



Essays

Nonfiction

1925-01-16

Brief aus Buenos Aires.

Lisa Dub

Follow this and additional works at: https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf_essay



Part of the [German Literature Commons](#)

Digital Archive Source:

<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=nfp&datum=19250116&seite=11&zoom=33>

BYU ScholarsArchive Citation

Dub, Lisa, "Brief aus Buenos Aires." (1925). *Essays*. 304.

https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf_essay/304

This Article is brought to you for free and open access by the Nonfiction at BYU ScholarsArchive. It has been accepted for inclusion in Essays by an authorized administrator of BYU ScholarsArchive. For more information, please contact scholarsarchive@byu.edu, ellen_amatangelo@byu.edu.

Brief aus Buenos Aires.

Der Retiro

Von Lisa Dub.

Caramba, wohin fährt denn eigentlich dieser Chauffeur? Ach so, da sind wir ja schon. „F.C.C.A.“ leuchtet's in Flammenzeichen vom langgestreckten Bahnhof. Retiro, aussteigen.

Die Uhr auf dem englischen Obelisk geht schon wieder einmal ganz ekelhaft genau. Also um 2½ Minuten zu spät zum „Electrico“. Jetzt hat es keinen Zweck mehr, sich unter die Fußgänger zu mischen, die sich da rennend, rettend, flüchtend usw. unter der nichtendenden Autokolonne durch zum Retiro schieben. Jetzt müssen wir doch warten. Eine Viertelstunde bis zum nächsten Zug.

Übrigens fällt mir da auf—der Retiroplatz ist gar nicht so übel. Ziegelrot und klar streckt sich der englische Obelisk in die Höhe, ein Geschenk Englands an Argentinien, ganz aus englischem Material erbaut. Hoch oben leuchtet vierfach die elektrische Uhr. Alle Viertelstunden läutet sie harmonisch und fremdartig in das Wirrwarr und Getöse des belebtesten Bahnhofs der Hauptstadt hinein.

Um den Obelisk zieht sich der Retiropark. Ein schwächtiges, schwindsüchtiges Fleckchen Grün mit dünnen Rasenflächen. Wuchtige Kindermädchen sitzen auf den Bänken; ein paar Arbeitslose mit trüben Augen; ein paar „Atorrantes“ mit mühseliger Eleganz, die nur darauf lauern, daß im Getriebe des Bahnhofes auch für sie etwas abfalle.

Von der andern Seite her kommt Wasserdunst auf den Retiroplatz. Schiffsmasten und Stangen ragen herüber. Gleich neben dem Bahnhof beginnt das Bereich des Hafens, was nicht nur hübsch aussieht, sondern vor allem für die Transporte von größter Wichtigkeit ist.

Gehen wir in die riesige, glatte, kühle Bahnhofshalle. Zu jeder Tages- und Nachtstunde ist sie ein Bild wildesten Drängens und Hastens. Retiro — ein komischer Name dafür. Denn Retiro bedeutet doch eigentlich Zurückgezogenheit und erinnern an stille Klostergänge und Abkehr von dem Treiben der Welt.

Von den neun Perrons des Retirobahnhofes haftet und keucht und zappelt es aber ununterbrochen. Kaum eine einzige Stunde in der Nacht schlummert der Retiro. Er ist die Kopfstation des weitmaschigen Schienennetzes der F.C.C.A. — Ferrocarril Central Argentino—und in seiner Anlage dem Frankfurter Bahnhof nachgebildet. In der Halle schon gibt es allerhand zu sehen. Da ist eine nette Confiteria (Zuckerbäckerei), dann Kaffeehaus und vielgliedrige Wartesäle. In der einen Ecke steht eine kleine Lokomotive, Modell F.C.C.A., die man für 10 Centavos ein paar Minuten lang in rasenden Galopp versetzen kann. Aber am meisten Effekt macht doch die große weiße Tafel, auf der in Riesenbuchstaben die Abfahrtszeiten und Perronnummern der nächsten Züge aufgezogen werden, die der Dampfzüge in Schwarz, der Elektrischen in Rot.

Immer ist auf dem Bahnhof etwas Interessantes zu sehen. Meist haben sich in der schützenden Nähe der verschiedenen Oficinas ganze Gruppen auf ihren hölzernen eisenhandbezogenen Koffern buchstäblich niedergelassen. Man kennt sie schon von weitem an eben diesen Koffern und dem ländlichen verschüchternen Wesen. Die Frauen in große dunkle Tücher geschlagen, die Männer in abgetragenen dunkeln Anzügen. Alle sind sie gleich wortkarg und mißtrauisch und geduldig. Es sind Neueingewanderte: Bauern, die aus irgendeinem entlegnen Winkel Europas, etwa aus Spanien oder dem tiefsten Ungarn hiehergekommen sind und nun auf Staatskosten in den Camp gehen. Das heißt, es wird ihnen nur die Reise an den Bestimmungsort gezahlt, dann müssen sie sich selbst weiter helfen.

Weiß Gott, wohin sie verschlagen werden, irgendwohin nach dem Chaco vielleicht, in die Urwälder im Norder oder tief hinein in die Pampas. Vielleicht haben sie in zehn Jahren dann festgegründeter und stärken in dem Land, das ihnen heute so fremd scheint, Fuß gefaßt, als alle die eleganten, parfümierten, lachenden Leute, die da jetzt neben ihnen an den Perron nebenan zum Eléctrico drängen.

Der Eléctrico—geht nur vom Retiro bis Tigre—ist die charakteristische Vorortelinie, ungefähr so wie die Westbahnstrecke Hütteldorf-Hacking für Wien (wenn ich mich noch recht erinnere). Als beste Reklame hat er den langhingestreckten La Platastrand, an dem sich die Cottageviertel der Stadt hinziehen: Belgrano, Nunez, Vicente López usw. Diese Strecke ist dadurch interessant, daß sich hier die Extreme tatsächlich berühren: an den welken, mit Pappe und Stroh verklebten Rancho stößt das protzige Palais des fashionabeln Städters, der in Buenos Aires in der Calle Maipú oder in der Apenida de Mayo sein Geschäft hat und den Eléctrico eigentlich nur benützt, wenn sein Auto gerade wieder einmal nicht in Ordnung ist.

Im übrigen gilt die ganze Eléctricostrecke noch als Vorstadt von Buenos Aires, obwohl sie zum Teil durch eine ganz ansehnliche Kilometerstrecke von ihr getrennt ist und auch geographisch nicht mehr zur Stadt, sondern zur Provinz Buenos Aires gehört. Aber die elektrischen Züge verkehren rasch und in verhältnismäßig geringen Zwischenräumen Geschäftsleute, die „draußen“ wohnen, Sommerfrischler, Schüler, machen die Strecke drei- und viermal täglich. Es ist ja nicht viel dabei. Ein paar Minuten bis zum Bahnhof zwanzig oder fünfundzwanzig oder dreißig Minuten Bahnfahrt, je nachdem, und dann noch die Fahrt vom Bahnhof bis zum Bestimmungsort in der Stadt—wahrhaftig, man ist in einem Sprung drinnen!

Daneben ist der Perron 6 für die Dampfzüge auf der Strecke Villa Ballester, Urquiza und bis nach Zarate, das schon weit draußen im Flachland liegt.

Und von dem ersten Perron aus fährt man—ein hübsches Rechenexempel—nach der „zweiten Stadt der Republik“, nach Rosario, und anschließend daran ganz tief hinein in die Provinzen und Territorien.

Hol's der Teufel, wie schön wäre es, dorthin zu fahren, mit den Neueingewanderten, ganz weit hinein in die Campebenen, die einander wie Spiegel gleichen, wo das Vieh um die auffälligen Ranchos weidet, ein blankes Tierskelett sticht von der gleichmäßigen Fläche ab, die der perlmutterfarbene Abendhimmel abschließt. Nur einen Perron weiter und man fährt hinaus aus der Stadt in das eigentliche Argentinien, ins Zukunftsland.

Aber natürlich biege ich wie gewöhnlich in den dritten Perron ein. Der Electrico ist eben eingefahren und lädt einen dichten Menschenstrom aus, auffällig viel Deutsche und Engländer darunter, die in den Vororten stark vertreten sind und die man schon von weitem erkennt.

Jetzt heißt es, sich beeilen, wenn man noch einen bequemen Fensterplatz erwischen will. „Chocolatines, Menta, Bombones“, quackt der kleine Junge mit dem Tragkorb. „Razon cuarto, Razon, Diario“, kämpft der kleine Junge mit den Zeitungen dazwischen. Aber sie machen beide keine guten Geschäfte. Die Leute sind alle zu hastig, sie schieben sich vor, um noch einen Platz zu bekommen.

Es geht alles sehr rasch. Rasch ist der Zug wieder angefüllt, ein schnelles Signal, ein Pfeifen, ein Ruck, schwerfällig sinken die riesigen Prellböcke, die Uhr, die Bänke zurück in die Einfahrtshalle. Zwei, drei Züge gehen gleichzeitig ab, sie überholen einander und weichen wieder zurück als ob sie miteinander spielten. Neckend kommen die beleuchteten Vierecke einander so nahe, daß man sich von

einem Waggon in den anderen die Hand geben könnte, dann verschieben sie sich, werden undeutlich und verschwinden schließlich ganz.

Der Lärm des Bahnhofes ist längst hinter uns zurückgeblieben. Dunkle Streifen Ebene, durch Häuser und Lichtreihen zerschnitten, gleiten vorüber. Von der Boca her weht es kühl, einen Hauch nach Wasser und Wasserpflanzen.

Gott sei Dank, für heute haben wir ihn hinter uns, den Retiro.

Buenos Aires, im Dezember.

Brief aus Buenos Aires.

Der Retiro.

Von Lisa Dub.

Caramba, wohin fährt denn eigentlich dieser Chauffeur? Ach so, da sind wir ja schon. „F. C. C. A.“ leuchtet's in Flammenzeichen vom langgestreckten Bahnhof. Retiro, aussteigen.

Die Uhr auf dem englischen Obelisken geht schon wieder einmal ganz ekelhaft genau. Also um 2½ Minuten zu spät zum „Electrico“. Jetzt hat es keinen Zweck mehr, sich unter die Fußgänger zu mischen, die sich da rennend, rettend, flüchtend usw. unter der nichtendenden Autokolonne durch zum Retiro schieben. Jetzt müssen wir doch warten. Eine Viertelstunde bis zum nächsten Zug.

Uebrigens fällt mir da auf — der Retiroplatz ist gar nicht so süßel. Riegelrot und klar streckt sich der englische Obelisk in die Höhe, ein Geschenk Englands an Argentinien, ganz aus englischem Material, erbaut. Hoch oben leuchtet vierfach die elektrische Uhr. Alle Viertelstunden läutet sie harmonisch und fremdartig in das Wirrwarr und Getöse des belebtesten Bahnhofes der Hauptstadt hinein.

Um den Obelisken zieht sich der Retiropark. Ein schwächliches, schwindelüchtiges Fleckchen Grün mit dünnen Rasenflächen. Wichtige Kinder mädchen sitzen auf den Bänken; ein paar Arbeitslose mit trüben Augen; ein paar „Atorrantes“ mit mühseliger Eleganz, die nur darauf lauern, daß im Betriebe des Bahnhofes auch für sie etwas abfalle.

Von der andern Seite her kommt Wasserdunst auf den Retiroplatz. Schiffsmasten und Stangen ragen herüber. Gleich neben dem Bahnhof beginnt das Bereich des Hafens, was

nicht nur hübsch aussieht, sondern vor allem für die Transporte von größter Wichtigkeit ist.

Gehen wir in die riesige, glatte, kühle Bahnhofshalle. Zu jeder Tages- und Nachtstunde ist sie ein Bild wildesten Drängens und Hastens. Retiro — ein komischer Name dafür. Denn Retiro bedeutet doch eigentlich Zurückgezogenheit und erinnert an stille Klostergänge und Abkehr von dem Treiben der Welt.

Von den neun Perrons des Retirobahnhofes hastet und keucht und zappelt es aber ununterbrochen. Kaum eine einzige Stunde in der Nacht schlummert der Retiro. Er ist die Kopfstation des weitmaschigen Schienennetzes der F. C. C. A. — Ferrocarril Central Argentino — und in seiner Anlage dem Frankfurter Bahnhof nachgebildet. In der Halle schon gibt es allerhand zu sehen. Da ist eine nette Confiteria (Zuckerbäckerei), dann Kaffeehaus und vielgliedrige Wartesäle. In der einen Ecke steht eine kleine Lokomotive, Modell F. C. C. A., die man für 10 Centavos ein paar Minuten lang in rasenden Galopp verjagen kann. Aber am meisten Effekt macht doch die große weiße Tafel, auf der in Riesenbuchstaben die Abfahrtszeiten und Perronnummern der nächsten Züge aufgezogen werden, die der Dampfzüge in Schwarz, der Elektrischen in Rot.

Immer ist auf dem Bahnhof etwas Interessantes zu sehen. Meist haben sich in der schützenden Nähe der verschiedenen Oficinas ganze Gruppen auf ihren hölzernen eisenbandbezogenen Koffern buchstäblich niedergelassen. Man kennt sie schon von weitem an eben diesen Koffern und dem ländlichen verschüchterten Wesen. Die Frauen in große dunkle Tücher geschlagen, die Männer in abgetragenen dunkeln Anzügen. Alle sind sie gleich wortkarg und mißtrauisch und geduldig. Es sind Neueingewanderte: Bauern, die aus irgendeinem entlegenen Winkel Europas, etwa aus Spanien oder dem tiefsten Ungarn hiehergekommen sind und nun auf Staatskosten in den Camp gehen. Das heißt, es wird ihnen nur die Reise an den Bestimmungsort gezahlt, dann müssen sie sich selbst weiter helfen. Weiß Gott, wohin sie verschlagen werden, irgendwohin nach dem Chaco vielleicht, in die Urwälder im Norden oder tief hinein in die Pampas. Vielleicht

haben sie in zehn Jahren dann festgegründeter und stärker in dem Land, das ihnen heute so fremd scheint, Fuß gefaßt als alle die eleganten, parfümierten, lachenden Leute, die da jetzt neben ihnen an den Perron nebenan zum Eléctrico drängen.

Der Eléctrico — geht nur vom Retiro bis Tigre — ist die charakteristische Vorortelinie, ungefähr so wie die Westbahnstrecke Hütteldorf-Baching für Wien (wenn ich mich noch recht erinnere). Als beste Reklame hat er den langhin-gestreckten La Platastrand, an dem sich die Cottageviertel der Stadt hinziehen: Belgrano, Munez, Vicente López usw. Diese Strecke ist dadurch interessant, daß sich hier die Extreme tatsächlich berühren; an den welken, mit Pappe und Stroh verklebten Rancho stößt das prächtige Palais des fashionablen Städters, der in Buenos Aires in der Calle Maipú oder in der Avenida de Mayo sein Geschäft hat und den Eléctrico eigentlich nur benützt, wenn sein Auto gerade wieder einmal nicht in Ordnung ist.

Im übrigen gilt die ganze Eléctricostrecke noch als Vorstadt von Buenos Aires, obwohl sie zum Teil durch eine ganz ansehnliche Kilometerstrecke von ihr getrennt ist und auch geographisch nicht mehr zur Stadt, sondern zur Provinz Buenos Aires gehört. Aber die elektrischen Rüge verkehren rasch und in verhältnismäßig geringen Zwischenräumen. Geschäftsleute, die „draußen“ wohnen, Sommerfrischler, Schüler, machen die Strecke drei- und viermal täglich. Es ist ja nicht viel dabei. Ein paar Minuten bis zum Bahnhof, zwanzig oder fünfundzwanzig oder dreißig Minuten Bahnfahrt, je nachdem, und dann noch die Fahrt vom Bahnhof bis zum Bestimmungsort in der Stadt — wahrhaftig, man ist in einem Sprung drinnen!

Daneben ist der Perron 6 für die Dampfzüge auf der Strecke Villa Ballester, Urquiza und bis nach Zarate, das schon weit draußen im Flachland liegt.

Und von dem ersten Perron aus fährt man — ein hübsches Rechenexempel — nach der „zweiten Stadt der Republik“, nach Rosario, und anschließend daran ganz tief hinein in die Provinzen und Territorien.

Hol's der Teufel, wie schön wäre es, dorthin zu fahren,

mit den Neuzingewanderten, ganz weit hinein in die Camp-
ebenen, die einander wie Spiegel gleichen, wo das Vieh
um die haufälligen Ranchos weidet, ein blankes Tier skelett
sticht von der gleichmäßigen Fläche ab, die der perlmutter-
farbene Abendhimmel abschließt. Nur einen Perron weiter
und man fährt hinaus aus der Stadt in das eigentliche Ar-
gentinien, ins Zukunftsland.

Aber natürlich biege ich wie gewöhnlich in den dritten
Perron ein. Der Electrico ist eben eingefahren und läßt einen
dichten Menschenstrom aus, auffällig viel Deutsche und Eng-
länder darunter, die in den Vororten stark vertreten sind und
die man schon von weitem erkennt.

Jetzt heißt es, sich beeilen, wenn man noch einen be-
quemen Fensterplatz erwischen will. „Chocolatines, Menta,
Bombones“, quackt der kleine Junge mit dem Tragkorb.
„Razon cuarto, Razon, Diario“, kämpft der kleine Junge
mit den Zeitungen dazwischen. Aber sie machen beide keine
guten Geschäfte. Die Leute sind alle zu hastig, sie schieben
sich vor, um noch einen Platz zu bekommen.

Es geht alles sehr rasch. Rasch ist der Zug wieder an-
gefüllt, ein schnelles Signal, ein Pfeifen, ein Ruck, schwer-
fällig sinken die riesigen Brellböcke, die Uhr, die Bänke
zurück in die Einfahrtshalle. Zwei, dreizüge gehen gleich-
zeitig ab, sie überholen einander und weichen wieder zurück,
als ob sie miteinander spielten. Neckend kommen die beleuch-
teten Vierecke einander so nahe, daß man sich von einem
Waggon in den anderen die Hand geben könnte, dann ver-
schieben sie sich, werden undeutlich und verschwinden
schließlich ganz.

Der Lärm des Bahnhofes ist längst hinter uns zurück-
geblieben. Dunkle Streifen Ebene, durch Häuser und Licht-
reihen zerhackt, gleiten vorüber. Von der Boca her weht
es kühl, einen Hauch nach Wasser und Wasserpflanzen.

Gott sei Dank, für heute haben wir ihn hinter uns,
den Retiro.

Buenos Aires, im Dezember.