

Reisebericht Indien DHR Mai 2018

Schauen Sie sich die Bilder unserer jüngsten Darjeeling-Reise an, so könnte man glauben, es hätte nur Nebel und Entgleisungen gegeben... dem war natürlich nicht so, aber auf keiner Reise hatten wir wohl mit so vielen Entgleisungen zu kämpfen, wie auf der jetzigen Tour. Nicht immer war es unser Güterzug, in dem ein Wagen immer machte, was er wollte – und nach der ersten Entgleisung auch noch einen Achsschaden erlitt, der ihn wieder und wieder aus den Gleisen hebelte.



Auch Wagen ganz regulärer Personenzüge hüpfen hin- und wieder mal aus den Gleisen und legen den Zugverkehr lahm. Gottseidank ist die DHR noch eine richtige Eisenbahn mit echten Eisenbahnern und viel Fachwissen – zudem passieren Entgleisungen dort auch so regelmäßig, daß man in der Behebung schnell und zielgerichtet zur Sache geht.



Unsere erste Entgleisung war dann aber doch etwas „Größeres“, zumal auch an diesem Tag die planmäßigen Personenzüge zwischen New Japailguri und Darjeeling fahren – und wir den Ort der Entgleisung strategisch so günstig gewählt hatten, daß jetzt beide Personenzüge auf ihren Wegen blockiert waren! Nach weiteren 3 Entgleisungen des immer selben Wagens wurde dann der Entschluß gefaßt, diesen am nächsten Bahnhof auszusetzen! Immerhin waren die regulären Personenzüge bereits über 4 Stunden verspätet...

Etwas zu schaffen machte uns auch die „Westliche Störung“, eine in Indien bekannte Wetterlage, in der Sandstürme und viele Wolken aus den westlichen Regionen (natürlich vom „bösen“ Pakistan) nach Indien zogen. Uns belästigten nur die Regenwolken: entweder durch Niderschläge, oder durch so tiefhängenden Ausläufer, daß wir mitten in den Wolken gefangen waren.



Der Personenzugfahrplan der DHR ist nachwievor etwas schwierig zu lesen: alle Züge verkehren dort täglich, aber viele Züge fahren effektiv nur nachfragebedingt. Ist keine Nachfrage da, oder sind die Dieselloks kaputt, fallen Leistungen auch ohne Vorwarnung aus.

Regelmäßig, aber nicht täglich, wie im Fahrplan angegeben, fährt das Personenzugpaar New Japailguri – Darjeeling, auch der Touristenzug Kurseong - Darjeeling wurde 2x gesichtet. Allen Zügen (mit Ausnahme der Darjeeling-Ghum-Verkehre) ist jetzt ein Neubau-Personenwagen mit Klimaanlage beigefügt.

Diese Aufnahme mit gleich 3 Dampfloks in Ghum gelang nur dank unseres Sonderzuges:



Insgesamt 11 betriebsfähige B-Kuppler stehen der DHR zur Verfügung: 7 waren während unseres Besuchs in Darjeeling stationiert, 2 in Kurseong, und 2 in Siliguri. In Tindharia wird zur Zeit Lok 779 hauptuntersucht.



Auf dem „unteren“ Abschnitt ist regulär nur noch höchstens 1 Zugpaar zu sehen, wenn nicht gerade der Tanago-Güterzug vorbeifährt und die Waschbemühungen der örtlichen Bevölkerung zunichte macht...

Die Strecke Darjeeling-Ghum ist so sehr intensiv genutzt und es gibt kaum freie Trassen – alles wird der Geldmaschine „Touristenverkehr“ untergeordnet. Allerdings verkehrten selbst in der einheimischen Hochsaison nicht alle der vorgesehenen 9 Zugpaare: meistens waren nur 7 Zugpaare unterwegs.

Erstaunlich ist, daß sich die örtliche Bevölkerung scheinbar immer noch nicht an die Zeiten der Planzüge angepaßt hat – oder daß es Ihnen buddistisch gesehen egal ist, was auf den Gleisen passiert. Und so werden Lastwagen, Autos, Motorräder, Verkaufsstände und Reparaturarbeiten permanent auf die Gleise gepackt... meistens schaffen es die Besitzer dann auch noch, ihre Sachen wegzuräumen. Wir wurden aber auch Zeugen, wie hart die DHR-Lokmannschaften den Verkehrssündern klarmacht, daß eine Diesellok etwas stärker ist als ein auf den Gleisen geparkter PKW: der planmäßige Personenzug New Japailguri – Darjeeling wurde kurz hinter Siliguri durch einen Falschparker aufgehalten. Und als der Eigentümer trotz permanenten Hupens nicht auftauchte, fuhr die Diesellok langsam so dicht an den PKW ran, bis die Stoßstange des Autos eingedrückt wurde. Der Halter rannte zu seinem Auto, legte hektisch den Rückwärtsgang ein, und riss sich dabei die halbe Stoßstange ab. Sehr „un-indisch“ gab es noch nicht einmal eine Diskussion darüber... der Zug fuhr einfach weiter, sobald das Lichtprofil wieder frei war.



Ansonsten hat sich nicht viel auf der DHR verändert, es ist ganz klar, daß sich die Indian Railways bemüht, einer ihrer wenigen profitablen Strecken weiterhin für den Tourismus auszubauen. Der Abschnitt zwischen Darjeeling und Ghum ist dabei bereits heute sehr intensiv mit Zügen belegt, die restlichen Abschnitte sollen auch weiterhin betrieben werden, so daß eine Stilllegung des unteren Teils der DHR wohl erstmal vom Tisch ist, zumal ja auch die UNESCO bei der Verwaltung“ des Weltkulturerbes“ ein Wörtchen mitredet.

Ob man seitens der Indian Railways aber auf Dauer bereit sein wird, die Verluste auf den unteren Abschnitten zu kompensieren, bleibt dahingestellt. Zumindest formal betreibt man die Gesamtstrecke – und paßt den Fahrplan dann vor Ort an die effektive Nachfrage an.

Die Werkstatt in Tindharia ist gut ausgelastet: gelegentlich kommt eine Dampflok zur HU hinein, aber die Hauptarbeit liegt in der Unterhaltung des gegenwärtigen, bereits modernisierten Personenwagenbestandes und in der Aufarbeitung älterer Personenwagen. Die 7 bereits gelieferten Neubauwagen (mit Klimaanlage) bewähren sich wohl im Betrieb sehr gut und daher wird in den nächsten 2 Jahren noch eine Nachlieferung erfolgen.



Auf ein Neues im Dezember 2019?

Peter-H. Patt
Tanago