

Das märchenhafte Kathmandu, einst Traumziel der Hippies, liegt an der Schwelle zu den 8000-ern. Durch Nepal führt der steile Weg zum Plateau von Tibet, zur Heiligen Stadt Lhasa, wo als „neues Weltwunder“ bis über 5000 Meter hinauf die verwegenste Eisenbahn nach China fährt. Von Jürgen HEINRICH



Riesige Hallen und mehrere Bahnsteige für nur einen Zug am Tag. Der ist mit drei Spezialloks kanadischer Konstruktion bespannt



Zugfahren wird zum Genuss bei solchen Ausblicken. Wir rollen auf 4700 Meter Höhe. Unter dem aufgetauten Permboden ist ewiges Eis, Gleise würden hier schlingern. Der Himalaja ragt fast 7000 Meter auf

## Tag und Nacht dem Himmel nah

Mit der höchsten Eisenbahn der Welt von Lhasa nach Xining

Polierte Wartehallen erinnern an den Dresdener Flughafen nach Mitternacht: feierliche Stille. Ankommende wollen nicht fliegen, sondern als Eisenbahnpassagiere dem Him-

nach Xining ins chinesische Unterland bringen.

14 Reisewaggons, ein Speisewagen und drei grüne Dieselloks warten. Die Motoren können in dünner Luft tausende PS erzeugen und auch noch das rollende Luxushotel mit Wärme und Sauerstoff in jeder Kabine versorgen. Sie sind für die höchste Bahn der Welt in Kanada entwickelt worden.

Wir haben „Soft sleep“ (Sanft Schlaf) Abteile. Vier Betten, sehr komfortabel, TV und Lampe zu jedem Lager, gutes Bettzeug, Tisch mit frischer Nelke und Zierschale, Teppich, reichlich Stauraum für Gepäck und natürlich Sauerstoffdüsen.

Die Waggon-Stuardess weist uns ein, tauscht unser Ticket in eine Boardcard. Pünktlich 12 Uhr rollt der Zug an. In weitem Bogen verlässt er das Tal von Lhasa. Wehmütig schauen wir zurück zur Burg des Dalei Lama, den Potala. Die lebendige, sympathische Stadt, überaus freundliche und fröhliche Menschen haben unser Herz gewonnen. Werden wir sie je wie-

dersehen? Wir streichen über die weißen Schals, die uns wildfremde Menschen an den tanzenden Fontänen unterm Potala schenken. Wir waren ein Lächeln aus ihrem Traum von der Ferne... Die Berge rücken näher. 12.05 Uhr meldet das Display 3 675 Meter über NN. Die gut 100 Stundenkilometer sind kaum zu merken. Sanft schaukeln wir dahin und die Weichenstöße sagen rhythmisch die Richtung: Chi-na! Chi-na!... Dreiviertel eins haben wir 4000

über NN überschritten, 15.06 Uhr queren wir bei 4 666 Metern den ersten Pass. Häuser werden seltener, die Schaf- und Yakherden spärlicher. Aber noch in dieser Höhe wird gesiedelt. Nomaden haben ihre Zelte aufgegeben, einzelne Steinhäuser gebaut, flach und weiß wie in den Dörfern, umgeben von Schuppen und Yakmist. Bunt gesattelt steht das Motorrad bei der Treppe. Darauf prescht der Hir-

te quer Feld viele Kilometer weit zur Herde, versorgt sie und kehrt zurück zum Fernseher. Bahn, Strom, Handy haben den Geisterspuk vertrieben. Das Zögern der Alten wird belächelt, die Moderne heißt China. Wird sich Tibet aufgeben...? Links blinkt märchenhaft der riesige Tso Naka See. 4 905 Meter hoch liegt er inmitten spitz aufragender Berge, die sich rosa, blau und samtgrau gegen die sinkende Sonne stemmen.

18.00 Uhr laufen wir drei Waggons zurück ins Restaurant. Reis, Fleisch, Jasmintee. Es gäbe auch Bier, aber wozu? Wir rollen jetzt stets über 4 500 Meter. Auf schneefreien Stellen äsen hirschgroße Antilopen, rehgroße Gazellen, und Wildesel. Murmeltiere sehen dem Zug nach; ihr Pfeifen dringt nicht durch die Scheiben. Der höchste Punkt der 1956 Kilometer langen Strecke zwi-

schen Lhasa und Golmud, dem neuesten Teil der Tibetbahn, naht nun. Die parallele uralte Straße klettert hier auf 5 220 Meter. Wir passieren bei 5 077 Metern mäßig schnell einen Geisterbahnsteig. Nie steigt jemand ein oder aus - dies ist, namenlos, der höchste Bahnhof der Welt!

Dauerfrost steckt tief im Boden. Es gibt Stellen, die im Sommer oberflächlich tauen könnten. Das war das Hauptproblem vor dem Bahnbau. Ein USA-Patent löst es: In dichter Reihe sind Rohre in den Grund getrieben und mit Ammonjak gefüllt. Der Boden vereist dauerhaft, trägt das Gleis...

Die Nacht bricht an. Wie tief wir schlafen! Golmud ist längst passiert am Morgen. Der Zug brems in engen Serpentinaffen Weiden und grauen Siedlungen entgegen. Xining empfängt uns 13 Uhr. Schluss



Entspannte Abfertigung. Der Kontrolleur kommt höflich zu den Wartenden an den Platz

mel nahe sein. Einige hundert Chinesen und Tibeter drüben, hier 20 Deutsche in der Halle für Ausländer warten auf einen Zug. Den einzigen am Tag. In gut 24 Stunden wird er uns über 5 000 Meter hohe Pässe, Salzseen und durch ewiges Eis



Gut versorgt im Speisewagen. Jeder Waggon hat feste Tischzeiten, die Speisen entsprechen regionalem Standard