

Schmalspurdampf in Shibanzi (24. Februar bis 3. März 2011) Reisebericht von Ulrich Tack, mit Bildern von Ulrich Tack & Michael Bleckmann

Am 24. Februar, einem kalten verschneiten Wintertag, trifft sich am Mittag eine kleine Reisegruppe am Frankfurter Flughafen, um in wärmere Gefilde aufzubrechen. Shixi am östlichen Fuße des Himalaya in der Provinz Sechuan ist das Ziel. Dort gibt es noch ein abgelegenes Tal, das nur von einer Schmalspurbahn erschlossen wird. Aber zunächst einmal gibt es Probleme überhaupt in die Luft zu kommen. Flügel und Leitwerk des Jumbos sind vereist und wir müssen 3 Stunden auf die Enteisung warten. Als wir mit 3 stündiger Verspätung in Hongkong landen, ist unser Anschlussflug nach Chengdu längst fort und wir werden über Shanghai umgebucht. Unser Kleinbus war informiert und nach 2 stündiger Fahrt können wir endlich gegen 1 Uhr Peking Zeit in Sanji in unsere Betten fallen.

Die Nacht war kurz, um 5.30 Uhr klingelte der Wecker. Um 6.00 startet der Frühzug in Shixi und um 6.15 müssen wir in Sanji in den bergwärts fahrenden Zug, die einzige Möglichkeit in die Berge und an die Strecke zu kommen, außer Laufen natürlich. Es ist noch finster, als wir zum Bahnhof gehen. Von Weitem hört man bereits das durchdringende Jaulen der Dampfpeife, das eher eine QJ erwarten lässt als eine kleine Schmalspurdampflok. Der Bahnsteig ist betoniert mit einer Kante und überdacht. Beleuchtet durch einige wenige Energiesparbirnen, die ohne Schirm von der Decke baumeln. Das Ganze sieht zwar so aus, als stünde es schon 50 Jahre, auf Fotos von 2007 ist hier jedoch noch Schotter ohne Dach zu erkennen. Einige Fahrgäste haben sich an diesem kühlen Samstagmorgen schon eingefunden und haben etliches an Waren am Bahnsteig aufgestapelt, das mit in den Zug muss. Der Zug ist noch die einzige Möglichkeit, Waren ins obere Tal zu befördern. Die Ankunft des Zuges ist ein Erlebnis. Der Zug ist völlig unbeleuchtet und mit Pfeifgetöse und einem riesigen Flackscheinwerfer auf dem Tender schneidet er sich seinen Weg durch die Dunkelheit. Die Lok steht bis zum Spitzkehrenbahnhof Mifengjiang rückwärts am Zug.



Während die Lok abkoppelt und zur Bekohlung an die Kohleverladeanlage der benachbarten Zeche fährt, wird der Zug beladen. Auch wir suchen uns einen Platz in einer der dunklen Blechbüchsen ohne Fenster. Direkt hinter der Tür sitzt eine Schaffnerin mit Taschenlampe und verkauft die Fahrkarten. Nach wenigen Minuten ist alles verladen, die Lok hat angekuppelt, Bremsprobe braucht es nicht und los geht's. Mit mächtigem Getöse geht es durch die Dunkelheit das Tal hinauf. Man fühlt sich Jahrzehnte bis in die Anfangszeit der Kleinbahnen zurückversetzt. Durch die Ritzen im Boden sieht man die noch glühenden Schlackebrocken, die aus dem Aschkasten fallen.

Nach 15 Minuten ist Mifengjiang erreicht. Hier muss die Lok den Zug umfahren. Abkuppeln, vorfahren, ausschlacken, ankuppeln, 3 Minuten, dann fahren wir bereits wieder. Durch den Zug erwacht in diesem noch völlig dunklen Dorf das Leben. Die Frauen holen sich von der Ausschlackstelle die noch glühenden Brocken, um das Herdfeuer zu entzünden.

Nach einer halbstündigen Fahrt und 3 Zwischenhalten ist Bagou erreicht. Die blaue Stunde ist angebrochen. Hier verlassen wir den Zug. Die Entladung des Fakultativwagens dauert seine Zeit, so können wir eine Führerstandsaufnahme des Lokpersonals machen, ehe der Zug zur letzten 3km langen Etappe nach Huangcunjin aufbricht. Bagou ist ein Marktflecken, der größte Ort im Tal. Wir gönnen uns erst mal ein Frühstück im aufwachenden Ort und schauen dem Aufbau des Marktgeschehens zu. Vom Bahnhof grüßt per Pfeife der nach Shixi zurückkehrende Dampfpzug.



Nach Frühstück und Besichtigung des Bergarbeiterortes folgen wir dem Gleis bis zum Ende der Schmalspurbahn. Dort liegt die Mine, aus der per Hand in regelmäßigen Abständen Loren heraus geschoben und in die Schmalspurgüterwagen entleert werden.

Um 10.40 erreicht der nächste planmäßige Personenzug Huangcunjin. Wir nehmen ihn bei der Einfahrt in den Ort. Auch hier oben wird blitzschnell umgesetzt und gleich wieder losgefahren. Ein Güterzug ist heute nicht unterwegs, dafür fährt ein Touristenzug. Bagou ist ein beliebter Touristenort und oben in Huangcunjin ist ein Teil der Mine bereits Besucherbergwerk. Der Hof des Besucherbergwerks und auch der Bahnsteig wurde mit Betonplatten verlegt. Am Bahnsteig ein

Stand mit Andenken, Süßigkeiten und Getränken. Er ist aus Stahlrohr mit Zeltplane, ein Zelt aus dem Baumarkt. Langsam und im Detail zieht auch hier die Neuzeit ein. Vor 4 Jahren noch, als Bob Avery hier ein Foto machte, war der Bahnsteig noch unbefestigt und essbare Kleinigkeiten wurden in einem Stand aus Holz und Bambus angeboten.



Wir laufen die Strecke bergab auf der Suche nach Motiven. Gleich unterhalb von Bagou liegen in kurzem Abstand 2 Tunnel. Da es keine Straße gibt, läuft auch der fußläufige Personenverkehr sowie die Motorräder durch den Tunnel. Damit es nicht zu bösen Überraschungen kommt, sind die Tunnel durch Personal gesichert und am Tunneleingang gibt es ein rotes Licht, welches leuchtet, wenn ein Zug unterwegs ist. Am Tunnel warten wir zusammen mit Bewohnern auf die Rückkehr des Touristenzuges und die Freigabe des Tunnels. Mittags erreichen wir den größeren Ort Jiaboa, auch hier gab es mal eine Kohleverladung. Wir gönnen uns ein ausgiebiges Mittagessen auf dem Dorfplatz.

Den Mittagspersonenzug nehmen wir hier bei der Ausfahrt auf. Bei seiner Rückkehr werden wir bereits mitfahren. Der Spätzug fährt hier erst im Dunkeln und für den ersten Tag wollen wir es noch langsam angehen lassen. Die Zeit bis zur Rückkehr des Zuges nutzen wir für eine Begehung des Ortes und der Besichtigung einer typischen chinesischen Dorfapotheke.



Von Shixi wird ein Touristenzug erwartet und es bleibt spannend wo die Züge kreuzen. Pünktlich läuft unser Zug ein und es geht weiter. Kreuzung mit dem Touristenzug ist im nächsten Bahnhof Xianrenjiao. Gegen 17.00 erreichen wir Sanji und verlassen den Zug. Wir beobachten das Treiben hier im Bahnhof. Unser Zug hat einen Hochbordwagen mit Bambusstangen mitgebracht, der hier abgekuppelt wurde und nun von einer E-Lok auf ein Ladegleis rangiert wird. An der Verladeanlage der Zeche werden Schmalspurselbstentladewagen beladen. Bis hier reicht von Shixi der Fahrdraht. Im Stundentakt werden von hier die Kohlezüge elektrisch nach Shixi abgefahren. Den zurückkehrenden Touristenzug fangen wir auch an der Verladeanlage ein. Nun geht es aber ins nahegelegene Hotel. Es wird Zeit fürs Abendessen. Aus unserem Hotelzimmer nehmen wir den nächsten und für heute letzten bergfahrenden Personenzug auf. Dann geht's endlich in eines dieser typischen chinesischen Straßenrestaurants.



2.Tag Sonntag 27.Februar

Auch heute geht es wieder mit dem Frühzug hoch nach Bagou. Unmengen Waren wurden auf dem Bahnsteig für die Verladung bereitgestellt. Erstaunlich wie flink die beiden Chinesen alles im Vierachser verstaут haben. Um 7.15 sind wir in Bagou und schauen uns das Ausladen an, bevor es zum Frühstück geht.



Beim Frühstück hören wir, wie der Personenzug aus Huangcunjin zurückkommt und nach Jiaoba weiterfährt. Kurze Zeit später kommt erneut ein Zug das Tal herauf. Der Kohlezug hat den Personenzug in Jiaoba gekreuzt und bringt leere Waggons zur Mine. Wir beenden das Frühstück für die Rückleistung und schaffen es gerade noch an eine Kurve oberhalb des Ortes, da rollt der beladene Kohlezug schon an uns vorbei.



Gut 2 Stunden später erreicht der nächste Personenzug den Endbahnhof. Blitzschnell wird umgesetzt und wieder abgefahren. Vom Kohleverladebunker der Mine hat man einen schönen Überblick über das Geschehen. Den nachfolgenden Touristenzug nehmen wir auf Hin und Rückfahrt in Bagou auf, ehe wir unsere Streckenwanderung bis hinter Jiaoba fortsetzen. Hier gibt es eine fotogene Kurve mit Blick auf einen See. Hier treffen wir auch auf die neue Straßenbaustelle. Der ganze Hang wurde umgekrempelt und das Planum hergestellt. Wir stehen auf dem neuen Planum und blicken auf die Strecke. So hat man die Baustelle nicht im Bild. Wir dösen noch etwas in der Sonne. Bei durchschnittlich 30 Sonnentagen in dieser Gegend werden wir auf unserer Tour richtig verwöhnt. Doch Unheil naht in Form einer Einheimischen, die just heute eine Brandrodung an der Strecke initiiert, um eine Palmölplantage anzulegen. Mit Hilfe unseres Guides gelingt es, sie davon zu überzeugen, ihr Vorhaben auf den nächsten Tag zu verschieben. Bis zum Eintreffen des Zuges haben wir alle Brandnester wieder ausgetreten.

Dann muss noch ein bergab gerollter Objektivdeckel mit Hilfe von Bambusstangen und Kletterkünsten aus der Baustelle gerettet werden. Es wird nie langweilig. Nach dem Personenzug folgt der 2. Touristenzug des Tages im Blockabstand. Wir variieren das Motiv ein wenig. Der Touristenzug macht hier einen Fotohalt mit Scheinanfahrt, so kommen wir noch zu weiteren Fotos.



Der zurückkehrende Personenzug wird auch noch in der großen Kurve abgelichtet. Dann laufen wir Schwellen weiter die Strecke bergab. Hinter Xianrenjiao begegnet uns der zurückkehrende Touristenzug. Bei Caiziba gönnen wir uns eine Verschnaufpause an der Bar und schon im letzten Licht nehmen wir den letzten Personenzug des Tages auf, rund 2 km nachdem er den Spitzkehrenbahnhof Mifengyang verlassen hat und mit harten Auspuffschlägen den steilsten Abschnitt der Bahn bis zum 1. Tunnel bezwingt. Bei seiner Rückkehr, schon im Dunkeln, besteigen wir dort den Zug und fahren wieder ins Quartier.

3.Tag Montag, 28.2.

Wie an den Vortagen stehen wir pünktlich um 10 nach 6 wieder am Bahnsteig von Sanji. Der Zug hat uns auf dem Weg zum Bahnhof zwar überholt, aber es bleibt ja noch genug Zeit zum Einsteigen. Heute haben wir uns für den am Zugende laufenden Touristenwagen mit Glasfenstern entschieden. Er ist nur Touristen und Ausländern vorbehalten, Einheimische werden höflich in andere Wagen verwiesen. Komfortabler ist es hier auch nicht wirklich. Man kann zwar in Fahrtrichtung sitzen und fühlt sich nicht ganz so eingesperrt, aber der 4-achsige Wagen wackelt wie ein Lämmer-schwanz. Das Flair der 2-achsigen Blechdonnerbüchse mit Einheimischen kann er auch nicht bieten, obwohl auch er unbeleuchtet ist. Heute haben wir uns entschlossen, nur bis Mifengyang mitzufahren, um den Mittelabschnitt zu erkunden. Durch die Spitzkehre kann man hier auch jeden Zug einmal mit Vorwärts fahrender Lok aufnehmen. Als wir im Bahnhof Mifengyang aussteigen, liegt das Dorf noch im Schlummer. Einige wenige Frauen haben sich, von den Pfiffen der Lok angezogen, mit alter Blechschüssel und Stäbchen zur Ausschlackstelle aufgemacht, um das Feuer zu holen. Angesichts der Dunkelheit wird vom ausfahrenden Personenzug nur eine Tonaufnahme gefertigt. Am Frühstücksrestaurant entfacht die Hausfrau soeben mit der Schlacke der Lok das Feuer. Es wird noch etwas dauern mit der morgendlichen Nudelsuppe. Derweil ist unten aus dem Tal schon der Pfiff des nächsten Zuges zu hören. Ein Güterzug mit leeren Kohlewagen folgt dem Personenzug im Blockabstand. Auch er wird nur tontechnisch behandelt. Inzwischen ist das Frühstück fertig. Auf der halboffenen Terrasse mit Blick zum Bahnhof verfolgen wir das erwachende Leben im Dorf.



Gegen 8 Uhr wird es lebendig und ein stetiger Strom Richtung Bahnhof setzt ein. Auch die Frauen im Restaurant, die zum „Langnasenschauen“ vorbeigekommen waren, und mit unserem Guide scherzten, machten sich auf zum Bahnhof. Mit Schulterkörben, Kiepen und Bündeln wartet man auf den Zug. Auch wir begeben uns in die Ausfahrt, um den abfahrenden Zug aufzunehmen. Inzwischen ist es hell genug für ein Foto. Im Blockabstand folgt wiederum der beladene Kohlezug.

Wir bleiben in Mifengyang und auch der nächste bergfahrende Personenzug wird beim Rangieren, Entschlacken und der Ausfahrt hier aufgenommen. Für die Rückkehr dieses Zuges laufen wir gut einen Kilometer bergab, so können wir den Zug mit vorwärts laufender Lok aufnehmen. An der Strecke ist deutlich mehr los als weiter oben.



Fußgänger mit und ohne Gepäck laufen die Strecke lang, und rechts und links der Gleise fahren die Motorräder mit bis zu 4 Personen besetzt und mit Ghetto-Buster am Gepäckträger. Natürlich so laut, dass das Motorengeräusch übertönt wird.



Dann haben wir gut eine Stunde Zeit uns auf den nächsten bergfahrenden Güterzug vorzubereiten. Dank des ständigen Kontaktes unseres Guides mit dem örtlichen Bahnhofspersonal sind wir gut informiert. Schon lange vorher können wir den Zug hören und auf der anderen Seite des Tales lang fahren sehen. Er wendet in der Spitzkehre und 5 Minuten später donnert der kurze Güterzug an uns vorbei. Die Kohlewagen hat man mit Grubenholz und sonstigen benötigten Gerätschaften beladen.



Wir laufen das Gleis rund 2 Kilometer weiter lang bis zum ersten Tunnel. Noch während wir laufen, ist neben dem sich entfernenden Geräusch des Güterzuges schon der nächste Personenzug zu hören, der auf der anderen Talseite bergauf zur Spitzkehre unterwegs ist. Wir nehmen ihn bei der Durch- und Ausfahrt des Tunnels auf. Weiter geht es auf den Gleisen entlang bis zur großen Hufeisenkurve unterhalb von Caiziba. Hier gibt es auch einen Haltepunkt mit Ausschlackstelle. Gerade passend zum zurückkehrenden Kohlezug sind wir an Ort und Stelle.



Der im Blockabstand folgende Personenzug wird aus einem anderen Blickwinkel ebenfalls hier aufgenommen. Nun haben wir eine längere Pause die für eine Besichtigung des Ortes genutzt wird. Vom Haltepunkt in den Ort hat man den Weg frisch betoniert und alle Haustiere des Dorfes durften ihre Fußabdrücke im frischen Beton verewigen. So haben dann spätere Archäologen hier ein reiches Betätigungsfeld. Im Ort gibt es einen Gemischtwarenladen mit reichhaltigem Angebot und einem Fernseher. Etliche Frauen des Dorfes sitzen nun hier im Laden und schauen sich eine chinesische Seifenoper an, die in einer Klinik spielt. – Marienhof auf chinesisches. Wir Langnasen erregen allerdings mindestens genauso viel Interesse. Sogar ein Huhn verirrt sich in den Laden und begutachtet uns ehe es sich auf Körnersuche macht. An der

Wand schimmert unter Beuteln mit getrocknetem Samen und Bohnen und neben einem eher anständigen Pin-up Kalender ein altes Mao-Portrait durch.



Wir gönnen uns erst mal ein Bier und unser Guide ordert eine warme Malzeit für uns, die wir uns nach der langen Wanderung auch redlich verdient haben. Nach 1 ½ Stunden verabschieden wir uns aus dieser sagenhaften Atmosphäre und laufen dem letzten bergfahrenden Personenzug entgegen. Zwischen Mifengyang und dem ersten Tunnel wird er abgelichtet. Die streckenbegleitenden Rapsblüten hier bringen noch etwas Licht und Farbe in die schon beginnende Dämmerung.

Dann geht es weiter nach Mifengyang. Als wir in den zurückkehrenden Dampfzug steigen ist es schon dunkel. Wir steigen wieder in die VIP Schaukel ein, den im Zug laufenden Touristenwagen. Diesmal fahren wir hinunter bis Shixi, denn ein besonderes Ereignis erwartet uns. Am Endbahnhof werden wir von einem leitenden Bediensteten der Bergwerksbahn begrüßt. Heute sollen Nachtaufnahmen der Dampfloks im Bw gefertigt werden. Aber zunächst werden wir durch den Lokschuppen geführt. 6 Dampfloks sind vorhanden. 4 sind derzeit betriebsfähig (Lok 9 mit Tender von der 10, Lok 10 mit dem Tender der 9, Lok 7 und 14). Die Lok des Kohlenzuges steht schon bereit und auch die Lok des Personenzuges wird solange rangiert, bis beide Loks in einer genehmen Fotoposition stehen.



Mit viel Geduld werden unsere Wünsche erfüllt und auch der Bahnmitarbeiter der uns begleitet und unser Guide fotografieren fleißig. Inzwischen ist es halb 10. Wir suchen uns ein Restaurant für's Abendessen und anschließend fährt uns ein Taxi heim.



Dienstag, 1.3.2011

Wie jeden Tag nehmen wir auch heute wieder den 6.15 Uhr Zug in die Berge. Inzwischen fühlen wir uns selbst so wie Arbeiter, die im Zug zur Schicht fahren. Wir ziehen heute wieder den 2-Achser vor, es ist einfach von der Atmosphäre her authentischer, mit den Einheimischen zu reisen. Bis Mifengyang fahren wir mit. Das übliche Ritual, zum Frühstück Nudelsuppe und grüner Tee, erhitzt auf Lokschlacke – genial! Frühdunst liegt im Tal, es scheint schön zu werden heute. Den aus den Bergen zurückkehrenden Personenzug nehmen wir in Mifengyang auf.

Dahinter liegt ein Touristenzug. Inzwischen ist hier oben die Sonne durchgebrochen, während unten im Tal noch der Nebel hängt. Die Felswand hinter dem 1. Tunnel liegt voll im Licht. Nur morgens um 9 lässt sich diese Aufnahme umsetzen. Eine herrliche Szenerie. Der Touristenzug macht einen Fotohalt mit 2 Scheinanfahrten. Das hätten wir wissen müssen, dann wäre noch eine Aufnahme von der Tunnelausfahrt möglich gewesen, neben dem Felsmotiv.



Die Rückkehr dieses Zuges wollen wir nicht zuletzt wegen des strahlenden Sonnenwetters mit vorwärtslaufender Lok unterhalb Mifengyang ablichten. Das ist rund 6 km unterhalb von hier. Wir lassen unseren Guide in Mifengyang zurück mit dem Auftrag, einen Motorradtransfer zu den oberen Tunnels zu organisieren, denn Tunnel 2 und 3 müssten hervorragend im Licht liegen und dieses wahrhaft traumhafte Wetter muss optimal ausgenutzt werden.



Nachdem wir den Zug unterhalb Mifengyang eingefangen haben, taucht schon unser Guide mit der örtlichen Motorradgang auf. Aufsitzen und los geht's. In Mifengyang der erste Ausfall. Der Motor läuft nicht optimal, eine Maschine muss gewechselt werden. Der 2. Ausfall oberhalb Caiziba an der Hufeisenkurve. Plattfuß hinten! Unser Guide gibt sein Motorrad frei, er wird dann später zu uns treffen. Bis Tunnel 3 geht der Höllenritt 5cm neben den Schwellen durch den Schotter entlang des Gleises. Dort entlassen wir die Gang.



Zug um die Kurve. Hinter den leeren Kohlewagen laufen 2 vierachsige Flachwagen beladen mit lauter Bergwerksloren, Räder nach oben (die Loren).

Wir wandern weiter Schwelle für Schwelle bergab. Hinter Xianrenjiao begegnen wir dem zurückkehrenden Personenzug, er hat mit dem Kohlezug in Jiaoba gekreuzt. Zwischen Xiarenjiao und Caiziba herrscht nicht nur Fuß – und Motorradverkehr, nein auch schienengebundener Verkehr von privaten Betreibern ist anzutreffen. Trassengebühren werden sie wohl kaum bezahlen. Xiarenjiao ist schon mit der Straße bei gutem Wetter zu erreichen.

Am roten Licht des Tunnels erkennen wir dass ein Zug unterwegs ist. Der Tourizug kehrt zurück. Leider hat er einige Wagen oben gelassen und so rollt die Lok mit nur einem Wagen bergab. Wir laufen die paar hundert Meter zurück zum Tunnel 2 und legen uns etwas oberhalb auf die Lauer. Laut Plan haben wir eine Stunde Zeit bis zum Personenzug und der muss sich ja an den Fahrplan halten. Die 2.Lok ist soeben mit dem Tourizug bergab, so bleibt wirklich Zeit für ein wenig Siesta. Fußgänger und Motorradfahrer frequentieren fleißig den Tunnel. Schließlich wechselt das Licht am Tunnel auf rot und schon bald ist die Stimme der Dampflok aus Xianrenjiao zu hören. Wie gespannt sitzen wir wie die Katze vorm Loch. Das Motiv ist eng und der Schuß muss sofort sitzen! Die Tunnelausfahrt liegt herrlich im Licht. Wir sind gespannt wie Flitzebogen. Da! Der Tunneleinfahrtspfiff! Und schon ist im Tunnelloch das Licht des großen Scheinwerfers erkennbar. Die Lok wird sichtbar, verlässt den Tunnel - Schlack! Synchron lösen die Verschlüsse der Spiegelreflexkameras aus. Dafür hat sich die Tour schon gelohnt. Viel Zeit bleibt uns nicht uns über den Schuss zu freuen, Lok 2 hat ihren Personenwagen inzwischen nach unten gebracht und folgt dem Personenzug wieder im Blockabstand mit einem Güterzug. Schnell durch den Tunnel und bergab Richtung Xianrenjiao. Von weitem ist der Zug schon zu hören.

Wir teilen uns auf, während ich mit dem Guide gleich in der Nähe der Tunneleinfahrt den Hang erklimme, laufen die Anderen weiter zum Bahnhof Xianrenjiao. Der Auspuffschlag ist schon zu hören. Ein Motorradfahrer hält lieber Abstand zum Gleis und hält an, da biegt der



Dort wurden in der Nähe der Gleise Baumaterialien per LKW angeliefert und nun auf einer selbstgebauten Draisine abwärts bis kurz vor die Baustelle eines Hauses transportiert. Die letzten Meter wird das Material auf dem Rücken getragen. Bergauf wird die leere Draisine per Motorrad gezogen, im Treidelverkehr sozusagen. Oberhalb von Caiziba warten wir zwischen den Reisterrassen auf den zurückkehrenden beladenen Kohlezug. Dann haben wir etwas Zeit um auch an diesem Tag die Taverne in Caiziba mit dieser herrlichen Atmosphäre des südchinesischen Dorflebens aufzusuchen. Das Bier haben wir uns nach der Lauferei redlich verdient.

Wir schlendern zurück zum oberen Ende des Dorfes. Von allen Seiten strömen Leute hierher. Motorradfahrer mit ihren Bräuten und Musik auf dem Gepäckträger, Fußgänger, das ganze Dorf ist auf den Beinen. Etwas oberhalb des Gehöftes auf dem wir stehen, um die Ortdurchfahrt des letzten Zuges des Tages aufzunehmen, wird eine Open-Air Disko mit Lagerfeuer veranstaltet. Hühner scharren herum, als der Zug jedoch über den Hof rollt, hat sich alles verzogen.



Wir laufen die Schwellen herab bis zur unterhalb des Ortes gelegenen Haltestelle. Die Dämmerung bricht herein. Als der große Scheinwerfer des zurückkehrenden Zuges auf uns zuwandert, liegt schon alles in finsterner aber sternklarer Nacht. Empfindlich kalt ist es geworden und wir sind froh dass wir Richtung Quartier und Abendessen rollen.

Mittwoch, 2.3.

Den vorletzten Eisenbahntag unserer Tour wollen wir noch einmal hoch nach Bagou. Der Ort hat uns ausnehmend gut gefallen mit seinem Markt und den besten Maultaschen weit und breit. So stehen wir dann auch wie jeden Morgen zusammen mit den Arbeitern der Mine und wenigen anderen

Fahrgästen um viertel nach sechs wieder am Bahnhof in Sanji. Die übliche Routine, Abkuppeln der Lok - Schnellbekohlung – Ankuppeln – weiter. Unsere Lok macht heute schlecht Dampf. Anderthalb Stunde bis oben. Mit Verspätung erreichen wir Bagou.



Wir genießen das Treiben rund um den Zug auf der Station und begeben uns dann für die Rückkehr des Zuges an eine Stelle etwas oberhalb von Bagou. Wir bleiben anschließend gleich dort, denn der erste Kohlenleerzug wird bereits erwartet. Er kreuzt den P-Zug in Jiaoba und ist 10 Minuten später bei uns. Die Rückleistung mit beladenem Zug nur wenige Minuten später wird auch noch mitgenommen, dann sind erst mal beide Maschinen unten und wir haben endlich Zeit für die Maultaschen und den täglichen Markt. Was es hier alles zu sehen gibt! Hühner werden lebend und zusammengebunden verkauft, Fleisch wird unter für Europäer eher bedenklichen hygienischen Zuständen zerteilt, abgewogen und verkauft, wobei auch Ohren, Schwänze und Füße sehr begehrt sind. Exotisch anmutend auch ein Salat aus Hühnerfüßen!



Im Hotel haben wir ein Bild gesehen oben vom Berg bei Bagou auf die Strecke. Diese Motiv haben wir nun im Auge. Die Suche gestaltet sich ob fehlender Wanderwege und Beschilderung komplizierter als gedacht und irgendwie reicht plötzlich die Zeit nicht mehr. Außerdem ist es heute deutlich trüber als gestern und talüberquerende Blicke werden grenzwertig. So sind wir mit dem Ergebnis der Ablichtung des bergfahrenden Personenzuges eher weniger zufrieden und es hat eher dokumentarischen Wert. Die Zeit bis zum nächsten Zug ist knapp. Schon in 20 Minuten wird der nächste Güterzug erwartet, auch das war ein Grund, die Motivsuche nicht zu weit in die Berge auszudehnen, denn das Rangieren eines Güterzuges im Streckenendpunkt an der Mine wollen wir unbedingt noch dokumentieren. Gerade rechtzeitig sind wir dort um die Einfahrt und das Rangiermanöver festzuhalten.



Nach Abfahrt des Zuges können wir uns wieder etwas der Mine zuwenden. Per Hand werden die leeren Wagen passend unter die Verladeöffnungen geschoben, die ebenfalls per Hand mit einem langen Ringschlüssel geöffnet und geschlossen werden. Anschließend wird die Kohle von Hand im Wagen gleichmäßig verteilt.



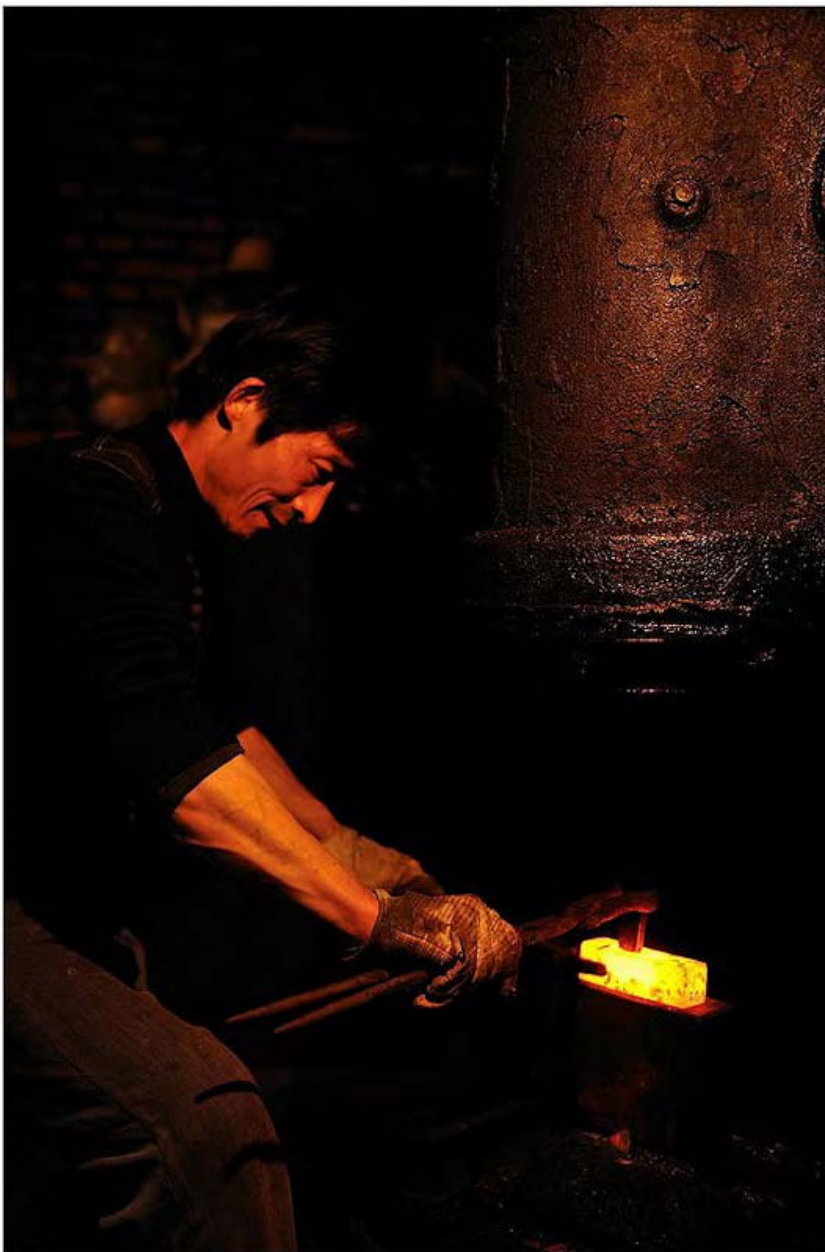
Oberhalb des Verladebunkers werden die gestern neu angelieferten Loren einsatzbereit gemacht. Eine junge Frau wartet mit Kind und Mittagessen auf die Mittagspause im Bergwerk und hat für ihren Mann eine warme Mahlzeit vorbereitet. Für uns Europäer ungewohnt mit wie wenig Emotionen das Treffen abläuft. In Deutschland ginge das ja mit Küsschen hier, Küsschen da ab und das Kleine würde auf den Arm genommen und herzlichst begrüßt. Hier in China bleibt es im Tragetuch auf dem Rücken der Mutter.

Inzwischen nach 12 verspüren auch wir Hunger. Laut Auskunft unseres Guide ist um 14.40 erst der nächste Zug fällig, der planmäßige Personenzug, danach soll im Blockabstand ein Kohlezug folgen. So haben wir ausreichend Zeit für die

Mittagspause. Im Anschluss machen wir eine Erkundungstour durch den Ort und kaufen fast den gesamten Vorrat der örtlichen Händler an Hackbeilchen mit Holzgriff für die eigene Küche auf. Wir besichtigen noch das örtliche Hotel und bedauern fast, nicht hier oben zu wohnen. Die restliche Zeit verbringen wir beim Friseur, genauer gesagt einer Friseurin. Haareschneiden und Rasieren zum Spottpreis. Ich sitze gerade unter der Schere und werde von zarter Hand bearbeitet, da ertönt oben im Bahnhof ein Lokomotivpfeiff. Wie ein Blitz durchzuckt mich ein scheußliches Gefühl, das ich meinen ärgsten Feinden nicht wünsche. Oben dampft der leere Kohlezug Richtung Bergwerk und wir sitzen beim Friseur! Das Konzept für die beiden noch verbleibenden Fotostellen ist dahin. Unbedingt sollte doch noch eine Aufnahme vom Wasserbehälter gemacht werden und bei der Durchfahrt zwischen den großen Häusern bei Huangcunjin! Tja. So kletterte ich dann für die Rückkehr des beladenen Zuges auf den Wasserbehälter und fertigte einen Nachschuss. Durch die beladenen Wagen und die Bremser auf dem Zug auch nicht uninteressant. Den mit halbstündiger Verspätung heraufkommenden Personenzug hat Michael dann von hier oben aufgenommen, so dass ich doch noch zu einem Bild eines vorwärts fahrenden Zuges von hier oben komme.



Ich nehme den Personenzug dann wie geplant bei den großen Häusern in Huangcunjin auf. Nachdem auch die Rückfahrt im Kasten ist, wandern wir noch etwas durch den Ort. Auf dem großen Dorfplatz wird eine Art Polo zu Fuß gespielt. Es gibt vergleichsweise wenige Kinder im Ort. Die Schule ist schon seit mehreren Jahren geschlossen. Die Kinder fahren mit dem Zug zur Schule nach Shixi. Ob Ihnen wohl dämmert, dass sie wahrscheinlich die letzten Schüler der ganzen Erde sind, die täglich mit der Dampfkleinbahn zur Schule fahren dürfen?



Vom Bahnhof dröhnt ein wummerndes Geräusch über den Ort. Eine Lok ist es nicht. Wir folgen dem Geräusch und landen in der örtlichen Schmiede. „Blacksmith – traditional forging“ hat wohl ein auswärtiger Besucher an die Tafel draußen mit Kreide geschrieben. Innen sieht es urig aus. Ein großer Schmiederaum ist gleichzeitig Schuppen und Hühnerstall. Der einzige Wohnraum mit Bett und Tisch hinter einem Vorhang nebenan. Der Wok wird auf der Asche des Schmiedefeuers erhitzt, aber soweit ist es noch nicht, erstmal werden mehrere Hammer geschmiedet. Ein großer Eisenhammer, elektrisch angetrieben, in der Mitte der Schmiede. Das glühende Eisenstück wird passend gelegt und mit einem Fußhebel wird der Eisenhammer ausgelöst. Tonnenschwer schlägt er auf das Werkstück. Eine tolle Atmosphäre aus einer vergangenen Zeit zwischen Handwerk u. Industrialisierung. Wir könnten stundenlang zusehen wie aus dem klobigen Eisen Hämmer mit Spitze und Loch für den Stiel entstehen. Draußen setzt die Dämmerung ein. Eine Kolonne Arbeiter mit Werkzeugen läuft im Gänsemarsch am Gleis entlang in den Tunnel. Ich fühle mich an die Zwerge aus Schneewittchen erinnert.

Der Schmied ist fertig und fährt sein Motorrad, das draußen geparkt war, in die Schmiede. Auf der Glut des Schmiedefeuers wird er nun sein Abendessen zubereiten. Am Bahnhof gibt es einen recht gut sortierten Kiosk. Dank unserem Guide können wir mit dem älteren Ehepaar sogar kommunizieren. Beide sind schon über siebzig, aber die Rente ist nur klein, so haben sie diesen Kiosk gepachtet und bessern ihr Einkommen dank der immer zahlreicher werdenden Touristen auf. Es gibt auch Bücher und DVD der Bahn zu kaufen.

Hier in diesem entlegenen Tal sind das 19. und das 21. Jahrhundert ineinander verwoben und es wird deutlich, wie die Zeit fließt, ineinander verfließt, die Grenzen verschwimmen. Wir haben dieses Tal 5 Tage lang Schwellen für Schwellen talauf, talab erwandert, es ist uns ans Herz gewachsen, Abschiedsschmerz macht sich breit, von den emsigen lautstarken C2-Dampfloks, den herzhaften und den süßen Maultaschen, die mit einem rosa Punkt markiert sind. Von der Friseurin, dem Kiosk, und den vielen freundlichen Menschen, die dieses Tal mit Leben füllen. Wir stehen an der Mauer und blicken vom Bahnhof über die Stadt. Michael nimmt Kontakt mit Deutschland auf und prüft die Verlängerung der Tour. Da ja ein Wochenende hinter unserer Rückkehr liegt, wären noch 2 Tage möglich. Leichter Nieselregen setzt ein. Der Zug hat eine deutliche Verspätung. Am Bahnsteig haben sich schon die Reisenden nach Shixi eingefunden und Ladegut staut sich auf dem Bahnhof. Inzwischen ist es dunkel geworden. Mit 40 minütiger Verspätung trifft der Zug ein. Er ist vollbesetzt und entleert sich auf den Bahnsteig. Eine Menge Güter werden ausgeladen und auf Handkarren verstaut. Noch einmal wird uns deutlich welche Bedeutung die Bahn hier für die Menschen hat. Aber auch wenn sie sie lieben, werden sie wohl froh sein, wenn Bus, LKW, und Auto Einzug halten. Der Zug fährt noch bis Huangcunjin und kehrt nach einer Viertelstunde zurück. Nun steigen auch wir ein und fahren ein letztes Mal auf dieser Reise durch das Tal. Morgen wollen wir uns dem unteren, elektrifizierten Abschnitt der Strecke widmen, ehe uns am Mittag der Kleinbus in gut 3 Stunden nach Chengdu zum Flughafen bringen wird. Eine Verlängerung, so die Rückmeldung aus Deutschland, wäre zwar möglich, sprengt aber dann doch unsere Reisekassen.



Donnerstag, 3.3.

Der letzte Tag unserer Reise in China ist angebrochen. Heute wollen wir uns dem unteren, etwa 4km langen elektrifizierten Abschnitt zwischen Shixi und Sanji widmen. Die Elektrifizierung erfolgte 1990. Da wir nicht mit dem Zug in die Berge fahren, können wir heute mal etwas länger ausschlafen. Gegen 5Uhr hören wir noch im Bett das Pfeifen einer Dampfloks und dann die Vorbeifahrt. Ein Leerkohlenzug fährt noch vor dem Personenzug in die Berge. Natürlich ist es noch dunkel. Als der reguläre Personenzug unter unserem Fenster vorbeifährt, nehmen wir dies als Signal, um aufzustehen. Wir räumen schon mal unsere Zimmer und stellen alles Gepäck in einen Raum. So bleibt uns mehr Zeit an der Strecke, denn um 16:00 geht der Flieger und um 11:00 holt uns der Bus ab. Es ist noch neblig hier unten im Tal, als wir gegen 7 das Hotel verlassen. Die meisten Lokale haben noch zu, aber schließlich finden wir doch noch ein Restaurant, das schon geöffnet hat. Es gibt sogar Maultaschen, aber welche Enttäuschung, kein Vergleich mit denen in Bagou, statt mit Nüssen und Honig sind sie hier unten einfach mit Zucker gefüllt. Dann doch lieber eine Nudelsuppe. Inzwischen ist es hell genug und wir brechen auf an die Strecke. Gleich hinter dem Lokal verläuft sie. Nach nur wenigen hundert Metern Fußmarsch weichen die Häuser den Reisterrassen. Trotz der Elektrifizierung ist es schön

hier. Ein rollendes Geräusch kündigt den nächsten Zug an. Da beide Dampfloks oben im Tal sind, kann es nur ein E-Lok bespannter Zug sein. Schon biegt er mit etwa 40 leeren Kohlenwagen um die Ecke. Die Lok ähnelt den 2-achsigen Lokalbahnloks der Zugspitzbahn, stammt aber aus 1990.



Nach einer halben Stunde kommt der Zug beladen zurück. Ihm folgt der aus den Bergen zurückgekommene, nunmehr mit Kohle beladene Zug mit der Dampfloks davor. Er hat nur 12 Wagen.
Es geht Schlag auf Schlag. Der Dampfpersonenzug wird erwartet und wir hören ihn schon in Sanji. Doch zunächst kommt ein leerer Kohlezug mit E-Lok von der anderen Seite. Man weiß gar nicht wie man sich fotopunktmäßig am Besten einrichten soll. Nun gibt es dreimal Dampf. Zunächst der planmäßige Personenzug, dann kommt der leere Dampfkohlezug herauf und dann startet schon der nächste planmäßige Personenzug in die Berge, natürlich mit Dampf. Wir passen noch den beladenen Kohlezug mit der E-Lok Richtung Shixi hier in den Reisterrassen ab, dann begeben wir uns zum Hotel.



Hier lassen wir uns für ein Taschengeld erstmal den Lehm von den nassen Reisterrassen von den Schuhen putzen. Unser Kleinbus ist nun da und der Nebel ist auch wieder strahlendem Sonnenwetter gewichen. Mit einem letzten Blick auf die Leuchtpalmen und den Bahnhof Sanji verabschieden wir uns mit Wehmut von dieser wirklich liebenswerten und einmaligen Bahn, die uns wie ein vergessenes Relikt aus dem vorvorigen Jahrhundert vorkam. Der Umbruch zur reinen Touristenbahn ist voll im Gange. Wie lange wird es noch dauern, bis Werbung die Wagen ziert und das Umfeld bis zur Unkenntlichkeit verändert ist?

Der Rest ist schnell erzählt. Fast 3 Stunden dauert die Fahrt nach Chengdu, zunächst entlang der kleinen Bahn auf der anderen Talseite nach Shixi, am großen Fuß entlang und nach weniger als einer Stunde ist die neue Autobahn erreicht. Bei Leshan fällt mir eine neugebaute Villensiedlung im europäischen Jugendstil auf, bei Chengdu eine Siedlung im altenglischen Stil. Sie heißt auch "Old England". Auf dem letzten Stück zum Flughafen sehen wir neben der Straße schon die vielen Betonpfeiler der neuen Schnellbahn, die den Flughafen anbinden wird. Die weitere Reise ist ohne Probleme, alle Flüge sind pünktlich und am 4.3. um halb sechs sind wir wohlbehalten wieder in Frankfurt. Torsten wird verabschiedet, er hat noch einen weiten Weg bis Zittau, tja, heute früh um 4 sind wir da drübergeflogen. Erwähnenswert noch, dass Bahnstreik ist. Mein Zug fährt aber. Michael fährt noch mit bis Hannover. Wegen Bauarbeiten am Schlüchterner Tunnel fährt unser ICE über Gießen und Marburg statt über die Schnellfahrstrecke. Eine ungewohnte und sehr interessante Route - landschaftlich schön. In Kassel steht neben uns der ICE nach Berlin, der ab hier bestreikt wird. In Hannover verabschiede ich mich noch von Michael und werde auch schon am Bahnhof abgeholt.

Eine wunderschöne Zeitreise findet ihr Ende.



© Text und Bilder: Ulrich Tack, Michael Bleckmann (Tanago GmbH).