



Kuba entdeckt seine alte Eisenbahn neu

In Kuba wurden die ersten Schienen Lateinamerikas verlegt. Die Eisenbahn hat die Monokultur des Zuckers ermöglicht. Heute sucht sie im Tourismus eine neue Zukunft.

Text und Bilder **Erwin Dettling**

Der Zug ist abgefahren in Kuba. Entweder man ist zu früh oder zu spät, warten muss man immer. Wer Kuba verstehen will, muss warten können. Zug fahren ist in Kuba eine der besten Möglichkeiten, hautnah Land und Leute kennenzulernen. Wer den Zug nimmt, bewegt sich im tropischen Tempo, langsam, und begegnet der Stationschefin Justina, die schon früh am Morgen ihr Leben auf dem Perron erzählt, bis sich die Komposition in Bewegung setzt.

Ich nehme die blaue Fähre im Hafen von Havanna, gurke mit dem schwimmenden Stahlschrank durchs ölige Brackwasser hinüber nach Casablanca. Nach zehn Minuten stehe ich auf dem Bahnhof, wo der Trans Hershey rattert wie eine alte Nähmaschine. Der rote Wagen wartet auf Touristen, die mit dem exklusiven Kurzzug von Havanna durch eine der ältesten Zuckerregionen nach Matanzas fahren wollen. Die blonde Justina sitzt im Billettschalter, winkt mich rein ins verglaste Kämmerlein: «Wohin willst du, Chico?» «Nach Matanzas!» Eine 90 Kilometer lange Reise, die im grünen Normalzug in drei, vier Stunden an mehr als vierzig Bahnhöfen vorbei führt: Casablanca-Bahia-Guanabacoa, Cuadra-Elisa... Der Trans Hershey fährt noch lange nicht los; Zeit, den seit 1916 durchs kubanische Hinterland holpernden Zug näher anzuschauen.

Eine süsse Grossmacht

«Was wäre aus der Insel wohl geworden, wären in Kuba nicht vor mehr als 160 Jahren die ersten Schienen in ganz Lateinamerika verlegt worden?», fragt der Eisenbahnspezialist und Historiker Oscar Zanetti. Kanaren, Irländer, Sklaven aus Afrika und Chinesen bauten die erste, 35 Kilometer lange Strecke zwischen Havanna nach Bejucal. Damals war Kuba eine süsse Grossmacht und lieferte 40 Prozent der gesamten Zuckerproduktion der Erde und war der global zweitgrösste Kaffeeexporteur. Doch erst die Eisenbahn machte die Zuckerindustrie im 19. Jahrhundert auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig.

Amerikanische und britische Investoren legten von Havanna aus zuerst in Westkuba ein Schienennetz in die Landschaft, das nur ein Ziel kannte: Die Zuckerbarone brauchten schnelle Eisenbahnverbindungen von den fruchtbaren Zuckerrohrböden zu den Häfen: Havanna-Matanzas, Havanna-Cardenas-Cienfuegos. Im Westen fuhr die von den Briten dominierte «United Railways of Havanna» und in Ostkuba arrangier-

ten sich die Amerikaner mit dem kubanischen Staat unter dem Dach der «Ferrocarriles Consolidados de Cuba».

Der Unterbau des Trans Hershey gleicht einer Festung. Der Zug scheint gemacht für die Ewigkeit. Nur die Bremsen sind vom Diesseits. Ein Mechaniker prüft jeden Bremsenschuh von Hand. Im Inneren des Wagens sind rote Sitze auf schweren Schiffsplanken festgeschraubt. Plötzlich rollt ein Bus mit polarisierten Scheiben auf den Bahnhof von Casablanca. Touristen hüpfen aus dem kühlen Gefährt, sie gehen wie in einem szenisch geplanten Angriff in Stellung, knipsen mit ihren digitalen Kameras, es surrt und klickt wie auf einer Pressekonferenz. Die Kubaner auf dem Perron kichern. Nach zwei, drei Minuten ist der Zug im Kasten.

Rollmaterial aus ganz Europa

Bis Kuba über ein weit verzweigtes Schienennetz von mehr als 14 000 Kilometer verfügte, verging mehr als ein Jahrhundert. Schwere Wirtschaftskrisen brachten die kubanische Bahn immer wieder an den Rand des Ruins, die konkurrierende Strasse und die amerikanischen Strassenkreuzer setzten der Bahn enorm zu. Als Fidel Castro 1959 an die Macht kam, fanden die Revolutionäre eine überschuldete Bahn vor, die wie alles andere verstaatlicht wurde, was Kuba damals bewegte. Die Revolution baute kaum mehr neue Linien, die Längsachse zwischen Havanna und Santiago war gebaut. Fidel Castro tat sich schwer mit dem Unterhalt der Bahn und setzte, eingebunden in den kommunistischen Comecon, auf russische Dieselloks. Havanna postete in ganz Europa ausrangierte Wagen ein. Alles, was auf die Breitspur passt, rollt heute noch in Kuba.

Der Trans Hershey mit den Touristen setzt sich in Bewegung. Mit einem würdigen Abstand folgt der grüne Lokalizug mit den kubanischen Fahrgästen. Aus dem Nichts und schon in Bewegung streckt mir ein älterer Mann ein Käse-Schinken-Sandwich und eine Cola durchs offene Fenster. Zwei Dollar, por favor! Sein Tag ist gerettet. In forscher Fahrt geht die Reise los, vorbei am wüsten Hafen von Havanna, da Stahlschrott, abgetakelte Frachter, vertäute Fischerboote, dort heruntergekommene Häuser, dann hohes Schilfgras und plötzlich liegt eine unendlich grüne Landschaft vor uns, als führen wir durchs 19. Jahrhundert. Weit und breit keine Strasse, keine Telefonstange, kein Auto. Kuba erscheint vom Zug aus als Kontinent. Mir gegenüber

Die Bahn in Kuba ist ein Begegnungszentrum. Der Trans Hershey hält an 40 Stationen (rechts und rechts oben). Fidel Castro und seine Getreuen suchten in den 60er-Jahren auf einer Draisine nach politischen Gegnern (rechts unten).



«Wer Kuba verstehen will, muss warten können.»



IN KUBA ZUG FAHREN

Einsteigen Die meisten Besucher von Havanna streifen durch die Altstadt und verpassen dabei den monumentalen Hauptbahnhof (Estacion Central Habana). Auf der Homepage www.mihabana.islagrande.cu/tren.html findet man sämtliche Fahrpläne und Fahrpreise. Der Zentralbahnhof bietet im Zeitraffer eine authentische Reise in die Vergangenheit. In Santiago de Cuba, am östlichen Zipfel der Insel, hat die Zukunft schon begonnen, wenn der neu polierte Bahnhof die Richtung angibt.

Die grosse Show Für Eisenbahn-Aficionados hat Kuba eine grosse Show. Jedes Jahr findet Ende November/Anfang Dezember ein mehrtätiges Dampflokom-Festival statt (festival del vapor, international steam festival).

Das Museum In Havanna lohnt sich der Besuch im grössten Gemüse- und Fleischmarkt (Cuatro Caminos). Das lässt sich mit einem Augenschein im Zugsmuseum beim Cristina-Bahnhof (Estacion Ferrocarril Cristina) kombinieren. Der Direktor, Indalacio A. Gonzales Guzman, ist die Schlüsselperson für den individuellen Zugstou-



rismus in Kuba. Guzman stellt ganze Zugskompositionen für Gruppen zusammen. Tel. (0053 7) 873 44 14 / 873 44 13. museo.ffcc@transp.ch.gov.cu.

Buchen Wer mit dem Hershey-Zug von Havanna nach Matanzas fahren will, kann diesen Trip bei aventOURa, Rehlingstr. 17, D-79100 Freiburg, Tel. 0049 0761-21 16 99-0, buchen. Info@aventura.de, www.aventura.de, www.aventura.de Für den Normalzug von Havanna nach Matanzas kann man das Ticket am Reisetag am Bahnschalter kaufen.

Railpass Via Internet gibt es für 200 Euro einen kubanischen Railpass: www.casa-cuba.com/railpass.htm Kuba hat auch einen Leckerbissen für Modelleisenbahner. In der Hafenzone der Hauptstadt liegt das Rummuseum, wo der Besucher anhand eines riesigen Modells alle Produktionsprozesse vom Zuckerrohrschneiden bis zur «Cuba Libre» erleben kann. Die Anlage ist eine monumentale Modelleisenbahn (Zuckerrohrtransport).



«Die kubanischen Passagiere nehmen den Stromunterbruch gelassen. Das kann dauern», meint mein Gegenüber.»



Immer einen Grund zum Lachen: Familienausflug mit Damen (ganz oben). Die betriebsbereite russische Diesellok im Bahnmuseum von Havanna (oben). An Zugpersonal herrscht noch kein Mangel: Fahrkarte und Zange auf kubanisch.



sitzen Ana Teresa und Juan de Dios. Sie kennen die Route, besuchen Freunde in Matanzas, suchen den Fahrtwind, schauen kaum aus dem Fenster.

Freie Kapazitäten

«Ohne das weit verzweigte Eisenbahnnetz hätte es in Kuba nie eine Zuckermonokultur gegeben», davon ist Oscar Zanetti überzeugt. Fluch oder Segen? Die Kontroverse ist längst entschieden. Mehr als die Hälfte der verlotterten kubanischen Zuckerwerke mussten in den vergangenen fünf Jahren schliessen. Der Süsstoff wird in Kuba nur noch produziert, wenn es sich rechnet. Zurzeit sind es kaum 4 Mio. Tonnen pro Jahr. Viele Dieselloks und Zuckerrohrwagen stehen abgestellt auf den Stumpengeleisen der Fabriken.

Während die Eisenbahn für die Zuckerproduktion unwichtiger wird, gewinnen die nostalgischen Züge im Tourismus immer mehr Gewicht. Eisenbahnaficionados können heute je nach Bedarf ihre Route und den Zug (Dampf, Diesel, Elektrik) wählen und Kuba fernab von Strasse und Kommerz geniessen. Eine der beeindruckenden Bahnrouen führt von der Kolonialstadt Trinidad ins Tal der Zuckerfabriken in eine geschichtsträchtige Landschaft, wo Ochse und Zuckerrohr den Rhythmus des Lebens bestimmen.

Fidel Castro als Lokführer

Die Revolutionsromantik ist auf den Zug der kubanischen Eisenbahnromantik aufgesprungen. Die renommiertesten Zugfahrer sind Fidel Castro und Che Guevara. Auf einem legendären Bild aus den frühen 60er-Jahren ist Diktator Fidel Castro mit einer Draisine im Hinterland der Provinz Escambray unterwegs. Mit einem Trupp Soldaten suchte der Comandante die Landschaft damals nach «Subversivos» ab, welche der Revolution im frühen Stadium mit Terroranschlägen empfindliche Nadelstiche versetzten. Che Guevara machte Bahn- und Revolutionsgeschichte, als er 1959 mitten in der Stadt Santa Clara einen Waffenzug der Batista-Diktatur zum Entgleisen brachte und damit den militärischen Nachschub der Regierungsarmee zwischen Ost- und Westkuba unterbrach.

Unser Zug nach Matanzas bleibt auf offener Strecke stecken. Die kubanischen Passagiere nehmen den Stromunterbruch gelassen. «Das kann dauern», meint mein Gegenüber

Juan de Dios. Ich laufe durch die Wagen zum Lokführer. Er hängt schon am Funkgerät, organisiert eine Diesellok. Im Führerstand sind Hasler-Instrumente aus Bern installiert. Die Schilder in der Kabine sind in katalanischer Sprache. Unsere Komposition tat lange Dienste von und zu den Vororten von Barcelona. Wie eine Fata Morgana braust plötzlich eine rote Diesel-Rangierlokom daher und schleppt den stromlosen Zug ruckelnd zurück ans Netz. Die Übung wiederholt sich mehrere Male auf der Strecke bis nach Matanzas.

Energie sparen – Zug fahren

Die Energiekrise, die Kuba nach dem Untergang der Sowjetunion zu Beginn der 90er-Jahre erfasste, gab dem Bahnnetz eine neue Bedeutung. Die Öl- und Diesellieferungen aus der UdSSR, der einstigen Ziehmutter Kubas, blieben aus und das

wenige Öl, das aus Mexiko und aus Venezuela nach Kuba floss, wurde grösstenteils in den Stromkraftwerken verbrannt. An diesem Strom hingen und hängen noch immer die Züge, welche auf dem weiten Schienennetz verkehren.

Die schönsten Loks aus der ehemaligen Sowjetunion stehen heute im Eisenbahn-Museum von Havanna. Obwohl noch betriebsstüchtig, sind sie «Fahrende Dieselfässer» ohne Boden, die sich Kuba nicht mehr leisten kann. Im Bahnmuseum stehen jedoch auch betriebsbereite Zugskompositionen, die man für gutes Geld mieten kann. Wer heute durch die alten Quartiere von Havanna, Santiago, Matanzas oder Cardenas fährt, sieht die gloriose Zugsvergangenheit der Insel versenkt. Die Schienen verschwinden immer schneller unter den Rädern des Autoverkehrs.