Reisebericht China »Winterdampf«

19. – 27. Januar 2019

Was war am auffälligsten? Die öffentlich zelebrierte Unterdrückung der Uiguren. Wurde die Auslöschung der uigurischen Identität in den vergangenen Jahren nur sehr subtil vorangetrieben (Verbot des Koranbesitzes, der Nichtzulassung uigurischer Schulabgänger auf Universitäten), so wird jetzt die brutale Macht des Han-chinesischen Staatsapparates unverschleiert gezeigt: jedes Restaurant, jedes Hotel verfügt über eine Sicherheitsschleuse wie an Flughäfen, vor jedem auch noch zu unwichtigem Geschäft stehen Autosperren, Tankstellen sind zu Hochsicherheitszonen mit Stacheldraht, Fahrzeugsperren, und bewaffneten Posten ausgebaut, und wenn wir den Erzählungen unseres uigurischen Guides folgten, nimmt auch die individuelle Unterdrückung immer schlimmere Formen an: Kindern und Lehrern ist es unter Strafe (3.000 – 5.000 Yuan) verboten, in der Schule uigurisch zu reden, in der größten uigurischen Bibliothek in Urumqi verschwanden über Nacht 60% des uigurischen Bücher, und etwa 10% der uigurischen Bevölkerung sitzt in Umerziehungslagern.

Auch die chinesische Stasi tat alles, um deutlich zu zeigen, wer Herr im Hause ist: an 2 Tagen folgte unserem Tourbus ein schwarzer VW-Passat – egal wohin wir auch fuhren, der Passat war immer da. Wir konnten gehen, wohin wir wollten, fotografieren, was wir wollten (so lange es Eisenbahn betraf), und niemand kümmerte es, wenn wir auch in Bereiche vorstießen, die zuvor jahrelang strengstens untersagt waren. Die Stasi wollte halt nur wissen, wo wir waren ... Ganz absurde Formen nahm die Überwachung an, als die Stasi keine Zeit oder Lust hatte: dann wurde eine Han-Chinesin aus unserem Hotel verpflichtet, in unserem Bus mitzufahren und stündlich detailliert Auskunft an die Stasi zu geben, wo wir uns gerade aufhielten. Dumm nur, daß wir morgens um 06:00 bereits das Hotel verließen, ohne Frühstück! Für Chinesen natürlich ein Sakrileg, nicht zu frühstücken – und so waren wir bereits an der Mine Erjing, als die Dame aufwachte und uns suchte ... Unser Frühstück bekamen wir dann per »Lieferdienst« direkt vor Ort serviert.

Wenn es nicht so pervers wäre, man könnte direkt darüber lachen. Nicht lustig war dann auch unser Erlebnis mit einer chinesischen SWAT-Einheit, die in unser Hotel eindrang, weil jemand aus unserer Gruppe ein Foto von der Hauptstraße in Sandaoling gemacht hatte. Fotografieren von Eisenbahn: ja. Alles andere: nein.

In Sachen Eisenbahnfotografie erlebten wir diese Loks der Baureihe JS: 8190, 8197, 8225, 8053, 8077, 8195, 8314. Nicht 100%ig verbürgt ist eine Sichtung am Abend aus dem Bus heraus (8081), sowie die Einzelperson-Sichtung von 8089. Am Lokfriedhof wurde auch fleißig rangiert und 8076 am 24.1. ins Ausbesserungswerk gezogen.

Der erste Zug der Tagesschicht kämpft sich zur Entladung aus dem Tagebau.

Für den Tagebau waren 3 Loks im Einsatz, den Bahnhof Nanzhan und die Überlandstrecke nach Erjing und Yijing bedienten ebenfalls 3 Planloks. Die Mine in Yijing arbeitet wieder und wird mehrmals am Tag von Erjing aus bedient, häufig finden sich so 2 JS gleichzeitig im Bahnhof von Erjing und sorgen für regen Zugverkehr auf der Anschlußbahn! Im Loch hing bei unserer Ankunft JS 8190 Tender voran am Zug, ein Anblick,

Ein Kohlezug passiert den momentan außer Dienst gestellt Schaufelbagger »421«.

den wir schon seit vielen Jahren nicht mehr erlebt hatten. Fotografisch war das natürlich nicht so toll, und nachdem sich eine »automatische« Korrektur über Nacht nicht einstellte, mußten wir dann doch höflich beim Dispatcher anfragen, ob man nicht die Lok drehen könnte. Über Mittag wurde die Lok dann wunschgemäß gedreht und erfreute uns für den Rest der Zeit dann wieder mit Rauchkammer voraus!

Auffällig waren die teils langen Ladezeiten der Züge: während wir das bei der Baggerbeladung schon einkalkuliert hatten, waren wir doch überrascht, wie oft der »Blaue Turm«, die Bunkerverladung, technische Probleme hatte. Dies führte zu teils langen Pausen, denen dann wieder fast 15-20 minütige Abfahrten folgten, wenn´s wieder lief und ein Zug nach dem anderen beladen werden konnte! Auch die Entladung wollte manchmal nicht so, wie wir – auch an diesem Ende der Strecke waren Verspätungen normal.

Am Ende sind auch Eisenbahnfans und Fotografen auch nur Menschen: wir tendieren dazu, Probleme zu vergessen und uns nur an die guten Zeiten zu erinnern. Und wir hatten jede Menge gute Zeiten in Sandaoling: alle Gruppenmitglieder haben die Zeit dort zu 100% genossen, wir konnten frei und unbehelligt in der Mine herumwandern, jeder konnte entweder dem offiziellen Programm folgen oder sein eigenes Ding machen. Gigabytes an Fotos und Videos wurden produziert, wir durften jeden Abend in sehr guten chinesischen und uigurischen Restaurants schlemmen, wurden von hervorragenden lokalen Reiseleiter und Busfahrer begleitet, unser Hotel war gut geheizt, es gab heißes Duschwasser zu jeder Tages- und Nachtzeit – und letztendlich ist Sandaoling der letzte Platz weltweit für richtigen, echten, und unverfälschten Plandampf! Die Dampfloks fahren Tag und Nacht, und was gibt es schöneres, als nachts um 3 im Bett zu liegen, und von draußen dringen die Klänge einer bergwärts fahrenden JS vor einem schweren Kohlezug ins Ohr ...

Werden wir auch im nächsten Jahr nochmals Dampf in Sandaoling erleben? Vor Ort wurde uns bestätigt, daß im Sommer 2020 im Tagebau Schluß sein wird, das ist zumindest der offizielle Plan. Mögliche Termine reichten von Juni bis September 2020 ... für eine aller-aller-allerletzte Wintertour nach Sandaoling wäre also im Januar 2020 noch Zeit!

Wir prüfen das gerade ... angedacht ist der Zeitraum 7. – 18. Januar 2020 ....