





# Sie fährt wieder!

## Eine Reise zur Darjeelingbahn

Die Transsibirische Eisenbahn? Regelmäßig im Fernsehen zu sehen. Die Gotthardstrecke? Derzeit in aller Munde. Die Bagdadbahn? Kulturell und ingenieurtechnisch eine Meisterleistung. Die Darjeelingbahn? Sogar Weltkulturerbe, aber zuletzt ständig durch Erdbeben unterbrochen!

Erdbeben? Stimmt! Die kleine Bahn am Fuße des Himalaya wurde während der Monsunzeiten in den Jahren 2010, 2011 und 2012 von Erdbeben arg in Mitleidenschaft gezogen. So schwer, dass lange Zeit nicht klar war, ob die Züge auf die Gesamtstrecke zurückkehren würden. Aber nach sechs Jahren Unterbrechung rollen sie seit Dezember 2015 wieder über die ganzen 82 km.

### Mut und Gelassenheit

Grund genug also, dieser weltbekannten Bahn endlich einen Besuch abzustatten. Per „Bahnabenteuer Himalaya“ von Bahnreisen Sutter nimmt unsere Reise in Kolkata (bis 2001 Kalkutta) mit den Eindrücken einer 5-Millionen-Stadt im Osten Indiens ihren Anfang. Dass das frühere Kalkutta übrigens nicht am Ganges, sondern am Fluss Hugli liegt, sei hier nur nebenbei erwähnt.

*„Die Fahrt im Gebirge beträgt vierzig Meilen und dauert acht Stunden. Sie sollte eine ganze Woche in Anspruch nehmen, weil sie so interessant, aufregend, wild und entzückend ist.“*

*Mark Twain über die Darjeeling Bahn, 1897.*

**Links: Mit durchdringendem Dauerpfeifen und unter beachtenswerter Gelassenheit der Bevölkerung fährt der Dampfzug mitten durch Kurseong.**

**„Bitte recht freundlich!“  
Dem Lokpersonal ist am Morgen des 22. März 2016 eine gewisse Anspannung ob der bevorstehenden Fahrt anzusehen.**



Die Folgen der zahlreichen Erdbeben entlang der Strecke sind auch heute noch sichtbar, wie hier zwischen Gayabari und Mahanadi.



**Der „Batasia-Loop“ bei Ghoom. Mit-tendrin das Denk-mal für die Ghurka, einer Sol-dateneinheit, die sich aus Männern der Darjeeling-Region rekrutierte.**

**Einfahrt in die Doppelspitzkehre zwischen Chunbhatti und Tindharia.**

Wer das Land erstmals besucht, den werden die Menschenmassen, das Verkehrsaufkommen und besonders die sozialen Aspekte verwirren. Um die Geschichte und die Eigenheiten des Landes auch nur zu akzeptieren, bedarf es einer gehörigen Portion Mut und Gelassenheit. Die baldige Erkenntnis: Indien lässt sich ganz sicher nicht in einer einzigen Reise erfassen! Freundlichkeit und Offenheit der Menschen laden ein, viel Zeit in diesem faszinierenden Land zu verbringen.

Ein kurzer Inlandsflug nach Bagdogra und eine Busfahrt bringen uns zum eigentlichen Ziel, dem Anfangspunkt einer der spektakulärsten Bahnstrecken der Welt.

### Mit Dampf zum Himalaya

Die DHR – die Darjeeling Himalayan Railway! Seit 1999 für „herausragende Ingenieursleistungen bei der bahntechnischen Erschließung einer Gebirgslandschaft von großer Schönheit“ als UNESCO-Weltkulturerbe ausge-

zeichnet, erklimmt diese außergewöhnliche Bahn auf einer Strecke von 82 km von Siliguri bis Darjeeling auf 610 mm Spurweite gut 2.000 Höhenmeter.

Von Siliguri (121 m ü.M.) aus arbeiten sich die kleinen B-Kuppler britischer Herkunft mit der Hilfe von sechs Doppel-Spitzkehren und drei „Loops“ in abenteuerlicher Fahrt auf eine maximale Höhe von 2.257 m in Ghoom – das damit den höchstgelegenen Bahnhof Indiens besitzt – hinauf. Von dort geht es wieder bergab zum Endpunkt Darjeeling auf „nur“ 2.077 m ü.M. Vor der Abfahrt unseres Zuges, in Indien liebevoll „Toy Train“ genannt, steht ein Kurzbesuch des kleinen Depots in Siliguri an. Wir treffen dort zahlreiche Bahnbedienstete, mit und ohne Uniform, Lokpersonale, Kohlenträger, vier Dampfloks – davon zwei unter Dampf – und zwei Dieselloks. Die Bekohlung der Dampfloks wird durch Menschenkraft erledigt, drei junge, kräftige Männer tragen den Brennstoff in Bastkörben auf dem Kopf zur Lok, wo ein weiterer die massiven Brocken im Tender aufschichtet.

Nachdem unsere Lok 795 mit allen Vorräten ausgerüstet ist, drückt sie ihren kurzen Zug aus zwei blauen vier-



## Die Darjeelingbahn

achsigen Personenwagen nach Siliguri Junction. Dort beginnt die Fahrt und führt zunächst durch flaches Land mit Teeplantagen, um bereits nach 10 km stetig anzusteigen, dem bengalischen Bergland entgegen.

Der Betrieb der DHR wird durch unzählige unbeschränkte Bahnübergänge erschwert. Für den sicherheitsbewussten Durchschnittseuropäer zunächst ein irritierender Umstand, fordert doch die kleine Lok mit ihrem putzig erscheinenden blauen Personenzüglein manchen Autofahrer stetig zu waghalsigen Überholmanövern heraus: Wer erreicht die nächste Straßenkreuzung als Erster, Zug oder Straßenfahrzeug? Und wer behält die Nerven wenn es dabei mal „eng“ wird?

Zur Beruhigung: Angeblich gab es auf der im Juli 1881 fertiggestellten Bahn noch nie einen schweren Unfall!

Nachdem also das Flachland verlassen wurde und die Steigung beginnt, zeigen die Satteltank-Loks mit nicht gehänter Geräuschkulisse, was sie können. Zwischen 1889 und 1927 gebaut, bringen diese Maschinen ein Gewicht von höchstens 14 t auf das Schmalspurgleis. Das erklärt auch, warum nahezu während der gesamten Fahrt die beiden „Sandmännchen“ vorne auf der Lok sind. Bei einer Steigung von max. 56 ‰ muss immer wieder gesandet werden, um ein Schleudern zu verhindern. Weitere wichtige Aufgabe ist es, andere, gegebenenfalls uneinsichtige Verkehrsteilnehmer von den Gleisen zu verweisen.

Zuletzt ging der Abschnitt zwischen Tindharia und Kurseong wieder in Betrieb, hier hatten die großen Erdbeben 2010 sowie 2012 ganze Arbeit geleistet und Gleis sowie Straße mit in die Tiefe gerissen! Die Wunden in der Berglandschaft sind noch deutlich sichtbar.

Eine Besonderheit der DHR sind die sechs „Zig-Zags“, doppelte Spitzkehren, in denen der Zug enorm an Höhe gewinnt. Die Lok schiebt dabei ihre Wagen in eine kurze aber heftige Steigung zurück, um dann über eine zweite Weiche wieder ihrem Ziel entgegen zu streben. Der Überlieferung zufolge soll die Ehefrau eines britischen Eisenbahningenieurs diese spezielle Art der Streckenführung erfunden haben.

Ebenso spektakulär sind die drei „Loops“, Kehrschleifen mit mindes-



tens 360 Grad. Der „Batasia Loop“ wird zur Hauptreisezeit von Händlern für gute Geschäfte genutzt, die Gleise sind solange „belagert“, bis sich ein Zug nähert und notgedrungen Platz gemacht werden muss.

Kleine Depots, die Lokomotiven und Wagen beherbergen, gibt es neben Siliguri und Darjeeling auch in Tindharia und Kurseong. In Tindharia betreibt die DHR den einzigen „Workshop“ der Strecke, in dem die 14 verbliebenen B-Kuppler unterhalten werden. Die Werkstatt verfügt u. a. über eine Gießerei und baut sogar Rahmen oder Kessel für die betagten, ursprünglich olivgrün und später zie-

gelrot lackierten Maschinen. Heute fahren sie in einem schmunken Blau.

### Sonnenaufgang im Gebirge

Während die DHR ursprünglich für den Gütertransport erbaut wurde, um den weltberühmten Darjeeling-Tee vom Hochland in alle Welt sowie hitzegeplagte Urlauber in die kühleren Bergregionen zu bringen, dient die Bahn heute zu einem Großteil touristischen Zwecken. Dampf-Charterzüge zu höheren Kosten für Touristen und Dampflokkfreunde fahren zusätzlich zu den mit Dieselloks betriebenen Zügen, die hauptsächlich von Einheimischen genutzt werden. Die atemberau-

Ein Scheinwerfer mit angebaute Lok – Bei Lok 795, 1919 von DHR Tindharia Works gebaut, scheinen die Relationen nicht ganz stimmig zu sein. Zuverlässig und leistungsfähig sind die kompakten Maschinen der Darjeeling-Bahn allemal. Die Aufnahme zeigt die Lok am 21. März 2016 im Depot Siliguri Junction.



Blauere Stunde im Bahnhof von Kurseong. Ohne Schranke kreuzt hier die Bahn die Hauptverkehrsstraße. Am Abend des 22. März 2016 ist eine der Satteltank-Loks der Darjeeling-Bahn unterwegs zur Lokstation, was zumindest bei einem Teil der anwesenden Bevölkerung auf Interesse stößt.

bende landschaftliche Kulisse sowie der Status als Weltkulturerbe bewirken einen stetigen touristischen Aufschwung, der sich bahntechnisch in regelmäßig verkehrenden Sonderzügen namens „Red Panda“ oder „Jungle Safari“ zeigt.

Was jeder Besucher von Darjeeling sich wünscht: Vom Tiger Hill aus den Sonnenaufgang erleben, und den dritthöchsten Berg der Erde, den Kanchenjunga (8.586 m), sehen! Dafür quälen sich Kolonnen von Landrovern zum berühmten Aussichtspunkt. Hunderte Menschen erwarten geduldig die ersten Sonnenstrahlen und lassen sich auch die Laune nicht verderben, wenn sowohl Sonne als auch Himalaya hinter Wolken versteckt bleiben.

Darjeeling, einst ein kleines Bergdorf, ist sowohl als Ausgangspunkt für Himalaya-Touren, als auch für feinsten indischen Tee

bekannt, und war zu Kolonialzeiten ein beliebter Erholungsort englischer Herrschaften. Auch heute noch schätzen Inder aus Kolkata oder Dehli das kühle Bergklima.

Der Ort wuchs innerhalb weniger Jahre von einem Bergdorf zu einer mittleren Kleinstadt, die inzwischen Umweltprobleme durch den massiv wachsenden Kfz-Verkehr hat. Da es keine Möglichkeiten gibt, die Straßen dem Verkehrsaufkommen anzupassen bleibt den Einwohnern nur, sich – mit Geduld und Nachsicht! – durch schmale Gassen zu quälen.

Eng vorbei an Wohnhäusern, Klöstern, Werkstätten und Läden geht es durch die Dörfer und Städte bergauf. Immer wieder beeindruckend ist die Akzeptanz, die jeder Verkehrsteilnehmer den anderen entgegen bringt! Oft bleiben nur wenige Zentimeter zwischen Zug und Jeep, Kuh, Rikscha oder

Marktstand. Und wie zum Beginn unserer Reise ist auch hier wieder die Gelassenheit ein Muss!

Leider lässt sich eine Fahrt auf der Gesamtstrecke derzeit planmäßig nur im Dieselzug erleben, denn die Fahrten mit Dampflokomotiven beschränken sich auf die Streckenabschnitte Darjeeling – Ghoom – Kurseong – Mahanadi und Siliguri – Rangtong. Dampfbetrieb auf dem spektakulären 25 km langen Mittelstück Rangtong – Mahanadi kann aktuell somit nur im Rahmen von Sonderfahrten erlebt werden.

Vieles ließe sich noch mit Menschen, Maschinen und Bergmassiven dieser wunderbaren Region erleben, doch der letzte Reisetag ist angebrochen – viel zu schnell, trotz gelernter Gelassenheit!

TEXT UND AUFNAHMEN:  
JÜRGEN WISCKOW

Entgegen der in Indien durchaus gängigen Praxis, sich an und auf dem Zug eine Mitfahrt zu ermöglichen, handelt es sich zumindest bei den beiden Herren auf der Spitze der Lok um wichtiges Personal, denn sie sind u. a. für das Sanden der Gleise in den Steigungsabschnitten zuständig. Einmal mehr beweist diese Aufnahme auch, wie harmonisch sich die Bahnstrecke in die Natur einfügt.

