

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 7 (2000)
Heft: 73

Artikel: Heiligkreuz in Valparaiso
Autor: Buschor, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-885387>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Entschwunden und wieder aufgetaucht:
Alte VBSG-Trolleybusse in Valparaiso, Chile

HEILIGKREUZ IN VALPARAISO

von Martin Buschor

Alt-St.GallerInnen, die in der chilenischen Hafenstadt Valparaiso einen Bus besteigen, werden grosse Augen machen. Auf den Fahrzielbalken steht unverändert Bahnhof-Depot, Heiligkreuz, Fahrshule, Stocken. Auch die Fahrzeugnummern wurden übernommen. Fünf alte VBSG-Busse sind als Trole Suizos 142, 143, 144, 146 und 147 in der Hafenstadt unterwegs. Eine Reportage.

Heiligkreuz steht auf dem Trolleybus. Er ist grünweiss bemalt, und an der Seite klebt das Wappen mit dem Stadt-St.Galler-Bär. Er fährt eine Palmenallee entlang und biegt dann in ein Hafenviertel ab, wo es nach Vermodertem und faulem Fisch stinkt. Was ist hier falsch? Nichts. Seit 1992 verkehren fünf ehemalige Trolleybusse der VBSG (Verkehrsbetriebe St.Gallen) in Valparaiso, der Hafenstadt bei Santiago de Chile.

Nein, verirrt hat sich deswegen noch niemand, meint Ramón Garrillo, der technische Chef der Trolleybusgesellschaft. Im Zentrum von Valparaiso verkehren sowieso fast alle Busse auf der gleichen Strecke. An TouristInnen hat er wohl nicht gedacht. Doch vielleicht hat er trotzdem recht. Denn wer in Val-

paraiso landet, hat spätestens auf dem Weg dorthin gemerkt, dass hier am Ende der Welt keine mitteleuropäischen Massstäbe gelten. Darüber später und jetzt alles schön der Reihe nach.

VERKEHRSGESCHICHTE

1953 wurde in Chile die staatliche Firma ETCE (Empresa de Transportes Colectivos del Estado) gegründet, um den öffentlichen, urbanen Verkehr zu fördern. Mit der Installation von Oberleitungen für Trolleybusse wurde mit den andern Grossstädten der Welt gleichgezogen. Ihr Betrieb war ein Erfolg, und schon im Jahr 1954 wurde in Viña del Mar, Valparaisos Nachbarstadt, ein neuer Circuit eröffnet. Gleichzeitig nahm aber auch die Zahl der Micros (Dieselöl betriebene Stadtbusse) und Privatwagen sprunghaft zu.

Eine Entwicklung setzte ein, die bis heute in vielen Städten ihren unheilvollen Lauf nimmt. Mehr Mobilität, längere Arbeitswege, mehr Verkehr, schlechte Lebensqualität, noch längere Arbeitswege mit noch mehr Verkehr. Der Ausstieg aus diesem Teufelskreis ist schier unmöglich und kaum dem öffentlichen Verkehr anzulasten. Sämtliche neuen Strecken in Santiago erschlossen sich die privaten Microgesellschaften, die zunehmend an Macht und politischem Einfluss gewannen. 1959 wurde die letzte Tramlinie geschlossen, und 1978, fünf Jahre nach dem Militärputsch, wurde auch der Trolleybusbetrieb in Santiago aufgehoben, die ETCE aufgelöst und in eine private Gesellschaft umgewandelt. Kurioserweise heisst diese Firma noch heute abgekürzt ETCE, allerdings steht das letzte E nicht mehr für Estado (Staat), sondern für Electricos.

GRÜNWEISSE TRADITION

So heisst also der Käufer der VBSG Busse: Empresa de Transportes Colectivos Electricos. Diese Trolleybusgesellschaft beschränkte sich fortan auf Valparaiso. Mit Erfolg. Der Takt der aufeinanderfolgenden



Vertraute Visagen:
Nummer 143 und 144
rechts: Eine Schiffs-
ladung mit Schweizer
Trolleys wird 1992
im Hafen von Valparaiso
gelöscht



Busse konnte auf vier Minuten verkürzt werden, und die Zahl der Busse stieg von anfänglich 12 auf 44. Laut Pedro Massai, dem Direktor der ETCE, war das allerdings nur möglich durch den Kauf von günstigem Rollmaterial. Die ersten Busse, mit Baujahr 1947, wurden in den USA gekauft. 13 verkehren heute noch in Valparaiso, immer noch mit dem Originalfarbanstrich, grünweiss, wie die alten VBSG-Busse.

Da der Trolleybusmarkt in den USA austrocknete und Neuanschaffungen nicht finanzierbar waren, hielt die ETCE in Europa Ausschau. Über einen chilenischen Kollegen, der in der Schweiz weilte, kam sozusagen durch die Hintertüre ein Kontakt zu den VBZ (Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich) zustande.

«Das war im Jahr 1991», erinnert sich Pedro Massai. «Wir sandten unseren technischen Leiter nach Zürich. Freundlicherweise wurde ein Dolmetscher organisiert, und Ramón Garrillo bekam Einsicht in Betrieb und Unterhalt der Zürcher Trolleys und besuchte auch einen Fahrkurs in Zürich. Da die VBZ unseren Bedarf nach Occasionsbussen nicht decken konnte, klopfen wir bei anderen Schweizer Städten an und wurden in Genf, Schaffhausen und St.Gallen fündig. Sämtliche Busse waren in erstklassigem Zustand, zudem äusserst preiswert, und wir entschlossen uns, in zwei Etappen 36 Busse zu kaufen. Die ersten kamen 1991 hier an, die zweiten 1992. Die Busse wurden in Hamburg auf einen Frachter verladen und hier in Valparaiso gelöscht. Interessant an den St.Galler Bussen waren die starken Motoren. Wir hatten damals vor, unseren Betrieb auf die umliegenden Hügel auszuweiten. Doch dazu kam es nicht. Hingegen eröffneten, bzw. wiedereröffneten wir in diesen Jahren in Santiago eine Linie mit den VBSG-Bussen und einigen billigen chinesischen Bussen. Unsere Linie wurde aber von den Microbetreibern sabotiert. Oft waren morgens Drähte durchgeschnitten und Busse von geworfenen Steinen beschädigt. Nein, Polizei und Regierung haben nicht viel dagegen unternommen. Die Microgesellschaften sind eben eine Mafia.»

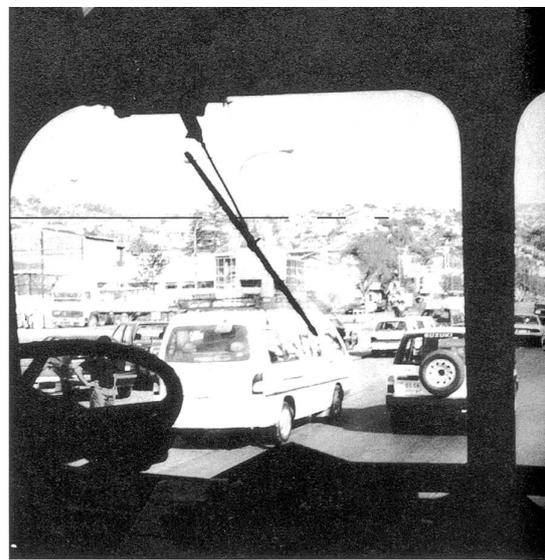
BAHNHOF-DEPOT, HEILIGKREUZ

1994 zog sich die ETCE aus Santiago zurück. Schade. Im Kampf gegen den Smog wären die Trolleybusse immerhin ein Anfang gewesen. Derzeit plant die ETCE ein Comeback in Viña del Mar und eine Neueröffnung in Rancagua (knapp 100 Kilometer südlich von Santiago). Ausersehen für Viña del Mar, dem boomenden Touristenresort, sind drei VBSG-Busse, die jetzt im Depot überholt werden und im Mai am neuen Ort den Betrieb aufnehmen sollten.

Wenig deutet darauf hin, dass die Busse in einer anderen Stadt als St.Gallen unterwegs waren. Die Anstriche sind noch dieselben, auf den Fahrzielbalken steht seit acht Jahren unverändert Bahnhof-Depot, Heiligkreuz, Fahrschule, Stocken. Auch die Fahrzeugnummer wurde nicht entfernt, sie wurde sogar übernommen. So sind die fünf VBSG-Busse als Trole Suizos 142, 143, 144, 146 und 147 bekannt. Unter der Motorhaube, dort wo die elektrischen Eingeweide auf einem Tableau zusammengeführt und neu verteilt werden, sind sämtliche Schalter immer noch in deutschem Fachjargon angeschrieben. Entkupplungsbremse, Heizschlangen, Zwischenmasse. Ramón bat mich um deren Übersetzung, was mir nur teilweise gelang und ihn köstlich amüsierte. Besonders als ich ihm Heizschlange als *Calefacción de serpiente* übersetzte.

LINIE 1, NEUDORF

Die Holzsitze sind immer noch dieselben. An der Tür klebt in rotem Warndreieck «Bus fährt erst wenn Trittbrett frei», und SchwarzfahrerInnen werden mit der dezenten Information «Ohne gültigen Fahrausweis bezahlen Sie 30 Fr. Gebühr» zum Zahlen aufgefordert. Über dem Fahrersitz klebt ein maschinengeschriebener Zettel für die Einstellung des Fahrzielbalkens (Nr.11, Linie 1, Neudorf), und der Notausstieg wurde bislang auch noch nicht als *Salida de Emergencia* übersetzt. Nur etwas ist anders, und das gibt auch Aufschluss über den Betrieb



der Busse. Rechts des Fahrersitzes ist ein kleines, offenes Holzkästchen befestigt, die Kasse. Billettautomaten hat es nicht. Weder bei einer Haltestelle (Strassenecke mit Sitzbank) noch im Bus. Fahrpläne gibt es keine, ebensowenig Busnummern, die eine Strecke oder ein Fahrziel bezeichnen. Wer in einen Bus einsteigen will, stellt sich an die Strasse und winkt. Das kann bei einer Haltestelle sein oder an irgendeiner Strassenecke. Je nach Alter des Passagiers veranlasst der Chauffeur einen Voll- oder nur einen Rollstopp. Die meisten Leute sind sich aus diesem Grund gewohnt, auf fahrende Busse aufzuspringen. Hinter der Frontscheibe ist ein kleines Schild mit den wichtigsten Strassennamen angebracht, die der Bus befährt. Wer allerdings nicht todesmutig genug ist, um es in der Fahrbahn stehend vor dem heranfahrenden Bus zu lesen, springt einfach mal auf, fragt dann den Chauffeur, wo er eigentlich hinfahre und entscheidet sich dann zum Abspringen oder Weiterfahren. Die Fahrt im Zentrum von Valparaíso kostet für Erwachsene 120 Pesos, umgerechnet 40 Rappen.

KRUZIFIX ÜBERM RÜCKSPIEGEL

Der Chauffeur nimmt mit der Rechten das Geld entgegen, lenkt mit der Linken den Bus, gibt Retourgeld und Billett, hupt bei Bedarf und ist fürs nächste Manöver bereit. Spezielle Busspuren gibt es nicht. Jede Lücke nutzend und mit halbscheiterischen Überholmanövern schlängelt sich der Bus vorwärts. Fährt einer zu defensiv, beginnen die Passagiere ungeduldig an die Scheiben zu klopfen und umgekehrt, wenn er zu aggressiv fährt, rufen sie *Estás loco?* (Spinnsch eigentli?) *Huevon!* (Latschi!) und steigen bei der nächsten Gelegenheit demonstrativ aus.

Die Fahrerkabine ist auch Lebensraum des Chauffeurs. Immerhin verbringt er zwölf Stunden hinterm Steuer. Es gibt auch Chauffeusen, doch sie sind die Ausnahme. Fussballwimpel, an Gummischnüren hüpfende Silikonskelette und blinkende Minigirlanden baumeln an der Decke. Über dem Rückspiegel hängt meist ein Kruzifix oder das Bildnis einer Virgen (heilig gesprochene Jungfrau), das der Fahrer hin und wieder mit schrägem Blick nach oben und müden Augen anschaut. Wenn nicht Radio Romantica oder Infinita (Musik aus den 70ern und 80ern) läuft, wird über Kassette laute Salsa oder Cumbiamusik abgespielt. Fliegende Strassenhändler springen während der Fahrt auf und preisen Glaces, Küchenmesser, Feuerzeuge oder ihre eigene Not (die Frau ist schwanger, der Sohn blind und der Schwiegervater im Sterben) mit den blumigsten Geschichten an, um zu einigen Pesos zu kommen.

ACHTUNG KRÖTEN!

Die *Sapos* (Kröten) gehören auch zum Job-Kaleidoskop rund um den Busverkehr. Was die Lotsen für die Piloten, sind sie für die Chauffeure.

Sie stehen mitten in der Strasse, meistens vor grösseren Kreuzungen, und melden dem Fahrer per Handzeichen, vor wie viel Minuten der Konkurrenzbus vorbeigefahren ist. Diese Information lässt sich der Sapo mit 100 Pesos bezahlen. Der Chauffeur muss nun entscheiden, ob er im Kampf um Passagiere den Bus vor ihm einholen möchte, was nur mit schnellerer Fahrt und weniger Stopps für die Passagieraufnahme möglich ist, oder ob er die Fahrt verzögern möchte, um die Distanz zum vorderen Bus zu vergrössern, was wiederum mehr Passagiere verspricht. Allerdings läuft er bei dieser Schneckenfahrt Gefahr, dass er vom nachfolgenden Konkurrenzbus eingeholt wird.

Die Sapos kamen zu ihrem Namen wie die Jungfrau zum Kind. Niemand weiss es genau. Während der Diktatur wurden Spione und Schnüffler Sapos genannt. Ebenso könnte die traurige Tatsache, dass die Sapos in der chilenischen Unfallstatistik an erster Stelle stehen, vor den Forstarbeitern und den Dachdeckern, eine Erklärung liefern. Auch in Chile gehören im Frühjahr Kröten zu den häufigsten Strassenverkehrsopfern.

Wer zwischenzeitlich die Orientierung noch nicht verloren hat und aussteigen möchte, muss sich irgendwie beim Chauffeur bemerkbar machen. In der Regel hängt eine Kontaktschnur an der Decke, die durch Ziehen eine Lampe aufleuchten oder eine Hupe surren lässt. Wenn nicht, steht man auf, geht zum Fahrer und sagt ihm, dass man an der nächsten oder übernächsten Strassenecke aussteigen möchte – per Vollstopp, doch das ist Chauffeursache. Wenn die Musik nicht zu laut ist und das Gedränge im Bus nicht zu gross, reicht es vor dem Absprung sogar noch zu einem gegenseitigen *Hasta luego*.

Martin Buschor, 1967 in St.Gallen geboren und in Rorschach aufgewachsen; lebt seit 1996 in Santiago de Chile, wo er an der Schweizer Schule unterrichtet

Fremde Strassen aus bekannter Perspektive: In Valparaíso müssen sich die VBSG-Trolleys ruhigeren Strassen- und Verkehrsverhältnissen beugen
unten: unter Palmen in der Avenida Condell
Fotos: Martin Buschor



FREITAG, 7. APRIL 2000, TONHALLE, ST.GALLEN, 20 UHR

CONTRA
PUNKT

«SAND VON GESTERN, GEMEISSELT»

Programm **HARRISON BIRTWISTLE** Ring a dump carillon [1964/65], für Sopran, Klarinette, und Schlagzeug

RICO GUBLER Blätter von Kupferdraht [1999], für Schlagzeug solo

RICO GUBLER In Sand gemeisselt [1998], für Viola, Cello und Schlagzeug

MADELINE RUGGLI Ins Dämmersegel [1998], für Sopran, Klarinette, und Schlagzeug

HELMUT LACHENMANN Trio fluido [1966], für Klarinette, Viola und Schlagzeug

Liv Kriesl [Sopran], Matthias Müller [Klarinette], Anna Spina [Viola], Tobias Moster [Cello], Christoph Brunner [Schlagzeug, Konzept]

VORVERKAUF Musik Hug, Billetkasse, Telefon 228 66 08



happy, texas



mein liebster feind



permanent vacation



pink floyd - the wall

**Filme
im April**

Spielzeiten und weitere Filme siehe
Veranstaltungskalender, Tagespresse

Programminfos unter:

Kinok • Cinema • www.kinok.ch • Fon 071 245 80 68 • Grossackerstr. 3 • SG • Bus Nr. 1 & 7 Stop St.Fiden

...mit **Späti** Wohnkultur

Walter Späti, Innenarchitektur

Möbel, Lampen, Vorhänge,

Accessoires

Spisergasse 40

9000 St.Gallen

Telefon 071/222 61 85

Telefax 071/223 45 89

Der direkte Draht zum Elektriker

22 888 88 = **Schneider**
& CO. AG

Ihr Partner für Licht, Telefon, EDV,
Elektrobiologie