hat durchaus seine Berechtigung. Zwar gibt es „fossil“ angetriebene Loks, aber die fahren immerhin mit dem recht sauberen und CO₂-ärmeren Flüssiggas. Im Einsatz sind aber auch mittlerweile zwei Akku-betriebene Loks. Die Lokomotiven Bauart K80 und Waggons wurden in England von Alan Keef Ltd in Ross-on-Wye gebaut. Sie sind grün lackiert, jeder Zug besteht aus einer Flüssiggaslokomotive und bis zu fünf seitlich offenen, vierachsigen Wagen mit Holzsitzen. Die zweiachsigen Lokomotiven der von Alan Keef sind mit einem Ford-Motor CSG 649 ausgerüstet, der 60 kW bei 2000 U/min leistet.

Die Strecke verläuft entlang des Río Iguazú. Die Fahrt dauert bei einer Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h etwa 25 Minuten. Vom Bahnhof Garganta del Diablo (Teufelsschlucht) führt ein etwa 600 Meter langer Steg über den Río Iguazú oberhalb der Wasserfälle zu eine Aussichtsplattform am Rand des 90 Meter hohen Wasserfalls Garganta del Diablo. Die Züge verkehren als Wendezug, die Lokomotiven laufen in der Regel auf der Seite Garganta del Diablo. Die Fotomöglichkeiten sind - da die Strecke meistens im Dschungel verläuft - selbst bei einem Fußmarsch sehr eingeschränkt.

Die jeweils 7,50 m langen Decauville-Schienen mit einer Spurweite von 600 mm stammen aus Südafrika und haben ein Metergewicht von 15 kg/m. Der Mindestradius beträgt 37 m. Es waren 17 Brücken erforderlich, einerseits für Bäche und Zuflüsse des Río Iguazú, andererseits aber auch für Wildtiere, um unbeschadet die Bahn zu queren.

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Tren_Ecol%C3%B3gico_de_la_Selva, <https://www.patagonia-argentina.com/tren-ecologico-de-la-selva/> und eigene Recherche.



Die zahlreichen Fälle ziehen sich über eine Abbruchkante von fast 2 km hin. Der größte Teil fällt dabei zunächst auf eine Zwischenebene, was zahlreiche Motive ermöglicht. Während die argentinische Seite (*alle Fotos dieser Seiten*) die Blicke der mittleren und oberen Ebene ermöglichen, kommt man in Brasilien auch ganz nach unten. Auf www.fern-express.de findet sich ein ausführlicher Reisebericht.

Eine der erwähnten Akkuloks im Einsatz

