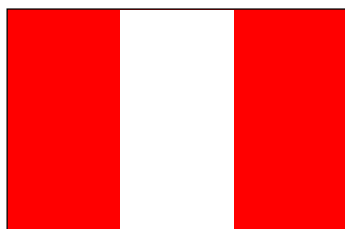


# En jernbanerejse i Peru

Tekst og fotos af Johan Seligmann



For nogle år siden havde klubben en mødeaften i Valby Medborgerhus, hvor temaet var „Jernbaner i Sydamerika“. Det var en interessant aften i særdeleshed for undertegnede, der efter at have set en artikel derom for 20 år siden i „La vie du Rail“ ønskede sig en rejse til Peru. Den rejse effektuerede jeg i efteråret 2001.



Færgehavnen i Puno med en rigtig jernbanefærgе til venstre. Båden i midten er fra 1900-tallet, mens den lille båd til højre er SIS Yavari fra 1860.

Lad det være sagt med det samme; det var ikke en rejse, der var lagt an på jernbaner, men i langt højere grad på det gamle incarige og ruinerne derfra. I turen indgik imidlertid to jernbanerejser, hvoraf vi dog blev snydt for den ene, da det kom til stykket.

Peru har flere interessante jernbanestrækninger, bl.a. den højst beliggende i verden. Den når op over 4.800 meter. Desværre kører der ikke længere personførende tog på denne strækning, og bedømt efter sliddet på skinnerne ser det heller ikke ud til, at antallet af godstog er svimlende. Den omtalte strækning udgår fra Limas havneby, går gennem Lima – Perus hovedstad – og op til La Oroya midt i et stort minedistrikt. Undervejs er der på denne strækning anlagt flere rebroussementsmuligheder for at overvinde stigningerne, og ikke som vi kender det fra alperne vendetunneller. Det kunne have været spændende at prøve turen, selv om det ikke havde været med damp, for om muligt at danne sig et indtryk af, hvordan man klarer et rebroussement med et damplokomotiv. Det får nu stå hen i det uvisse.

En anden spændende strækning ligger i det sydlige Peru og udgår fra Arequipa og fører op til Puno ved

Titicacasøen. Den har sit højeste punkt i 4.470 meters højde, som den når ved hjælp af vendetunneller og stigninger på 4%. Det var denne strækning, vi blev snydt for, da der ikke kører dagtog mere end 2 gange om ugen, og rejsen blev omlagt af hensyn til nogle mere væsentlige turistoplevelser – dog ikke for mig.

Denne sydlige strækning fra havnebyen Mollendo og til Arequipa blev konstrueret i 1868-1870 af den i sydamerikansk jernbanebygning kendte engelske ingeniør Henry Meiggs. Allerede den gang kendte man til godtgørelser for tidligere færdiggørelser. Således var banen færdig 6 måneder før, og det fik Meiggs 200.000£ ekstra for. I 1952 blev forbindelsen til havet omlagt til havnebyen Matarani, der har væsentlig bedre anløbsmuligheder for skibe i det urolige Stillehav.

Fortsættelsen videre fra Arequipa til Puno ved Titicacasøen blev anlagt i årene derefter. Således ankom det første tog til Puno den 1. januar 1874, men på grund af manglende finansiering blev banen først åbnet i 1876. Denne banes væsentligste trafikgrundlag var transport til Bolivia. Vel ankommet til Puno blev gods og passagerer bragt ombord på skibe, der sejlede over søen. Det skal bemærkes, at søens overflade ligger i 3.800 meters højde, og at søen har et areal, der er 20% større end Sjælland, så sejlturen tog 12 timer. For interesserede kan jeg oplyse, at alle på søen anvendte skibe stadig ligger i Punos havn, således også det ældste, s/s "Yavarí" fra 1860, der nu er under restaurering.

En times kørsel før Puno, når man kommer fra Arequipa, ligger byen Juliaca. Herfra blev der i 1872 påbegyndt en linie til Cusco, incaernes gamle guldbelagte hovedstad. Også her standsede arbejdet i 1875 på grund af pengemangel, men blev genopstartet i 1877, samme år som Meiggs døde, så det blev ikke ham, der fuldførte denne linie.

Min jernbaneoplevelse blev en tur fra Puno til Cusco. Den 9 timer og var indlagt i programmet til trods for, at en bus kører strækningen 2 timer hurtigere. Det er absolut også en „bjergbane“, da laveste punkt ligger i 3.090 meter og højeste punkt i 4.313 meter, men da den er 380 km lang er der ingen stigninger af betydning undervejs. Tværtimod, man føler nærmest, at man kører på en pampas.

Peru har jo desværre også i moderne tid været udsat for organiseret vold, så adgang til perronen og de jernbanemæssige herligheder blev som til en flyvetur først givet kort før afgang. Vi entusiaster er dog hurtigløbere, så et indtryk af lokomotiv, vogne og henstillet materiel blev der dog tid til. Lokomotivet er bygget af MLW i Montreal, Canada i 1974 jf. lokomotivpladen, men modellen ser yngre ud. Det har 2400 hp, men husk på at i de højder er effekten noget mindre på grund af den tynde luft. Det har været bedre i damplokomotivernes dage, da har kraften været større i tynd luft. Før rejsens begyndelse havde vi forsøgt at undersøge, om der var mulighed for at få mad undervejs eller om lidt fouragering på forhånd var påkrævet. Nu ved påstigningen blev det afsløret, at alle vi turister skulle køre i moderne vogne, der mest af alt minder om orientekspressen i en nyere udgave eller om de luksustog, der kører mellem Singapore og Bangkok. Det var en overraskelse. Der var hvide duge på bordene med små lamper, og panelerne var belagt med mahogni. Vi sad i lænestole af en type, som man forestiller sig hører til i et londonhjem på Sherlock Holmes tid, og med i billetprisen var en 3-retters meget delikat middag.

Den bageste vogn var et helt kapitel for sig selv. Den havde åben endeperron, men ikke åben som vi er vant til, derimod mere som de gamle parisiske busser med rækværk af blankpoleret messing og store panoramavinduer i siderne og taget. Indenfor var der bar med alt godt fra skabet. Slutsignalerne var også helt



specielle. Det var blot røde signalfag hængt op på samme vis, som man så i filmen Doktor Zivago.

Den første strækning ud af Puno kører man på en lille stendæmning lang Titicacasøens bred. Sådan en skøn solskinnende forårmorgen med små både på søen og bønderes på arbejde i marken giver en fornemmelse af ferie. Turen til Juliaca tog som ovenfor nævnt en times tid. Undervejs var der en enkelt krydsning af det, der lignede nattoget fra Arequipa. Sporene i sidesporet lignede absolut ikke noget, der kunne bære et lokomotivs akseltryk, men det gik – også den dag. Videre kom vi til Juliaca, hvor indkørslen gik gennem et hegn, idet alle større stationer på strækningen er indhegnet.

Juliaca station har 3 perronspor, men der var ingen krydsninger den dag og opholdet var meget kort. Videre ud af Juliaca blev noget særpræget, idet sporet førte igennem markedspladsen. Vi kørte meget langsomt, for de handlende skulle have tid til at fjerne deres varer fra sporet. Det gjorde de, men næppe havde toget passeret deres lille stade, før der igen blev fyldt op på sporet. Det så helt forrygende ud fra bagperronen.

Turen videre gik over store sletter med en fart af maksimalt 60 km i timen – ikke nogen stor hastighed, men sporet var ikke til mere. Der anvendes træsveller, men der er heller ikke nogen termitter i de højder. Svelterne er ikke skåret af i lige lange længder, så det ligner

*Lokomotivet kobles på i Puno. Bemærk de gamle vognkasser til venstre, som nu er skure for banen.*

*Salonvognen, hvor der tildeles pladser og vartes op på hele den 9 timer lange rejse.*



Stationsskiltet på banens højeste beliggende station. Højdeangivelsen er på både spansk og engelsk.



Togets bagperron med slutsignalet i form af et rødt flag.



mest af alt et foreløbigt spor. Skinnerne er samlet med lasker på den amerikanske facon, således at samlingerne ikke ligger over for hinanden. Det giver naturligvis en noget urolig og støjende kørsel.

Vi kørte igennem små byer, der tidligere har været stationsbyer. Enkelte af dem har stadig et sidespor, men der var ingen godsvogne sat af. Forladt var byerne ikke, selvom livet var præget af arbejde ude i markerne eller på prærien, som det vel rettere må kaldes. Man så mange på cykel kørende, hvor der ingen sti var, så det har næppe været på racercykler med smalle dæk. Midtvejs på standsningsstedet Araranca var der krydsning med dagens tog i modsat retning. Det var ingen station, men det har tidligere været vandpåfyldningssted for damplokomotiver. Visse rester var der stadig. Når dette sted ikke er placeret på banens højeste punkt, skyldes det nok, at der ønskedes et naturligt tilløb af vand.

4 km senere nåede vi til La Raya, banens højeste punkt i 4.313 meters højde. Her fik vi 20 minutters stop. Nok mest af hensyn til de lokale, der skulle have lejlighed til at sælge deres turistikker til passagererne, der udelukkende bestod af turister. Stedet var lidt koldt og ikke særligt tiltrækkende, der var kun lidt græs og klipper. Nogen spiselig vegetation synes ikke at forekomme. Der var flere spor på stationen, men godstog har ikke længere nogen berettigelse her.

Videre gik det til Sicuani, den største by mellem Juliaca og Cusco. Her var også et kortvarigt stop, men udover sælgere af turistvarer intet af interesse. Hertil synes godstog dog stadig at have nogen berettigelse. Fra Sicuani og til Cusco er der 140 km og det gik uden stop gennem dybe kløfter, hvor floden bruser i bunden, og dagens sidste solstråler viser sig på bjergtoppene.

Vel fremme i Cusco i 3.400 meters højde kørte toget i skridtgang gennem byen med klokker ringende, ligesom det kendes fra amerikanske tog, der kører ind på en station. Det var blevet mørkt og en del koldere, så det var det bare om at få fat i sin bagage og finde hotellet. Turen var forbi, og lokomotivet stod bare og larmede, for før bagagevognen var tømt, kunne lokomotivet ikke flyttes; sporskiftet for enden var med henblik herpå ikke særlig hensigtsmæssigt placeret.

For de, der vil vide mere om Perus jernbaner, er adressen på internettet: [www.perurail.com](http://www.perurail.com)



Et i udformning meget amerikansk lokomotiv bygget i Canada. Her fotograferet under ophold i La Raya.



Kontrasten mellem pampassen i højlandet og markedspladsen i Juliaca er stor. Gennem byen kørtes meget langsomt, for de handlende skulle have tid til at fjerne deres varer fra sporet. Det gjorde de, men næppe havde toget passeret deres lille stade, før der igen blev fyldt op på sporet. Det så helt forrygende ud fra bagperronen. Begge billeder er taget fra toget i fart.

