

# Der Dampfbetrieb in China rückt unaufhaltsam dem Ende entgegen



von Michael Bleckmann



Seit Jahren schon geht der Einsatz chinesischer Dampflokomotiven kontinuierlich zurück. War die schnelle und vollständige Verdieselung der JiTong-Linie ein besonders beachtetes Beispiel chinesischer Geschwindigkeit beim Ersatz der Dampftraktion durch Diesel- oder Elloks, ist die schleichende Erosion der Rangier- und Übergabelei-

stungen, verbunden mit einer immer stärker werdenden Motorisierung auf der Straße, kaum beachtet worden. In den vergangenen Jahren gab es immer noch ausreichend Dampflokomotiven in interessanten Einsätzen und die Karawane der Eisenbahnfotografen und Dampflokliebhaber zog immer weiter zu den jeweils nächsten Dampfeinsätzen.

Mittlerweile sind aber die regulären Dienste von einer Handvoll QJ, wenigen JS und überwiegend SY so gering geworden, daß jede Veränderung sofort sichtbar wird und eine deutlich sichtbare Lücke auf der chinesischen Dampflokkarte hinterläßt. Darüber können auch die immer noch bestehenden Einsätze der Schmalspurdampflokomotiven des Typs C2 auf den Bahnen in Shibanzi, Xingjiang, Huanan, und der »Gefängnisbahn« in Guangyuan nicht hinwegtäuschen.

Selbst die bekanntesten Bahnen, deren Leitungen noch vor wenigen Jahren jede Idee zur Verdieselung von sich wiesen, haben heute teils modernste Diesellokomotiven im Einsatz, oder werden sogar elektrifiziert.

### Einsätze auf Normalspur

#### Baiyin

Die Streckenführung in die Lössberge war eine der spektakulärsten dampfbetriebenen Bahnen Chinas und zudem hatten die SY aus Baiyin im Frühjahr 2009 unerwartet ein neues Leben bekommen – die eigentlich schon beschlossene Verdieselung wurde damals mangels Klein-

geld abgeblasen. Doch im November 2010 fährt die Erzbahn nördlich Lanzhous die SY-Leistungen kontinuierlich zurück und selbst die immer als »sicher« geglaubten Leistungen in die Lössberge nach Shenbutong sind heute keine Bastion der Dampftraktion mehr. Noch schwankt der Dampfeinsatz zwischen zwei und fünf Maschinen täglich, aber moderne Industriediesels haben bewiesen, dass sie die SY auch auf den Bergstrecken problemlos ersetzen können. Der tägliche Güterzug bis zum Endpunkt der Strecke ist bereits verdieselt, lediglich die Personenzüge nach Shenbutong und nach Sanyelian fahren noch mit Dampf.

#### Jixi

Im Kohlerevier sind momentan die größten Veränderungen zu beobachten: Mine für Mine wird verdieselt, das Netz mit den schwersten Zügen und der größten Anzahl von Rangierleistungen in Chengzihe soll mit gebraucht gekauften Grubenelloks Hennigsdorfer Produktion betrieben werden, die schon seit Jahren in Nanchang unter einem Dach abgestellt waren. Hofften Eisenbahnfans im letzten Jahr nach Bekanntwerden der Elektrifizierungspläne immer noch, daß der strenge mandschurische Winter

dem Fortschritt beim Setzen der Masten Einhalt bieten könnte, so werden jetzt ganze Streckenabschnitte innerhalb weniger Tage mit Betonmasten bestückt. Im Chengzihe-System existieren mastenfreie Abschnitte nur noch rund um die Kohlewäsche in Beichang, auf der Flussbrücke nördlich von Qiaonan, Qiaonan, bei Nanchang und kurz vor Zhenyang. Die Masten sind so eng gesetzt, dass ein vernünftiges Fotografieren oder Filmen nicht mehr möglich ist. Fahrdrähte sind bislang keine gespannt.

Im Monat November wurde noch alles mit Dampf gefahren, wobei bis zu neun SY im Einsatz beobachtet werden konnten. Auf fotogenen Systemen wie Didao und Hengshan hingegen werden die SY nur noch für Reserveleistungen und untere Dienste herangezogen.

#### Sandaoling/Hami

Auch im äußersten Westen Chinas hat die Dieseltraktion einige der spektakulärsten JS-Leistungen übernommen. Die Verbindungsbahn zwischen der Mine und dem Übergabebahnhof zur Staatsbahn ist aber bereits auf die Dieseltraktion übergegangen und die legendären Schub- und Zugleistungen mit jeweils einer JS am Zug und am Zugende sind Geschichte.

▲ SY 0590 rangiert Anfang des Jahres 2010 in Nancheng. Unter der Dachkonstruktion im Hintergrund sind schon seit Jahren die gebraucht gekauften Hennigsdorfer Grubenelloks abgestellt.

◀ Bereits Geschichte sind die legendären Einsätze der SY vor Güterzügen in die Lössberge von Baiyin: Obwohl es über Nacht deutliche Minustemperaturen gegeben hat, versucht die Lokmannschaft von SY 1581 wie jeden Morgen die Steigung nach Shengbutong zu erklimmen. Aber 14 Leerwagen sind einfach zu viel. Obwohl die Lokmannschaft die SY regelrecht den Berg »hochprügelt«, bleibt die Fuhrer wie fast jeden Tag in der Steigung liegen.



▲ Rauchkammer voraus verlässt JS 8194 die Kohlegrube bei Sandaoling.



▲ JS 8028 passiert als »Bergfahrer« mit beladenem Zug die wohl berühmteste Fotostelle der Wüstenbahn Shankou - Yamansu.

Inzwischen sind dort vier Diesellokomotiven des Typs DF8B vorhanden (0247 bis 0250), wovon aber nur eine täglich eingesetzt wird. Drei Maschinen stehen zusammengekuppelt »b-gestellt« in Nanzhan. Bei schweren Leerzügen fährt eine Dampflokomotive Lz nach Lishuquan und schiebt den dieselbepannten Güterzug nach. Das geschieht jedoch relativ selten, da eine DF8B wohl ca. 75 Leerwagen allein bewältigt. Der Tagebau selbst wird noch ausschließlich mit Dampflokomotiven bedient (überwiegend JS, mit SY für Bauzüge und Leistungen auf den Flachlandstrecken). Dabei fahren etliche Kohlezüge fotogen mit Rauchkammer voraus aus der Grube

von der Kohleverladung zur Entladung bei Nanzhan.

#### Shankou - Yamansu

Östlich Hamis liegt diese Minenbahn, die durch eine surreale Mondlandschaft mit teils topfebene Halbwüsten, teils entlang steiler Hügel und den Bergen im Hintergrund verläuft. Dort sind aktuell noch vier betriebsfähige JS vorhanden, wovon im Monat November nur eine unter Dampf war. Angeblich sollen etwa drei Zugpaare in 24 Stunden verkehren, einen Zug auf der Strecke zu fotografieren zu können gestaltet sich jedoch nach wie vor als äußerst schwierig. In der Regel fährt nur ein Zugpaar zu unregelmäs-

sigen Zeiten, da die Anschlußbahn von der Bereitstellung leerer Güterwagen im Staatsbahn-Übergabebahnhof Shankou abhängig ist.

#### Tiefa

Auch in Tiefa/Diaobingshan geht die Dampflokteit inzwischen dem Ende entgegen – gegenwärtig ist normalerweise nur noch eine SY unter Dampf für Übergaben, Bauzüge, den nächtlicher Güterzug nach Wangqian und morgens manchmal noch Personenzugleistungen, alle Personenzüge sind ansonsten verdieselt. Mit SY 1770 und SY 1771 sind nur noch zwei betriebsfähige SY vorhanden, SY 1772 – Chinas letztgebaute Regelspurdampflokomotive, die hier bis zuletzt beheimatet war, steht als Exponat jetzt im örtlichen Eisenbahnmuseum. Die Museumslok KD6 487 kann nach wie vor für Sonderzüge angemietet werden, darf jedoch nur im Plandienst nach Daming und Daqing laufen.

#### Fuxin

Im November 2010 waren noch insgesamt 14 SY in den diversen Einsatzstellen des Minensystems unter Dampf, darunter mit SY 0988 eine frisch hauptuntersuchte Lokomotive! Die morgendliche Parade der Maschinen im Depot Taiping und den Behandlungsgleisen bei Wulong ist nach wie vor die vielleicht spektakulärste Ansammlung von Dampflokomotiven in China. Auch das sehenswerte kleine Bahnbetriebswerk inmitten des Wohngebiets bei Wulong wird immer noch von den SY zum Auffrischen der Vorräte zwischen zwei Rangierleistungen genutzt. Der Personenzugumlauf ist bereits komplett verdieselt worden, lediglich einige Arbeiter-Personenzüge werden noch mit SY bespannt.

Selbstverständlich sind die hier erwähnten Bahnen nicht die einzigen, die noch Dampflokomotiven nutzen, bei der überwiegenden Zahl anderer Bahngesellschaften beschränkt sich der Dampflokomotiv-Einsatz aber auf meist nur ein bis zwei Lokomotiven, die zudem auch nur sporadisch genutzt werden. Erwähnt werden sollen noch zwei Bahnen, bei denen sich die Dampftraktion kontinuierlich ohne größere Einbußen hält: die Kohlebahnen in Pinzhuang und Yuanbaoshan fahren nach wie vor mit SY (Pinzhuang) und JS (Yuanbaoshan)!

#### Schmalspur

##### Shibanxi

Noch laufen die schmalspurigen C2-Dampflokomotiven im üblichen Plan mit vier Personenzügen und ein bis zwei täglichen Güterzügen. Eine neue Straße bis nach Bagou soll im April 2011 dem Verkehr übergeben werden, und es bedarf wenig Phantasie, sich vorzustellen, wie sich das idyllische Tal und die angrenzenden Dörfer verändern

werden, wenn die Wucht des modernen Autoverkehrs auf die Schmalspurbahn trifft. Wer wird sich noch dem komfortlosen, harten Sitz der Selbstbau-Personenwagen hingeben wollen, wenn eine bequemere und schnellere Alternative auf der Straße existiert? Und wird es der Schmalspurbahn gelingen, die geringen Mengen an Güterverkehr (hauptsächlich Kohle aus den kleinen Minen am oberen Endpunkt der Bahn) gegenüber der LKW-Konkurrenz zu verteidigen? Zweifel am langfristigen Fortbestand der Bahn sind durchaus angebracht.

#### Huanan

Auch hier gestaltet sich der alltägliche Betrieb entsprechend der üblichen Routine, allerdings sind gerade jetzt im Winter häufige Unterbrechungen des Zugbetriebs nicht auszuschließen: bereits im November wurden viele Umläufe gestrichen, da es teils zu witterungsbedingten Ausfällen kam, teils aber auch die Mine am oberen Ende der Strecke keine Kohle förderte, und somit auch keine Güterzüge zu fahren waren.

#### Xingjiang

Die hiesige Ziegeleibahn wird ebenfalls mit C2-Lokomotiven betrieben. Allerdings sind diese Verkehre stark witterungsabhängig, da der Ton nur dann abgebaut werden kann, wenn es nicht regnet. Dennoch lohnt sich eine Reise dorthin, da das gemauerte See-Viadukt und die Entladestation interessante Foto- und Filmmotive bieten. Die Zukunft des Ziegelwerks und der Bahn für 2011 sind unklar, vermutlich soll es aber im Jahr 2011 dort wieder Betrieb geben.

#### Guangyuan

Die im Süden Chinas gelegene Schmalspurstrecke wird häufig auch als »Gefängnisbahn« bezeichnet, da sie überwiegend dem Schotterverkehr dient, welcher seinen Ursprung in einem von Strafgefangenen betriebenen Steinbruch hat. Sowohl die Bahn selber, als auch die parallelen Straßen werden streng von uniformierten Kräften kontrolliert. Der Zugang für Ausländer ist verboten. Kurz aufflammende Gerüchte über eine neue Zugangsregelung für westliche Besucher erwiesen sich als falsch, so daß die Bahn ein Mysterium bleibt. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß die gleiche Bahngesellschaft auch mit SY im Übergabebahnhof zur Staatsbahn rangiert (Zutritt ebenfalls nicht erwünscht).

Es ist müßig zu spekulieren, wann das Feuer in der allerletzten Dampflokomotive Chinas ausgehen wird. Sicher ist, daß sich die Zahl lohnenswerter Dampflokeinsätze permanent verringert – und mangels Ausbesserungsmöglichkeiten für die Dampflokomotiven, dank gebrauchter Dieselmotoren oder aufgrund des Mobilitätswandels das Ende definitiv kommen wird.

▶  
Chinas letztgebaute Regelspurdampflokomotive SY 1772 steht im Januar 2010 noch unter der Fußgängerbrücke im Bahnhof Tiefa.



▶  
Der morgendliche Aufmarsch der Dampflokomotiven in Wulong – hier mit SY 988, SY 1460 und SY 1210 im Januar 2010 – lohnt auch im Jahre 2011 einen Besuch.



▶  
Vom Treppenaufgang eines Mietshauses bot sich dieser unvergleichliche Ausblick auf den Bahnübergang in Dongsheng mit SY 1351 und einem Leerzug Anfang des Jahres 2010. Heute stehen hier bereits Masten.

