



Rainer Hößelbarth

Es war einmal... So beginnen ja bekanntlich nicht nur Märchen und Sagen, sondern auch Legenden. Um eine solche Legende soll es in diesem Artikel gehen:

DIE BAHNSTRECKE SALTA – ANTOFAGASTA MIT NEBENSTRECKEN

▲ Eisenbahnbrücke
über den Rio Mendoza
an der Ruta National
Nummer 7

Ein nicht explizit der Eisenbahn gewidmeter Urlaub führte meine Frau und mich im Frühjahr des Jahres 2023 nach Argentinien und Chile. Ergab sich die Gelegenheit, wurden natürlich auch der Eisenbahn bzw. deren Relikten ein Besuch abgestattet. Aus purer Neugier entstand nach der Reise der Wunsch, mehr über diese Eisenbahnen zu erfahren.

Südamerika bietet einige Andenbahnen, darunter die Ferrocarril del Sur, die Ferrocarril Central Andino in Peru und die Transandenbahn, eine meterspurige, einst 248 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen den Städten Los Andes in Chile und Mendoza in Argentinien.

Die ebenfalls meterspurige Bahnstrecke Salta–Antofagasta verbindet die argentinische Stadt Salta mit Antofagasta im Norden Chiles am Pazifischen Ozean.

Der argentinische Teil dieser Strecke ist etwa 450 km lang und überquert bei Socompa (3858 m ü. NN) die Grenze zu Chile. Der offizielle Name des argentinischen Streckenabschnittes zwischen Cerillos bei Salta und Socompa lautet Ramal C14.

Die Eisenbahnverbindung wurde vom US-amerikanischen Ingenieur Ricardo Fontaine Maury geplant und gebaut. Die Strecke führt in dem ehemals vom Tren a las nubes komplett befahrenen Abschnitt

über 29 Brücken, 21 Tunnel, 13 Viadukte, 2 Kehrschleifen und 2 Spitzkehren. Der Zug passierte dabei 21 Stationen.

Auf argentinischer Seite führt die Bahnlinie durch mehrere Salzwüsten, wie Salar de Caucharí, Salar Pósitos, Salar de Arizaro. Im chilenischen Antofagasta findet sie eine Fortsetzung bis nach Iquique.

Der einzige Abschnitt mit touristischem Personenverkehr ist derzeit das Teilstück zwischen San Antonio de los Cobres und La Polvorilla in Argentinien, das vom Tren a las nubes, dem „Zug in die Wolken“ befahren wird.

Geschichte und Betrieb der Strecke

Die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke erfolgte nach 27 Jahren Bauzeit im Jahr 1948. Ursprünglich war die Strecke für den Warentransport bestimmt. Die Züge sollten Kupfer, Salz, Silber, Gold und Lama-Fleisch aus der Puna in die chilenische Hafenstadt Antofagasta bringen.

Für den Personenverkehr verkürzte sich die Reisezeit von Antofagasta nach Buenos Aires auf weniger als 4 Tage. 1957 war die Abfahrt in Antofagasta einmal wöchentlich donnerstags um 22:00 Uhr, die Ankunft in Buenos Aires montags um 13:00 Uhr. Der Gegenzug startete dienstags um 17:00 Uhr und er-

reichte den Pazifik samstags um 06:40 h. Die Züge waren mit Schlaf- und Speisewagen ausgestattet. Mitte der 1950er Jahre wurden zwei Salon-Triebwagen von Schindler Waggon Pratteln (SWP) aus der Schweiz für den hochwertigen Reisezugdienst beschafft.

Bis 1981 verkehrte einmal in der Woche ein Personenzug mit Schlaf- und Sitzwagen zwischen Salta und Antofagasta. Er wurde manchmal Tren Internacional genannt, hatte aber keinen offiziellen Namen. Danach verblieb nur noch ein wöchentlicher Güterzug mit Personenbeförderung zwischen Salta und Socompa, der bis zum 10. März 1993 durch die Division General Belgrano der damaligen Ferrocarriles Argentinos betrieben wurde. Anschließend betrieb die Provinz Salta mit Beteiligung der Gemeinden an der Strecke den Zug noch für einige Jahre.

Zugreise in die Wolken: Der Tren a las nubes

Es ist sicher eine der spektakulärsten Zugstrecken unserer Erde. Der Tren a las nubes, der „Zug in die Wolken“, macht seinem Namen alle Ehre. Bis auf 4.220 Meter schlängelt sich die dritthöchste Zugstrecke der Welt im äußersten Nordwesten Argentiniens in die Anden hinauf. Die Eisenbahnfahrt des touristischen Zuges führt heute jedoch nur noch von San Antonio de los Cobres über den Viadukt La Polvorilla und zurück.

Früher verkehrte der Tren a las Nubes auch in Teilen des Nachbarlandes Chile. Derzeit ist die chilenische Strecke jedoch gesperrt – wann sie wieder freigegeben wird, ist fraglich.

Leider wird der überwiegende Teil dieser spektakulären Reise nunmehr mit Bussen zurückgelegt, was nicht unseren Vorstellungen entsprach. Die

Zugfahrt dauert insgesamt nur rund zwei Stunden. Reist man mit dem Bus aus Salta nach San Antonio de los Cobres und wieder nach Salta zurück, ist es jedoch ein Tagesausflug. Vor unserer Reise gingen wir noch davon aus, den Zug ab Salta benutzen zu können. Auf Grund der sehr langen Busreise entschlossen wir uns, die Strecke zwischen Salta und dem Viadukt mit dem Auto zu erkunden. So waren wir unabhängig und konnten mehrere interessante Relikte der Bahn aufsuchen.

Aufgrund der Höhe reisen bereits in den Bussen, welche die Touristen von der Provinzhauptstadt Salta zum Bahnhof nach San Antonio de los Cobres bringen, mehrere Sanitäter nebst Sauerstoffflaschen mit. Auch ein Arzt begleitet die Fahrt. Meine Frau und ich kamen ohne ärztliche Betreuung aus, da wir bereits akklimatisiert waren.

Den ersten Bezug zur Eisenbahn entdeckten wir im Städtchen Campo Quijano. Eine relativ gut erhaltene Dampflok von Baldwin und ein angrenzender kleiner Park erinnern an die großen Zeiten der Eisenbahn. Hier ruhen seit 1957 am Fuße eines Denkmals neben den Gleisen des Tren Transandino del Norte die sterblichen Überreste des Ingenieurs Maury. Die ausgestellte 4-8-2 Mountain wurde wohl nie auf dieser Strecke eingesetzt. Wahrscheinlich wurden die Dienste von 2-10-2 Santa Fe durchgeführt.

Eine Gedenktafel erinnert an die Geschichte des Ortes, der seit über 100 Jahren fest mit dem Wachstum und dem Niedergang der Eisenbahn verbunden ist.

Auf unserer Reise entlang der Ruta Nacional 51 von Salta nach San Antonio de los Cobres passierten

▼ Die am Bahnhof Campo Quijano als Denkmal ausgestellte Lok 838 (Baldwin, 1921) wurde wohl nie auf dieser Strecke eingesetzt.



Hier begann unsere Geschichte

Im Jahr 1920, nach dem Baubeginn der Eisenbahnlinie und der Ansiedlung der ersten Zeltlager, dessen Bewohner dieses fabelhafte Werk der Ingenieurskunst ausführen sollten, wurde an dieser Stelle der erste freie Bahnhof unserer Stadt gebaut, dessen feste Fundamente noch heute erhalten sind. So begann Campo Quijano zu wachsen, mit seiner Hauptstraße, die heute Avenida 9 de Julio heißt, und seinen ersten Häusern, dem Ausgangspunkt für die Ausbreitung und das Wachstum einer Stadt, die von fleißigen Menschen aus verschiedenen Orten gebildet wurde, die alle das gleiche Ziel hatten: für ein visionäres Werk zu arbeiten, um die Menschen von Campo Quijano zu vereinen.

**Zwei Nationen:
Argentinien und Chile**



wir in einer Höhe von 2111 m die scheinbar verlassene Bahnstation Chorrillos. Die Fernstraße Ruta Nacional 51 verläuft hier teilweise parallel zur Ramal C14. Während eines Fotostopps zeigte sich, dass die Station keinesfalls verlassen war.

An einen Bahnverkehr ist natürlich nicht zu denken, auch wenn eine Reihe vergessener Güterwagen scheinbar auf ihren Abtransport wartet. Aus dem restauriertem Bahnhofsgelände trat uns ein freundlicher Mann entgegen, welcher zuerst unser Treiben beobachtete. Eine wirkliche Unterhaltung kam auf Grund der Sprachbarrieren nicht zustande.

Er gab uns jedoch deutlich zu verstehen, dass er in früheren Jahren für die argentinische Eisenbahn gearbeitet hat und zeigte uns die oberhalb des Bahnhofs befindliche Spitzkehre der Strecke. Mit

ihrer Hilfe wurden 52 m Höhenunterschied überwunden. Zwei alte Wasserkranke zeugen von den vergangenen Dampflokzeiten. Es muss ein Erlebnis gewesen sein, die Dampfzüge auf dieser Gebirgsstrecke zu erleben. Leider ist dies seit dem Jahr 1980 Geschichte.

Einen weiteren Zwischenstopp legten wir am Bahnhof Gobernador Manuel Sola ein. Der Bahnhof trägt den Namen eines etwas glücklosen argentinischen Politikers und Militärs aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, der besonders in der Provinz Salta aktiv war. Die Strecke hat hier schon die beeindruckende Höhe von 2556 m über dem Meer erreicht. Bis zum Höhepunkt der Bahn, dem Viaducto La Polvorilla sind noch 126 km zurückzulegen, allerdings auch 1632 Höhenmeter zu überwinden!

In San Antonio de los Cobres, fast 3800 m hoch gelegen, startet der Zug in die Wolken mit gemächlichen 35 km/h zu seiner kurzen Fahrt über den Viadukt. Am Tag unseres Besuches fand keine Fahrt statt. Trotzdem wurde das Umfeld des Bahnhofs von einigen Händlern bevölkert, die kunsthandwerkliche Produkte anboten. Der Zug stand abgestellt im frei zugänglichen Bahnhofsgelände. Als Zuglok wurde eine GT22CU des ehemaligen argentinischen Herstellers ASTARSA eingesetzt. Die GT22CU wurden von Juni 1972 bis Januar 1980 von Ferrocarriles Argentinos beschafft.

Höhepunkt des Ausflugs ist natürlich der Viadukt La Polvorilla. Der in einer Kurve stehende stählerne Gerüstpfelerviadukt ist 224 m lang. Das Gleis liegt 63 m über der Ruta Nacional 40, die sich hier nur als eine schmale Schotterpiste in einem engen, weitgehend kahlen Tal zeigt. Auf beiden Seiten des Gleises sind schmale Notwege mit einem Geländer montiert. Der Viadukt wurde zwischen 1930 und 1932 gebaut, jedoch erst 1938 in Betrieb genommen. Die rund 1600 t Stahl für die Brücke wurden von Cantieri Navale Triestino in Italien produziert, nach Buenos Aires verschifft und 1600 km über Land zur Baustelle transportiert!

▼ Der Bahnhof Chorrillos der Ramal C-14





◀ Zurückgelassene Güterwagen am Bahnhof Chorrillos in 2111 m Höhe

Einen für die Fahrgäste äußerst unangenehmen Zwischenfall gab es im Juli 2005. Der Zug blieb wegen eines technischen Defekts ohne Energieversorgung auf dem Viadukt stehen und die Passagiere mussten bei Minusgraden aufwendig evakuiert werden. Anschließend wurde dem damaligen Betreiber die Konzession entzogen und der Betrieb für 3 Jahre eingestellt. Zum Zeitpunkt unserer Reise wurde der Zug durch Trenes Argentinos Cargas betrieben.

Die Nebenstrecke A7 von Coll nach Jáchal

Die A7 ist ein Teil der Ferrocarril General Manuel Belgrano des argentinischen Eisenbahnnetzes. Manuel Belgrano war ein argentinischer Politiker und Militär im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert. Er entwarf um 1810 die argentinische Nationalflagge. Die A7 befindet sich vollständig in der Provinz San Juan. Es handelt sich um eine Nebenstrecke des Schmalspurnetzes der General-Belgrano-Bahn, dessen Länge zwischen den Endpunkten Coll und Jáchal 180,6 km beträgt. Die Gleise sind größtenteils in schlechtem Zustand.

Im Jahr 1886 begannen die Bemühungen um den Bau einer Eisenbahnlinie, die die Stadt San Juan mit Jáchal verbinden sollte. Am 13. März 1921 begann unter Staatspräsident Hipólito Yrigoyen und dem Gouverneur von San Juans der Bau der Nebenstrecke und konnte am 6. Juni 1931 beendet werden. Um den Bau einer weiteren Brücke über den Fluss San Juan zu vermeiden, wurden die Gleise am Bahnhof Coll mit denen der Serrezuela-Eisenbahn verbunden. Zunächst diente sie dem Güter- und Personenverkehr zwischen dem Bahnhof San Juan und dem Bahnhof Jáchal. Als die argentinische Regierung die Eisenbahnen am 1. März 1948 verstaatlichte, wurde die A7 ein Teil der General Belgrano Bahn.

Um den Ort Tucunuco an der A7 rankt sich eine traurige Geschichte. Tucunuco ist heute eine Geisterstadt mit einem verlassenen Bahnhof, die sich im Departamento Jáchal in der Provinz San Juan an

der Nationalstraße 40 befindet. Es handelte sich um einen alten Posten, der im 19. Jahrhundert erbaut wurde. Eine Getreidemühle, ein Postamt, ein Telegraph und eine Schule wurden um ihn herum errichtet.

In den 1950er Jahren gründete Federico Cantoni dort eine Olivenfirma, die die ersten städtischen Einrichtungen baute, darunter den zentralen Platz und eine Kirche. Im Jahr 1975 setzte sich der Gouverneur Eloy Camus für die Errichtung einer landwirtschaftlichen Kolonie ein, um die Migration der Bevölkerung ins Landesinnere zu fördern.

Die Kolonie bestand aus sechzehn Familien aus Buenos Aires, die sich als Tucunuco-Kooperative organisierten, nachdem sie 76.000 Hektar Land gekauft hatten, um Oliven zu produzieren. Wenige Monate später, als die konstitutionelle Regierung durch die am 24. März 1976 installierte Diktatur gestürzt wurde, wurden die Einwohner von Tucunuco

▼ Vergessen am Bahnhof Gobernador Manuel Sola





▲ Wasserbehälter im Bahnhof Volcán

vom Militär verhaftet und beschuldigt, "Umstürzler" zu sein. Später, durch die Bemühungen der katholischen Kirche befreit, ignorierte die Militärregierung die Eigentumsrechte, schnitt die Versorgung der Siedler ab und schloss die Schule, was zur Auswanderung der Siedler führte. Seit knapp 50 Jahren ist Tucunuco unbewohnt.

Durch das verheerende Erdbeben vom 15. Januar 1944 und häufige Überschwemmungen wurden die Gleise der Nebenbahn stark beschädigt. Dies führte dazu, dass der Personenverkehr in den 1950er Jahren merklich zu sinken begann. Aus diesem Grund wurden einige Bahnhöfe zu Verladestationen umgebaut, insbesondere für den Transport von Bergbau- und Weinprodukten. Seit 1984 verkehren keine Züge mehr zwischen Albardón und Jáchal. Im Jahr 2000 wurde der Betrieb vollständig eingestellt.

Derzeit befindet sich die gesamte Strecke in einem sehr schlechten Zustand, an mehreren Brücken und Bahnübergängen fehlen Schwellen, Schienen und Stahlträger. An einen Wiederaufbau ist nicht zu denken.

▼ Eisenbahnbrücke von Alemania

Bahnstrecke C13 General Güemes–Alemania
Die Bahnstrecke General Güemes–Alemania ist eine Bahnverbindung in der argentinischen Provinz



Salta. Beginnend vom ehemaligen Abzweigbahnhof Cerrillos sind die Gleise stillgelegt.

Das Dorf Alemania (Deutschland) entstand 1912 als geplante Zwischenstation der Bahnstrecke Cerrillos–Alemania, die die Städte Salta und Cafayate miteinander verbinden sollte.

Nachdem 1891 die Eisenbahn Salta erreicht hatte, wurde in den folgenden Jahren auch eine Zweigstrecke nach Alemania geplant und gebaut. 1916 wurde Alemania erreicht. Seinen Namen verdankt der Ort den deutschen Ingenieuren und Arbeitern, welche halfen, die Trasse zu planen und zu errichten. Der Weiterbau in Richtung Cafayate wurde 1918 abgebrochen.

Der Zug zwischen Alemania und Salta verkehrte noch bis Anfang der 1970er Jahre. Heute wachsen zwischen den Schienen große Bäume. Bis 1920 lebten in Alemania über zweihundert Familien, im Jahr 2011 waren es noch etwa zehn. Der Bahnhof Alemania wurde aufwendig restauriert. Es gibt ein kleines Café und für Touristen ein bescheidenes Angebot an Kunsthandwerk.

Der Tren de la Quebrada zwischen Volcán und Tilcara

Im September 2023 kündigten Plakate in Bahnhof Volcán vom Ausbau der Strecke nach Tilcara. Es gab einige restaurierte und neu errichtete Gebäude. Der Zustand des Bahnhofsgeländes erinnerte jedoch an einen Dornröschenschlaf, leider wie so oft in Argentinien.

Doch in diesem Fall scheint die Geschichte einen glücklichen Ausgang gefunden zu haben. So berichtet das Argentinische Tageblatt in seiner Ausgabe vom 19.12.2023 (also nur drei Monate nach unserem Besuch) von der Betriebsaufnahme eines Touristenzuges zwischen Volcán und Tilcara in der nordwestlichen Provinz Jujuy. Damit nicht genug, soll es sich auch noch um einen „Solarzug“ handeln, der seine Energie aus mit Solarstrom aufgeladenen Lithiumbatterien bezieht. Damit ist erstmals seit 30 Jahren in der Provinz Jujuy wieder ein Zug unterwegs.

Die Arbeiten am Tourismus-Zug starteten 2017 und sind Teil eines größeren Projekts zur Wiederherstellung von insgesamt 300 Kilometern Bahnstrecke zwischen San Salvador de Jujuy und La Quiaca, um die Verbindung nach Bolivien wiederherzustellen. Aber das ist wieder eine ganz andere Geschichte mit ungewissem Ausgang. Die derzeitige Regierung Milei lehnt Subventionen für den öffentlichen Verkehr ab...

Quellen:

- Wikipedia – Die Bahnstrecke Salta – Antofagasta, Ast A7 der Belgranobahn, Alemania
- Spiegel.de - Nord-Argentinien, Märchenland der Inkas, 10.03.2009
- Merian.de - Tren a las Nubes: Im Himmelszug durch die argentinischen Anden, 29.03.2023
- Argentinisches Tageblatt - Argentinien's erster Tourismus-Zug mit Lithium-Batterien, 19.12.2023
- SWR Eisenbahnromantik - Stahlband durch die Bergwüste Argentinien's - Ramal C14 (Folge 614)



▲ Gdor. M. Sola: Hebelbank von Tyer & Co. Ltd. aus Großbritannien

▼ Eisenbahnviadukt La Polvorilla (Das Pulverfass)

