

Dampf im Nordosten (24.08. – 02.09.2011)

ein Reisebericht von Torsten Schrimpf

Am 24.08. traf sich auf dem Flughafen von Amsterdam eine kleine Gruppe deutscher und englischer Eisenbahnfreunde, um im Nordosten Chinas Dampflokomotiven abzulichten. Nach einem Zwischenstopp in Guangzhou landeten wir am frühen Nachmittag des 25. August in Shenyang, wo wir nach einem ersten gemeinsamen Abendessen den Nachtschnellzug K 7362 nach Chifeng bestiegen.

Tag 1, 26.08. :

Pünktlich um 6:00 Uhr morgens trafen wir in Yuanbaoshan ein, wo wir uns sogleich auf den Weg zum Bahnhof der Minenbahn machten. Alle fragten sich: „Fährt der Personenzug heute mit Dampf?“ Zu unserer Freude stand an den sechs Reisezugwagen JS 8418. Da noch etwas Zeit bis zur Abfahrt war, konnten noch einige Standaufnahmen geschossen werden, bevor wir



uns auf die Straßenbrücke begaben, um die Ausfahrt bei schönstem Sonnenschein im Bild festzuhalten. Jetzt musste alles zügig gehen, wir wollten ja noch die große Flussbrücke bei Gongye und die Einfahrt in den Endbahnhof Fengshuiguo mitnehmen, was uns auch gelang. Nachdem wir JS 8418 eine

Weile beim Rangieren an den Verladeanlagen beobachtet hatten, begaben wir uns in die Tagesanlagen der Steinkohlenmine. Dort transportiert eine elektrische Werkbahn auf 600 mm Spurweite die Kohle aus dem Schacht zur weiteren Verarbeitung. Das emsige Treiben bot eine Fülle von guten Motiven sowohl für die Fotografen als auch die Videofilmer.

Gut gelaunt machten wir uns auf den Weg nach Pinzhuang. Erste Station waren die Dampflokbearbeitungsanlagen, wo gleich drei SY auf uns warteten. Als nächstes machten wir den ebenfalls hier eingesetzten Hennigsdorfer E-Loks unsere Aufwartung. Diese



befördern die abgebaute Kohle aus dem Tagebau zur Wäsche. Im Tagebau waren die Lichtverhältnisse in der Mittagszeit leider ungünstig, aber an der Umladestation konnten wir wieder aus den Vollen schöpfen. Teilweise standen dort bis zu drei Züge, die auf ihre Entladung warteten. Zwischenzeitlich kam die Nachricht, dass mehrere Dampfzüge auf der Strecke zu den entfernteren Minen unterwegs seien. Also wurde kurzentschlossen zu Mine Erjing aufgebrochen. Und tatsächlich trafen wir auf SY 400 und SY 1079. Beide Maschinen machten übrigens mit der Losung „Harmonie und Sicherheit“ Werbung für den Arbeitsschutz. Wir folgten beiden Maschinen nach Pinzhuang, wo wir mit einigen Aufnahmen an der Kohlewäsche den Tag ausklingen ließen.

Tag 2, 27.08. :

Pünktlich 7:00 Uhr befanden wir uns wieder an der Straßenbrücke in Yuanbaoshan, um den



morgentlichen Personenzug, dem diesmal einige Güterwagen angehängen waren, aufzunehmen. Danach ging es wieder an die Flussbrücke und die Einfahrt von Fengshuiguo. Hier konnten wir auch einen Triebwagen mit der Gleisbaurotte im Einsatz erleben. JS 8418 setzte unterdessen an den

beladenen Güterzug, der normalerweise mit Diesel befördert wird, und verließ den Bahnhof in Richtung Yuanbaoshan. Wir stürmten zu unseren Pkw, um ihm zu folgen. Kurz vor der nächsten Ausweichstelle hatten wir den Zug eingeholt und beschlossen, bis zur Flussbrücke zu fahren. Dort warteten wir eine ganze Weile, nur der Zug kam nicht. Also ging es wieder zurück. Die beladenen Güterwagen standen noch im Bahnhof, aber von der Lokomotive war weit und breit nix zu sehen. Wieder in Fengshuiguo angekommen, sahen wir den Grund. Die Gleisbaurotte war mit Arbeiten an der Weiche des Verladegleises beschäftigt. JS 8418 hatte also nur für Baufreiheit gesorgt. Mittlerweile rückte die Abfahrtszeit des Personenzuges immer näher, so dass wir uns abermals zur Flussbrücke begaben. Nun ging es flugs nach Yuanbaoshan. Hier konnten wir das Restaurieren der „kleinen QJ“ verfolgen. Leider zog sich der Himmel zu. Im Lokschuppen entdeckten wir noch eine kalt abgestellte JS. Nach einer leckeren Nudelsuppe ging es wieder nach Pinzhuang zu den Lokbehandlungsanlagen. Aber auch hier versteckte sich die Sonne hinter einer dicken Wolkendecke. Davon ließen wir uns aber nicht die Laune verderben, sondern begaben uns wieder, vorbei an der Yanjin-Brauerei,



erst zu den elektrifizierten Umladegleisen und später an die Kohlenwäsche. Dort konnten wir einige Arbeiterinnen beobachten, die (gekleidet, als wäre vor den 30°C, die das Thermometer anzeigte, ein Minus) auf einem Lagerplatz Kohle von Hand sortierten. Es folgten noch einige Aufnahmen an den nahege-

legenen Bahnübergängen, bevor wir uns wieder in Richtung Hotel und Abendessen bewegten.

Tag 3, 28.08. :

Auch diesmal ging es früh wieder nach Yuanbaoshan, allerdings nicht an die Straßenbrücke. Einige hundert Meter weiter entdeckten wir ein schönes Motiv mit Wohnhäusern und den allgegenwärtigen Sonnenblumen. Der Zug verkehrte wieder als reinrassiger Personenzug, weshalb wir uns als nächstes für einen



Seitschuss mit Spiegelung im Wasser an der Flussbrücke postierten. Unsere dritte Aufnahme entstand am Bahnübergang kurz vor dem Endbahnhof in Fengshuiguo. Die nun folgenden Rangiermanöver schenkten wir uns, und besuchten stattdessen noch einmal die elektrische Schmalspurbahn in den Tagesanlagen der Zeche. Der Weg nach Pinzhuang führte diesmal vorbei an der Mine von Hongmiao. Dort trafen wir auf SY 1565, die aber gerade nichts zu tun



hatte. Unser Ziel in Pinzhuang war jetzt die Mine Sanjing, von wo im Moment unserer Ankunft ein beladener Zug in Richtung Mine Erjing ausfuhr. Also hieß es: schnell einsteigen und hinterher. An der Mine Erjing, wo sich auch eine kleine Kohlenwäsche befindet, waren zwei Lokomotiven mit Rangierarbeiten beschäftigt, was wieder eine Menge von

Motiven, bei schönster Sonne, ergab. An den drei Tagen in Pinzhuang konnten wir mit SY

0400, SY 1025, SY 1052, SY 1079, SY 1441 und SY 1487 sechs Dampfloks im Einsatz erleben. Zum Abschluss ging es noch mal zu den Hennigsdorfer E-Loks, diesmal aber in den Tagebau. Unsere chinesischen Begleiter mahnten zur Eile, da uns noch eine längere Autofahrt nach Chifeng bevorstand. Dort stiegen wir in den K 7356, der uns im Softsleeperabteil nach Fuxin brachte.

Tag 4, 29.08. :

Gegen 03:00 erreichten wir Fuxin, wo wir uns noch für zwei Stunden auf unsere Hotelzimmer zurückzogen. Kurz nach sechs brachen wir zum Bahnübergang in Wulong auf. Objekt unserer Begierde war der Schichtarbeiterzug. Dieser sollte nach Prognosen mit siebzigprozentiger Wahrscheinlichkeit mit einer Diesellok bespannt sein. An beiden Tagen, die wir in Fuxin verbrachten, wurde er (glücklicherweise) von einer SY gezogen. Leider herrschte an diesem Morgen ziemlich dichter Nebel, der sich auch nur langsam auflöste. Nun wurde die Rückleistung abgelichtet, bevor wir uns dem morgendlichen „Auflauf“ von sechs SY in Wulong widmeten. Nach dem Frühstück in einer Nudelküche beobachteten wir noch eine Weile das Treiben am Bahnübergang nahe der Bahnstation Pingan. Unser nächstes Ziel waren die Tagesanlagen der Kohlegrube, wo eine elektrische Bahn auf 800mm Spurweite



die verschiedenen Werksbereiche verbindet. Dort wurden wir sehr freundlich empfangen. Der Lokführer von Lok 4 lud uns zu Führerstandsmitfahrten ein, und rangierte seine Maschine zu verschiedenen Fotostandpunkten. Nachdem wir das Personal fast eine Stunde von der Arbeit abgeholt hatten, verabschiedeten wir uns und fuhren zur Abraumhalde nach Haizhou. Hier hatten vor allem die Videofilmer ihre Freude an den schwer arbeitenden SY, die ihre beladenen Züge die steile Rampe hochschoben. Nach einem nochmaligem Abstecher zum Bahnübergang in Wulong, statteten wir den Behandlungsanlagen in Chengwu einen Besuch ab. Dort weilten SY 0988, SY

1320 und SY 1460. Neben den Standardmotiven, wie Schlackensumpf und Besandungsanlage, wollten auch Blumenrabatten und zum Trocknen aufgehängene Arbeitswäsche unbedingt mit ins Bild. Die Nachmittagssonne nutzten wir noch für ein paar abschließende Aufnahmen am Bahnübergang in Pingan, und dann war der erste Tag in Fuxin auch schon wieder fast vorbei.

Tag 5, 30.08. :

Auf der Suche nach einem passenden Motiv für den morgendlichen Personenzug waren wir am Haltepunkt Taiping fündig geworden. In dessen Nachbarschaft befindet sich noch ein kleines Depot, wo wir auf SY 1319 trafen, die mit dem Portrait von Zhu De (ein Weggefährte Mao's) geschmückt ist. Nachdem wir sie aus allen möglichen Perspektiven abgelichtet hatten, ging es zum Frühstück nach Pingan. Gut gestärkt bildete erneut die Umgebung um den Bahnübergang die Kulisse für einige Fotos und Videosequenzen. Nun brachen wir wieder zur



Halde von Haizhou auf, wo uns neben Streckenaufnahmen auch einige spektakuläre Schnappschüsse des Entladevorgangs glückten. Das schöne Wetter nutzend, fuhren wir nochmals zu den Behandlungsanlagen in Chengwu. In Fuxin trafen wir neben den schon erwähnten Lokomotiven noch SY 1195,

SY 1378, SY 1396, SY 1397 und SY 1818 im Betriebsdienst an. Am späten Nachmittag brachen wir zu unserem letzten Reiseziel, dem Stahlwerk in Beitai, auf.

Tag 6, 31.08. :

Da wir erst halb acht unser Hotel verließen, konnten wir mal richtig ausschlafen. Unser erstes Ziel war der Staatsbahnhof von Beitai.

Dort konnten wir neben verschiedenen Güterzügen von Staats- und Werkbahn die Ein- und Ausfahrt des Morgenpersonenzuges beobachten und in Bild und Film festhalten. Jetzt ging es endlich ins Stahlwerk. Nachdem wir uns einen ersten Überblick über die Anlagen



verschafft hatten, folgten erste Aufnahmen an den Hochöfen und der Nassgranulierung. Leider wurden wir viel zu schnell von der Mittagspause überrascht. Frisch gestärkt und hoch motiviert statteten wir nun einer Konverterhalle einen Besuch ab. Hier wird das von den Hochöfen angelieferte Roheisen weiter veredelt. Umfangreiche Rangiermanöver sind hierzu notwendig. Viele Fotos später begaben wir uns wieder zum Hochofenkomplex, nicht ohne vorher aber noch einen Zwischenstopp an einer Straßenbrücke einzulegen, die über die Gleisanlagen, welche die Eisenschmelze mit der Konverterhalle verbinden, führt. Und dann war es auch schon wieder Abend.

Tag 7, 01.09. :

Erste Station des Tages war, quasi als Morgengymnastik für den Auslösefinger, die Ausfahrt



des Personenzuges aus dem Staatsbahnhof. Anschließend begaben wir uns in das Depot der Werkbahn. Neben der vor einem Hilfszug kalt abgestellten SY 2019 (einer der wenigen in Jinan gebauten Maschinen) begegneten uns noch SY 1560 und SY 1648. Die hier beschäftigten Arbeiter hielten einen kleinen Hund, der förmlich darum „bettelte“, mit abgeleuchtet zu werden. Nachdem wir alle machbaren Motive im Kasten hatten, fuhren wir wieder an die Hochofengruppe 1, wo wir nur unterbrochen durch unser Mittagessen den Rest des Tages verbrachten. Je eine Dampflok war damit beschäftigt, die vollen Roheisen- beziehungsweise Schlackenwagen zur Konverterhalle oder der Nassgranulierung zu befördern, während zwei

weitere Maschinen Leerwagen unter den vier Hochöfen verteilten. Für ausreichend Futter für unsere Kameras war also gesorgt. Leider verging auch dieser Tag wieder wie im Flug.

Tag 8, 02.09. :

Da ja aller guten Dinge Drei sind, war auch heute unser erster Anlaufpunkt der Staatsbahnhof mit dem morgendlichen Personenzug. Die nächsten Stunden hielten wir uns überwiegend an der Nassgranulierung auf. Dort konnten wir das Abkippen und Löschen der flüssigen Schlacke inklusive aller damit verbundenen Gefahren hautnah miterleben. Es war für alle sehr beeindruckend, wenn das Gelände in einer Wolke aus Wasserdampf verschwand. In der Zeit zwischen zwei Zügen besuchten wir noch die in der Nachbarschaft befindliche Lokbekoh-

lung. Im Stahlwerk konnten wir SY 0448, SY 0946, SY 1077, SY 1191, SY 1561, SY 1567 und SY 1684 im Einsatz bewundern. Nach einem letzten gemeinsamen Mittagessen verabschiedeten wir uns von David und Steven, die den Nordosten Chinas noch ein paar Tage auf eigene Faust erkunden wollten, und brachen nach Shenyang auf. Dort startete unser Flieger nach Chengdu zum zweiten Teil der Reise.

