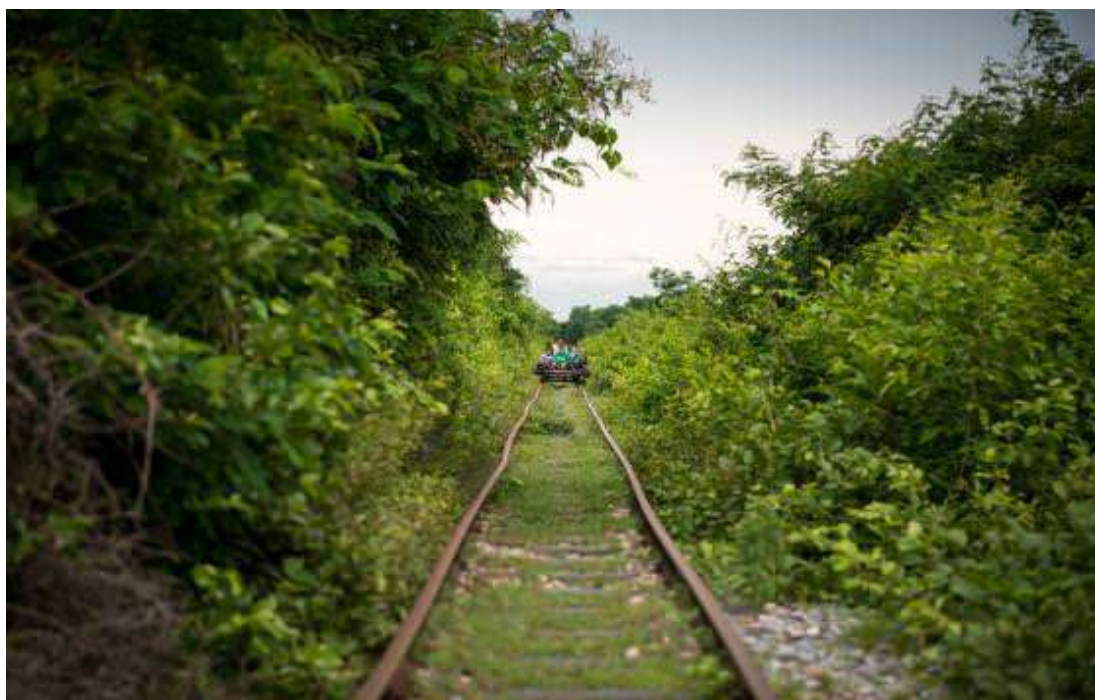


Mit dem Zweitakter durchs Dickicht

Die Bahnstrecke von Poipet nach Phnom Penh zeugt von Ingenieurkunst der Franzosen zu Kolonialzeiten. Doch auf den überwucherten, sanierungsbedürftigen Geleisen verkehren heute nur noch Draisinen.

Manfred Rist, Phnom Penh
20.10.2017, 10:00 Uhr

Etwa zehn Kilometer nach der Ruine des zerfallenen Bahnhofs Meanok Lech drosselt Pich Maak das Tempo. Aus dem grünen Dickicht taucht eine rostbraune Stahlkonstruktion aus der Zeit der Bahnpioniere auf. Die imposante Brücke überspannt den Fluss in zehn Metern Höhe und öffnet die Sicht auf die in vielerlei Grün getauchten Reisfelder. Schritttempo ist jetzt angebracht. Die Geleise sind leicht verbogen, der Zug rattert, links und rechts geht es zwischen alten Holzschwellen, Verstrebrungen und Schienen senkrecht in die Tiefe.



Draisinen, sogenannte «Bamboo-Trains», transportieren auf dem ausrangierten Schienennetz in Kambodscha Passagiere und Güter von Dorf zu Dorf. (Bild: Alamy / Mauritius)

Das Absteigen von der schmalen Draisine wirkt etwas dreist, aber es lohnt sich: Das Geknatter des Zweitakters und das Holpern der Räder sind verstummt. In der frühen Abendstunde geben Vögel, Grillen und allerlei Getier ein besinnliches Naturkonzert. Die kaum berührte üppige Dschungel-Landschaft Kambodschas weitab der Hauptstadt Phnom Penh hat zu dieser Jahreszeit, da die Luft feuchter wird, sporadisch Regen fällt und der Reis spriesst, etwas Mystisches. Welch ein Knall muss diese Andacht zerrissen haben, als letzte Mitglieder der Roten Khmer 1994 mit einer Explosion einen der Eisenträger zu sprengen versuchten, um diese Brücke zum Einsturz zu bringen. Noch sieht man die verbogenen Teile und die geborstenen Nieten, der Beton des Stützpfeilers ist immer noch schwarz von der Explosion. Doch die Konstruktion hielt. Die Franzosen, die damals diese Schmalspurbahn zwischen Phnom Penh und Poipet bis zur thailändischen Grenze hinauf bauten und 1932 einweiheten, leisteten gute Ingenieursarbeit.

Dass auf dieser Strecke in der Provinz Kampong Chhnang inzwischen keine Züge mehr verkehren, hat nur am Rand mit dem Terror der Roten Khmer zu tun. Das Schienennetz, das zur Kolonialzeit 346 Kilometer umfasste und Phnom Penh mit Poipet sowie dem fernen Bangkok verband, wurde in den vergangenen Jahren sträflich vernachlässigt. Wie vielerorts in Südostasien, etwa Indonesien, Malaysia oder den Philippinen, baute man auch in Kambodscha ab den siebziger Jahren hauptsächlich Strassen und Flughäfen; die Eisenbahn war passé.

Reis, Shuttle und elf Kinder

In den sechziger Jahren wurde zwar noch [die 266 Kilometer lange Strecke von der Hauptstadt gen Süden, bis Sihanoukville, gebaut](#). Diese ist dank australischen Investoren seit einem Jahr wieder in Betrieb. Doch das ältere nördliche Trasse Richtung Thailand verfiel als Folge des Bürgerkriegs in den siebziger und achtziger Jahren und mangels Unterhalt völlig. Weichen klemmten, die Geleise wurden überwuchert, Lokomotiven gaben den Geist auf, Signale erloschen, und die Bahnhöfe verwaisten. 2008 wurde der Betrieb ganz eingestellt.





Mit dem Verschwinden der Züge schlug die Stunde der Bambus-Karren. Für den 56 Jahre alten Pich Maak, der eine Strecke von 30 Kilometern zwischen den Dörfern Tpeng Kpos und Romeas hin und zurück fährt und dabei vier ehemalige Stationen passiert, ist dieser Service die wichtigste Einnahmequelle geworden. Personen, Baustoffe, Agrargüter, Tiere in Käfigen, Lebensmittel, Kanister und Zweiräder – alles transportiert er auf seiner sechs Quadratmeter grossen Draisine. Knapp 300 Dollar verdient er damit im Jahr. Nebenbei unterhält er noch ein kleines Reisfeld. Mit diesen Einkommensgrundlagen haben er und seine Frau elf Kinder grossgezogen.

Dass er früher bei der Bahn angestellt war, Waggon reparierte und Geleise instand stellte, ersparte ihm zu Beginn der achtziger Jahre den Militärdienst. Heute kommt ihm diese Erfahrung auf eine andere Art zugute: Die Draisine, die vom Zweitakter eines alten Pflugs angetrieben wird, bastelte er selbst. Die zwei Achsen stammen von einem ausrangierten Bahnwagen. Darüber liegt das Chassis aus zwei verwitterten Eisenbahnschwellen. Die Sitzfläche darüber ist aus Bambus. Ein solider Holzhebel, der neben dem Keilriemen im Unterteil verschwindet und direkt auf die Hinterachse wirkt, dient als Bremse. Alle Fahrten absolviert Pich Maak stehend. Die Hand ruht auf dem Gashebel, der Holzpfahl ist griffbereit, der Blick nach vorne gerichtet. Die alten Geleise, das grasende Vieh und das Gebüsch, das mit bis zu 40 Kilometern pro Stunde vorbeifliegt, müssen ständig im Auge behalten werden. Bei Gegenverkehr sind Flexibilität und starke Arme gefragt: Wenn eine Draisine entgegenkommt, wird ausgestiegen, das leichtere Gefährt wird von der Schiene getragen. Zwei Spuren und Geleise zum Ausweichen gibt es nur an Bahnhöfen.

VIDEO





Wenn Kambodschaner im Alter von Pich Maak von ihrem Leben erzählen, ähneln sich die Geschichten: als Kind schon im Reisfeld gestanden, die Familie von den Roten Khmer getrennt, vertrieben und dezimiert, ein Teil der Geschwister verhungert, Schulbildung rudimentär, die Eltern früh gestorben. Vieles ist inzwischen besser geworden; so ist die Lebenserwartung auf 68 Jahre gestiegen. Aber auf der Skala des Human-Development-Indexes (HDI) der Uno steht Kambodscha erst an 143. Stelle. Im Gegensatz zu Vietnam überwindet das Land der Khmer seine Jahre der Entbehrung nur langsam.

Starke Arme sind gefragt

Man nennt diese Draisinen hier bezeichnenderweise «Bamboo-Train». Oder im lokalen Jargon «Norry»; dies ist angeblich eine Abwandlung des Worts «Lorry», also des Lastwagens. Auch die Vorgeschichte des «Norry» hat es in sich: Weil die 1979 in den Dschungel und in die Berge zurückgeschlagenen Roten Khmer den Bahnverkehr immer wieder mit Anschlägen zu stören versuchten, versah man die Lokomotiven vorne früher mit kleinen zweiachsigen Karren. So konnte man die im Schotter versteckten Sprengkörper ohne grösseren Materialschaden zur Explosion bringen. Wer zu jener Zeit das Risiko eingehen und dennoch vorne sitzen wollte, erläuterte uns Pich Maak, musste nichts bezahlen.



Fahrender Bambus: die «Bamboo Trains» von Kambodscha

Heute drohen andere Gefahren. Auf dieser Strecke Richtung Battambang gibt es keine gesicherten Bahnübergänge. Warnsignale stösst Pich Maak bei Kreuzungen auch nicht aus. Er lässt vielmehr zwei Personen absteigen, eine links, die andere rechts. Sie eilen auf die Strasse und stoppen dort während eines Moments den Verkehr. Dann huscht das Gefährt tuckernd quer über die Strasse und lädt die beiden wieder auf. Die Szenen wiederholen sich: Der Zweitakter heult kurz auf, stösst hastig eine

Rauchwolke aus, beschleunigt und verschwindet schnurstracks wieder im Gebüsch. Fahrgäste an der Seite ziehen besser den Kopf ein.

Hochgeschwindigkeitszüge

Theoretisch könnte man mit den Draisinen bis ins Zentrum von Phnom Penh fahren. Zur Kolonialzeit wurden auf diesem Weg vor allem Kautschuk und Reis zur Versorgung in die Hauptstadt gefahren. Das Becken entlang des Tonle-Sap-Flusses, dem die Eisenbahn mehr oder weniger folgt, ist seit Jahrhunderten die Reiskammer des Königreichs. Bis heute laufen im Sackbahnhof von Phnom Penh die alten Schienenstränge aus Nord und Süd zusammen. Der architektonisch kunstvolle Eisenbahnknotenpunkt im Stadtzentrum hat Stil: Der Art-Deco-Bau von 1932 ist ein architektonisches Meisterwerk. Es gemahnt, ohne dass man gleichzeitig die Kolonialzeit schönreden muss, an eine Blütephase unter der Fremdherrschaft, die von 1863 bis 1953 dauerte.

Pich Maaks Fahrt auf der Ein-Meter-Spur durchs grüne Dickicht führt vorbei an halb eingestürzten Stationshäuschen und verwaisten Warteräumen, wo einst uniformierte Beamte gestanden haben müssen. Sie offenbaren eine gewisse Tragik und die Entwicklungsunterschiede in Asien: China, Japan und Korea bauen heute Hochgeschwindigkeitszüge, die mit bis zu 300 Kilometern pro Stunde durch die Landschaft fliegen. In Kambodscha dagegen, in Provinzen wie Kampong Chhnang bis hinauf nach Battambang, erleichtern Leute wie Pich Maak den Menschen immerhin den harten Alltag.