

<http://www.merkur.de/index.php?id=26043>



» Fenster schließen

Datum: 21.01.2008

TIBET

Fahrt in eisiger Höhe

Die höchstgelegene Eisenbahnstrecke der Welt bringt täglich bis zu 3000 Menschen nach Lhasa. Dadurch hat sich die einst „verbotene Stadt“ verändert. Sie passt sich dem schnellen Rhythmus des modernen China an.

■ Von Franz Lerchenmüller

Als das lang anhaltende, schrille Klingeln abbricht, steigen die Schaffnerinnen an jedem Waggon gleichzeitig ein, die Türen schieben sich mit einem satten Schmatzen zu und Zug Nr. 24 von Lhasa nach Chengdu setzt sich um Punkt 10.45 Uhr in Bewegung. Langsam nimmt er Fahrt auf, gleitet hinaus aus dem blitzblanken Bahnhof, vorbei an Hochspannungsleitungen und Äckern, und von ferne grüßt zum Abschied der Potala-Palast. Wer Glück hat, erblickt den Potala freilich zum ersten Mal abends, wenn er beleuchtet wie eine Bühnenleinwand aus der Dunkelheit aufsteigt: Schwarze, trapezförmige Fenster und Türme sind in klaren Linien aufgetragen, ein Zickzackriss aus Treppen darübergerlegt, Bäume dazwischengetuscht, viel größer, als die Fotos erahnen lassen: 400 Meter lang, 13 Stockwerke hoch, ein aufgelaufener, strahlend weißer Riesendampfer mit ockerfarbenen Aufbauten.



UNTER AUFSICHT: Ein bewaffneter Polizist achtet darauf, dass die Tibet-Bahn unbeschadet die Brücke über den Lhasa-Fluss befahren kann.

Foto: Xinhua/dpa

Der Potala, die Residenz und Grabstätte der Dalai Lamas, ist das Symbol des 3670 Meter hoch gelegenen Lhasa und die Ikone Tibets, jenes einstigen Reichen, das heute die zweitgrößte Provinz Chinas bildet. Sven Hedin, der große Asienforscher, war zur vorletzten Jahrhundertwende elf Jahre in dieser Weltgegend unterwegs und hat den Potala trotz heftiger Bemühungen nie zu Gesicht bekommen.

Aber was sich heute zu Füßen des Palastes ausbreitet, passt nicht zu dem schönen Bau aus dem 17. Jahrhundert. Verwinkelte Gassen erwartet man, Gebetsfahnen und beladene Yaks. In Wirklichkeit erstreckt sich, zehn Kilometer lang und zwei bis drei

Kilometer breit, eine durchgeplante 200000-Einwohner-Stadt aus beige gekachelten, hintereinander gestaffelten Blöcken, die an Fünfzigerjahre-Bahnhöfe erinnern. Auf breiten, von zweistöckigen Geschäften gesäumten Boulevards sind mehr Autos als Rikschas unterwegs, in der Morgensonne glitzern silberne Säulen, blaues Büroglas und schreiend bunte Ladenschilder.

Chinesische Soldaten tragen in Plastiktüten ihre Einkaufsschätze in die Kasernen, vor deren Toren ihre Kollegen wachen. Dazwischen schreiten verhützelte Frauen in schweren Mänteln und drehen ihre Gebetsmühlen, Mädchen an der Hand, die das gleiche zerschlissene Schwarz tragen. Das alte Lhasa, der „Platz der Götter“, ist noch nicht ganz untergegangen.

Es findet sich mitten in der Stadt, rund um den Jokhang-Tempel, das wichtigste Heiligtum des tibetischen Buddhismus. Lüster funkeln in seinem Inneren im Halbdunkel, Butterlampen rauchen und unzählige Statuen blicken entrückt aus gläsernen Schreinen auf die Gläubigen. Ganz hinten, zwischen Straußenfedern und bunten Vorhängen, wartet das Allerheiligste: eine Statue des zwölfjährigen Buddha, die ein Künstler zu dessen Lebzeiten geschaffen haben soll. Eine chinesische Prinzessin brachte sie im 7. Jahrhundert zu ihrer Hochzeit mit dem tibetischen König mit. Aus Diademen, Halsketten und juwelenverzierten Gewändern leuchtet das pausbäckige Gesicht eines alterslosen Mannes hervor. Die regelmäßigen Überpinselungen mit Gold haben den jungen Religionsstifter reifer und reifer werden lassen.

Draußen, in der Nachmittagssonne, sind Pilger unterwegs. Frauen mit Türkisohrringen und Jacken aus geblütem Brokat schlurfen über den Barkor, die Straße, die im Viereck um den Tempel herumführt. Schwarz gebrannte, hochgewachsene Kerle mit verfilzten Zöpfen und Messern im Gürtel murmeln „Om mani padme hum“, ein Mantra, das positiv auf die Vortragenden wirken soll. Dann werfen sie sich auf ihrer Matte vor dem Tempel nieder, wieder und wieder und wieder.

So beschwingt wie neugierig schlendern die Besucher aus abgelegenen Dörfern durch die Gassen, bestaunen Trachtenpuppen, bunte Schals und die im Winter seltenen Touristen, befangern Stoffballen aus schwarzer Yakwolle und gönnen dem Kleinsten ein paar neue weiße Turnschuhe, Marke Nike-Kopie. Mit Kinderaugen stapft ein uraltes runzliges Paar zwischen den Süßigkeitenbergen des „Oveas Friendship Shop“ herum, während gelangweilte Verkäuferinnen den beiden abschätzig nachblicken. Es ist, als seien Menschen aus einer fernen Zeit in die Gegenwart gefallen. Es kommen Hunderte Tag für Tag, jetzt, da die Feldarbeit getan ist. Denn dies ist nicht nur eine Wallfahrt, es ist auch ein Fest, ein Ausbruch aus der täglichen Fron.

Längst hat der Zug die Stadt verlassen. Vor dem Fenster ziehen sienafarbene Hügel und weiße Felsspitzen vorbei. Yaks, die „Schiffe der Hochebene“, sprenkeln die grasige Weite, irgendwo im Nirgendwo repariert ein Mann mit Goldhut sein Motorrad. Das letzte Stück der Eisenbahnstrecke, die 1142 Kilometer von Golmud nach Lhasa, wurde 2006 nach fünfjähriger Bauzeit in Betrieb genommen. Seitdem gehen Chinas Politiker und Fremdenführer mit Superlativen hausieren: Die höchstgelegene Eisenbahnstrecke der Welt führt durch den höchstgelegenen Tunnel, über den höchsten Pass, die längste Eisenbahnbrücke, mit Halt am höchstgelegenen Bahnhof.

Für Tibet bedeutete die Eröffnung der Bahn einen tiefen Einschnitt. Zwischen 2000 und 3000 Menschen spülen die vier Züge täglich nach Lhasa, von 2005 bis 2007 soll sich die Zahl der Besucher verdoppelt haben, auf – allerdings unwahrscheinliche – drei Millionen. Ein gewaltiger Zulauf für die einst „verbotene Stadt“. Waren werden billiger, an den Rändern der Hauptstadt erschließt man neue Entwicklungsgebiete. Chinas Regierung setzt auf Fortschritt und Verbesserung des Lebensstandards, um die einstige Annexion zu legitimieren. Von der anderen Seite – Pressezensur, verseuchte Landschaften, eingesperrte Mönche – erfährt der Kurzbesucher nichts.

Gleichzeitig entstehen neue Diskotheken, Spielhallen, Einkaufszentren, Luxushotels. Im feinen „Brahmaputra“ begrüßen Angestellte in Tracht die Gäste mit einem Yak-Tanz und Liedern aus den Bergen. Die Küche serviert geschmorte Yakfüße, „Tsampa“-Gersterollen und Schafkopffleisch in Pfannkuchen. Als verkaufsfördernde Folklore ist die tibetische Kultur inzwischen sehr gern gesehen.

Der Standard der „Softsleeper“-Vierbettkabinen im Zug ist westlich, der Platz reicht aus, zumindest wenn sie nur mit zwei Personen belegt sind. Und sollte jemand in über 5000 Meter Höhe Probleme mit der dünnen Luft bekommen, kann er an „Oxygen Supply“-Anschlüssen durch einen Schlauch Sauerstoff tanken.

Enger ist es in der zweiten Klasse. Mit Thermoskannen, Nudelsuppe und frischen Äpfeln haben sich die Reisenden für die 48-stündige Fahrt gerüstet. Die meisten sind Wanderarbeiter aus Chengdu, die nach sieben Monaten ihre Heimat wiedersehen. Fröhlich sind sie, spielen Karten, plaudern. Sie haben im Straßenbau geschuftet, zehn Stunden am Tag für kargen Lohn. Sie hausten zu 20 Mann in einem Zelt, während die Frauen sich ums Kochen und die Wäsche kümmerten.

Fast die Hälfte der erwerbstätigen Menschen Chinas, so Schätzungen, arbeiten inzwischen fern von zu Hause. Wanderarbeiter waren auch beim Bau der Bahn im Dauerfrostgebiet eingesetzt. Ob dabei „kein Einziger von 100000“, wie chinesische Zeitungen schrieben, oder „viele von 200000“ an Höhenkrankheit starben, wie die „International Campaign for Tibet“ behauptet, wird wohl nur die chinesische Regierung wissen und vielleicht manche Familie.

Es wird Abend. Im Speisewagen servieren Koch Xai Ping und seine Kellner Yak mit Paprika, Huhn mit Gurke und Schwein mit Frühlingszwiebeln – eine scharfe Mahlzeit im Sichuan-Stil aus der kleinen Bordküche. Vor dem Fenster leuchten Grasbüschel golden im Abendlicht, Flüsse schimmern wie stählerne Schlangen, die Berge legen ein letztes zartes Violett auf, ehe rot glühendes Licht die Gipfel für einen Moment in Feuer setzt. Am nächsten Morgen wird der tibetische Bilderbogen abgelöst von einem chinesischen. Um 14.30 Uhr rollt Zug Nr.24 in Lanzhou ein, einem Zwischenhalt, fast pünktlich nach 2300 Kilometern. Es wird ein gewaltiger Schritt gewesen sein – vom Nicht-mehr-gestern ins Beinahe-schon-morgen, in 28 Stunden.

Anreise: Von Deutschland fliegt Air China über Peking nach Lhasa. Ab etwa 920 Euro.

Einreise: Für die Einreise nach Tibet über Nepal ist ein dort ausgestelltes Visum, für die direkte Einreise aus Deutschland ein chinesisches Visum erforderlich.

Reisezeit: Ganzjährig, empfehlenswert sind, auch wenn es kälter ist, Oktober bis Februar. Von März bis Mai: Sandstürme. Juni bis August: Regenzeit.





Veranstalter: Lernidee bietet Reisen nach Tibet
inklusive Fahrten mit der Tibet-Bahn, 14 Tage ab 2563 Euro, Eisenacher Str. 11,
10777 Berlin, Tel. 030/7860000. Reisen mit der Tibet-Bahn veranstalten auch
Hauser-Exkursionen, Tel. 089/2350060 und Marco Polo, Tel. 089/1500190.

Übernachten: Lhasa Brahma Putra Grand Hotel, ab 80 Euro, Gongbutand Road, Lhasa,
Tel. 0086/891/6309999.

Literatur: Von Heßberg/Schulze: „Tibet entdecken“, Trescher 2007, 18,95 Euro.

Auskunft: Fremdenverkehrsamt der Volksrepublik China, Ilkenhansstr. 6, 60433
Frankfurt/Main, Tel. 069/520135.

Internet: www.lernidee.de, www.lufthansa.de

© Rheinischer Merkur Nr. 3, 17.01.2008



[Kommentar zum Artikel](#)