

Andreas Illert

Asien als Diorama

Modellbahner kennen das Problem: auf engstem Raum soll eine typische Eisenbahn-Landschaft untergebracht werden. Beim Thema „asiatische Schmalspurbahn“ erwartet man Gebirge, Spitzkehren, Spiralen, Tempel und Pagoden.

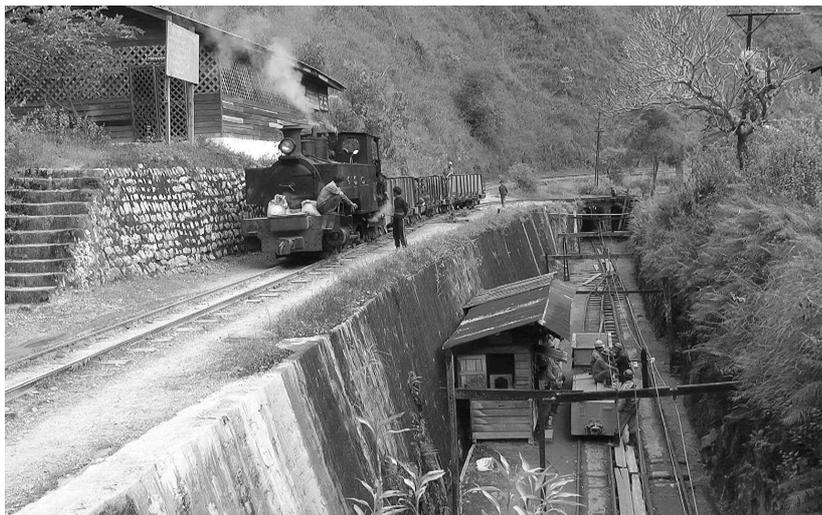
Aber alles an einem Ort und somit vorbildgerecht? Gibt es, jedoch nicht in Darjeeling, sondern in Wallah Gorge, Burma.

Wallah Gorge liegt an der Burma Mines Railway im Nordosten Burmas, nahe der Grenze zu China. Die kleine Ortschaft ist nur mit der Bahn erreichbar. Es gibt zwar eine schmale Straße das Tal hinauf zur Bergwerkstadt Bawdwin, aber diese Straße ist selbst in der trockenen Jahreszeit eigentlich nur mit Motorrädern befahrbar. Das Ortsbild ist typisch burmesisch mit niedrigen Holzhäusern, Gemüsegärten und zwei vergoldeten Pagoden. An den Hängen der bis zu 900 Meter hohen Berge rund um den Ort wächst üppiger Bambusdschungel. Die landwirtschaftliche Nutzfläche ist im Gegensatz zu anderen ländlichen Siedlungen in Burma gering. Hier lebt die Bevölkerung nicht von Ackerbau und Viehzucht, sondern vom Bergbau.

Das prägnanteste Bauwerk im Ort ist die große hölzerne Erzverladeanlage an der Schmalspurbahn. Das Erz kommt mit einer elektrischen Grubenbahn aus dem Bergwerkstollen „Tiger Tunnel“. Dieser Stollen führt waagrecht etwa zwei Kilometer in den Berg hinein und dient zur Abfuhr von mineralhaltigem Gestein aus dem Bergwerk von Bawdwin. In Bawdwin selber gibt es einen senkrechten Stollen mit Förderkörben, die aber in erster Linie zum Transport der Bergleute dienen. Bawdwin liegt 200 Meter höher als Wallah Gorge und ist der Endpunkt der Burma Mines Railway. Wallah Gorge ist eigentlich nur ein Zwischenbahnhof, hat aber durch die Erzverladung eine besondere betriebliche Bedeutung. Derzeit ruhen jedoch Förderung und Verladung. In der langen Geschichte des Bergbaus um Bawdwin wurde damit ein Tiefpunkt erreicht.

Bawdwin ist im südostasiatischen Raum das einzige Blei-Zink-Erzvorkommen von weltwirtschaftlicher Bedeutung. Der Name ist burmesisch, *Baw* bedeutet Silber und *Dwin* Grube. Mindestens seit dem 14. Jahrhundert befand sich in Bawdwin die Silberquelle für das chinesische Kaiserreich. Als die Briten im Jahr 1886 in die Berge vorstießen, war der Silberabbau schon zum Erliegen gekommen. In den riesigen Abraumhalden aus chinesischen Zeiten entdeckten die europäischen Geologen jedoch hohe Anteile von Blei, Zink und Kupfer. Zunächst widmete sich die neu gegründete Bergwerksgesellschaft der Verwertung des Abraums und errichtete zu diesem Zweck eine 610-mm-Schmalspurbahn mit Anschluss zur meterspurigen Hauptbahn von Mandalay nach Lashio. Im Jahr 1908 erreichten die Gleise den Ort Wallah Gorge, ein Jahr später Bawdwin.

Etwa zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Eisenbahn begannen die Engländer neben der Verwertung des Abraums auch die

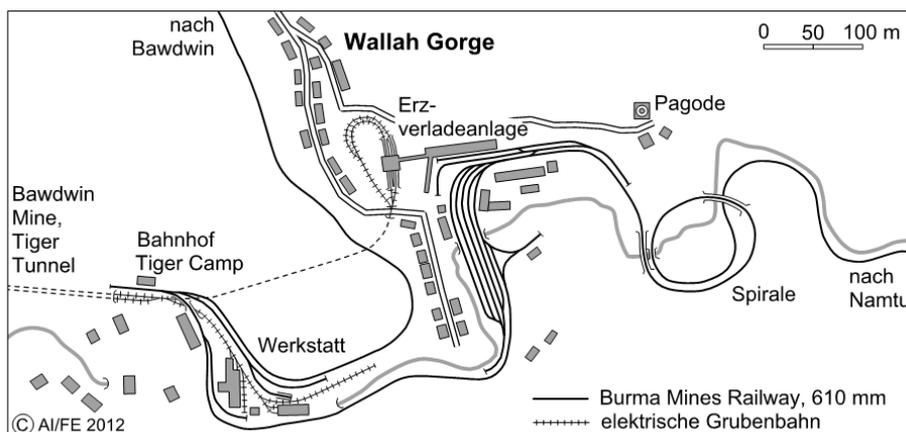


eigentliche Lagerstätte wieder bergmännisch aufzuschließen. Nun wurde wieder Silber abgebaut. In Namtu, sechs Kilometer Luftlinie von Bawdwin, errichtete die Bergwerksgesellschaft einen Schmelzer, um die Metalle aus dem Erz zu gewinnen. Die Schmalspurbahn diente sowohl zum Transport von Gestein als auch zur Beförderung von Personen zu den Minen und in die (aus europäischer Sicht gesehen) zivilisierte Welt. Für die örtliche Bevölkerung ist die Fahrt seit jeher kostenlos, die Regelung gilt bis heute. 1921 wurden die elektrische Grubenbahn und die Verladung in Wallah Gorge eingerichtet. Um 1930 erreichte die Produktion ihren Höhepunkt. Bawdwin war zu diesem Zeitpunkt eine der produktivsten Silberminen weltweit. Neben dem Silber lieferte das Bergwerk Blei, Zink und Kupfer.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Produktion kontinuierlich zurück. 1965 wurden Bergwerk, Hüttenwerk und Bahn verstaatlicht. Anfang der 80er Jahre betrug die Fördermenge nur noch ein

In Tiger Camp steht Lok 13 im Stumpfgleis der ersten Spitzkehre. Im Einschnitt wartet ein Zug der elektrischen Grubenbahn. Er bringt Minenarbeiter in den Tiger Tunnel, auf dessen Portal der Betrachter steht.

Hinten verschwindet die Grubenbahn unter den Gleisen der Burma Mines Railway in einem weiteren Tunnel, der direkt zur Verladeanlage in Wallah Gorge führt.



Gut besetzt bis auf den letzten Stehplatz ist der Railtruck NBRTE 01 kurz vor der Abfahrt aus Wallah Gorge nach Namtu. Ein Grund für die vielen Passagiere ist der günstige Fahrpreis: die Mitfahrt ist kostenlos. Noch wichtiger dürfte allerdings der Umstand sein, dass die einzige Alternative zur Zugfahrt in einem dreistündigen Fußmarsch besteht.



Ein am Rand der Strecke angebundener Esel reagiert panisch auf den heranrollenden Railtruck. Der Fahrer bremst sein Fahrzeug rechtzeitig ab, bevor die Fahrgäste auf der Pufferbohle in Reichweite der Hinterläufe des erbosten Grautiers geraten. Der Besitzer des Packesels hat die Situation beobachtet und entfernt ihn umgehend aus dem Gefahrenbereich.

Zehntel der Produktion von 1938, trotz technischer Modernisierungen wie der Erweiterung der Abbaufverfahren in Bawdwin um einen Tagebau, der Errichtung eines Konzentrators in Bawdwin und dem Kauf neuer Dieselloks bei Orenstein & Koppel. Ab der Jahrtausendwende suchte man nach ausländischen Investoren. Um 2009 herum musste der Abbau unter Tage wegen Wasserbruch eingestellt werden. Seitdem ruht die Erzverladung in Wallah Gorge. Das Erz aus dem Tagebau von Bawdwin wird im dortigen Konzentratort behandelt und mit LKW nach China abgefahren.

Inzwischen besteht erneut Hoffnung auf eine Wiederaufnahme des Betriebs in Wallah Gorge. Ein Investor mit engen Verbindungen zu China hat Bergwerk, Konzentratoren, Schmelzer und Bahn vom Staat gepachtet. Derzeit wird der Konzentratort in Bawdwin modernisiert. Die unterirdischen Stollen sind trockengelegt. Zu Beginn des Jahres 2012 soll der Transport von Erz aus dem Untertagebau und (in geringeren Mengen) aus dem Tagebau nach Namtu wieder aufgenommen und im dortigen Schmelzer insbesondere die Produktion von Blei und Zink forciert werden. Man rechnet mit 200

Tonnen Erzkonzentrat täglich, das wären etwa vier Zugpaare am Tag. Aus Namtu sollen die Produkte mit LKW nach China transportiert werden. Eine Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs auf der Verbindung von Namtu zur Hauptbahn in Namyao ist nicht vorgesehen.

Wenn alles klappt wie geplant, dürfte bald im Betriebsmittelpunkt der Bahn in Namtu wieder Leben einkehren. In der Werkstatt der Bahn gegenüber vom Bahnhofsgebäude werden die Fahrzeuge und Wagen der Bahn unterhalten.

Neben diversen Dieselloks von Orenstein & Koppel (Baujahr 1979) sowie Einzelexemplaren von Diema (1992) und Changzhou (1996) sind zwei betriebsfähige Dampfloks vorhanden, die B1-Tenderlok Nr. 13 (Kerr Stuart, 1914) und die 1C1 Schlepptenderlok Nr. 42 (Bagnall, 1928). Die Dampfloks waren bei der Bahn bis 2002 im Rangierdienst eingesetzt und werden seitdem für Sonderzüge vorgehalten. Den Personenverkehr und die Traktion von Einzelwagen besorgen drei Railtrucks (Eigenumbau aus LKW, 1988) die im Nummernsystem der Bahn als „*Namtu Bawdwin Rail Truck Engine*“ NBRTE 01 bis 03 geführt werden. Außerdem sind in einem separaten Schuppen jenseits der Flussbrücke mehrere altertümliche Motorraisen („*Trolleys*“) des Herstellers Wickham beheimatet. Das Büro der Bahngesellschaft ist im Erdgeschoss des Bahnhofs untergebracht. Der Chef der Bahn hat den Rang eines Abteilungsleiters der Minengesellschaft. Im ersten Stock des Bahnhofsgebäudes residiert der Controller an einem Befehlstisch, dessen technische Ausstattung höchstwahrscheinlich noch aus Vorkriegszeiten stammt. Der Zugbetrieb wird von hier aus über telefonische Meldungen von den Unterwegsbahnhöfen gesteuert.





Bahnhof Namtu, an einem Novembertag im Jahr 2011:

Buddha lächelt über dem Telefon.

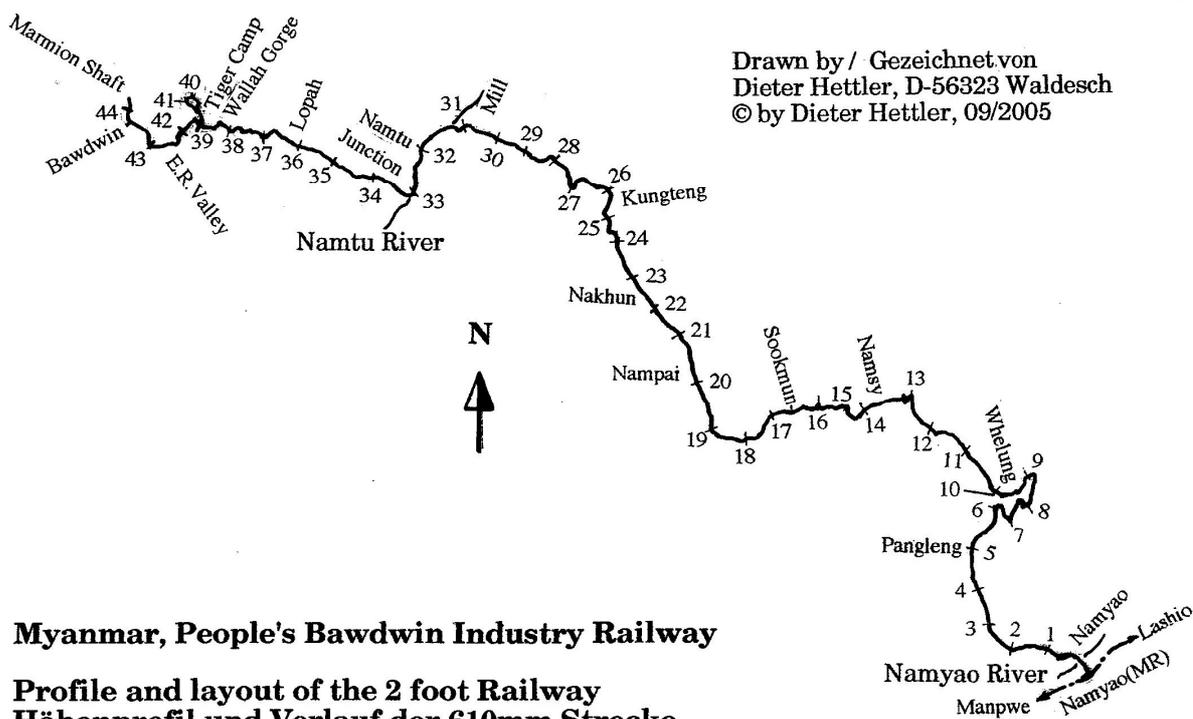
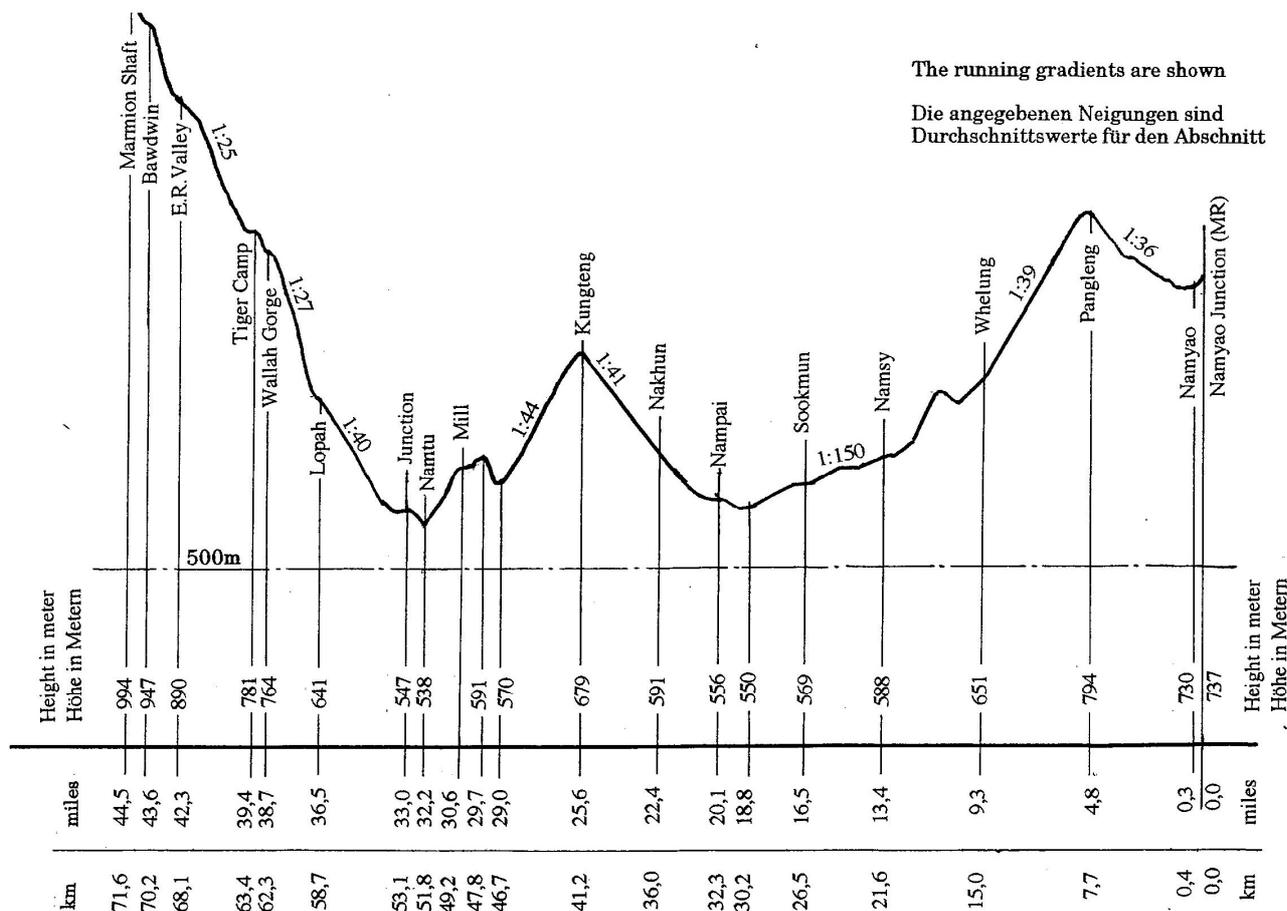
Ein Mönch wartet geduldig auf die nächste Mitfahrgelegenheit zu seinem Kloster in Wallah Gorge.

Auf der Straße vor dem Bahnhof ist Markt,

In der Betriebszentrale im ersten Stock des Bahnhofsgebäudes werden die Zugfahrten auf der Burma Mines Railway überwacht.

Das Teewasser brodeln auf der Herdplatte ...

... und die Damen vom Büro der Bahngesellschaft gönnen sich eine Pause auf dem Bahnsteig.





Eine Drehscheibe gibt es in Namtu nicht. Loks und Railtrucks können über ein Gleisdreieck gewendet werden, das um das Bahnhofsgebäude verlegt wurde. In der Verlängerung des Gleisdreiecks führt ein Anschlussgleis zum Schmelzer. Dessen Gebäudekomplexe auf einer Anhöhe dominieren das Stadtbild. Auf dem Hügel über dem Schmelzer steht ein weithin sichtbarer Schornstein, der über ein Rohr mit dem Schmelzer verbunden ist. Rund um den Schornstein wachsen weder Bäume noch Sträucher. Im Zusammenhang mit der Verarbeitung von Blei kann man hier größere Umweltschäden vermuten, aber noch ist dieser Umstand kein Thema im Ort.

Die Strecke nach Bawdwin verlässt den Bahnhof zunächst in südwestliche Richtung und folgt dem Namtu River. Rechts und links der Gleise sieht man vereinzelte Hütten und Kuhställe. Nach etwa zwei Kilometern biegt die Strecke in ein Seitental ab. Die Bahntrasse wird als Fußweg und Viehtrieb genutzt. Einen anderen Weg durch das Tal gibt es nicht.

Die Strecke steigt nun kontinuierlich mit einer Steigung von meist 1:27 an. Im Bachbett künden Betonreste von alten Brücken und Böschungen von der Kraft des Wassers. Acht Kilometer hinter Namtu wird der kleine Bahnhof von Lopah erreicht. Hier gibt es ein Überholgleis und ein hölzernes Bahnhofsgebäude. In einem ansonsten kahlen Raum steht ein Tisch mit Kurbeltelefon. Im anderen Raum wohnt die Stationschefin.

Hinter Lopah wird das Tal zunehmend enger. An manchen Stellen lassen die Felswände nur wenige Meter Platz für Bach und Bahn. Unterwegs gibt es ein kurzes seitliches Ausweichgleis, das mit Signal gesichert und permanent mit Personal besetzt ist, aber offenbar seit Jahren nicht mehr genutzt wird. Der Zug passiert einige Gehöfte, deren Gemeinschaftstoilette die Bewohner ebenso einfach wie zweckmäßig auf Trägern über den Bach errichtet haben. Recht unvermittelt fährt der Zug durch ein Steinbogenviadukt in die Spirale ein. Hier gewinnt die Trasse in Form eines Karussells an Höhe. Ursprünglich befand sich an dieser Stelle eine doppelte Spitzkehre, die aber sehr bald aus betrieblichen Gründen durch die Spirale ersetzt wurde. Über der Spirale thront eine der beiden Pagoden von Wallah Gorge. Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof sieht man links als erstes Gebäude der Ortschaft die Polizeistation mit Stacheldrahtzaun und hölzernem Wachturm. Der Staat hat auch hier alles im Blick.

Der Bahnhof von Wallah Gorge hat ein für eine 610-mm-Schmalspurbahn beachtliches Layout. Die Strecke verzweigt in fünf Parallelgleise, von denen einige allerdings inzwischen unbenutzt und im Sand verschwunden sind. Links und rechts des Bahngeländes findet sich je ein Gemischtwarenladen mit Sitzbänken, in denen sich der ermüdete Tourist bei einem Bier ausruhen kann. Treppen führen aus dem „Bahnhofsviertel“ in die „Oberstadt“. Dort quert man die Schienen der elektrischen Grubenbahn, die aus einem Tunnel kommend zum Drehkipper über der Verladeanlage führt. Das Dorf zieht sich hinter der Verladeanlage noch weit in ein Tal hinein.

Der Bahnhof von Wallah Gorge hat ebenso wie Namtu ein Gleisdreieck. Hinter dem Gleisdreieck führt die Strecke Richtung Bawdwin steil aus dem Bahngelände und erreicht schon nach weniger als einem Kilometer die erste Spitzkehre am Bahnhof Tiger Camp. Unmittelbar am Bahnhofsgebäude kommt die elektrische Grubenbahn aus Wallah Gorge noch einmal kurz ans Tageslicht, um dann im eigentlichen Stollen „Tiger Tunnel“ zu verschwinden. Über dem Tunnelmund haben die Erbauer einen steinernen Tigerkopf und eine Plakette zur Erinnerung an die Eröffnung am 9. April 1914 angebracht. In Tiger Camp gibt es eine Werkstatt für die Grubenbahn und eine weitere Polizeiwache.

Züge nach Bawdwin drücken aus der Spitzkehre zurück und schieben am Hang über dem Ort Wallah Gorge etwa einen Kilometer bis zur zweiten Spitzkehre. Wieder mit der Lok voran geht es an der Schule und an der zweiten größeren Pagode von Wallah Gorge vorbei zurück ins Haupttal nach Tiger Camp, dessen Bahnanlagen nun tief unten zu erkennen sind. Der Wald weicht zurück, die Höhen sind rund um Bawdwin fast frei von Bewuchs. Bei E.R. Valley wird ein Seitental ausgefahren. Im Herbst 2011 hat hier der Monsunregen einen Teil der Strecke weggespült. Die Strecke ist seitdem unterbrochen. Reisende müssen zu Fuß eine provisorische Brücke überqueren und haben am anderen Ende Anschluss mit Railtruck NBRTE 02, der seit der Streckenunterbrechung dort eingeschlossen ist.

Auf den letzten Kilometern der Strecke durchfährt der Railtruck die Ortschaft Bawdwin. Neben einer Pagode mit Kloster

Panoramablick auf die Bahnanlagen von Wallah Gorge. Links die Verladeanlage für Erz, im Vordergrund der Abstellbahnhof, am rechten Rand das Gleisdreieck und in der Mitte unterhalb der Pagode der Bahndamm in der Ausfahrt aus der Spirale.

Infobox: Entfernung und Höhe der Stationen auf der Burma Mines Railway

Station	Entfernung [km]	Höhe [m]
Namyao	0	730
Namtu	51,8	538
Lopah	58,7	641
Wallah Gorge	62,3	764
Tiger Camp	63,4	781
E.R.Valley	68,1	890
Bawdwin	70,2	947

... in „miles and feet“

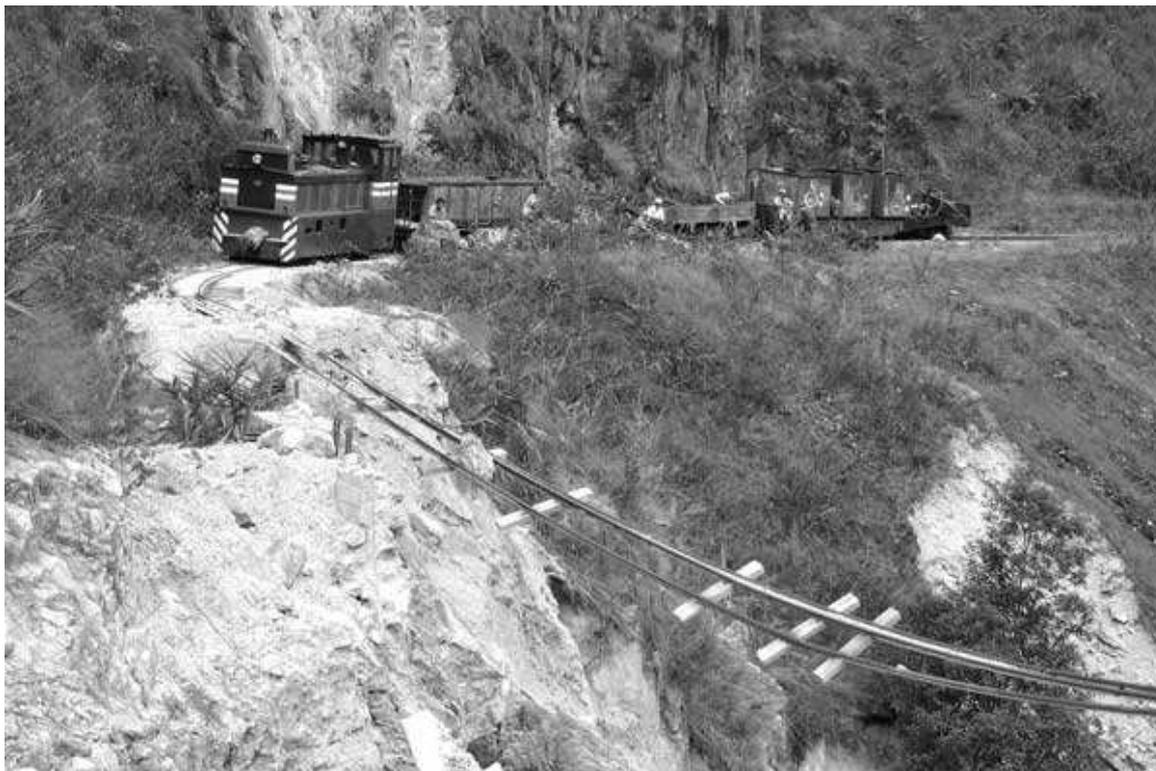
Station	Entfernung [miles]	Höhe [ft]
Namyao	0	2.395
Namtu	32,2	1.765
Lopah	36,5	2.104
Wallah Gorge	38,7	2.507
Tiger Camp	39,4	2.562
E.R.Valley	42,3	2.921
Bawdwin	43,6	3.107

100 ft = 30,48 m



Die Spirale vor Wallah Gorge ist für Eisenbahnfans das Highlight der Strecke. Hauptdarsteller in Fotos und Videos sind regelmäßig die Lok 42 (Bagnall 1928, oben) und Lok 13 (Kerr Stuart 1914, unten). Aus dem Tiger Tunnel wird das Erz mit Loren zur Verladeanlage gefahren und dort in einem Drehkipper entladen. Die Loks von Westinghouse & Clayton erhalten die Fahrspannung von 250 Volt über einfache Rollenabnehmer aus der Oberleitung.





Diesellok DC 303 (Orenstein & Koppel, 1979) hat mit ihrem Dienstzug das temporäre Streckenende in E.R. Valley erreicht. Weiter geht es derzeit nicht. Heftiger Monsunregen hat hier die Trasse weg-gewaschen.

An der Stelle der Unterspülung waren die Gleise womöglich auf einer Abraumhalde aus alten Zeiten verlegt. Nach den Regenfällen fließt der Bach nun 10 Meter tiefer. Hinter der Streckenunterbrechung wartet Railtruck NB RTE 02, um Fahrgäste nach Bawdwin zu übernehmen.

lassen sich Kirche und Sportplatz ausmachen, der englische Einfluss ist noch offenkundig. In einem Holzlagerplatz mit Gleisanschluss befindet sich eine kleine Drehscheibe, die gegebenenfalls zum Wenden von Railtrucks und Lokomotiven dient. Der Bahnhof von Bawdwin ist eher unscheinbar.

Die kurze Anschlussstrecke hinauf zum Bergwerk ist stillgelegt und abgebaut. Erze aus dem Tagebau werden mit dem LKW herangefahren oder gleich im Konzentrat von Bawdwin verarbeitet und nach China verschickt. Über dem Schacht der Untertagemine ist ein Förderturm errichtet. Den Antrieb besorgen englische Elektromotoren, die noch aus den Anfangsjahren des Bergwerks stammen. Der Tagebau ist unmittelbar benachbart. Dort lassen sich die mineralhaltigen Gesteinsschichten mit bloßem Auge anhand der grünlichen Färbung ausmachen.

Im Dezember 2011 war die Stilllegung des Streckenabschnitts von Namtu nach Namyao beschlossene Sache. Ob die Strecke bei E.R. Valley wieder aufgebaut und Bawdwin ans Netz angeschlossen wird, war noch offen. Aus betrieblicher Sicht könnte das Erz aus dem Tagebau auch mit LKW zum Schmelzer nach Namtu transportiert werden. Für das mit der Grubenbahn aus dem Tiger Tunnel geförderte Erz ist der Transport per Bahn ab Wallah Gorge allerdings ohne Alternative, so das eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebs sehr wahrscheinlich ist. Die Eisenbahner haben in Vorbereitung dieses Betriebs bereits auf dem gesamten Abschnitt in kurzen Abständen jeweils eine Holzschwelle durch Betonschwellen ersetzt, um die Gleislage zu stabilisieren.

Für Ausländer sind Namtu und Bawdwin nur mit Sondergenehmigung erreichbar. Offizieller Grund sind die immer noch aktiven Rebellengruppen im

Shan-State, wobei allerdings die im Raum Namtu aktive Gruppierung seit Jahren einen Waffenstillstand mit der Regierung unterzeichnet und auch eingehalten hat. Die Sondergenehmigung ist mit der Begleitung durch einen autorisierten Reiseführer verbunden. Es dürfte fast unmöglich sein, sich als europäischer Tourist längere Zeit unerkannt und ohne Genehmigung in der Umgebung von Namtu aufzuhalten.

Doch selbst bei vorhandener Genehmigung ist es mindestens einem Reisenden passiert, dass ihm die Weiterfahrt von Namtu in Richtung Bawdwin recht willkürlich untersagt wurde. Ziemlich sicher erreicht man Wallah Gorge mit einer organisierten Reise für Eisenbahnfans. Die Aufnahmen in diesem Artikel sind allesamt während einer solchen Reise von FarRail Tours (www.farrail.de) entstanden. Wer die Dampflok der Bahn im Einsatz erleben will, ist ohnehin auf die Gruppenreisen angewiesen. Wer sich eher für den Normalbetrieb interessiert und ein Restrisiko durch die burmesische Administration in Kauf nimmt,

ERLEUCHTUNG.
Hinten: spirituell.
Vorne: mit Glühbirne elektrisch aus Dampfkraft.

