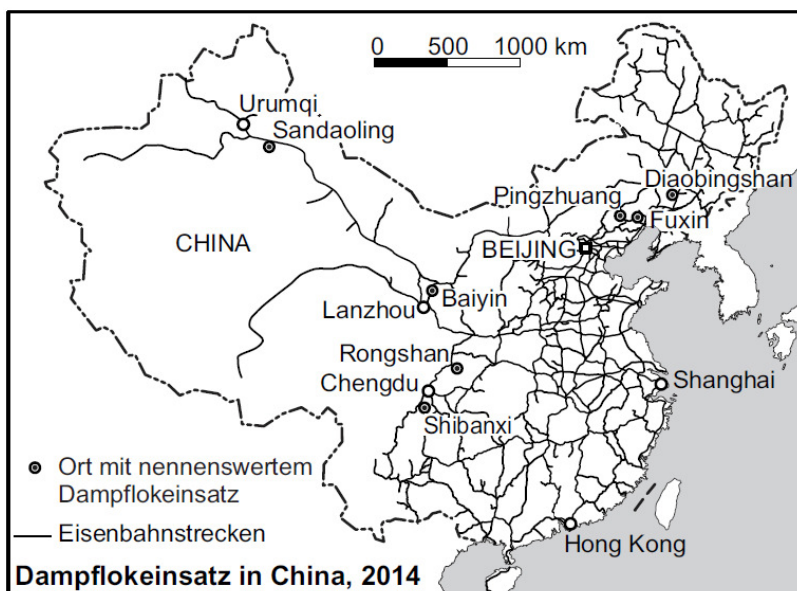


Martin FRITZ

„Dampferlebnis China“

Eine gigantische Baggerschaufel – fast so hoch wie ein Lokomotivtender – schöpft es in massive Selbstentladewaggons. Nur wenige Meter neben mir brennt es unterirdisch vor sich hin. Und auch die eingesetzten Lokomotiven werden damit angetrieben. Die Rede ist von – ja, Sie haben es erraten – Kohle. Sie ist der Grund, warum einige chinesische Minenbahnen noch immer Dampflokomotiven im planmäßigen Zugdienst einsetzen. Da die Minen meist Kohle fördern, liegt nichts näher, als im internen Verkehr sowie teils auch für Übergabeleistungen zur Staatsbahn auf kohlegefeuerte Dampfloks zu setzen.

Hier lassen sich die verschiedenen Gleisebenen der Abraumstrecken von Sandaoling gut erkennen: Ganz rechts im Bild wartet eine JS mit einem Dampfkran. In der Mitte schiebt eine weitere Maschine einen zu beladenden Zug in den Tagebau, während auf der höchstgelegenen Ebene die zweigleisige Hauptstrecke verläuft.



Ein tiefer Pfiff ertönt, kurz darauf folgen dumpfe Auspuffschläge. Langsam beschleunigt die knapp 2300 PS starke Maschine ihren 720-Tonnen-Zug in die beginnende Steigung hinein. Unter lautstarker Geräuschentwicklung schiebt sich das Ungetüm näher, der Boden unter meinen Füßen beginnt zu beben. Ein kurzer Blick ins Führerhaus, wo drei Männer hart arbeiten, um das gefräßige Stahltier bei Laune zu halten. Langsam entfernt es sich wieder, nun in Beharrungsgeschwindigkeit bergwärts fauchend. An der Einfahrt begegnet der Koloss einem auf Einfahrt wartenden Leerwagenzug.

Dieser muss aber noch warten, denn kaum hörbar ist von links bereits die nächste beladene Leistung ans Ausfahrtsignal herangerollt. Exakt sieben Minuten nach der vorhergegangenen Abfahrt springt es auf Frei: Erneut füllt ein wuchtiges Bellen die Senke des Bahnhofs Dongkuang. Hinein in die 10-Promille Steigung! Noch lange liegt ein dumpfes Donnerrollen in der Gegend, während der Zug sich langsam in der Ferne verliert.

Nun erhält der wartende Leerwagenzug Einfahrt. Bergab kann der Lokführer bald den Regler schließen und lässt seine Wagenschlange in eines der Verladegleise rollen. Noch darf die Lokmannschaft rasten, doch in exakt 41 Minuten wird auch dieser Zug seinen anstrengenden Weg bergwärts beginnen. Für diese Zeit kehrt Ruhe ein im Verladebahnhof des Minennetzes von Sandaoling.

Die schwefelige Luft vertreibt mich bald von meinem Fotostandpunkt in der Bahnhofsausfahrt. Denn wenige Meter hinter mir steigt als Resultat unterirdischer Kohlebrände weißer Rauch vom Boden auf. Da unmittelbar vor mir das Sperrgebiet der Minengesellschaft beginnt, trete ich mit reicher Ausbeute den Rückzug an.

Insgesamt stehen im Norden Chinas täglich immer noch 50 bis 60 Dampfloks in Dienst. Auf Chinas Normalspurgleisen befinden sich noch zwei Mikadogattungen im Einsatz: Die 1.500 PS starke Industriebaureihe Shang You (SY, zu Deutsch „hohes Ziel“), sowie die kleine Schwester der legendären QJ, die knapp 2300 PS leistende Jian She (JS, „Aufbau“). Neben Güterzügen werden vereinzelt auch noch Personenzugleistungen erbracht. Zudem wird auf 762 Millimeter Spurweite die Gattung C2, eine Verwandte der polnischen Px48, eingesetzt.

In nur zwölf Fototagen an den Stecken konnte der Autor nicht weniger als 250 Dampfzüge erleben! Bewaffnet mit Foto- und Videoequipment wurden in teils atemberaubender Landschaft 37 Maschinen eingefangen. Für jemanden, der erst in der Nachwendezeit geboren ist, war es kaum zu glauben, dass noch derart umfangreiche Dampf-Abenteuer in freier Wildbahn zu erleben sind. Wann das Feuer der letzten Dampflok – chinesisch „Feuerwagen“ – erlischt, steht in den Sternen. Klar dürfte aber sein, dass sich die weite Anreise aus Europa nur noch für wenige Jahre auszahlen wird. Dem geneigten Publikum darf deshalb

eine Beschreibung der lohnenswertesten Ziele dargelegt werden:

Baiyin (im Winterhalbjahr 2-3 SY im Einsatz): Auf ca. 1.800 Metern Seehöhe liegt die letzte dampfbetriebene Bergstrecke des Landes. Die „Baiyin non-ferrous metals group“ baut alle Arten nicht-eisenhaltiger Metalle ab (u.a. Kupfer, Silber, Gold), wofür sie auch eine Bahnstrecke im Bergland betreibt.

Hier müssen auf 12 Kilometern Strecke 140 Höhenmeter überwunden werden (größte Steigung 22 Promille). Es ist ein besonderes Schauspiel, einen Personenzug in den Bergen zu beobachten. Von einigen Hügeln aus lässt sich das eindrucksvolle Stampfen der Lok über 10 Minuten lang ununterbrochen verfolgen! Baiyin hat sich bisher hartnäckig gegen Pläne zur vollkommenen Verdieselung gewehrt; schon seit Jahren wird von der endgültigen Abstellung der Dampfloks gesprochen.

Wann es letztlich soweit ist, kann niemand sagen. Mitunter könnte dies recht schnell gehen. Letzten Sommer wurden die Personenzüge auch schon auf Diesel umgestellt. Aber im Winterhalbjahr (ca. 15.11. bis 15.3.) wird noch auf Dampfloks zurückgegriffen. Im Sommer werden Dampfloks nur im Verschub und ggf. vor Übergabegüterzügen eingesetzt. Die Güterzüge ans Streckenende fahren seit Jahren mit Dieselloks.

Diaobingshan (1 SY): Die Tiefa-Minengesellschaft um die Stadt Diaobingshan ist Eisenbahnfreunden gegenüber besonders zuvorkommend. Die Bahn könnte ihren Gesamtbetrieb schon seit Jahren mit Dieselloks bewältigen, hält aber immer noch Dampfloks vor, da man mit Filmaufnahmen für chinesische Spielfilme ein gutes Geschäft macht. Wenn keine Filmaufnahmen stattfinden, wird meist eine Lok im Verschubdienst sowie vor seltenen Übergaben eingesetzt. Bis zum Frühjahr 2014 wurde an manchen Tagen auch der inzwischen auf Busse

Personenzug 357 von Baiyin Shi nach Shentung unterbricht um kurz nach 8:00 Uhr die morgendliche Stille. Nach dem 45-minütigen Anstieg erreichte der Fotograf diesen Panoramablick. Bald durchbrach das Stampfen des morgendlichen Dampfzuges die winterliche Stille. Der Kampf der 1500 PS starken Lok gegen die Gravitation konnte über 10 Minuten verfolgt werden.





Der Personenverkehr um Diabingshan: Bei Faku quert ein Hügelzug die ansonsten flache Landschaft. Die 12‰-Steigung sind für die SY bei sieben Waggons kein Problem. Hier zu sehen ist SY 1770, die erst 18 Jahre junge, drittletzt-gebaute Dampflokomotive Chinas.

Bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt präsentiert sich der vormittägliche Personenzug 404 Dongguantun – Diabingshan. Für die rund 40 Kilometer lange Strecke benötigt der Zug bei einem Dutzend Zwischenhalten knapp 90 Minuten.





Fuxin ist das größte Dampfzentrum in Nordostchina. Täglich werden hier knapp zehn Maschinen vor Kohle-, Abraum-, und Aschezügen eingesetzt. Seit der Auflassung der Einsatzstelle Taiping ist das Bahnbetriebswerk Wulong für die Unterhaltung aller Loks zuständig. Hierfür steht u.a. eine Großbekohlungsanlage zur Verfügung. Morgens treffen sich die meisten um Fuxin eingesetzten Maschinen im Bahnhof Wulong. Selten mischt sich auch eine neue Dieselloks der Baureihe DF 5 darunter.



Noch herrscht „König Dampf“ im Norden der Volksrepublik. Zwei Wochen, bevor diese Aufnahme entstand, fuhr der letzte dampfgeführte Personenzug in der Inneren Mongolei. Die Güterzüge von Pingzhuang sind weiterhin in der Hand der Dampfloks. Morgens versammeln sich in der Einsatzstelle Zhuangmei alle noch unter Dampf stehenden Maschinen.



umgestellte Personenzugumlauf nach Dongguantun übernommen, wobei gegen Bezahlung einer Gebühr diese Dampfbespannung garantiert wurde. Per Funk konnte sogar auf abschüssigen Abschnitten Dampf bestellt werden oder ein Bahnhofsaufenthalt etwas ausgedehnt werden, um den Zug per Minibus zu überholen.

ein „Steam Festival“ für Eisenbahnfreunde statt. Im Dezember 2013 waren drei Loks unter Dampf, die vor Plan- und Fotozügen eingesetzt wurden.

Fuxin (7-9 SY): Das größte Dampfzentrum Ostchinas führt mitten durch das Stadtgebiet der 1,9 Millionen Einwohner zählenden Stadt Fuxin. Es ist das letzte innerstädtische Netz Chinas mit Dampfbetrieb. Rund um die Bahnhöfe der Stadtteile Wulong und Pingan können in kürzester Zeit zahlreiche Zugbewegungen erlebt werden.

Abends kehren die um Pingzhuang eingesetzten Maschinen zum Schichtwechsel in ihre Einsatzstelle zurück. In fast völliger Finsternis stellten zwei Eisenbahnfreunde ihre Stative auf einen noch warmen Schlackehügel, wobei unter anderem dieses Motiv entstand.

Trotz der plötzlichen Einstellung der letzten (sehr gut angenommenen, aber nicht wirtschaftlichen) Personenzugleistungen hat Diaobingshan für Eisenbahnfreunde einiges zu bieten: Sie beheimatet nämlich besondere Maschinen: Die letzte erhaltene KD6 (S160 „Klapperschlange“, Baujahr 1943), die als Wiederaufbauhilfe aus den USA geliefert wurde; die seltene Baureihe YJ (Baujahr 1960, nicht betriebsfähig); sowie die allerletzte in China gebaute Dampfloks (SY 1772, Baujahr 1999)!

Während SY 1772 auch in den normalen Diensten eingesetzt wird, wird KD6 487 für besondere Anlässe angeheizt. Neben Charterzügen findet einmal jährlich

Zwischen Bahnanlagen, belebten Straßen und Wohnhäusern ergeben sich viele einzigartige Motive. Zwar ist man bereits in Besitz von Dieselloks der Baureihe DF 5, jedoch wird der Großteil des Betriebs weiterhin per Dampf abgewickelt. Kohle- und Abraumzüge zu den im Stadtgebiet gelegenen Minen stehen ebenso am Dienstplan der Dampfloks wie Zubringerleistungen zum örtlichen Kohlekraftwerk. Noch muss Fuxin trotz steigender Umweltsensibilität der Stadtbevölkerung auf Dampf setzen, da die Gleise des Abraumbergs nur für deren niedrigeren Achsdruck ausgelegt sind. Es ist ein besonderes Erlebnis, eine SY zu erleben, die durch die starke Steigung auf Schrittgeschwindigkeit verlangsamt wird und den Berg hinauf donnert, was ca. alle 60 Minuten stattfindet. Derzeit wird bereits ein Abraumgleis für Dieselloks ertüchtigt. Die Personenzüge auf den Minenstrecken sowie die Einsätze massiver Elokks im Tagebau sind inzwischen Geschichte.



Pingzhuang (1-2 SY): Im Herbst 2013 haben sich die Neuigkeiten aus den drei letzten innermongolischen Dampfzentren förmlich überschlagen: War zunächst von der unmittelbaren Verdieselung der Systeme Pingzhuang, Yuanbaoshan und Hongmiao die Rede, stellte sich bald heraus, dass die Dampftraktion in Pingzhuang noch einige Monate überleben würde. Die Personenzugleistungen von Yuanbaoshan hingegen waren im November 2013 auf Diesel übergegangen. Unklar ist, ob in Hongmiao immer noch eine SY für die

sehr selten stattfindenden Vershubtätigkeiten und Übergaben in Einsatz steht. In Pingzhuang sprach man zuletzt von einer geplanten Verdieselung im Frühjahr 2014. Ob dieser Termin zu halten ist, hängt wohl davon ab, wie schnell die Personale auf die bereits eingetroffenen Dieselloks umgeschult werden.

Jedenfalls wurden im November 2013 bereits alle mit Windleitblechen ausgestatteten Maschinen abtransportiert. Ende März 2014 teilten sich eine SY und eine Diesellok der Baureihe DF 4 den Betrieb. Eine weitere Dampfloks steht meist als Reserve unter Dampf. Mehrere Untertage-Kohleminen sowie eine zentrale Kohlewäsche werden per Bahn versorgt. Für den Zugbetrieb gibt es keinen fixen Fahrplan. Alles hängt von der Bereitstellung von Leerwaggon durch die Staatsbahn sowie der Produktion der Minen ab.

Sandaoling (ca. 20 JS): Dies ist das mit Abstand lohnenswerteste Ziel in Sachen Dampf. Sandaoling ist daher die lange Anreise nach Nordwestchina auf jeden Fall wert, stehen doch nirgends sonst auf dieser Welt ca. 20 Dampfloks im harten Einsatz, die täglich über 200 Züge befördern. Aus einem riesigen Kohle-Tagebau werden auf zwei Strecken schwere Kohlezüge und mit taubem Gestein beladene Abraumzüge gefahren. Diese Strecken sind zweigleisig ausgebaut und erlauben dichten Betrieb. Zu Spitzenzeiten befährt alle 30 Minuten ein schwerer Kohlezug eine lange Steigung aus dem Tagebau herauf. Diese Züge fahren Rauchkammer voraus. Im Westen des Tagebaus befindet sich eine Strecke für Abraumzüge, die allerdings nur noch für kurze Zeit befahren werden soll. Weiters verkehren Güterzüge zu und von zwei Untertageminen, interne Personenzüge und Bauzüge. Meist ist irgendwo im umfangreichen Streckennetz ein Dampfkran zum Streckenbau im Einsatz. Nur die 15 Kilometer lange Anschlussstrecke zur Staatsbahn wird per Diesellok bedient. Noch Ende 2014 soll eine ca. 25 Kilometer lange zweigleisige Neubaustrecke zu einer dritten Untertagemine fertiggestellt werden. Hier plant man, ebenfalls



Dampfloks einzusetzen. Im April waren die Bauarbeiten bereits voll im Gange. Im Gegenzug soll Mitte 2014 die Abraumstrecke eingestellt werden. Ab dann werden „nur“ noch gut 10 Dampfloks im Einsatz stehen. Derzeit darf Sandaoling aufgrund der aufkeimenden Proteste der uigurischen Minderheit nur in Begleitung eines Reiseführers besucht werden. Im Tagebau sollten die Gegenden der Kohlebrände (erkennbar an weißem Rauch oder schwarzen Flecken am Boden) wegen Einbruchgefahr keinesfalls betreten werden!

Rongshan (bis drei C2): Um diese Schmalspurbahn eines ehemaligen Gefängnisses rankten sich viele Gerüchte, bis es schließlich einem Reiseveranstalter gelang, für März 2013 eine Besuchsgenehmigung zu bekommen. Kurz zuvor lag die Region noch in einem für Ausländer verbotenen Sperrgebiet. Zur Rapsblüte im Frühjahr zeigt sich dieses wildromantische Tal besonders fotogen. Rongshan hat drei Schmalspurloks der einst weit verbreiteten Baureihe C2 in ihrem Bestand, die mehrmals täglich Personenzüge und

Abendliche Ausfahrt aus dem Kohle-Verladebahnhof des Minen-netzes von Sandaoling.

Während des Tageslicht verlassen über ein Dutzend schwere Kohlezüge den Tagebau von Sandaoling. Hier konnte die schwer arbeitende JS mit Augen, Ohren und Nase genossen werden. Durch den vibrierenden Boden war auch der Tastsinn inkludiert. Auf den Geschmacksinn der herabgefallenen Kohlestücke verzichtete der Fotograf lieber.



Rongshan,
März 2013,
Foto: B. Seiler



lange Kohlezüge von und zu einer Kohlemine bespannten.

Bisher konnte aber nur eine Handvoll westlicher Eisenbahnfreunde diese Bahn erleben, denn seit Oktober 2013 ruhte der Betrieb. Dem Vernehmen nach soll die Bahn an einen neuen Eigentümer übergegangen sein. Die verlaubliche Wiedereröffnung wurde immer wieder verschoben, zuletzt aufgrund eines Erdbebens an der Strecke. Mitte April 2014 schließlich erreichte mich die erhoffte Nachricht aus Rongshan: Die Dampfloks fahren wieder, vorerst allerdings nur mit Personenzugleistungen. Ob und wann auch wieder Kohlezüge fahren, ist noch unklar.

Shibanxi (bis zu sechs C2): Neben Rongshan ist dies die letzte verbleibende Schmalspurbahn mit Dampfbetrieb in China. Güterzüge fahren nur noch auf einem elektrifizierten Abschnitt. Die Strecke ist aber weiterhin einen Besuch wert, werden doch täglich ca. fünf Personenzugpaare mit Dampf gefahren. Ein Teil davon sind Touristenzüge für chinesische

Eisenbahnfreunde, die aus modernem Wagenmaterial bestehen. Besonders im Frühling fahren deutlich mehr Züge, um den zur Blütensaison angereisten chinesischen Touristen gerecht zu werden. Zur Hochsaison können bis zu sechs C2 im Einsatz stehen. Auch an Wochenenden und Feiertagen kann mit vermehrtem Betrieb gerechnet werden. Im Gegensatz zu den Normalspurbahnen im Norden bieten Shibanxi und Rongshan eine gänzlich andere Landschaft: Steile Hügel, enge Täler und dichte Wälder ermöglichen interessante Motive für Züge in grüner Landschaft.

Neben den hier genannten Zielen kommen noch in einigen anderen Orten Dampfloks zum Einsatz. Diese Einsatzorte sind entweder nicht zugänglich (Werksschutz), oder rechtfertigen mangels Betrieb kaum einen Besuch (Lok steht zu 95 Prozent des Tages ohne Arbeit herum). Interessant ist, dass das Hobby „Dampf“ inzwischen auf Chinesen abfährt. So erfreuen sich die Touristenzüge von Shibanxi sowie das Dampffestival in Diaobingshan großer Beliebtheit.

Zudem veranstaltet die Jitong-Bahngesellschaft weiterhin ihre jährlichen „Steam Festivals“ über den Jingpeng-Pass. Leider hat man (noch?) nicht gelernt, dass nur lange, doppelt bespannte Züge ohne Diesel-Unterstützung die Planzeiten richtig nachstellen können. Mai-Chinesische Eisenbahnfreunde scheinen Tender-an-Tender- und Sandwich-Bespannungen von kurzen Leerwagenzügen interessanterweise nicht zu stören.

Fazit und Reisetipps: China ist für Dampflokkfreunde weiterhin eine Reise wert. Es ist immer noch das Land mit dem meisten Dampfbetrieb. Interessierte sollten sich allerdings beeilen, da die Anzahl der verbleibenden Dampfbahnen rapide abnimmt. Die neuesten Informationen und Reiseberichte sind auf Englisch unter www.sy-country.co.uk und in der Newsgroup [https://groups.yahoo.com/neo/groups/Steam in China/](https://groups.yahoo.com/neo/groups/Steam%20in%20China/) abrufbar. Die beste Reisezeit ist das Winterhalbjahr,

Shibanxi,
Mai 2011,
Foto: B. Seiler



wobei allerdings die Monate Januar und Februar mit bis zu minus zwanzig Grad nicht jedermanns Sache ist.

Wer nicht der chinesischen Sprache mächtig ist, sollte es sich vorher gut überlegen, China auf eigene Faust zu bereisen. Die Dampfzentren liegen abseits der bekannten Touristenziele und außerhalb Pekings spricht kaum jemand Englisch.

Zwar können Zugtickets der Staatsbahn inzwischen online gebucht werden, aber für viele Dampfstrecken bzw. gewisse Teile der Streckennetze wird inzwischen eine Besuchsgenehmigung benötigt, die man nur erhält, wenn man sein Anliegen auf Chinesisch vorbringen kann.

Mehrere Anbieter organisieren Gruppenreise (u.a. www.farrail.de, www.tanago.de, www.linesiding.co.uk). Wer einen individuelleren Reisestil bevorzugt, dem seien englischsprachige Eisenbahn-Guides empfohlen, die über die oben genannte Newsgroup erfragt werden können. Da viele Lokmannschaften ausländische Münzen sammeln, empfiehlt es sich, einen entsprechenden Vorrat mitzubringen. Ein paar Münzen haben schon so manchem Eisenbahnfreund einen Führerstandsbesuch ermöglicht.

Abschließend dürfen Freunde des bewegten Bildes noch auf das filmische Ergebnis der beschriebenen Reise hingewiesen werden, das hier zu finden ist: www.bahnorama.tv. Einige besonders eindrucksvolle Szenen finden Sie auch im YouTube-Kanal des **Fern-Express**, „Fern Bahn“.



Streckenaufnahme bei Rongshan,
März 2013,
Foto: B. Seiler

Mittagspause mit Nudeln und Glimmstengel in Rongshan,
März 2013,
Foto: B. Seiler

© Bernd Seiler, Rongshan 03/2013, www.FarRail.com