

Chile Reisebericht November 2011



Nicht ganz zufällig beginnt dieser Reisebericht mit einem eisenbahnlosen Bild. Chile hat Ihre Berichterstatter auch aufgrund seiner einmaligen Landschaften so fasziniert, daß wir sogar ganz ohne Diesel- und elektrische Loks vor Ort sofort wieder den langen Flug auf uns nähmen, nur um die fantastische Welt zwischen Anden und Pazifik zu genießen! Und die freundlichen und extrem hilfsbereiten Menschen, die wir während unserer Vorbereitungsreise getroffen haben, möchten wir natürlich auch gerne wiedersehen.

Wir (Christoph und Peter) haben uns auf dieser Tour nicht geschont, und haben auch Fotoausrüstung und unseren Mietwagen bis an die Belastungsgrenze gebracht. Ganz so hart soll es auf der Haupttour natürlich nicht zugehen, es war jedoch interessant zu sehen, was möglich ist – und was man besser lassen sollte.



Zusammenfassend können wir sagen: es gibt eine ganze Reihe sehr positiver Informationen, allerdings müssen wir auch einige weniger gute Nachrichten vermelden. Fangen wir also mit letzteren an:

während unseres Besuchs in Santiago de Chile überraschten uns zwei recht lange Reihen abgestellter Loks unweit des FEPASA-Güterbahnhofs.

Unschwer zu erkennen, wie es um den **elektrischen Betrieb rund um Santiago** bestellt ist.

Alle E-Züge im Personenverkehr werden komplett mit Triebwagen gefahren (Terrasur und Metro). Lediglich einige Zement- und

Getreidezüge sind tagsüber noch unterwegs, diese aber auch nur mit Dieseltraktion. Die wenigen restlichen Güterzüge verkehren mit Rücksicht auf den Personenverkehr nachts.

Ferner müssen wir auch feststellen, daß die staatlichen Gesellschaften EFE (Infrastruktur/Netz) und FEPASA (Güterverkehr) riesige bürokratische Apparate sind, in denen es, wenn überhaupt möglich, sehr schwer werden wird, auch nur irgendeine Genehmigung für Sonderfahrten oder Besichtigungen zu erhalten. Nichtsdestotrotz werden wir weiterhin versuchen, EFE und FEPASA von einer Sonderaktion mit den alten E-Loks zu überzeugen. Als Alternative zum Bahnbetrieb in der Hauptstadt haben wir einen Tagesausflug nach Los Andes ins Auge genommen, falls die Meterspur-ALCOs dort noch fahren.

Als nächstes erlebten wir eine weitere Enttäuschung: nach der Modernisierung der LAN-Chile-Inlandsflotte mit brandneuen Airbus A318 hatte auch die Konkurrenz, **Sky Airlines**, mit der wir einige Strecken auf der Haupttour fliegen werden, statt der eigentlich erwarteten Kult-Boeing 737-200 bereits einen modernen Airbus A320 im Dienst, der natürlich ausgerechnet auf unserem Flug zum Einsatz kam. Grummel. Dafür war der Sky Airlines-Service im Flugzeug so gut, daß wir aus unserem Flug Santiago-Antofagasta dann doch gar nicht aussteigen wollten...



In **Antofagasta** schaute alles positiv aus: in Santiago konnten wir die Sonne hinter dicken Wolken nur erahnen, am Pazifik hingegen genossen wir einen strahlend blauen Himmel. Um auch wirklich alle Mietwagen-Varianten zu testen, hatten wir uns zunächst nur einen kleineren 2x4 Pickup bestellt. Große, hohe und breite Ladefläche, manuelle Gangschaltung. Er fuhr sich wie ein grober Laster, und daher wollten wir ihn gleich am nächsten Tag gegen einen richtigen 4x4 Pickup umtauschen - von dem aber kein einziges Fahrzeug verfügbar war. Dabei besteht das Land eigentlich nur aus roten 4x4 Pickups... Die

Autovermietung bot uns einen geschlossenen 4WD an, und so erhielten wir einen Toyota 4Runner. Ein Auto, was uns im Laufe der nächsten Tage mit der örtlichen Bevölkerung in Kontakt bringen und uns selbst bei einem wirklich existenziellen Problem nicht im Stich lassen sollte! Und dabei ging es nicht um das Problem, Höhe zu gewinnen. Kommen Sie mit auf die Reise und wir erzählen Ihnen bei einem kühlen chilenischen Bier, Rotwein, oder Pisco Sour die Geschichte von einem Auto im Salzsee...

FCAB unterhält in Antofagasta einen der saubersten Rangierbahnhöfe Lateinamerikas: liefen wir in Santiago bei EFE / FEPASA noch durch Müll und Unrat, war der Rangierbahnhof der FCAB „besenrein“. Das große „Problem“ der FCAB ist, daß ihre Trassen vollkommen ausgelastet sind. Natürlich ließe sich die Streckenbelegung durch eine andere Betriebsführung erhöhen, aber scheinbar reichen die jetzigen Standards aus, um dem Mutterkonzern jedes Jahr satte Gewinne zu beschieren. Und warum sollte man sich Sorgen machen, wenn ein schwerer Güterzug mit 3 kleineren Dieselloks bespannt mit nur 10 Km/h unter Volllast dröhnend durchs Land fährt und dafür dann etwas länger braucht? Immerhin haben wir Eisenbahnfans auch etwas davon, denn ein derartig langsamer Zug läßt sich nicht nur wunderbar verfolgen, sondern bietet mit seinen lauten Loks auch was für die Ohren! In Antofagasta ist noch ein Set relativ neuer Personenwagen abgestellt, die wir für eine ganz spezielle Sonderfahrt nutzen wollen.



Von besonderem Interesse sind zwei Streckenabschnitte nördlich Antofagastas: zum einen die Bahn zum Hafen nach Mejillones im Abschnitt bis zum Bahnhof Pampa, zum anderen die dort abzweigende Verbindungsbahn nach Prat und weiter nach Bolivien (Calama, Ollagüe). Falls ein JiTong-Streckenplaner schon 1990 ein Satellitenbild der Strecke nach Prat hatte, wird er den Streckenverlauf vielleicht einfach nur kopiert haben: jede Menge wirklich sehr fotogener Hufeisenkurven zwischen den Bergen! Der Verlauf der weiteren Hauptbahn nach Ollagüe, dem Grenzübergang zu Bolivien, ist eher uninteressant, wir sind der

Bahn auf dem ganzen Abschnitt Antofagasta-Ollagüe gefolgt.

In unseren Augen einziger wirklicher Höhepunkt: das kleine Örtchen **Baquedano**. Natürlich ist das alte, längst aufgelassene Bahnbetriebswerk mit seinen Dampflokomotiven ein Muß, aber auch die Werkstatt von Ferronor ist einen Besuch wert (wir haben bereits die Genehmigung, die Werkstatt zu besichtigen). Und irgendwie fühlten wir uns im Chaos des Werksgeländes wieder an Santiago erinnert – und richtig: EFE ist Anteilseigner von Ferronor... Der Bahnhof von Baquedano liegt in Insellage zwischen den Gleisen der FCAB und von Ferronor. FCAB hat intensiven Zugverkehr, aber den Bahnhof aufgegeben, weil alle Operationen von Prat aus gesteuert werden. Ferronor hingegen hat alle Loks nach Iquique abgegeben und seit mehreren Monaten keinen einzigen Zug gefahren – aber Bahnhof und Werkstätten sind noch besetzt. Verwaltung des Nichts im Nichts.



Wo wir gerade vom Nichts sprechen: hier (links) sehen Sie die Hauptstraße von Calama nach Ollagüe. Immerhin noch mit 120 Km/h zu befahren (selbst getestet, aber definitiv nicht zur Nachahmung empfohlen, denn die parallel fahrenden Züge kriechen so langsam die langen Steigungen hinauf, daß man sie auch mit dem Fahrrad verfolgen könnte, wäre man nicht bereits auf immerhin schon 3.500 Meter Höhe). Im Verlauf der Straße existieren wesentlich breitere Pisten, gelegentlich gespickt mit Schlaglöchern. Vorsicht ist immer angeraten. Immerhin schafften wir es, unseren „nur“ knapp zwei Tonnen schweren Geländewagen

trotz Ausflügen durch Lavafelder und über spitze Steine mit lediglich einem klitzekleinen Loch in einem einzigen Reifen zu malträtieren. Und dieses Loch fuhren wir uns in Topocilla in den Reifen – danach professionell geflickt für nur 50 Euro-Cent! Wie sagte doch der Autovermieter in Antofagasta: „nur offizielle Straßen nutzen“... Sicher. Was ist offizieller als „Routa 21“ nach Ollagüe?

Und so ganz im Nichts ist man dort oben auch nicht wirklich. Menschen findet man zwar nur in den vier kleinen bis kleinsten Siedlungen und den Salzabbaustellen entlang der knapp 200 Kilometer langen Strecke von Calama nach Ollagüe, keine einzige Tankstelle



wartet auf die wenigen Autos (wir fuhren die Strecke zum ersten Mal an einem Sonntag und begegneten keinem anderen Fahrzeug!) - aber trotzdem ist auch die Hochebene voller Leben: wilde Lamas und Alpacas säumen die Straße, und wer wie wir morgens um 8 am Salar de Ascotan vorbeifährt, fühlt sich bei der spontan eingelegten Pirsch wie die Herren Sielmann oder Grzimek...

Und während der ganzen Zeit wird man begleitet von teils über 6.000 Meter hohen Vulkanen, einige nachwievor aktiv und regelmäßig kleine weiße Kringel

von Rauchwölkchen ausstoßend. Bei so viel landschaftlicher Schönheit und Imposanz neigt man dazu, zu vergessen, daß man ja eigentlich wegen des Eisenbahnbetriebs im Lande weilt. In über 25 Jahren Eisenbahnfotografie sind auf keiner bisherigen Reise so viele einmalige Landschaftsfotos „so ganz nebenbei“ entstanden wie auf dieser Vorbereitungstour nach Chile! Damit wir auch während der Haupttour die landschaftliche Schönheit des Landes speziell in der Atacama- und Andenregion genießen können, haben wir unser Programm etwas umgebaut. Dazu später mehr.

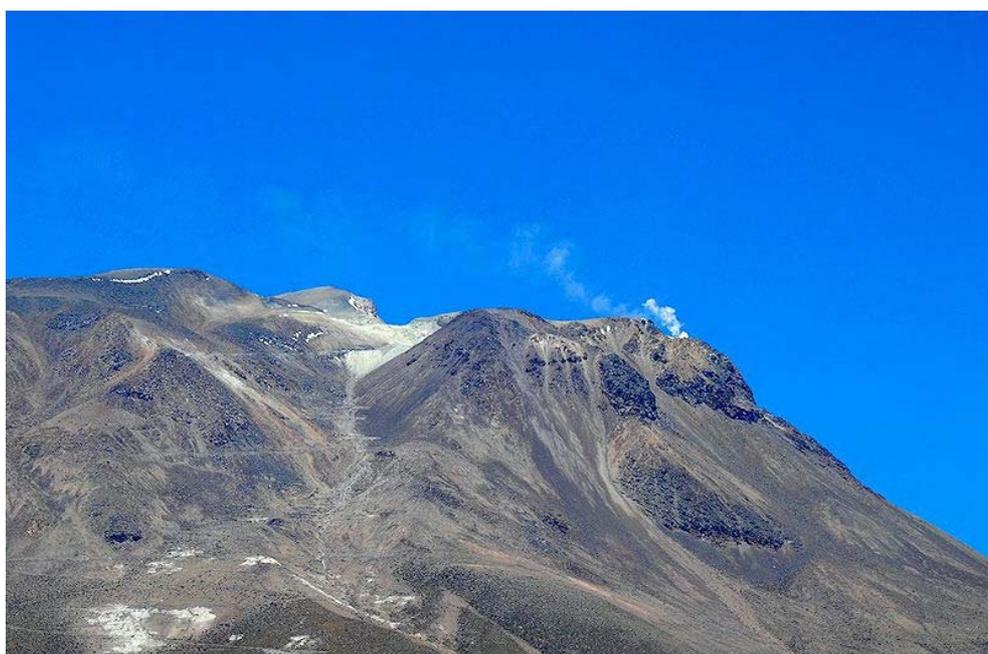


Ollagüe ist im Eisenbahn- und Straßenverkehr einer von nur 5 Grenzübergängen zu Bolivien. Regelmäßig kommen auch bolivianische Loks der FCA über die Grenze gefahren. Es existiert auf Seiten der FCAB kein fester Fahrplan, alle Züge werden nach Bedarf abgewickelt, dabei sind alle ehemaligen FCAB-Bahnhöfe seit Mitte der achtziger Jahre zwischen Ollagüe und Prat aufgelassen, Signale gibt es nicht mehr, und alle Weichen werden per Hand gestellt. Die Kommunikation zwischen den Lokmannschaften untereinander und mit den Leitstellen wird nur über Funk abgewickelt. An manchen Tagen gibt es über 12 Stunden keinerlei Zugverkehr, dann folgen gleich 2 Güterzüge

im Sichtabstand. Alles ist bei FCAB professionell organisiert, selbst der Personalwechsel mitten in der Wüste klappt dank 4x4 Pickups problemlos. Ansonsten ist in Ollagüe nichts los: die Eisenbahn und der Grenzübergang bestimmen das Leben im Ort. Was macht man aber, wenn einem, wie uns, irgendwann der Benzinvorrat des Mietwagens zur Neige geht – und es auf 200 Kilometer keine Tankstelle gibt? So ein schwerer Jeep frisst ganz schön Sprit, und unsere wenig benzinsparenden Verfolgungsfahrten hinauf auf die Berghänge der Anden kosteten uns mehr Treibstoff als wir bei der Reiseplanung berechnet hatten. Irgendwie mußten die Einheimischen ja auch ihre Autos in Gang halten. Im Ort war niemand zu sehen, alle Fenster und Türen waren verschlossen. Nur an der Grenze warteten einige Chilenen geduldig auf die Erledigung der Zollformalitäten.

„Gibt es hier eine Tankstelle?“ - „Nein“ - „Wo bekommen wir Benzin?“ - „Bei mir“ - „Können wir 10 Liter kaufen?“ - „5“.

Problem gelöst! Es stellte sich heraus, daß ein Tankkaster regelmäßig die Siedlungen bedient und praktisch jeder Bewohner Ollagües einen privaten Benzintank im Hinterhof besitzt. Noch positiver war allerdings die Entdeckung, daß wir auch in Ollagüe übernachten können. Ein einfaches, privat geführtes Hostel: sauber, mit großer Küche, neuer Einrichtung (und großem Benzintank). Wir haben sofort alle Betten für unsere Reisegruppe reserviert. Dies war eines unserer größten Probleme: die ursprüngliche Reiseplanung sah vor, daß die Haupttour im knapp 200 Km entfernten Calama übernachten sollte und wir jeden Tag zwischen Calama und Ollagüe gependelt wären.



In Ollagüe sind wir direkt am Geschehen, die Eisenbahner wissen weit im voraus, wann ein Zug zu erwarten ist, und wir können unsere Tagesplanung in aller Ruhe angehen. Und Ollagüe bietet noch etwas anderes: den aktiven, 5.683 Meter hohen Vulkan gleichen Namens!

Wer sich das Bild genauer anschaut, sieht einen Fahrweg im Zickzack den Vulkan hinaufführen. Auch zum Vulkan Aucanquilcha sind Ausflüge möglich. Die Salzwüsten sind immer einen Besuch wert – alles in Ollagüe direkt vor unserer Haustür gelegen!

Auch für Potrerillos wollen wir jetzt eine ähnlich optimale Übernachtung finden, denn auch

hier hätten wir jeden Tag einen weiten Anfahrweg zu bewältigen. Natürlich müssen wir dabei auf Hotelsterne verzichten, aber der Vorteil der Anwesenheit vor Ort ist es wert! Übrigens: in Antofagasta übernachten wir im Radisson-Hotel. Ein super Hotel mit Lage direkt am Pazifik und allen Annehmlichkeiten eines 4-Sterne-Hotels.

Kommen wir jetzt zum vielleicht schwierigsten Teil: der **elektrischen Bahn von SQM in Topocilla**. Um es kurz zu machen: noch fahren die GE Boxcabs – aber niemand kann sagen, wie es weitergeht.



Leider hat sich die SQM nach einer Phase der Offenheit, in der man sogar einen Ausflugszug bis zum Bahnhof in Quillagua betrieb, jetzt hundertprozentig abgekapselt, und lässt keinerlei Extrawünsche zu. Selbst der Besuch des Bahnbetriebswerks der SQM ist momentan noch nicht bestätigt. Da es mitten im Werksgelände in Topocilla liegt, gilt eine „Null-Toleranz-Politik“ gegenüber Besuchern leider auch hier. Wir haben während unseres Besuchs im November sehr gute Kontakte zu der mittleren Managementebene und leitenden Betriebseisenbahnern aufgenommen und wollen jetzt versuchen, die ganze Sache „von unten“ ins Rollen zu bringen. Von „nichts“ bis zu einer

Zugmitfahrt auf der Bergstrecke ist nachwievor alles möglich.

Im November stellte sich die Situation wie folgt dar: mindestens 4 Altbauloks waren betriebsbereit: 603, 604, 607, und eine weitere, nicht-identifizierte, aber im Einsatz gesehene Lok. Drei Neubauloks wurden im Einsatz beobachtet: 651-653, wobei erstere noch einen Scherenpantografen trägt, während die beiden anderen mit Einholmstromabnehmern fahren.



Pro 24 Stunden werden 5, manchmal sogar 6 Zugpaare befördert, dabei fahren alle Züge grundsätzlich mit Vorspann: den alten Loks traut man nicht mehr, den neuen Loks traut man noch nicht. Die Altbauloks sind in einem schlechten technischen Zustand, auch der Pflegezustand zeigt, daß man die Boxcabs lieber gestern als heute abstellen möchte. Alle 6-8 Monate wird eine Neubaulok angeliefert, Nummer 654 wird irgendwann zwischen jetzt und unserem April-Besuch im Bw von SQM in Topocilla eintreffen. Niemand konnte/wollte nähere Angaben zum Liefertermin machen, auch wie es dann mit den Boxcabs weitergehen wird, war trotz

mehrmaligen Nachfragens nicht herauszubekommen. Da sich die SQM bereits mehrmals mit dem Datum der Abstellung der GE-Loks vertan hat, ist man wohl vorsichtig geworden und kommuniziert zumindest keine Termine mehr in der Öffentlichkeit. Der gegenwärtige Fahrplan ist hingegen fotografenfreundlich ausgelegt: jeweils ein Altbaulok-bespanntes Güterzugpaar verkehrt vor- und nachmittags, die Neubauloks fahren das Mittagszugpaar (bei Hochlicht), und den Nachtverkehr. Wir bleiben am Ball und wollen auch hier die beste Lösung erreichen!

Was bleibt uns noch zu sagen? Einige weitere Überraschungen sind noch in der Pipeline; man unterschätzt die Höhe, in Ascotan erreichen wir immerhin 3.965 Meter ü.NN.; Chilenen sind superfreundlich; Chile ist landschaftlich einfach nur fantastisch. Und die Eisenbahnen? Ganz ehrlich? Wir könnten gleich morgen wieder los!

Wir freuen uns auf die Reise im April. Kommen Sie doch mit. Es wird eine fantastische Tour! Versprochen.

Christoph Grimm & Peter Patt