

**22.2.2012, Guangzhou - Urumqi (und der Versuch, nach Hami zu gelangen)**

Wie schon eine gewisse hiesige Bahngesellschaft bemerkte, sind die Jahreszeiten (neben dem Fahrzeugmaterial, sowie, wenn man bösen Zungen glauben darf, auch den Fahrgästen), die größten Herausforderungen für eine Eisenbahn. Nach unserem Flug nach Urumqi wollten wir eigentlich mit dem Nachtzug nach Hami weiterfahren, Abfahrt 23:32, doch bereits bei der Ankunft am Hauptbahnhof Urumqis fiel auf, daß unser Zug keine Abfahrtszeit hatte. Grund: die Zug startete in Kashi, welches seit einem Tag mit Massen von Neuschnee zu kämpfen hatte. Es gab keinerlei Informationen zum Zug, man bat uns, zu warten. Nun war "warten" im Wartesaal eines chinesischen Bahnhofs nicht unbedingt das, was wir nach 20 Stunden Reisezeit machen wollten... Fliegen war auch nicht die beste Alternative, gehört der Flughafen von Urumqi doch zu den berühmtesten Nebellöchern des Landes. Eine Nachtfahrt über 500 Km auf chinesischen Straßen erschien auch nicht als die sicherste Alternative. Also marschierten wir zum einem direkt am Bahnhof gelegenen Hotel, buchten ein paar Zimmer, und beschlossen, zu zocken: laut China Railways sollte unser Zug irgendwann am nächsten Morgen definitiv fahren. Gleichzeitig wäre der nächste Planzug auch am Vormittag abgefahren - also waren wir ziemlich auf der sicheren Seite, ein paar Stunden Schönheitsschlaf zu halten.



**23.2.2012, Urumqi - Hami - Sandaoling**

Jetzt wurde es plötzlich doch noch hektisch: unser Zug hatte Zeit gut gemacht (das ist man aus hiesigen Gefilden gar nicht mehr gewohnt), und sollte bereits in 40 Minuten abfahren. Also ruck-zuck zum Bahnhof gewandert, und direkt auf den Bahnsteig. Dort standen sie: eine gepflegte DF11 und unser komplett aus Doppelstockwagen gebildete Zug (Speise- und Generatorwagen ausgenommen). Total leer natürlich, da unsere chinesischen Mitreisenden bereits auf andere Züge oder Busse ausgewichen waren. Im Grunde fuhr der Zug ausschließlich für eine Gruppe Langnasen... schlechte Aussichten für die mobilen Verkäufer, die trotzdem tapfer versuchten, ein paar Yuan zu verdienen.

**Erster Sonnenuntergang in Xibolizhan**

Mit Ausnahme der ersten Kilometer ab Urumqi ist die gesamte Strecke bereits in den unterschiedlichen Stadien der Elektrifizierung: auf einigen Abschnitten stehen nur Masten, auf anderen Sektionen wurden bereits Isolatoren und Fahrleitungen installiert. Über weite Strecken sind parallel die Betonstützen der neuen Schnellfahrstrecke Lanzhou-Urumqi zu sehen, deren Weiterbau momentan mangels Kleingeld und fehlender Rentabilitätsaussichten ruht.



Nachmittags kam dann endlich Sandaoling in Sichtweite, bereits von der Autobahn konnten wir eine rangierende JS an der 2. Mine sehen, die 1. Mine wurde hingegen mittlerweile stillgelegt. Wir verbrachten den Nachmittag rund um Xibolizhan.

## **24.2. - 27.2.2012, Sandaoling mit einem Abstecher nach Yamansu**

Der Tagebau bietet nachwievor erstklassige Fotomöglichkeiten - und schwerere JS-bespannte Güterzüge sind heute in China nicht mehr zu finden, zudem teils im 5-Minuten-Takt fahrend. Daher ist es nachwievor unverständlich, warum nicht mehr Eisenbahnfans den Weg nach Sandaoling finden: man wird keinen keinen dampfreicheren Ort auf der Welt finden, keine anspruchsvolleren Züge im Regelbetrieb, keine ungehinderteren Zugang zu den Loks. Aber noch gibt es ja genug sterilen Plandampf mit lächerlichen Zugbildungen in Deutschland.

**JS 8076 verläßt mit einem beladenen Kohlezug den Tagebau Sandaoling**



**JS 8081 folgte kurze Zeit später mit einem weiteren Zug zur Wäscherei**



Wir freuen uns unterdessen an über 200 täglichen Zugbewegungen mit Dampf, krachenden Volldampfausfahrten aus beiden Enden des Tagebaus, unter anderem mit SY 1304, JS 6224, 8027, 8040, 8053, 8076, 8077, 8078, 8080, 8081, 8089, 8090, 8144, 8167, 8173, 8190, 8194, 8195, 8314, 8358, 8366, 8368. JS 6203 befand sich in der Werkstatt zur Aufarbeitung. Der morgendliche Arbeiterzug wurde an allen Tagen mit der SY gefahren, welche zur Zeit das einzig arbeitende Exemplar dieser Baureihe zu sein scheint.

**JS 8076 beginnt ihren Aufstieg aus dem Tagebau mit einem vollbeladenen Kohlezug**



**JS 8167 schiebt ihren Abraumzug auf die nächste Ebene**



JS 8081 am frühen Morgen in Dongbolizhan



Eine unbekannt gebliebene JS auf dem Weg aus dem „Loch“



Wir hatten eine super Zeit, sahen den Schienenräumer in bestem Morgenlicht, schossen Nachtaufnahmen, und erhielten von Frau Qi jeden Mittag eine Verpflegungstüte mit leckeren, frisch zubereiteten Teigtaschen. Und so saßen am letzten Tag in Sandaoling doch glatt einige Langnasen am westlichen Ende des Tagebaus und hatten aufgehört, zu fotografieren, obwohl es direkt vor ihnen unentwegt dampfte. Man saß mollig eingepackt in der Kälte, ließ sich von der Sonne erwärmen, und genoss das Spektakel (und gereichte Hopfenkaltgetränke)...

**JS 8028 wartet im Schuppen der Anschlußbahn in Yamansu**



Nicht so entspannt ging es an der Zweigstrecke in Yamansu zu: an unserem Besuchstag fuhren gleich 2 Züge von Yamansu nach Shankou: einem Frühzug von 7.00-11.00 folgte eine Nachmittagsleistung mit Abfahrt 14.00... zumindest war das mit dem Nachmittagszug so geplant. Aber ohne Chef vor Ort fehlte so ein bisschen die Arbeitsdisziplin, und aus einer Abfahrtszeit von 14.00 wurde dann 17.00... Die Lokmannschaft dachte außerdem, ein ausgiebiger Servicehalt vor dem Fotopunkt würde die Spannung der Fotografen erhöhen, ob zuerst die Sonne unterginge - oder der Zug vorbei käme. Die Sonne gewann.

Der momentan Stand der Verdieselungspläne lautet nun, daß man erst im Juli 2012 eine neue DF12 erhalten wird. Nichts ist ausgeschlossen, da es auch durchaus noch zu weiteren Verzögerungen kommen kann - oder auch zu vorfristiger Ablieferung... Zumindest von Zustand der vorhandenen Dampfloks (JS 6495, 8028, 8152, 8423) ist von einer raschen Verdieselung auszugehen.

### **28.2.2012, Stahlwerk Urumqi**

Die Dampftraktion endete im Stahlwerk bereits im letzten Jahrtausend, SY 0182 hält außerhalb des Werks als Denkmalslokomotive die Erinnerung wach. Ansonsten war es so wie immer: unser Führer fuhr voraus, wir hielten an den interessanten Stellen an und durften uns ganz ohne Einschränkungen im Werk bewegen. So ganz wohl ist einem aber doch nicht, wenn man direkt am Gleis steht und ein 5 Meter hoher Kübel mit Metallresten fährt auf nicht immer topfebenen Gleisen direkt an einem vorbei. Den

Eisenbahner ist es egal, Hauptsache man steht nicht im Gleis. Ist das Lichtraumprofil frei, wird gefahren - Langnase am Gleis hin oder her...

**Industriediesel TH4-067 wartet neben einer rotglühenden Schlackekippe auf den nächsten Kübel**



Nachdem die bei unserem letzten Besuch noch angetroffenen ex-DDR-V15 oder V10B leider mittlerweile den Weg den Alteisens eingeschlagen hatten, war die Stimmung bei den Werkbahnfans etwas gedrückt. Auch die Sondergenehmigung zum Besuch der normalerweise überhaupt nicht für Besucher zugänglichen Diesellokwerkstatt konnte die Mienen nicht wesentlich erhellen - bis zu dem Zeitpunkt, als uns der Werkstattleiter stolz erzählte, "hinten" gäbe es noch eine alte deutsche Lokomotive zu sehen! Und tatsächlich: eingereiht in sonstige Schrottwagen stand eine grüne V15 (oder V10B) - ob Original oder Nachbau konnte mangels verwertbarer Schilder nicht eindeutig identifiziert werden. Da auch der Werkstattleiter lediglich wußte, daß die Lok "vor seiner Zeit" beschafft wurde, wird es wohl auf ewig ein Geheimnis bleiben...

**Original DDR oder chinesischer Nachbau? In den Formen der bekannten V-Loks der LKM präsentiert sich Lok 02**



### **29.2.2012, Urumqi - Shenyang**

Bei so vielen offiziellen Genehmigungen mußte es irgendwann auch einmal passieren, daß wir trotz großen roten Stempels auf dem Reiseplan keinen Einlaß in ein Werk bekommen. Und nach unserem sehr erfolgreichen Stahlwerksbesuch am gestrigen Tage sah das dortige Management keinen Anlaß, uns nochmals ins Werk zu lassen. Schade, daß man sich überall in China keine große Mühe mehr gibt, originelle Ausreden zu finden: in der Vergangenheit war, egal wo, "gerade letzte Woche" mal wieder ein Japaner (es sind immer Japaner!) in die Schlackegrube gefallen, und daher könne man keinen Eintritt gewähren. Beliebt auch das "plötzliche" Management-Meeting, welches um 21.00 Ortszeit für den nächsten Morgen einberufen wird - und dann dürfen sowieso keine Langnasen im Werk herumlaufen. Man stelle sich vor: halb Japan dürfte mittlerweile schon unter chinesischer Schlacke verbrannt sein, und der Erfolg der chinesischen Wirtschaft beruht auf Chaos-Management.

Wir gingen also bei sub-optimalen Wetterbedingungen (Schnee, graue Wolken, wenig Sonne) an die Staatsbahn-Hauptstrecke Urumqi-Lanzhou, wo uns ein intensiver Personen- und Güterzugverkehr wenigstens etwas entschädigte. Bald war es auch Zeit für den langen Flug nach Shenyang...



### 1.3.2012 Gongchangling & Stahlwerk Beitai

In Gongchangling verkehren schwere elektrische Lokomotiven der Baureihen EG150 und ZG150 (6-Achser), sowie der achtachsigen Baureihe Shaofeng (ZG200-1500). Ein intensiver Verkehr und viele interessante Motive ließen uns den Vormittag sehr kurzweilig werden. Eine 600mm Schmalspurbahn (elektrisch) bedient die Kohlebunker zur Verladung auf die Normalspur. Mit etwas Glück lassen sich so normal- und schmalspurige elektrische Lokomotiven auf ein Bild bannen!

In Anping steht auf dem mittlerweile stillgelegten Ortsdurchfahrungsgleis JS 8239 mit einem Kranwagen als Denkmal. Früher verlief das Gleis am Rand der Straße, heute ist die Straße vierspurig, und die Gleisreste liegen nun im Mittelstreifen.

Loks 32 und 12 in Gongchangling



Am frühen Nachmittag wurden wir dann im Stahlwerk Beitai willkommen geheißen: Helm auf, und ab zu den Hochöfen! Neben den SY fahren auch Industriediesel diverser Baureihen im Werk herum. Gesehen wurden von uns Loks der Baureihen GK1C, GKD1A, GK10D in unterschiedlichsten Farbgebungen. Während dreier Tage konnten wir folgende SY unter Dampf erleben: 0448, 0825, 0946, 1075, 1077, 1191, 1560, 1561, 1567, 1648, 1684.

### 2.3. - 3.3.2012, Stahlwerk Beitai

Jeden Morgen das gleiche Ritual: erst zum Personenbahnhof, wo wir auf den Personenzug 6315 nach Tianshifu warteten (gezogen von den orangen DF4-2487, respektive 2346). Gelegentlich gesellte sich auch eine Staatsbahndiesellok dazu, gesehen wurden Loks der Baureihen ND5 (USA), HXX5 - eine erstaunliche Blue-Tiger Kopie!), und HXN3. Danach ging es für unsere vormittägliche Fotosession ins Stahlwerk, unterbrochen von einer kurzen Mittagspause, die wir in Benxi verbrachten: Ellok-Oldtimer der Baureihen EL1 und EL2 aus DDR-Produktion, sowie chinesische Loks (ZG150-2002) ließen auch die Mittagszeit schnell vorbeiziehen. Danach stand unsere Nachmittagsession im Stahlwerk auf dem Programm, gefolgt von Nachtaufnahmen. Mit ausreichend Zeit im Rahmen unserer Tourplanung und einer Genehmigung für den Besuch des sehenswerten BWs der Stahlwerksbahn ausgestattet, ließen wir es uns nicht nehmen, vor dem fotogenen Schuppen gleich 4 SY unter Dampf zu fotografieren!

Beitai ist immer wieder ein sensationelles Erlebnis: es gibt wohl kein Stahlwerk, in dem Besucher den archaischen Produktionsprozess so nah und ungefiltert erleben dürfen. Ungehinderter Zugang, ungezählte Fotomotive, und die ungeteilte Unterstützung der Werksleitung machen einen Besuch hier zu einem "Muß" für Eisenbahn- und Industriebahnliebhaber! Das Privileg des Zugangs zum Stahlwerk ist nicht billig, in der Tat ist Beitai auch das teuerste Besuchsprogramm aller Zeiten - und dennoch: es lohnt sich!

Leider ist es mit der Herrlichkeit der Dampftraktion bald vorbei: die Konstruktion zweier neuer Hochöfen im neuen Werksteil geht zügig voran, und spätestens am Jahresende werden die beiden neuen Hochöfen in Betrieb gehen. Zusammen mit den bereits heute arbeitenden Hochofenanlagen im neuen Werk reicht die Kapazität dann aus, um

das alte Werk abzureißen. Damit hat sich auch die Dampftraktion an der Schlacke und unter den Hochöfen erledigt. Im neuen Werk setzt man auf Bandtransport und Dieseltraktion. Im Herbst/Winter 2012 gibt es auf einer erneuten "Dampf im Nordosten"-Reise die voraussichtlich letzte Chance, einmalige Aufnahmen vom Dampfbetrieb im Stahlwerk zu machen. Dies wird unser 5. Besuch im Werk sein: vertrauen Sie unserer Kompetenz - wie üblich, werden wir uns für den Besuch im Werk ausreichend Zeit nehmen, um alle fotografischen Optionen zu nutzen!

**SY 0946 + 1567 im Stahlwerk Beitai**



**Altmittel im Vordergrund – und leider bald auch im Hintergrund :-)**





SY 0448 beim Abkippen der Schlacke...



... und beim Rangieren der Leerwagen vor den Hochöfen



SY 1077 und 1075 warten an den Hochöfen auf neue Aufgaben



SY 1075 am vorderen Teil der Schlackegrube



Eine ZG150-2002 überquert den Taizi-Fluß in Benxi



#### 4.3.2012, Beitai - Shenyang - Changchun

Früh am Morgen verabschiedeten wir uns vom Stahlwerk und fuhren zum Flughafen Shenyang, von wo es für die Gruppe nach Hause ging, ich flog nach Changchun. Nach einem opulenten Abendessen mit den Mitarbeitern unserer Partneragentur und einem gemeinschaftlichen Besuch eines Fußmassagesalons fuhr ich mit dem Nachtzug nach Qiqihaer weiter.

### 5.3.2012: Fulaerji

Frisch in Qiqihaer angekommen, ging es gleich mit dem Auto nach Fulaerji weiter. Diverse Betriebe warteten auf meinen Besuch. Das Eisenverarbeitungswerk setzte, wie bereits bekannt, keine SY mehr ein, DF5 hatten bereits vor längerer Zeit den Rangierdienst übernommen, gesehen wurde DF5-1279. Also weiter zur Chemiefabrik. Während eines Schwätzchen in der Wärterbude am Rangierbahnhof sagte man, es wäre alles ganz einfach: unmittelbar hinter der Ausfahrt des "öffentlichen" Rangierbahnhofs beginne das bewachte Fabrikgelände (diverses direkt am Gleis postiertes Sicherheitspersonal in den berühmten schwarz-blauen Uniformen ließ keine Mißverständnisse aufkommen, wo diese "Grenze" verlief). Wollte/müsste eine Lok vom Fabrikgelände zum Rangierbahnhof, gäbe es entweder eine telefonische Vormeldung durch die Fabrik, oder der Lokführer führe einfach bis an die "Grenze" und piffe nach einem Rangierer... also konnte ich in alle Ruhe abwarten, bis endlich die grottigste aller SY auftauchte. Dreck und Schmutz überall, Lok 0897 hatte wahrscheinlich seit ihrer Indienststellung im Jahre 1974 keinen Putzlappen mehr gesehen. Trotzdem: sie fuhr - und war auch in der Lage, einen 1.500 Tonnen-Zug problemlos durch den Bahnhof zu drücken. Schwesterlok SY 1688 blieb hingegen im Werksgelände: sichtbar zwar an der Behandlungsanlage stehend, aber halt unerreichbar...

Mittags stand dann das Kraftwerk #2 auf dem Programm: hier rangierte JS 6546 einige Kohlewagen im Werk herum. Wie bei allen industriellen Betrieben, wechseln auch hier längere Perioden von Nicht-Aktivität mit hektischen Rangiermanövern, bei denen alles gleichzeitig zu passieren scheint.

SY 0897 rangiert neue Wagen ins Werk



JS 6546 zerteilt am Nachmittag des 6.3. den Kohle-Ganzzug



### 6.3.2012: Fulaerji

Als ich morgens um sechs die Vorhänge vom Fenster zog, war zwar kein blauer Himmel zu sehen, die Sonne versteckte sich hinter einer Schicht Dunst, Staub und industriellen Abgasen - aber es war hell, und im Laufe des Tages sollte es abschnittsweise sogar noch besser werden.

Noch schnell das große Denkmal des Genossen Mao vorm Stahlwerk fotografiert, dann ging's direkt zum Rangierbahnhof der Chemiefabrik, auch DF5-1605 ließ sich mit Rangier-Nachschub vom Staatsbahnhof blicken. Gegen Mittag verlegte ich wieder zum Kraftwerk: neben JS 6456 war mittlerweile auch JS 8132 im Einsatz, und bediente zu meiner Freude auch die Übergabe zur Staatsbahn.

Abends wartete der Schnellzug 4035 auf die Fahrt nach Yakeshi - ein Softsleeperabteil nur für mich hatte ich in vielen Jahren Bahnfahrens in China seit langem auch nicht mehr erlebt.

### 7.3.2012: Yakeshi / Meitianzhen

Nachts um kurz nach Drei klopfte der Schlafwagenschaffner an die Tür. Aufstehen. Die Kälte in Yakeshi haute mich fast um, nur wenige Reisende stiegen aus dem Nachtzug aus. Schnell ins bahnhofsnahe Hotel, noch ein paar Stunden Schlaf nachholen - nicht aber ohne zuvor die auf dem Bahnhofsvorplatz ausgestellte SY 0232 (Baujahr

1970) fotografiert zu haben. Mittlerweile gehörte die Bahn wieder den Güterzügen, und eine endlose Reihe schwerer Kesselwagenzüge donnerten im Blockabstand durch den Bahnhof, gezogen von klassisch grünen DF4. Eigentlich sollte es ja ganz schlechtes Wetter werden, mit dichten Wolken und Schneefall den ganzen Tag über. Die Aussichten waren also nicht so positiv. Trotzdem rief die Dampflokomotive und morgens um 7 saß ich schon wieder im Auto auf dem Weg nach Meitianzhen. sechzig Km auf schneeverwehten Straßen, deren einzig freigeräumte Fahrspur in der Mitte lag, so daß jedes Ausweich- und Überholmanöver zu einem Abenteuer im Schnee wurde. Mein Fahrer war ein abenteuerlustiger Mensch...

**SY 0232 auf dem Bahnhofsvorplatz in Yakeshi. Mit 2500 ISO aus der Hand fotografiert...**



Wie mir von der Lokleitung der Minenbahn bereits angekündigt war, wartete SY 1134 im Bahnhof Meitian der Staatsbahn mit ein paar beladenen Kohlewagen am Haken, die gleich im Bahnhof durch eine Schar fleißiger Arbeiter mit Schaufeln entleert wurden. Eigentlich sollte die SY auch noch gleich eine neue Garnitur Leerwagen mitnehmen, aber der Güterzug der Staatsbahn war noch nicht einmal angekündigt, und so entschloß man sich, Lz zum Betriebsmittelpunkt Meitianshen zurückzufahren. Das Wetter hatte überraschend aufgeklart und die Sonne lugte als gelber Ball durch die dünnen Wolkenschleier. In Meitianshen wurde zunächst Wasser genommen, dann ging es für eine nordchinesische Brotzeit in den Bahnhof. Alles wartete auf den Anruf der Staatsbahn...

**Mittagspause in Meitianshen**



Ich nutzte die Zeit und fuhr nach Sankuang weiter: dort verkehrt eine schmalspurige, elektrische Grubenbahn auf 600mm Spur, die auf einer etwa 3 Kilometer langen Überlandstrecke die Verbindung nach Erkuang, und damit zur dampfbedienten Anschlußbahn herstellte.

Zurück in Meitianshen klingelte endlich, gegen 13:00, das Telefon, und der 2. Heizer ging schon mal auf die Lok, um den Kesseldruck auf Betriebshöhe zu bringen. Als Leerfahrt und überwiegend bergab fahrend, war die Leistung zur Staatsbahn fotografisch nicht der Bringer, aber ich konnte zumindest

die Topographie der Strecke genauer inspizieren. Für die Rückfahrt versprach die durchgehende Steigung vom Abzweig der Staatsbahn bis nach Meitianzhen ordentlich "Action". Aber zunächst mußte der soeben eingetroffene Leerwagenzug mit DF4-7335 an der Spitze den entgegenkommenden Personenzug Hailaer-Mangui passieren lassen, bevor die Rangiermanöver beginnen konnten. Die SY wartete derweil geduldig am Einfahrtsignal auf die Freigabe. Dann ging alles chinesisch schnell: Diesellok raus-, Dampflok reingefahren, angekuppelt, Bremsprobe, und ab ging's mit einem beeindruckenden Rauchpilz und einer sehr engagierten Ausfahrt in Richtung Minen!

#### Großes Gelb am Himmel und kleines Gelb mit SY 1134 auf dem Weg nach Meitianzhen



Unterwegs wurde noch eine weitere Mine bedient und etwa 10 Leerwagen abgestellt, dann mußte in Meitianzhen noch etwas rangiert werden, bevor die Fahrt zur Mine am Ende der Strecke in Erkuang fortgesetzt werden konnte: hier wird die gesamte Kohlemenge mit Schaufelradladern in die Wagen befördert. Minen-Planern in China fällt praktischer immer recht wenig Fantasievolles für die Benennung der Minen ein, also heißen auch diese Minen 1,2, und 3 (Yikuang, Erkuang, Sankuang).

Wettertechnisch hatte sich die Sonne weitgehend verabschiedet, und es fing wieder an, stärker zu schneien, so daß ich mich

entschloß, nach Ankunft des Güterzuges in Erkuang den Heimweg nach Yakeshi anzutreten.

Der Rest der Reise sollte der Vorbereitung unserer großen Straßenbahn- und Nahverkehrsreise in den Norden Chinas dienen, davon später mehr! "Danke-Schöns" gehen an alle Mitreisenden, speziell für die Vorschläge zur E-Traktion und die Vermittlung stahlwerklichen Fachwissens, und an alle beteiligten Agenturen vor Ort für die reibungslose Organisation. Ihr/Euer, Peter-H. Patt.

#### JS 8076 unter Volldampf in Sandaoling



Nicht vergessen: im Spätherbst 2012 gibt es die nächste "Volldampf in China"-Reise mit noch mehr Dampf! Alle Infos im Web unter [www.tanago.de](http://www.tanago.de) !