

Schmalspurparadieses China (02.09. –11.09.2011)

ein Reisebericht von Torsten Schrimpf

Am Abend des 02. September landeten wir mit dem Flieger aus Shenyang, wo unsere erste Reiseetappe („Dampf im Nordosten“) endete, in Chengdu. Hier trafen wir Michael und Thomas, die von nun an unsere Gruppe verstärkten.

Tag 1, 03.09. :

Nach einer kurzen Nacht in einem Hotel in Chengdu brachen wir am frühen Morgen zur



Mojiang-Schmalspurbahn in die Nähe von Leshan auf. Dabei handelt es sich um zwei elektrifizierte Strecken mit einer Spurweite von 762 mm. Ein Streckenast führt von Caobazhang ins 3 km entfernte Laokuang, und die andere Teilstrecke verbindet auf einer Länge von 9 km Caobazhang und

Xiangyangzhan. In Caobazhang angekommen, galt unser Interesse zunächst der Ausfahrt des Personenzuges nach Laokuang. Dieser wurde aus einer Einheitselektrolok und zwei Wagen gebildet. Bei den Personenwagen handelte es sich um ehemalige offene Güterwagen, die mit einem Geländer und einem Dach versehen wurden und damit einen sehr urigen Eindruck hinterließen. Wir folgten dem Zug zu Fuß durch den sich unmittelbar an den Bahnhof anschließenden 300 Meter langen Tunnel. Hinter diesem befindet sich die Abzweigstelle beider Strecken. Wir entschieden uns, vorerst an der kurzen Teilstrecke zu bleiben, da hier neben den drei vormittäglichen Personenzügen auch mehrere Kohlenzüge zu erwarten waren. Auf der Strecke nach Xiangyangzhan waren nur ein Güterzug und am Nachmittag ein Reisezug unterwegs. Also wanderten wir entlang der Gleise zum etwa in Streckenmitte befindlichen Bahnhof Xinjing mit dem Anschluss zum Steinkohlenbergwerk. Auf diesem Streckenabschnitt lichteten wir alle Züge ab. Wieder zurück an der Abzweigstelle



erwischten wir auch noch den aus Xiangyangzhan kommenden Güterzug. Jetzt folgten Aufnahmen vom Rangierbetrieb in Caobazhang. In der größeren Betriebspause über Mittag beschlossen wir, auch noch das Reststück bis Laokuang zu erkunden, auch wenn uns dabei kein Zug vor die Linse kam. Nun rückte die Abfahrtszeit des auf der langen Strecke verkehrenden Personenzuges immer näher, und wir brachen zum Viadukt bei Tingxinqiao auf, wo wir ihn erwarteten. Auf der Mojiangbahn sahen wir insgesamt sechs Lokomotiven, wobei die Nummern eins bis fünf dem Einheitstyp entsprachen. Bei Nummer sechs handelte es sich eher um einen zweiachsigen Triebwagen. Alle Loks waren mit einem interessanten Tarnanstrich versehen. Nun hieß es, uns auf den Weg nach Sanji an der Shibaxibahn zu machen. Dort trafen wir nach Einbruch der Dunkelheit ein. Jetzt noch schnell das Hotel bezogen und zu Abend gegessen, und Tag 1 ist Geschichte.

Tag 2, 04.09. :



Pünktlich 6:15 Uhr starteten wir mit dem Frühzug nach Bagou. Im Spitzkehrenbahnhof Mifengyan setzte die Lokomotive in Windeseile von einem Zugende ans andere um, aber der Zug fuhr nicht weiter. Was war passiert? Der vor uns herfahrende Güterzug führte an diesem Tag einige zusätzlichen Waggons

und war in der Steigung bei Caiziba liegengeblieben. Also kuppelte unsere Lok ab und fuhr dem Güterzug hinterher. Gemeinsam kamen beide Lokomotiven mitsamt der Wagen zurück nach Mifengyan. Hier bot sich nun das seltene Bild, dass zwei Dampfloks Rauchkammer voraus nebeneinander im Bahnhof standen. Nun konnte unsere Fahrt endlich fortgesetzt werden. Aufgrund von Bauarbeiten im Endbahnhof Huangcunjin fuhr ab Bagou lediglich die Lokomotive mit dem Touristenwagen, der während der Zeit der Bauarbeiten auch von der einheimischen Bevölkerung benutzt werden durfte, weiter nach Huangcunjin. In der Gegenrichtung wurde der Waggon geschoben und in Bagou wieder an den Zug angekuppelt. Dann setzte die Lok um und es ging wieder talwärts nach Shixi. Wir wollten jetzt aber erst einmal frühstücken und den Wochenmarkt besuchen. An unserer Stammnudelküche angekommen, bemerkten wir überall Baumaßnahmen. Doch wo war der Markt? Auf dem Gelände soll ein Freilichtmuseum entstehen. Deshalb wurden die Händler in eine enge und daher unfotogene Seitengasse verbannt. Wir gingen nun in die Fotokurve zwischen Jioba und Xianrenjiao, wo

wir den talwärts fahrenden Güterzug sowie das nächste Personenzugpaar aus verschiedenen Positionen bei sonnigem Wetter ablichteten. Unser nächstes Ziel war die Hufeisenkurve bei Caiziba. Dort warteten wir auf den nächsten Güterzug. Anschließend suchten wir den Lebensmittelladen in



der Dorfstraße auf, wo wir eine köstliche Nudelsuppe zu uns nahmen. So gestärkt, wanderten wir wieder in Richtung Xianrenjiao, auf der Suche nach geeigneten Motiven für den talwärts fahrenden Güterzug und den nächsten Personenzug aus Shixi. Den Gegenzug bestiegen wir in Caiziba und fuhren heimwärts. In Yuejin angekommen, galt es einen kurzen Sprint einzulegen, da wir den Zug an den beiden künstlichen Palmen auf unsere Chips bannen wollten.

Tag 3, 05.09. :

Heute verließen wir den Frühzug schon in Mifengyan. Da auch diesmal der Güterzug große Probleme in der Steigung hatte, verzögerte sich die Abfahrt des Personenzuges. Das kam uns wiederum sehr gelegen, da die Sonne ja gerade erst aufgegangen war und mit jeder Minute das Licht besser wurde. Auf einem Nebengleis waren die beiden Dieselloktorsos, die sich früher im Depot in Shixi befanden, abgestellt. Bei deren Überführung hätte man vor Ort sein müssen! Die nächsten Stunden hielten wir uns in der näheren Umgebung auf, wo wir ent-



weder die bergwärts fahrenden Züge auf der Strecke in Richtung Caiziba oder die talwärts fahrenden auf der Teilstrecke nach Yuejin fotografierten bzw. filmten. Den späten Nachmittag nutzten wir, um ein paar Aufnahmen auf dem elektrifizierten Streckenabschnitt bei Sanji zu machen.

Tag 4, 06.09. :

Diesmal hieß unser Fahrtziel wieder Bagou. Während die Lokomotive mit dem Touristenwagen nach Huangcujin davondampfte, wurden wir Zeuge einer Wasserbüffelverladung. Die Bauern benötigten viel Kraft und Geduld, um die Kuh zu „überreden“, in Wagen 23 ein-

zusteigen. Das Kalb folgte ihr dann von selbst. Nach diesem Erlebnis begaben wir uns wieder auf den Weg an die Fotokurve vor Jiaoba. Nachdem wir dort auf den Vormittagspersonenzug gewartet hatten, wanderten wir nach Huangcunjin, wo wir der Kohlemine einen Besuch abstatten wollten. Kurz



hinter dem Bahnhof Bagou waren mehrere Arbeiter damit beschäftigt, auf freier Strecke eine Drehbank von einem Flachwagen abzuladen, für uns natürlich ein willkommenes Motiv. An der Kohlenmine herrschte Betriebsruhe. Die Bergleute waren im gegenüber befindlichen Besucherbergwerk beschäftigt. Also gingen wir wieder nach Bagou zurück, wo nun der obligatorische Friseurbesuch auf dem Programm stand. Den Tag ließen wir an der Hufeisenkurve bei Caiziba ausklingen.

Tag 5, 07.09. :

Unser heutiges Ziel war Mifengyan. Nach einigen Aufnahmen in der näheren Umgebung, widmeten wir uns dem Streckenabschnitt nach Yuejin, wo wir einige schöne Motive fanden.



Auch an diesem Tag verkehrten wieder einige Güterzüge, die fast ausschließlich Baustoffe nach Bagou und Huangcunjin transportierten. Wie in den Tagen zuvor, fiel uns auch hier auf, dass alle Häuser in Streckennähe mit weißem Putz versehen wurden, was ja im Prinzip nicht schlecht aussah. Aber das typische Flair, das die

Backsteinfassaden ausstrahlten, ging dadurch leider verloren. In Yuejin war noch etwas Zeit für ein paar Aufnahmen an den Verladeanlagen der örtlichen Steinkohlegrube bevor wir den Nachmittagszug nach Shixi bestiegen. Von dort wanderten wir wieder zurück nach Sanji, um noch ein paar Streckenaufnahmen mit den Elektroloks zu machen.

Tag 6, 08.09. :

Wie jeden Tag bestiegen wir wieder 06:15 Uhr den Zug, diesmal mit dem Ziel Bagou. Nach dem Frühstück gingen wir noch einmal an die Fotokurve vor Jiaoba. Wir hatten im Hotel ein Foto gesehen, dass wir alle sehr reizvoll fanden und es deshalb auch machen wollten. Statt wie üblich durch die Eisenbahntunnel, wählten wir einen Weg über die Berge. So konnten wir auch noch etwas die Landschaft genießen. Nachdem wir je einen bergwärts fahrenden Güter- und Personenzug abgelichtet hatten, beschlossen wir, ins Tal zu fahren und uns den restlichen Tag dem elektrifiziertem Streckenabschnitt zu widmen. Wie sich bald zeigen sollte, eine sehr gute Entscheidung. Bei der Einfahrt in

Mifengyan entdeckten wir auf dem Bahnsteig zwei Schweine. Hatte es doch noch geklappt, der berühmten Schweineverladung beizuwohnen! Natürlich verbrachten wir den Rest der Fahrt nach Shixi im Wagen 23 beim Borstenvieh. Im Endbahnhof waren wir sofort zur Stelle, als die Tiere den



Waggon wieder verlassen mussten. Nach diesem Erlebnis wurden die folgenden, sehr schönen Motive nur noch zu Beiwerk. Am Abend organisierten unsere chinesischen Teammitglieder noch eine Schuhputzerin, was auf der Geschäftsstraße zu einem Menschauflauf und viel Spass führte. So konnten wir Shibaxi frisch frisiert und mit sauberen Schuhen verlassen. Im Einsatz erlebten wir die Dampflokomotiven 9, 10 (mit getauschten Tendern) und 7.

Tag 7, 09.09. :



Sehr früh am Morgen brachen wir in Sanji auf. Unser Ziel war Yongchuang. Auf dem Weg dorthin machten wir aber erst einmal einen Zwischenstop an der Kohlenmine in Rongshang, wo eine elektrische Grubenbahn (ähnlich der in Yuanbaoshan) verkehrt. Im Unterschied zu Yuanbaoshan hing hier die Fahrlei-

tung deutlich höher, sodass man aufrecht über die Gleise gehen konnte. Nachdem wir uns eine Weile, bei allerdings sehr schlechtem Wetter (na ja, man kann nicht jeden Tag Sonne haben),

in den Tagesanlagen aufgehalten hatten, setzten wir unsere Fahrt nach Yongchuang fort. Dort verkehrt eine elektrische Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 762 Millimetern. Auf dem Weg zum betrieblichen Mittelpunkt der Bahn, den Kohleverladeanlagen und dem angeschlossenen Depot, entdeckten wir ein grünes Signal. Wir beschlossen, erst einmal den Zug abzuwarten. Wie sich später herausstellte, war dies der letzte Zug des Tages. In den Sommermonaten arbeitet die Grube, bedingt durch die deutlich geringere Nachfrage, nur mit verminderter Leistung. Im Depot waren, geschützt unter einem Schleppdach, insgesamt 4 vierachsige E-Loks betriebsbereit abgestellt. Die Bahnmitarbeiter luden uns zu einer Besichtigung der Werkstatt ein, wo sich Lok 6 zur Aufarbeitung befand. Anschließend sahen wir uns noch ein bisschen auf dem Gelände einer Ziegelei um, bevor wir uns eher als geplant auf dem Weg nach Chongqing machten.



Tag 8, 10.09. :

Zum Abschluss unserer Tour stand heute ein Besuch der Bahn von Jianghe auf dem Plan. Auf dieser 610-Millimeter-Bahn verkehren Lokomotiven, die aus LKW umgebaut wurden. Der



Fahrplan sah drei Zugpaare vor, wobei jeder Zug aus fünf einzelnen Zügen bestand, die auf Sicht fahren. Jede Lok beförderte acht Kastenloren mit Holzaufbau. An den Endpunkten der Strecke (Kohleverladung in Luobashang und Kraftwerk in Sanlinger) gab es Wendeschleifen, durch die die Züge

fuhren. Es brauchte also nicht rangiert werden. Nachdem alle Züge be- oder entladen waren, ging der ganze Tross wieder auf die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von circa 15 km/h. Die freundlichen Lokpersonale verringerten für uns bereitwillig die Geschwindigkeit bzw. fuhren mit größeren Abständen, somit hatten wir auch hier wieder eine maximale Foto- und Videoausbeute. Besonderer Höhepunkt war die Ortsdurchfahrt in Luobashang, wo sogar die Autofahrer warteten, bis wir unsere Aufnahmen im Kasten hatten (und das ohne zu hu-

pen!). Nicht minder interessant war der Entladevorgang am Kraftwerk. Hier wurden die Loren durch Muskelkraft mehrerer Arbeiter ins Wippen gebracht und so entleert.

Nach einem letzten gemeinsamen üppigen Mahl ging es zum Flughafen nach Chongqin, wo wir uns von Thomas verabschiedeten. Er flog via Hongkong

zurück auf die britischen Inseln, während wir über Guangzhou nach Paris starteten. Dort trennten sich dann auch unsere Wege. Mit vielen tausend Fotos oder Stunden Videomaterial traten wir das letzte Stück unseres Heimweges an, Herbert nach München, Michael nach Berlin und Michael „II“ sowie ich nach Leipzig.

Und damit war eine wunderschöne Tanago-Reise, an die alle Beteiligten noch lange zurückdenken werden, zu Ende.

