

Met de trein door China

📷 en 🗨️ door **Robert Mooij**

Van 19 oktober tot 5 november 2016 zijn wij met het gezin op reis geweest naar en door China. We hebben 4000 kilometer gereisd, van noord naar zuid en terug naar het westen. Het is slechts een klein deel van het grote land wat we zo hebben ontdekt. Van deze 4000 kilometer hebben we het overgrote deel afgelegd over de rails en juist hierover gaat dit stukje.

Reizen met de trein gaat in China heel anders dan dat wij gewend zijn. Het is niet zo, dat je een kaartje koopt bij een loket en daarna rustig het perron op loopt. Nee, het gaat hier een heel stuk meer gestructureerd.

Voor het eerste deel van de binnenlandse reis maakten wij gebruik van de nachttrein, een zogeheten "Softsleeper". Wat er soft aan is weet ik nog steeds niet, want de bedden zijn gewoon hard; alleen het dekbed en het kussen zijn zacht. Wij hadden de kaartjes al vooraf geregeld, maar toen we bij het station aankwamen was het alsof je een luchthaven betrad. Je komt de centrale hal binnen en moet meteen door detectiepoortjes en je bagage gaat gelijk door de bagagescan. Je wordt gefouilleerd en je ticket en paspoort



worden gecontroleerd of deze wel "matchen" (de treinkaartjes staan op naam) daarna mag je doorlopen naar de stationshal. De stationshal is onderverdeeld in segmenten waar rijen met banken / stoelen staan, aan de kant staan balies. Dit zijn wachtkamers met zogenaamde incheckbalies. Hier wacht je totdat er op het bord jouw trein verschijnt. Gelukkig heeft iedere

trein een uniek numerieke code en vertrektijd, zodat je dit kan ontcijferen, want de bestemming van de trein wordt in het Chinees weergegeven.

Als jouw trein op het punt staat te arriveren mag je inchecken. Men controleert je ticket nog een keer en vervolgens mag je het perron betreden. Daar staat ook weer personeel, die aanwijzingen geven, waar je moet wachten om de trein in te gaan. Op de perrons staat om de zoveel meter (doorgaans de lengte van een wagon) een cijfer. Dit cijfer komt overeen met de coupé van



de trein, welke ook op je ticket staat. Je gaat daar in een rij staan en als de trein is gearri-

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.

veerd, sta je meteen dichtbij de voor jou bedoelde entree deur. Voordat je de trein naar binnen gaat controleert een medewerker van de trein of je ticket klopt bij jouw stoel en dan mag je naar binnen. Vervolgens zoek je het stoelnummer of in ons geval bednummer op dat op jouw ticket staat en daar zit/lig je de rest van de reis.

Onze coupé, aan de voorzijde van de trein, is een luxer slaaprijtuig. Verder naar achteren zijn rijtuigen, waarin in de totale wagon meerdere stapelbedden staan voor drie bedden. Wij hebben een coupé, met vier bedden, de coupé is afsluitbaar en bij binnenkomst staan pantoffeltjes voor ieder van ons klaar. Aan het voeteneinde van elk bed is een klein tv-scherm gemonteerd, net als in een vliegtuig, kortom luxe ontbreekt hier niet. Punctueel rijdt de trein op tijd weg. Om 20:47 neemt onze reis zijn aanvang en na een kwartier worden onze kaartjes nogmaals gecontroleerd. De trein, getrokken door een dubbele geschakelde diesel-locomotief rijdt eerst rustig de bebouwde kom uit om daarbuiten vaart te maken. De trein rijdt met een gemiddelde snelheid van rond de 150 à 160 km/h door de nacht naar zijn bestemming. In de nacht stop de trein één keer om een trein te laten passeren die voorrang kreeg. Wel leuk als de trein onder de overkapping even de hoorn gebruikt, waardoor de inzittenden van de trein wel wakker moeten zijn geworden, wij in elk geval wel. De stations die we onderweg passeren zijn van de grootte van Amsterdam Centraal. Alleen allemaal leeg, je ziet geen enkele ziel op de perrons, hooguit een spoorwegbeambte met een Pet, die vaak twee keer zo groot is dan het hoofd wat er onder zit. Daaraan kan je zien, dat het nog steeds een communistisch bolwerk is, "hoe groter de pet, hoe groter de macht". Na ruim 10 uur rijden zijn we zo'n 1100 km verder en komen in Wuhan aan. Ook hier zijn de perrons leeg. Na het



uitstappen heb je heel even de tijd om gauw een foto te maken. Anderzijds word je toch vriendelijk verzocht zo snel mogelijk het perron te verlaten. Als je dan het station uit wilt, moet je eerst weer langs de bagagecontrole, met bijbehorende tassenscan en detectiepoortjes, dan kan en mag je pas naar buiten...



Later in de vakantie hebben we nog twee reizen gemaakt met de Chinese hogesnelheidslijn. Vanuit Wuhan reisden we naar Yichun, een reis van anderhalf uur en weer 300 km verder, later reden we van Yichun door naar

Guilin, weer een 700 km verder. Opvallend was dat in Wuhan, aan de andere kant van de stad waar we eerst aankwamen, een hagelnieuw station ligt, alleen voor de hoge snelheidslijnen met meer dan 10 sporen. Het hogesnelheidsnetwerk is relatief jong en dit station helemaal. Het is opgeleverd in 2009. Er rijden hier drie verschillende types hogesnelheidstrein-

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.

nen. Eén wat ouder type, waarschijnlijk het eerste type wat hier is gebruikt, een nieuw type van Chinese makelij en een herkenbare voor ons. Het is de Chinese uitvoering van de Duitse ICE 3. Met de laatste twee hebben wij nog door China gereisd. Het was voor ons de eerste ervaring in een hogesnelheidslijn waar dan ook. Dus we gingen er "blanco" in. De Chinese HSL is erg luxe, met zelfs een Businessclass voorin de trein met luxe fauteuils, een eerste klas en een tweede klas afdeling. Wij reden eerste klasse en werden ontvangen met flesjes water en wat snacks. De procedures zijn verder exact hetzelfde als voor de nachttrein. Grappig is dat we toen we halverwege waren er ineens rumoer was in de coupé. Iedereen stond op en het personeel kwam langs en draaide alle stoelen 180 graden. Met een



druk op een knop onder de stoel werd deze ontgrendeld en kon zo handmatig worden gedraaid. Dit omdat de reis verder ging in tegengestelde richting en we zo weer in de rijrichting zaten. Je merkt er niet veel van, de trein zit in no-time op de 300 km. Wij zijn niet boven de 310 km gekomen, maar er zijn stukken waar nog harder wordt gereden. In de trein worden voortdurend de snelheid en het volgende station weergegeven. Gelukkig voor ons wordt dat



ook in het Engels weergegeven. De service aan boord is goed en ieder half uur komt er een vrouw de vloer dweilen in de coupé en hebben we weer schone voetzolen. In de trein kan je heet water tappen, wat mensen gebruiken om zelf thee te maken of gewoon toevoegen aan de instant

noedels die men van thuis meeneemt. Allemaal de normaalste zaak van de wereld, zowel in de eerste als tweede klasse.

Met de Chinese ICE3 hebben we later het laatste stuk treinreis gereden in de tweede klasse. Ook dit was geen straf, de stoelen zijn iets minder luxe, maar goed te doen voor vier en een half uur reizen. Wel gaat deze reis ook over stukken bestaand spoor, waardoor we de laatste twee uur niet harder hebben gereden dan 190 tot 200 km/h.

FILMTIPS:

Binnenkomst op het perron in Wuchang

<https://www.youtube.com/watch?v=F-ZaprMvf9I>

Binnenkomst gezien vanuit de wachtruimte boven het perron

<https://www.youtube.com/watch?v=i8xY5GtyG3o>

Binnenkomst van de Chinese ICE 3 in Yichun

<https://www.youtube.com/watch?v=PjqDt7j0FFY>

snelheidswaergave in de trein

https://www.youtube.com/watch?v=97_2V22qfI8



Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.