

Einsteigen, bitte!

Mit Eisenbahn und Frachtschiff um die Welt. Eine Leseprobe

JOACHIM VAN DER LINDE

Der Bananenexpress – Eisenbahnfahren in Honduras

Sonntagmorgen im Hafen von Puerto Cortes an der honduranischen Karibikküste. Im Schatten eines mächtigen 25.000-Tonnen-Containerfrachters liegt, direkt entlang der Kaimauer, die Bahnlinie Puerto Cortes–Tela. Die wollen meine Freundin Kerstin und ich heute fahren. Von einem Bahnhof ist jedoch weit und breit nichts zu sehen. An der Straßenecke, gleich beim Eingang für die Hafendarbeiter und unmittelbar am Rotlichtviertel von Puerto Cortes, versichern uns Anwohner, soll der Zug um 6.30 Uhr abfahren. Die rostigen Bahnschienen lassen Zweifel aufkommen, dass hier in den letzten Wochen und Monaten ein Zug gefahren ist. Doch welcher Honduraner sagt schon gern »Gibt es nicht!« Endlich finden wir doch noch einen Hafendarbeiter, der uns auf die richtige Fahrtrichtung

setzt. Sonntags geht es immer in Barco los, 20 Autobusminuten von Puerto Barios entfernt. Barco ist ein armerlicher Ort mit einer von Schlaglöchern übersäten Hauptstraße. In ihrer Mitte ein Schlammüberzogener, ausgeleierter Schienenstrang, dem wir nur zweifelnd folgen. Hier soll ein Zug fahren? Nicht wirklich überzeugt fragen wir uns durch. »Ja, ein Zug fährt«, erfahren wir von Passanten, »so zwischen acht und neun Uhr müsste er eigentlich in der Nähe des Marktplatzes halten.« Das wäre jeden Sonntag so. Einen Bahnhof, nein, einen Bahnhof gibt



35 Jahre dzg

1974 – 2009

Der Globetrotter-Club: Die *Deutsche Zentrale für Globetrotter* ist mit etwa 800 Mitgliedern in mehr als 20 Ländern und mit bald 3000 Mitgliedern seit der Gründung die größte Gemeinschaft von Globetrottern in Europa auf ideeller und nicht-kommerzieller Basis und der älteste Globetrotterverein neben dem englischen Globetrotters Club, nach dessen Vorbild er 1974 gegründet wurde.

Die Globetrotter-Zeitschrift DER TROTTER ist die am längsten erscheinende Reisezeitschrift Deutschlands und die älteste nach Merian.

Das Selbstreise-Handbuch gilt als »... beispielhaft für eine Kategorie von Reiseführern ... Einführungen in die Kunst des Reisens... « [FAZ]

Das erste, älteste und bis heute bestehende Globetrottertreffen wird von uns seit 1974 organisiert. Es ist in der öffentlichen Wahrnehmung das bedeutendste seiner Art und diente anderen Treffen als Vorbild. Auf das Treffen wurde international hingewiesen; die Besucher kamen aus den Niederlanden, Österreich, Schweiz, Italien, Frankreich, Polen, Rußland, der Tschechei, Großbritannien ...

**Wir feiern das »kleine Jubiläum«: 25. bis 29. Juni 2009
35. Sommertreffen der Globetrotter in Hachenburg**

es schon lange nicht mehr! Die Zeit verrinnt. Immer mehr Leute versammeln sich mit ihren Einkäufen – vom Sack Mais bis zum Schweinskopf ist alles am Schienenstrang vertreten. Unsere Spannung steigt. Wird es vielleicht doch was mit der Fahrt auf der einzigen noch betriebsfähigen Bahnstrecke von Honduras? 8.30 Uhr, der schrille Pfiff einer Diesellok übertönt das Geschrei der Marktleute. Kreischend, schwarze Rußwolken ausstoßend, rangiert sie ein buntes Sammelsurium von Personen- und Güterwagen rückwärts zu den direkt an den Gleisen wartenden Reisenden. Mit viel Gelächter und Geschiebe wird sich in die altersschwachen Waggon gedrängelt. Der Zug besteht zum großen Teil aus umgebauten, offenen Güterwagen mit Holzbänken. Zusammengeschweißte Stahlstreben dienen als Haltestangen. Eine etwas ungewöhnliche Art für uns, zu reisen. Aber die Wagen der *Primera Clase* (nicht zu vergleichen mit einer ersten Klasse) sind schon so vollgestopft, dass nur der offene Waggon übrig bleibt. Warum ist der Zug so voll? – wir haben keine Antwort. Tja, meine Bibel, das *Thomas Cook Timetable* gibt Puerto Cortes–Tela an, aber das ist schon seit zwei Jahren Vergangenheit. Heute geht es nur noch von der Industriestadt San Pedro Sula nach Tela, bekommen wir zur Auskunft.

Mit einem Ruck setzt sich unser Zug in Bewegung. Schwankend wie ein Schiff, geht es voll bepackt mit Menschen, Tieren, jeder Menge Säcken, Koffern und Kisten ächzend und im Schrittempo Richtung Tela. Unsere Fahrt führt uns durch die Ölpalmen- und Bananenplantagen des Hinterlandes der Karibikküste. Am Horizont tauchen die Berge und der honduranische Dschungel auf. Über ihm hängen schwere Regenwolken – Monsunzeit in Honduras. Das Treiben im Zug, die Atmosphäre und die Begegnung mit den Menschen, das ist das Flair, das uns fasziniert. Honduras ist ein unsicheres Reiseland. Immer wieder hört man von Touristen, die das Opfer von Überfällen wurden. Die ansteigende Kriminalitätsrate ist ein tägliches Thema in den Tageszeitungen. Dass aber beim Zufahren unser Schaffner von einem Polizisten mit vorgehaltenem Karabiner begleitet wird, um Überfälle auf des Schaffners Kasse zu vermeiden, das ist für uns doch mehr als ungewöhnlich. Den Einheimischen scheint das nichts auszumachen. Es herrscht eine fröhliche Stimmung unter den Fahrgästen, es wird gelacht, gegessen und gesungen.



Der Bananenexpress kommt

Zwischendrin bahnen sich Popcorn-, Getränke- und Früchteverkäufer ihren Weg durch die Fahrgäste, preisen mit lauter Stimme ihre Waren an. Ein lebendiges, hautnahes Eisenbahnerlebnis. Auch am Rande der Strecke begegnen uns viele Details des honduranischen Lebens. Nicht ein funktionsfähiger Bahnhof existiert auf der insgesamt dreistündigen Fahrt ins 55 Kilometer entfernte Tela. Dafür halten wir an windschiefen Bretterbuden, meistens genutzt als Kramläden für die Bewohner, die in der Umgebung des Schienenstrangs leben. Er bildet nach wie vor eine Art Nabelschnur durch das bitter arme Land, weil es immer noch keine Straßenverbindung gibt, die direkt von Puerto Cortes nach Tela führt. Der Zug bringt zweimal pro Woche Abwechslung in den eintönigen, von harter Tagelöhnerarbeit auf den Plantagen geprägten Alltag. Trauben von Menschen warten an diesen Haltepunkten auf den Zug, sie sind neugierig, wer kommt, wer geht, was der Zug an Waren mitbringt. Sie leben oft in bitterer Armut. Die grob zusammengehauenen Hütten, in zerlumpte T-Shirts spielende Kinder oder Schweine, die im Schlamm nach etwas Essbarem suchen, sprechen für sich. Tiefe Re-



Der Bahnhof San Pedro Sula

genwolken hängen immer bedrohlicher über den näher heranrückenden Bergen. Es fängt an zu regnen. Kein angenehmes Zugfahren mehr in den offenen Waggons. Nur das altersschwache Wellblechdach über unseren Köpfen gibt ein wenig Schutz vor dem in feinen Böen heranrauschenden Monsunregen. Die angeschwollenen Flüsse, die wir auf altersschwachen Brücken überqueren, haben vom vielen Regen der letzten Wochen eine lehmig-braungelbe Farbe angenommen. Das gleiche Bild bietet sich an den wenigen Offroad-Pisten an den Haltepunkten der Eisenbahnstrecke. Auch hier sind die Spuren des Regens überdeutlich. Die Straßen gleichen Schlammwüsten. Hier bewähren sich immer noch Pferd und Maultier als Transportmittel. Wenn der Pick-up schon längst seinen Geist aufgegeben hat und im Schlamm versinkt, kämpfen sie sich irgendwie durch.

Gegen elf Uhr rumpelt unser Zug, mit quiet-schenden und kreischenden Achsen unter den Waggons, über die Gleisanlagen des Bahngeländes von Tela. Sie sind in einem erbärmlichen Zustand. Zerfallene Betriebsgebäude, ein paar Waggonwracks, in denen früher Diesel transportiert wurde, fast zugewuchert von der üppigen Vegetation. Und wieder ausrangierte Waggons, Personenwagen mit der Aufschrift *Ferrocarril de Honduras*, aber schon ohne

Achsen, traurige Zeugnisse einer längst vergangenen erfolgreichen Eisenbahnepoche in Honduras.

Tela ist ein Badeort an der Karibikküste, schwer geschädigt vom Wirbelsturm *Mitch*, der 1998 über die Stadt hereinbrach, aber dafür gibt es hier wenigstens einen Bahnhof. Da lädt wenig zum Bleiben ein. Um 14 Uhr wollen wir mit dem gleichen Zug zurückfahren. Ein Hinweisschild am halb zerfallenen Bahnhofsgebäude bittet die Fahrgäste vor Antritt der Reise, ihre Tickets doch bitte schon am Schalter zu lösen. Beim Blick durch das Schalterfenster erspähe ich allerdings nur einen leeren, etwas ramponierten alten Schreibtisch, auf dem einsam eine Schnapsflasche steht. Etwas ratlos kratze ich mich am Kopf, was nu? Alles halb so wild, klärt mich ein Mitreisender auf, Fahrkarten gibt es wie immer, aber anstatt am Schalter später im Zug. Während ich die Zeit nutze und die Atmosphäre mit der Kamera einfange, putzt sich unser Lokführer auf dem Führerstand in aller Ruhe die Zähne. Pünktlich um 14 Uhr bedient er sein Signalhorn, und rumpelnd macht sich unser Zug zurück auf den Weg ins 95 Kilometer entfernte San Pedro Sula.

Wir nehmen Abschied vom Zug in Baracoa und hoffen, dass noch viele Eisenbahnfans die



Zuckerwatte für die Reise

Gelegenheit haben werden, diese Bahnstrecke zu fahren, bevor sie endgültig der Vergangenheit angehört.

Exposé zum Buch

Alles fing mit einem Buch an. Auf einer Asienreise habe ich die Geschichte einer Motorradreise um die Welt (*Jupiters Fahrt*, erschienen 1983 beim Fischer-Taschenbuchverlag) des britischen Autors Ted Simon gelesen. Von diesem Augenblick stand für mich fest: Das mache ich mit der Eisenbahn. Die Idee, trotz Job und Festanstellung ein solches Abenteuer zu wagen, diese Utopie ließ mich nicht mehr los. In einer Welt des Kommerzes, in der Menschen zu einer Shoppingtour für drei Tage nach New York oder zum Abendessen nach London fliegen, den Versuch zu starten ohne Flugzeug um die Welt zu reisen, und das mit dem altmodischsten Verkehrsmittel der Neuzeit überhaupt, das wollte ich herausfinden.

Wird in unserer schnelllebigen Zeit Eisenbahn- und auch Frachtschiffreisen nicht übersetzt mit teuer, langsam und anstrengend? Zwei Drittel der Reise, auf der ich 188.000 Kilometer zurückgelegt habe, waren Bahn und Schiff mein Transportmittel, ohne Millionär zu sein. Ich habe mir 3 Jahre, 3 Monate und 3 Tage Zeit gelassen. Was für ein unbezahlbarer Luxus. Und langsam?

Ja, aber bei dem Benutzen dieser Verkehrsmittel habe ich Menschen, Mentalitäten und fremde Länder auf eine ganz besondere Art kennengelernt. Mit dem Verkehrsmittel Flugzeug, Auto oder Bus ist diese Intensität der Begegnung nur schwer oder gar nicht zu erreichen.

Zum Aufbau des Buches: Ich habe aus siebzehn Tagebüchern das Material ausgewählt. Die Reise spiegelt sich wider in zwanzig ausgewählten, abgeschlossenen Geschichten. Ein Schwerpunkt: die Auseinandersetzung mit der sozialen Situation in der dritten Welt und Erfahrungen, die ich beim Arbeitseinsatz (z.B. als illegaler Kirschenpflücker in Kanada) gemacht habe.

Ergänzt wurde das Material durch mein Reisetagebuch durch Afrika. Damit will ich die Leserinnen und Leser beispielhaft am »Alltag« meiner Reise teilnehmen lassen. Im Buch sind einige Interviews mit Personen, deren Schicksale und Probleme sonst eher nicht veröffentlicht worden wären, obwohl sie charakteristischer für den Zustand der Welt sind als so manche Lebensgeschichte vermeintlich berühmter Menschen aus Politik, Wirtschaft und dem Showgeschäft.

Was war das Allerwichtigste auf dieser Reise? Dass diese Art des Reisens und die Wahl der Verkehrsmittel Eisenbahn und Frachtschiff so etwas wie das letzte Abenteuer dieser Welt ist. Aber auch der Faktor Zeit und die Erkenntnis,



Wachmann zum Schutz des Schaffners

dass so eine Reise keine Frage des Geldes ist, dass die Erlebnisqualität dieser Form des Reisens ein ganzes Leben vorhält, kurzum etwas Einmaliges im Leben eines Menschen.

Für welchen Personenkreis habe ich das Buch geschrieben? Für Menschen, die interessiert sind an einer anderen Form des Reisens ... die etwas riechen, schmecken, hören wollen von der Welt. Die an Problemen aus der Arbeitswelt interessiert sind, die andere Vorstellungen von Freiheit, Flexibilität und Lebensqualität haben.



Ohne Flugzeug um die Welt! Nach drei Jahren, drei Monaten und drei Tagen kommt Jochen nach 188.000 Kilometern auf dem Inselbahnhof Lindau am Bodensee an

Ihnen allen möchte ich zurufen: Es ist möglich!
www.einsteigen-weltreise.de



Kurzvita des Autors

Unser langjähriges **dzg**-Mitglied Joachim »Jo« (oder Jochen) van der Linde, Jahrgang 1954, stammt aus Rheine in Westfalen. Er wurde unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke der Tecklenburger Nordbahn geboren. Aufgewachsen an der Emslandstrecke Rheine–Emden ist er mit Dampflokomotiven groß geworden. Deshalb sagt man ihm bis heute nach, er sei mit seiner Weltreise dem Pfiff einer Lokomotive bei seiner Geburt gefolgt. Seine beruflichen Stationen: Von 1972 bis 2000 am Bodensee, an der holländischen Grenze und in Stuttgart, seit 2004 in Berlin. Nach einer Ausbildung zum Verkäufer für Autoersatzteile und später zum Zollbeamten – in dieser Zeit arbeitet er auch auf einem Eisenbahnzollamt – folgt eine Ausbildung zum Gewerkschaftssekretär bei der *Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)* in Stuttgart.

Heute arbeitet Joachim van der Linde in Teilzeit bei der *Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)* in Berlin und als freier Journalist. Einige Monate im Jahr ist er rund um den Globus unterwegs. Er hat das Reisen zu seinem Beruf gemacht. Joachim van der Linde entdeckt früh die Liebe zur Eisenbahn. Im Alter von zehn Jahren sammelt er an der Emslandstrecke Kohle, die von den Tendern der vorbeifahrenden Dampfzüge fiel. Mit dem Verkauf des schwarzen Goldes verdient er sich das Kapital für die ersten Reisen mit der Eisenbahn in seiner westfälischen Heimat. Mit zwölf Jahren folgt die erste Fahrt in die weite Welt, mit dem *Hoek-van-Holland-Express* in die Niederlande. Der stampfende, schlagende Dampfloklub der schweren Güterzuglokomotiven der Baureihe 44, die mit ihren 4.000 Tonnen schweren Erzzügen jede Nacht in die Industriemetropolen des Kohlenpotts donnern, lässt seine Sehnsucht nach der großen Welt unaufhaltsam wachsen. Sie wurde mit seiner Weltreise erfüllt.

© Joachim van der Linde, *Books on Demand*, Norderstedt, 2008

Broschiert, ISBN 978-3-8370-4889-6, 21,5 cm x 13,5 cm, 276 Seiten mit 14 Bildseiten, 18,95 Euro (für *dzg*-Mitglieder 16 €).

Vielen Dank an den Verlag für die Gestattung der Veröffentlichung dieser Leseprobe!