

Zug zu den Wolken

Einmal in der Woche fährt ein Güterzug vom nordargentinischen Salta über 4500 Meter hohe Pässe an die Grenze zu Chile

Durch die breiten Schwingtüren der Bahnhofshalle von Salta blinzeln die Strahlen der aufgehenden Sonne. Das Türkreuz wirft lange Schatten. Jedes Mal, wenn sich eines der mächtigen Portale öffnet, pfeift ein eisiger Luftzug durch die Halle und ein paar weiße Blätter huschen über den ausgetretenen Marmorboden auf den Bahnsteig. Es ist erst sieben Uhr morgens, doch auf der Plattform herrscht bereits Hochbetrieb. Mit kräftigen Schwingen wuchten staubige Gestalten riesige Kohlesäcke in die Güterwaggons. Dazwischen rutschen Dutzende zerschlissene Kartons in die Wagen. Immer mehr Kisten stapeln die Bahnarbeiter übereinander, so lange, bis kein Blatt mehr unter das rußige Dach des Laderaums passt.

Auf dem Bahnsteig steht Ignacio Dionisio Copa. Mit kritischen Blicken überwacht er das Geschehen. Er trägt eine braune Windjacke, verwaschene Jeans und ein paar ausgetretene, aber frisch geputzte Lederschuhe. Über das dunkle Haar hat er sich eine dicke Wollmütze gestülpt. Nachdem auch der letzte Karton im Zug verstaut ist, gibt der Zugführer das Signal zum Aufbruch.

Einmal in der Woche kehrt die Andenbahn zwischen der nordargentinischen Provinzhauptstadt Salta und Socompa, einer winzigen Siedlung hoch oben in den Bergen an der chilenischen Grenze. Mehl, Salz, Getreide und Kohle schleppt der Zug in Hunderten steiler Haarnadelkurven die enge Trasse hinauf. Von Socompa wird die Ware ins chilenische Antofagasta befördert, wo sie auf Frachtern nach Peru, Bolivien, Ecuador oder in die weite Welt geschifft wird. Ganz am Ende des Trosses hängen meist zwei Passagierwaggons, in denen sich Einheimische und Touristen auf das Dach der Anden chauffieren lassen.

Dünne Zugluft

Der Puna-Zug ist ein technisches Meisterwerk, konstruiert vom amerikanischen Ingenieur Richard Maury. Als die Bauarbeiten 1921 begannen, wollte die argentinische Regierung vor allem der großen Edelmetallvorkommen unter dem Wüstensand habhaft werden: Kupfer, Erz, Mangan, Blei, Gold, Silber. 27 Jahre dauerte es, bis die einspurige Trasse durch Berge und Felsen gesprengt war. 1948 wurde die 571 Kilometer lange Strecke mit 21 Tunnels und fast 60 Brücken eingeweiht. Noch heute zeugen Dutzende stählerne Kränze am Streckenrand von den vielen Menschenleben, die beim Bau der Bahn gelassen wurden. Die Zugstrecke galt einst als eine der gefährlichsten des Kontinents. Sie ist bis heute die einzige, die die Anden überquert.

Ignacio lehnt an der offenen Zugtür und lässt sich den Fahrtwind ins Gesicht blasen. Dabei zieht er gelassen an einer selbst gedrehten Zigarette. Seit immer mehr Touristen den klapprigen Güterzug zu ihrem Transportmittel auserkoren haben, hat die Zuggesellschaft vorgesorgt. Auf dem Tresen des Speisewagens stehen zwei Sauerstoff-Flaschen. „Für Notfälle“, erklärt der Zugbegleiter. Allerdings sei nie etwas passiert. Die meisten Passagiere behelfen sich anders: Sie kauen Coca-Blätter, ein Mittel, das auch die Einheimischen gegen „soroché“, die Höhenkrankheit, verwenden.

Als die Sonne am späten Nachmittag ihre wärmenden Strahlen auf die umliegenden Sechstausender wirft, rollt der Zug in San Antonio de los Cobres ein, einem verschlafenen Minenstädtchen auf 3774 Meter Höhe. Hier verlassen die meisten Passagierwaggons den Zug. Der zweite Passagierwaggon muss einem Güterwagen Platz machen. Einen leeren Wagen auf das Dach der Anden zu befördern kann sich die Bahn nicht leisten, denn Diesel ist in Argentinien teuer. Auf 4000 Metern benötigt die Lok bis zum Dreifachen der normalen Menge.

Rentabel ist die Bahn ohnehin nicht mehr, der Boom des staatlichen Bergbaus ist längst vorbei. Die rasende Inflation und Misswirtschaft machten den Metall- und Mineralienabbau in den Achtziger Jahren unrentabel. Viele Bahnstationen entlang der Strecke wurden geschlos-



Und unablässig faucht der Wind: Vorbei an kargen, aber doch blühenden Landschaften, vorbei am Vulkan Socompa und dem Salzsee bei Caipa rattert der Güterzug der chilenischen Grenze entgegen. Fotos: von Poser

sen. Nur verfallene Hütten mit rostigen Wellblechdächern sind von den einst florierenden Dörfern übrig. Die Natur holt sich unaufhaltsam das Ihre zurück.

Nach einer finanziellen Durststrecke wurde die Bahn 1992 privatisiert. Die Investoren setzen seitdem verstärkt auf Tourismus. Bereits seit 1973 verkehrt zusätzlich zum Güterzug ein Touristenzug auf der Strecke zwischen Salta und dem Viadukt La Polvorilla. Nach der Privatisierung wurde der Service verbessert, die Waggons zu einem klimatisierten Luxuszug ausgebaut. Mittlerweile befördert die Bahn 28 000 Passagiere pro Jahr auf das Dach der Anden – ein erkleckliches Geschäft, das ihr Überleben sichert.

Am frühen Morgen rattert der Zug über den Salar de Arizaro, den drittgrößten Salzsee Südamerikas. Kein Baum, kein Haus, keine Straße. Soweit das Auge reicht, nichts als Salz. In der Küche macht sich Ignacio frisch. Er hat die Nacht auf Pappkartons und Rucksäcken verbracht. Aus einer Schublade zerrt er eine kleine Holzbox mit einem Spiegel. Er beträufelt sein Haar mit eiskaltem Bergwasser und zieht die feuchten Strähnen mit einem Kamm gerade. Wo er das Wasser her hat, bleibt sein Geheimnis, denn das Wasser im Tank über dem einzigen Klo ist über Nacht zu Eis erstarrt.

In der verwaisten Ansiedlung Caipa hoch über dem Salzsee macht der Zug erneut Halt. Flink lassen die Bahnarbeiter einen Schlauch in den Wasserwagen gleiten und füllen den Container. Ignacio stapft mit den Füßen in einem Schnee-

haufen herum und erzählt: „Die Bahntrasse wurde nach ganz einfachen Kriterien in den Berg geschlagen. Der Zug fährt überall dort vorbei, wo es Wasser gibt.“ Die Ladung von hier sei für Socompa bestimmt, denn dort gebe es keinen Brunnen. Wasser ist in der Andenhochebene Mangelware – in der Puna regnet es so gut wie nie. Ein paar Kilometer weiter passiert der Zug die einsamste Bahnstation der Welt. „Alemán Muerto“ – toter Deutscher. Ein Steinhaufen, ein eisernes Kreuz, sonst nichts. Ignacio zuckt mit den Augenbrauen: „Vor 70 Jahren kam der Mann mit dem Zug herauf, um weiter nach Chile zu reisen, weil er in

Buenos Aires sein Schiff verpasst hatte. Während dieses Kap Hoorn umrundete, wollte er auf dem Landweg nach Antofagasta an der Pazifikküste, um dort wieder zuzusteigen. Die Kälte holte ihn ein.“ Ein verzulbtes Schild weist auf das Drama hin, das sich hier vor mehr als 50 Jahren abgespielt hat.

Grenze, vergessen im Wind

Das Mittagslicht lässt die Oberfläche der Salzseen in der Puna flimmern. Die am Morgen noch sanft rot leuchtenden Berge haben sich längst in dunkle Steinhaufen verwandelt. Der Zug schraubt sich die letzten Meter nach Socompa am Fuße des gleichnamigen Vulkans (6050 Meter) hoch. Eine hellblaue Krause aus Eis säumt den Kratergrund. Irgendwo da oben verläuft die Grenze: Hier Argentinien, dort Chile.

Auf der Passhöhe ist nichts zu hören außer dem unablässig fauchenden Wind. Die Häuser sind verlassen, überall liegen verrostete Schrauben und Metallstücke – Relikte aus besseren Zeiten. Wie auf dem Vulkan hat die Grenze auch hier unten ihren eindeutig uneindeutigen Verlauf. Weniger als hundert Meter voneinander entfernt liegen die Grenzposten von Argentinien und Chile, getrennt durch nichts als Puna-Sand. „Socompa“ steht auf dem vergilbten Schild auf argentinischer Seite, „Socompa Chile“ auf der anderen.

Nur zwei Stunden hält der Zug. Dann fährt er zurück nach Salta. Währenddessen vertreten sich die Passagiere die Fü-

ße und versuchen, einige Sonnenstrahlen zu erhaschen. Auf den von Wind und Wetter gezeichneten Gleisen werden die vollen Waggons gegen leere ausgetauscht. Die Grenzformalitäten sind schnell erledigt. Während der Zollbeamte die Frachtpapiere kontrolliert, schlendert Ignacio den Bahnsteig auf und ab. Der Wasserwagen lässt die Ladung in einen Container. „Trink- und Waschwasser für die Grenzbeamten“, flüstert er und schrubbt sich mit ausladenden Handbewegungen unter den Achseln. „Das muss reichen, bis der nächste Zug kommt.“ In einer Woche.

Informationen:

Der Güterzug nach Socompa fährt immer mittwochs um 9.30 Uhr ab Salta. Hin- und Rückfahrt kosten 40 Peso (etwa 90 Mark). Die Tickets für die zweieinhalbtägige Fahrt sollte man sich unbedingt einige Tage im Voraus an der Bahnstation von Salta besorgen. Wegen der Kälte empfiehlt es sich, die Plätze in der Mitte des Waggons unter der Heizung zu reservieren.

Der Touristenzug „Tren a las nubes“ startet von März bis Oktober zwei- bis dreimal wöchentlich jeweils um 7.05 Uhr. Die Wagen haben Heizung, Klimaanlage, TV und komfortable Sitze. Für 105 Peso (etwa 230 Mark) befördert der Zug die Gäste von Salta nach San Antonio de los Cobres und weiter zum spektakulären Viadukt La Polvorilla. Gegen 22 Uhr läuft der Zug wieder in Salta ein. Reservierung im Voraus ist wichtig: Tren a las nubes, Esmeralda 1008, C.P. 1007 Capital Federal, Buenos Aires, Argentinien, Tel./Fax 0054/11/43 11 42 82, Internet: www.trenubes.com.ar

Weitere Auskünfte: Argentinische Botschaft, Abteilung für Tourismus, Dortheenstraße 89, 10117 Berlin, Tel. 030/226 68 90, Fax -/229 14 00, oder: Arbeitsgemeinschaft Lateinamerika, Dömecker Str. 19, 74219 Möckmühl, Tel. 062 98/92 92 77, Fax 929278, Internet: www.lateinamerika.org



KURZ GEMELDET

Der Schatten der Seuche

Die Maul- und Klauenseuche (MKS) trifft Großbritanniens Tourismus hart: Die British Tourist Authority (BTA) registriert derzeit 75 Prozent weniger Besucher, viele Hotels und Pensionen stehen fast leer. Von einem Einnahmerückgang um 16 Milliarden Mark ist die Rede. 110 der 230 britischen Jugendherbergen haben geschlossen, die Denkmalschutzorganisationen National Trust und English Heritage haben ihre auf dem Lande liegenden Herrenhäuser dicht gemacht. Tabu für Besucher sind auch Nationalparks und Zoos, 70 Prozent aller Wasserwege sind nicht mehr passierbar. Die britische Regierung will nun um Touristen werben und betont, dass die ländlichen Gebiete Großbritanniens nicht unter Quarantäne stehen. Wer eine Reise nach Großbritannien plant, kann sich vorher im Internet über die aktuelle Lage informieren – bei der British Tourist Authority (www.visitbritain.com), den Fremdenverkehrsämtern von Wales (www.visit-wales.com) und Irland (www.ireland.travel.ie), den Denkmalschutzorganisationen (www.nationaltrust.org.uk, english-heritage.org.uk) oder dem Landwirtschaftsministerium (www.maff.gov.uk). Informationen gibt es auch über Wasserstraßen (www.britishtwaterways.co.uk) und Parks (www.anpa.gov.uk). tdt/AFP

In der Höhle des Täufers

In der jordanischen Ausgrabungsstätte Bethanien lässt sich nun jene Höhle besuchen, in der Johannes der Täufer lebte, als er Jesus Christus taufte. Noch ist die Besichtigung aber nur im Rahmen eines Pauschalreisearrangements möglich und muss zuvor beim Ministerium für Altertümer angemeldet werden. Ab Anfang 2001 werden jedoch feste Öffnungszeiten eingeführt, dann haben auch Individualreisende die Möglichkeit, die etwa 20 Kilometer östlich von Jericho gelegene archaische Stätte zu besuchen. Auch öffnet dann ein Museum mit Besucherzentrum, das Funde des Ausgrabungsgebietes zeigt. 2000 kamen rund 150 000 Besucher nach Bethanien. tdt

Kalte Dusche

In Italien zog eine Urlauberin bis vor das Oberste Gericht in Rom: Sie brach sich beim Abbrausen in der Badewanne das Bein und verklagte dann den Hotelbesitzer. Die Richter wissen ihre Forderung von ungerechnet 40 000 Mark an den Hotelier in Kalabrien zurück. Die Frau argumentierte, in der Badewanne hätten Gummimatte und Haltegriff gefehlt. Sie bekam vom Corte cassazione aber nicht Recht: Badewannen seien für Vollbäder gedacht und nicht zum Duschen. tdt

Urlaub als Hurrikanjäger

Viele fliehen, wenn Amerikas gewaltige Wirbelstürme kommen. „Storm Chasers“ hingegen nehmen bewusst Kurs auf die Naturgewalten – und zahlen dafür umgerechnet rund 4000 Mark, ohne Verpflegung und Anreise. Die zwölftägigen Fahrten von Storm Chasing Adventure Tours etwa finden nur während der Hurrikan-Saison von Mitte April bis Mitte Juni statt. Start- und Zielorte sind Oklahoma City und Denver. Der Reisebus der Teilnehmer hat neben einem Fernsehanschluss für den Wetterkanal auch eine Satellitenanlage und ein Wetterradar an Bord. Die Touren sind meist frühzeitig ausgebucht. Informationen: Storm Chasing Adventure Tours, 42 55 Kittredge St, Denver Colorado 80 239, USA, Telefon 001/303/888 86 29. tdt

Heilig und zu teuer

In Italien häuft sich die Kritik an dem um sich greifenden Praxis, Besucher in Kirchen nur noch gegen Bares einzulassen. „Das Schöne wie das Heilige sollten eigentlich kostenlos sein“, so Armando Peres vom Touring Club Italiano. In Goteshäusern – wie etwa in Florenz, Pisa, Venedig oder Verona – abzukassieren, sei „fast schon ein Trend“. Meist liegen die Gebühren über der Groschen-Grenze: „Santa Maria Novella“ in Florenz etwa kostet umgerechnet fünf Mark. tdt