



# Tren a las Nubes

## Toget til skyerne

Tekst og fotos: Jens Sylvest Pedersen

Jeg har altid haft stor fornøjelse af at læse om andres togoplevelser her i Jernbanen. Nu har jeg så selv haft en af de oplevelser, det er værd at skrive lidt om, også selvom jeg ikke er i besiddelse af den store togkendskab.

Det hele starter med, at vi køber et par returbilletter til Buenos Aires med planer om at se på noget af den nordlige del af landet, da det er her, der er varmest i juli måned.

Den nordlige del omfatter området omkring byen Salta ved foden af Andesbjergene, og her er der mulighed for at prøve en tur med Tren a las Nubes.

Der har indtil nu ikke været meget togtur over regionen gennem Argentina, da toget hører fortiden til. I dag kører man med bus. I øvrigt ganske udmærkede busser, hvor den højeste luksus er rigtige sovebusser med god mad undervejs til særdeles rimelige penge, men det er en anden historie.

Vel ankommet til Salta, skal vi med toget til skyerne. Det er nu nemmere sagt end gjort. Det kører bestemt ikke hver dag, kan vi konstatere. Vi kan dog konstatere, at vi er heldige, for her i juli, som er vinterferiemåned, kører det hele 15 dage mod kun fire dage i juni og syv i august.

**Herover:** Vort tog passer broen La Polvorilla i 4197 m's højde, en af turens højdepunkter i bogstaveligste forstand. Alle fotos i artiklen er taget den 16. juli 2003.

Der er udsolgt. Det er ellers mindst lige så godt at gøre turen i bil (minibus) – det er billigere, og man kan følge toget set fra siden og få en del andre oplevelser oveni. Det er gode argumenter, og det passer med, toget kører den dag, så vi vælger minibussen.

### Busturen

Vi kører fra Salta kl 7.05 samme tidspunkt som toget i 1187 m's højde. Vejret er fint, men vi har desværre kun en spansktalende guide, selvom vi er blevet lovet en engelsk. Da vi har fået spist morgenmad og ellers taget den med ro starter vi endelig og krydser første gang banen 40 km fra Salta ved stationen Campo Quijano, hvor vi også møder et af de gamle damplokomotiver, der er sat til side her.

Kort efter kører vi forbi en af de mange imponerende broer, der karakteriserer banen. Herefter møder vi ved stationen Bobernador Manuel Sola det ugentlige modkørende godstog, der er ved at opformere efter passage af "toget til skyerne". Krydsningssporet er ikke så langt, at hele stammen kan holde der. Derfor er man nødt til at dele det over to sidespor.

Nu kan vi godt regne ud, at vi er ved at være lige efter toget, og vi møder det kort efter, hvor det krydser vejen med masser af vildt begejstrede tilskuere.

Da det ikke er de store togentusiaster, vi er sammen med, bliver det ikke til mere tog, før vi får skiftet til en bus med engelsktalende guide, som helt bestemt mener, vi skal op til endemålet og se toget passere broen La Polvorilla i 4197 m's højde.

Broen i sig selv er imponerende i sin lette elegante konstruktion. 63 m høj, 224 m lang og nittet sammen af 1600 t stål. Broen blev indviet den 7. november 1932 efter 11 års arbejde.

Kort efter vi er ankommet sammen med mange andre, der også vil se toget køre over broen, dukker det



op. Der er bare sket det i mellemtiden, at man har lavet omløb, så stammen bliver trykket over broen med maskinen bagest.

Maskinen når lige at slippe broen, før det triller stille og roligt tilbage og hermed begynder nedstigningen tilbage til Salta.

Vi fortsætter turen videre til saltørkenen Salinas Grandes, videre ned gennem den lange smalle Humahuaca kløft med de mest farvestrålende klippepartier.

Var det virkelig det hele, spørger man sig selv tilbage i Salta. Nej! Vi mangler noget.

### Maskinen og banen

Jeg er heldig at få billet til et totalt udsolgt tog to dage senere i vogn 408 - en af 8 storrumsvogne foruden en spise- og en altnuligvogn, der er på krogen. I hver vogn er der plads til 64 i de mageligste sæder, som kan vendes i kørselsretningen. Der er desuden video til supplerende orientering om hastighed, afstand til Salta og højde, udover hvad guiden fortæller.

Maskinen er et dieselelektrisk lokomotiv fra Tracfer S. A., model GT22CU på 2475 hk og maks 90 km/t. Det sidste får ikke den store betydning, da den maksimale strækningshastighed er 35 km/t.

Banen, som er metersporet med 37 kg's skinner, bygget i årene 1921-48, starter her i Salta og ender ved Stillehavet efter ca. 900 km i byen Antofagasta. Så langt går denne tur dog ikke. Vi tager kun turen op til stationen Campo Quijano – en strækning på 217,7 km og tilbage igen. Kunne man komme videre – og det kan man, så vidt jeg ved med godstog – kommer man helt op i 4475 m, inden man når den chilenske grænse ca. 500 km fra Salta ved stationen Socompa, hvor man pænt må vente på det chilenske tog – en ventetid i absolut ingenting i op til flere dage.



### Togturen

Der er afgang præcis 7.05 fra den imponerende station, der vidner om tidligere tiders storhedstid. Afgang er også gang i tyfonen. Der er kun ganske få sikrede overkørsler gennem Salta, så det er måden at klare det problem på.

Det er stadig mørkt og det er dermed begrænset, hvad vi får at se af omgivelserne, før vi igen kommer til stationen Campo Quijano. Det med de 35 km/h må være en vejledende regel, som man på denne del af strækningen ser stort på, som man gør med alle andre regler i Argentina.

Det er faktisk meget passende dagslyset har indfundet sig nu, for det er reelt herfra opstigningen rigtig begynder. Det varer såmænd heller ikke længe, før vi skal opleve den første zig-zag, som man kalder det her. Da alle signaler og sporskifter er manuelle, er der

*Øverst: Tren a las Nubes kort før en vejskæring med masser af begejstrede tilskuere.*

*Herover: Efter passage af broen er det markedstid - alt er sat til salg, men tag det roligt, luften er meget tynd.*



masser af mandskab til at løfte opgaven. De er alle på plads, så det går snildt og smertefrit gennem zig-zagen og vi vinder ikke mindre end 54 m's højde og kommer fra 1753 m til 1807 m.

Allerede efter yderligere 13,3 km kommer vi til næste rebroussement, der kræver lige så meget mandskab og hæver os 45 m. På en måde genialt og imponerende, men begrænsende for kapaciteten på strækningen, da vi er absolut længste tog, der kan komme igennem uden nedformering og dertil hørende bøv. l.

Nu går det jævnt op og atter op igennem det mest imponerende landskab med masser af flotte kaktus og storslåede foldebjerger i alle mulige farver. Jernbaneoplevelsen er udover den voldsomme stigning, at vi to gange gennemkører en 360 graders cirkel og kører over sporet, vi kørte på lige før, nu blot 18 m højere.

Når vi et par gange her i højderne møder et hold banearbejdere, kan man ikke undlade at tænke på, at det må være et barsk job. Der er langt til alting, det er tørt, det blæser en del, er nærmest ørken og er temmelig køligt. Dertil kommer, deres langt fra moderne arbejdsredskaber. Jeg kender ikke deres løn, men ved at en saltarbejder får ca. 50 kr om dagen, og der er sikkert ikke den store forskel hertil. Jeg har til sammenligning givet 462 kr for min billet.

### San Antonio los Cobres og Viaducto La Polvorilla

Vi nærmer os byen San Antonio los Cobres, hvor vi dagen før spiste ged – noget af en kulinarisk oplevelse. Vi fortsætter dog lige igennem og gør først holdt ved Mina Concordia i 4144 m. Her er det tid til at foretage omløb – et noget omfattende rangerarbejde, da maskinen ikke kan omløbe hele stammen på en gang, men først må afsætte de to forreste vogne for derefter at trykke dem ud foran og siden fortsætte ned bag stammen, trykke stammen op til de to enlige vogne, sammenkoble stammen igen for endelig at være klar til at trykke os det sidste stykke op til Viaducto La Polvorilla. Falder rangeringen nogle af de medrejsende kedelig, åbner man vinduet til et folkeleben uden sidestykke udenfor toget. Det virker som om, alt, hvad der kan krybe eller gå fra San Antonio, er her for at sælge alt, hvad der kan sælges. Du kan klappe en hundehvalp, se på en lama, få en ny poncho – bare betal.

Op folkemængden følger med op til La Polvorilla. De sejeste tager den på knallert i sporet lige bag maskinen – 4 mand pr. knallert, for efter vi lige har været over La Polvorilla og er tilbage, er der en halv times ophold, formentlig for at man kan få studeret den imponerende bro – nu for at indianerne kan få solgt nogle af deres varer. Her er vi så højt, at man skal tænke sig om, når man bevæger sig. Der skal ikke megen hurtiggang til, før man bliver forpustet og svimmel.

Klokken er nu ca. 14, vi er 217,7 km fra Salta, og tilbageturen starter.

Næste og sidste stop er allerede i San Antonio. Det er stop til endnu mere marked. Men kan man løsrive sig fra indianernes hidsige salgsmestod, er det også en større station, der har været rimelig gang i på et tidspunkt. Der er drejeskive med ringremise med 5 spor – i dag dog med afbrudt sporforbindelse mellem drejeskive og remise - et stykke længere nede end sta-



*Øverst: Sporet nedenunder kørte vi på for nogle minutter siden. Nu er vi 18 m højere oppe efter kørt rundt i en 360° cirkel.*

*Nederst: Diesellokomotiv TT01 på stationen i Salta.*



tionen med tilkørsel fra den nordlige ende. Omkring stationen er der også et større baneområde med to gamle vandposter, i dag med nogle enkelte godsvogne og et område med diverse materiel til banetjenesten. Pludselig opdager jeg også, vi mangler maskinen. Hvor er den henne. Det er der svar på kort efter, da den kommer tilbage i vendt tilstand. Den har været et godt stykke ude af strækningssporet mod Salta, hvor der er en trekant.

### Tilbageturen

Er der andre, der har mulighed for at opleve denne tur til skyerne, så er det her, man skal stå af og fortsætte i bus og få alle de andre oplevelser med, der ligger herfra og tilbage til Salta.

Fortsætter man med toget, starter den folkelige del. Ikke fordi der er noget i vejen med det – det har bare intet med tog at gøre. Der er optræden af den ene efter den anden en stor del af tiden, og nu kan togoplevelse være togoplevelse, det er langt de fleste andre lige glade med, og os togentusiaster får ikke en chance, da der også bliver rullet for vinduerne. Eneste chance er ved dørene i vognenderne. Det er fra denne elendige position, jeg i mørke må opleve, vi krydser med det opkørende godstog med to maskiner i Campo Quijano. Det er også fra endeperronen, jeg nyder indkørslen til Salta for fuld tyfon.

Efter en tur på ca. 15 timer og 435 km er det nu slut.

**Øverst:** Der er masser af imponerende kaktus undervejs. En kaktus her vokser kun 5 cm om året, så alderen kan være ganske høj.

**Nederst:** Mina Concordia, hvor der foretages omløb, inden toget trykkes op til Viaducto la Polvorilla.





### I Buenos Aires

Tilbage i Buenos Aires har vi fået toginteressen vakt. Der er en del at se og prøve. Der er både metro og en del forskellige bybaner drevet af forskellige selskaber. Der er sporvidder fra metersporet og op til ca. 1,70 m – jeg havde desværre ikke noget målebånd. Mest spændende bane er banen fra El Retiro's tredje station i retning mod San Martin. Jo, det er skam rigtigt, der ligger tre stationer lige på ræd og række med tre forskellige jernbaneselskaber.

Jeg synes banen mod San Martin er den mest spændende, da vi ikke kender noget tilsvarende. Der er her tale om lokomotivtrukket tog, hvor maskinen laver omløb på Retiro for lige pludselig uden varsel at trykke stammen længere ind på stationen, for igen uden varsel at køre. Og hvorfor lukke dørene, der er nok ingen, der hopper af undervejs. Det skulle da lige være på grund af træsmag bagi efter de umagelige sæder. Møder vi et andet tog, kan førerne også få tid til et snak midt på banen. Ellers hopper og danser vi derudaf – mage til dårligt spor skal man lede længe efter, men det er ganske morsomt. Man føler sig næsten som del af en kreaturtransport.

Nu er Argentina også meget meget mere, så det et spændende land at besøge. Det kan anbefales.



*Øverst: Omløb af togstammen til venstre på stationen El Retiro i Buenos Aires. Læg mærke til sporvidden, som er større end den vi er vant til.*

*Til venstre: Endemålet den 63 m høje Viaducto la Polvorilla, beliggende 4197 m.o.h.*