

Eisenbahn JOURNAL

April
4/2000

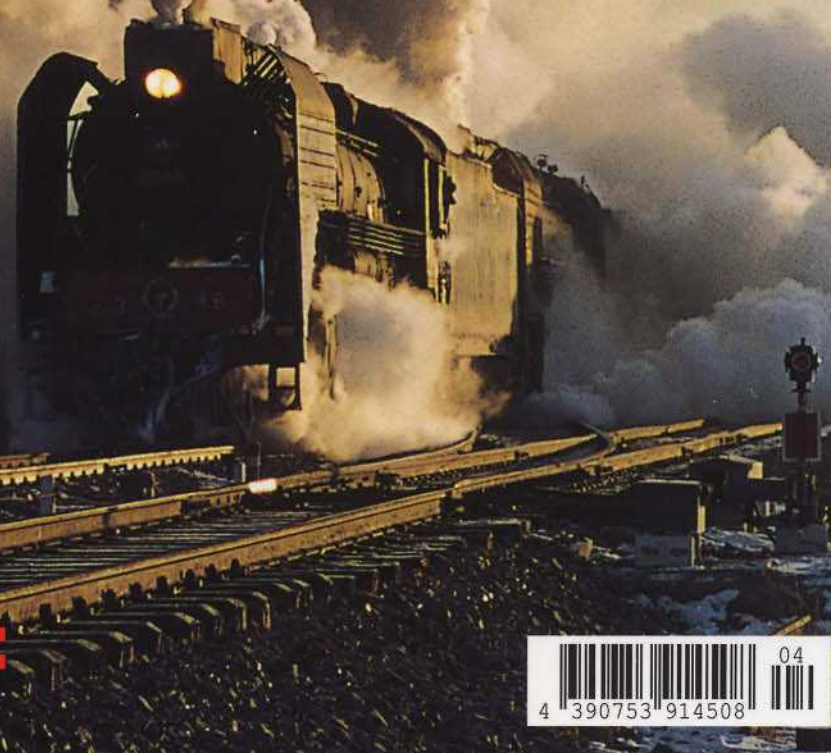
**Mit
CD-Rom:**
Jahrgang 1977

China 2000:
Letztes Revier
von „König Dampf“

**Mitteldeutschland
elektrisch:**
Vom Wiederaufbau
zum ICE-T

**Modell-
Ausland:**
Neues vom
Schneider Schorsch

H0-Marktübersicht:
Schranken aller Hersteller



4 390753 914508

04

Sie kennen dieses ernüchternde Sättigungs-Gefühl von Ihrer letzten Fototour an die Schiene: ICE 1 von rechts, 101 von links, 152 von rechts, ICE 2 von links und eine Fahrplanlage danach dasselbe Stelldichein; dazwischen noch die sowieso unvermeidliche 111 und ein müder 628 von der Nebenbahn. Alles in allem ein motivliches Resultat, das nicht gerade nach Fortsetzung verlangt – zumal die wenigen Reviere, wo man noch eine Vielfalt an älteren DB-Baureihen, Ex-DR-Bauarten oder neuen Fahrzeugen (wie die Regio-Triebwagen) antrifft, doch recht rar geworden sind. Als echter Eisenbahnfreund, den es immer wieder an die Strecke zieht, lassen Sie aber den Kopf nicht hängen: Bereits seit einiger Zeit spielen Sie mit dem Gedanken, Ihr Dia-Archiv und Ihren Bahn-Erfahrungsschatz ganz allgemein im Ausland zu bereichern und sind daher auch schon jeden Monat aufs Neue gespannt, wohin Sie der Auslandsbeitrag im Eisenbahn-Journal führen wird! – Soweit auf den Punkt gebracht? Wenn ja, sind Sie mit der aktuellen Ausgabe und der beiliegenden CD-Rom aufs Beste bedient: Beides ist dem Schwerpunkt-Thema „Eisenbahnen im Ausland“ gewidmet! Neben dem seit der Ausgabe 7/99 nunmehr schon gewohnten Blick über die Grenzen, der diesmal die Darjeeling-Dampfbahn am Himalaja porträtiert (ab Seite 34), finden Sie ein zusätzliches, in jeder Hinsicht spektakuläres Auslands-Feature: Begleiten Sie gleich ab Seite 6 Robin Garn auf seiner Winter-Reise nach China, die unter anderem zur Ji-Tong-Bahn führt, wo auch anno 2000 noch 1'E1'-Dampfloks im harten Alltagsbetrieb zu erleben sind. Das Außergewöhnliche: Die Strecke wurde erst 1995 mit Dampftraktion (!) eröffnet und am Einsatz der legendären Reihe QJ wird sich nach Lage der Dinge auch in nächster Zeit nichts ändern – kein Wunder, steht QJ doch für Qian Jin, was soviel wie Fortschritt (!) bedeutet ... Doch damit noch nicht genug: Einen Abstecher vom Saarland ins benachbarte europäische Ausland bietet der Beitrag über die Mehrsystem-Elloks 181 & Co. (ab Seite 24); und dann ist da auch noch im Modellteil Fernweh angesagt, wenn sich „The Snyder George“ gen Westen aufmacht (ab Seite 55)! Auf der CD-Rom finden Sie schließlich (neben dem digitalisierten EJ-Jahrgang 1977) vier der in den zurückliegenden Ausgaben veröffentlichten Auslandsbeiträge (Kalifornien, Japan, Kanada und Pakistan) im Überblick – wenn das alles nicht schon die halbe Urlaubsplanung ist! Doch kommen wir noch einmal auf den Ausgangspunkt zurück: Sie gehören nicht zu der Lesergruppe, der wir mit unserer eigenen Begeisterung für die wohlthuenden Blicke über den deutschen Schienen-Horizont „aus der Seele sprechen“? Ihnen steht auch der heutige DB AG-Betrieb noch allemal näher, Sie halten es lieber mit deutscher Bahngeschichte, Porträts bekannter Baureihen und Strecken sowie den vertrauten Bergen unserer Schweizer Bahn-Nachbarn? – Kein Problem! Auch Sie finden in dieser Ausgabe (und selbstverständlich auch in Zukunft) die von Ihnen geschätzten Beiträge aus dem Themenspektrum, das Sie vom EJ gewohnt sind – als da wären zum Beispiel ab Seite 12 die Geschichte des elektrischen Betriebs in Mitteldeutschland von der Nachkriegszeit bis zum heutigen ICE-T-Einsatz und ab Seite 20 das Porträt der badischen V1b. Wie auch immer Sie es gewichten – wir wünschen in jedem Fall eine anregende Lektüre! Und: Schreiben, Faxen oder Mailen Sie uns, was Sie vom Auslandsschwerpunkt dieser Ausgabe halten. Wir sind auf Ihre Reaktionen gespannt!

Gerhard Zimmermann



Dampfspektakel anno 2000: China macht's möglich, von Robin Garn ab Seite 6

Inhalt

Vorbild

Dampflokomotiven im Reich der Mitte: China 2000	6
Elektrischer Betrieb in Mitteldeutschland: Im zweiten Anlauf unter Strom	12
Lok-Porträt: Die badische V1b	20
181 & Co. an Mosel und Syre: Grenzgänger	24
Vor 55 Jahren verschrottet: Die Dampfmotorlok 77 1001	28
Erste Betriebsbilanz für Neubautrasse und Tunnel: Vereinabahn im Aufwind	30
Neues im RhB-Fuhrpark	33
Kleine Bahn am Himalaja: Der Toy Train	34

Titelbild: Das Reich der Mitte ist auch das „letzte Reich von König Dampf“. Auf der Ji-Tong-Bahn in der Inneren Mongolei sind auch anno 2000 noch 1'E1'-Dampfloks im harten Alltagsbetrieb zu erleben: Mit letzter Kraft stampfen am 23. Januar 2000 zwei QJ, 6388 und 6351, in den Bahnhof Galadesitai, wo eine Auszeit fürs Dampfkochen folgt (Beitrag ab Seite 6). Abb.: Robin Garn

Es lebe der Schneider Schorsch - diesmal in Amerika, von Ch. Kirchner ab Seite 54





Von der Neuelektrifizierung bis zum ICE-T, von Konrad Koschinski ab Seite 12

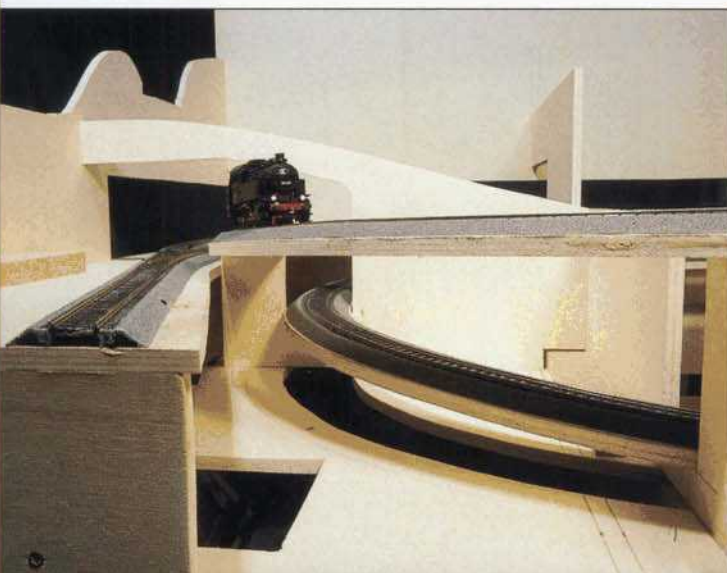


Zweissystem-Elektrolokomotiven an Mosel und Syre, von Thomas Feldmann ab Seite 24

Modell

Neues vom Schneider Schorsch: The Snyder George goes West	55
Der VOEMEC-Bahnhof Waidegg des Modell-Bahn-Vereins Graz: ÖBB pur!	60
H0-Marktübersicht: Bahnübergänge	64
Vom Vorbild zum Modell: Kraftwerk Kuno, 4. Teil Tillig, Roco, Eigenbau	70
6. Modellbau-Wettbewerb: Wo die Waldbahn endet	74
Große Freitreppen: Stufe für Stufe	78
Stufe 5: Es grünt Die 5-Stufen-Anlage	80
Die Eisenbahn-Journal-Marktübersicht, 2. Teil: Kleinserienmodelle für die Nenngröße TT	84
3D-Ansichten am Computer, 4. Teil: Virtuelle Modellbahn	90

Rolf Knipper beschreibt die Gleisverlegung mit Roco und Pilz in Kuno, ab Seite 70



Rubriken

Zum Bodensee in den Frühling: Bahn + Touristik	38
Bahn-Notizen	40
Neuheiten	48
Mini-Markt	94
Bestellkarten	107
Fachhändler-Adressen	114
Impressum	116
Bahn-Post	118
Neue Bücher	119
Sonderfahrten und Veranstaltungen	120
Typenblatt: BR 55¹⁶⁻²², Güterzuglokomotive, preuß. G 8	121

Abbildungen dieser Doppelseite: Robin Garn, Rbd Halle, Thomas Feldmann, Christoph Kirchner, Rolf Knipper, Helge Scholz

Die EJ-Marktübersicht: Schranken in H0, vorgestellt von Bruno Kaiser ab Seite 64



Im letzten Reich von König Dampf

China 2000

Weit ist der Weg, um im Jahr mit der magischen Zahl 2000 noch irgendwo auf der Welt große Dampflokomotiven im harten Alltagsbetrieb zu erleben. Er führt unweigerlich in die kommunistische Volksrepublik China, die sich unglaublich rasant mit der globalen Marktwirtschaft arrangiert. Von den Strapazen und Höhepunkten einer dreiwöchigen Reise im Januar berichtet

Robin Garn (Text und Bilder)

Stefans Geburtstagsessen bleibt allen unvergessen. Natürlich gab es für jeden eine Schale Reis. Zwischen Kartoffelstückchen aber dümpelten rund 20 gargekochte Schwarzfröschelein in brauner Sojasauce. Kaum wurden uns noch zwei im Ganzen geröstete Vögel, wenig größer als Drosseln, aufgetischt, servierte uns der Koch im dicken Wintermantel eine weißrote Torte, bestückt mit Kerzchen und einem Königskranz aus Pappmaché ... Auf etwas gefasst machen muss sich, wer bis ans Ende der Welt reist. Schließlich verläuft die Grenze zu Nord-Korea nur 30 km entfernt. Baishan heißt die smogreiche Stadt mit einer Nürnberg vergleichbaren Einwohnerzahl, auf deren vereisten Wegen wir vollen Magens zum Hotel schliddern, nachdem wir noch aus einem Kiosk nach Hause telefonierten. Sieben durchflogene Zeitzonen von Deutschland und 30 Stunden Bus und Wartesaal, Zug und Taxi seit Peking steckten in unseren nicht mehr ganz jungen Knochen. So viel zu der Frage, wohin und wie weit es einen verschlagen kann, wenn man im Jahre 2000 noch nennenswerten Alltagsbetrieb mit großen Dampflokomotiven einer noch größeren Staatsbahn miterleben will. Ich hatte einen Traum, der mich nicht in Ruhe und schließlich diese Reise mit drei Hamburger Freunden und einem Berliner antreten ließ: Ich befand mich an irgendeiner Bahnstrecke, auf der in mir kaum nachvollziehbaren Plänen Tag und Nacht Dampfloks fuhren. Unmengen davon. Und ich hatte genug vom heimischen Dampf-Krampf dieser vollends verkorksten DB-Nostalgie. Wenn der Weg per Zeitmaschine ins Ost-Berlin, Lauda oder Lingen von 1974 aus naheliegenden Gründen versagt bleibt, wenn mir die virtuelle Datenwelt die perfekte Illusion wohl nie wird bieten können, dann dürfte im Hier und Jetzt China das letzte Ziel sein.



Die Ji-Tong-Bahn als Weltwunder:

Erst 1995 eröffnet

und nur mit Dampflokomotiven betrieben

QJ 6828 und 6878 erklimmen mit einem langen Güterzug am 21. Januar 2000 die Westrampe des Jingpeng-Passes. Die Bergspitzen werden bereits von Sonnenstrahlen wachgeküsst.



Im eisigen Reich der
Mitte wird das
Material täglich
geprüft: QJ 6478
nach der Ankunft in
Tongliao am
19. Januar 2000.



Immerhin gibt es das Internet und darin, über einen Link des *Lok-Report*, des Briten Rob Dickinsons International Steam Page. So gab ein ausführlicher Reisebericht aus der Gegend um Baishan von Ende November 1999 den Ausschlag, dass wir uns, kaum in Peking gelandet und von unserem chinesischen Kollegen und Freund Arwei in Empfang genommen, spontan zu einem zeitraubenden Abstecher in die besagte Jilin-Provinz entschlossen haben. In der Tat wurden wir hier, besonders auf der Bahn zwischen Baishan und dem mehr im Landesinneren befindlichen Tonghua, aber auch auf der mehr wald- und steigungsreichen Strecke Richtung Baihe mit diversen Reise- und Güterzügen unter den Dampfahnen der JS-Mikados belohnt, die, wegen der engen Radien eingesetzt, ihr letztes Einsatzgebiet in Staatsbahndiensten allerdings noch in diesem Jahr quittieren sollen. Lokomotiven mit dem Kürzel JS (für Jian She = Aufbau), sind wie alle noch verkehrenden Baureihen eine Weiterentwicklung der emanzipierten chinesischen Lokbauindustrie aus sowjetischen, japanischen und US-amerikanischen Konstruktionen.

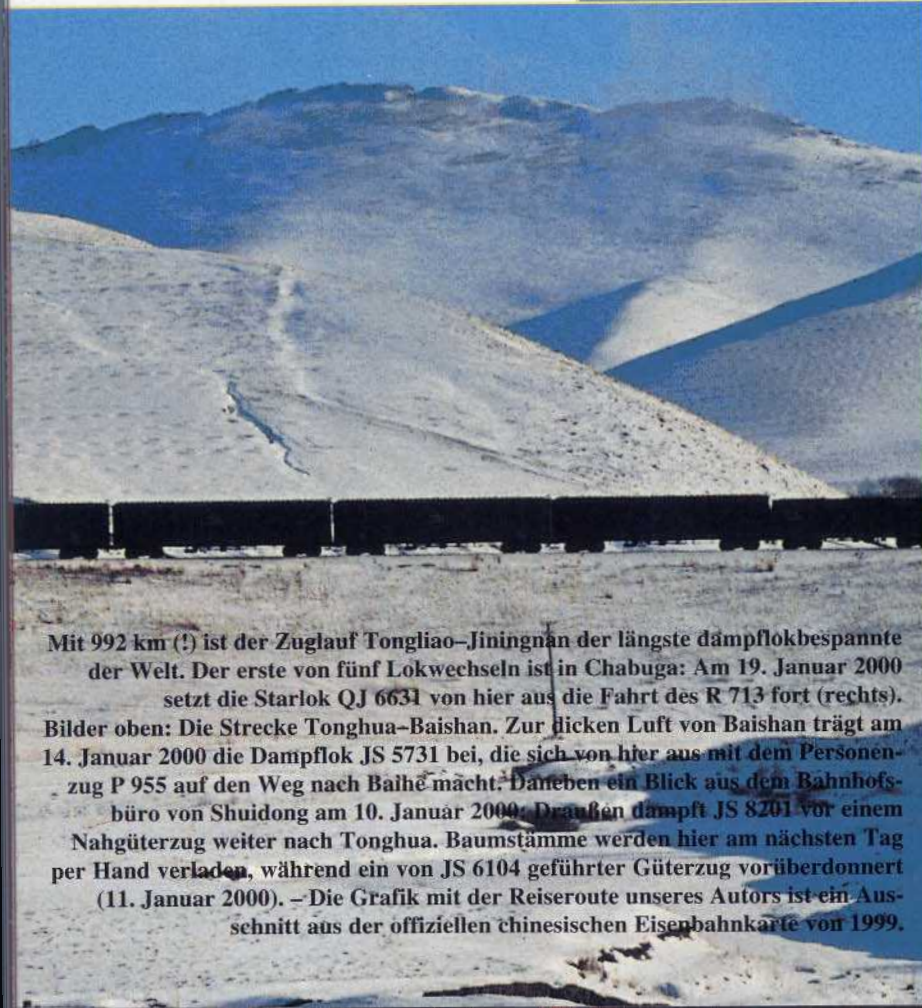
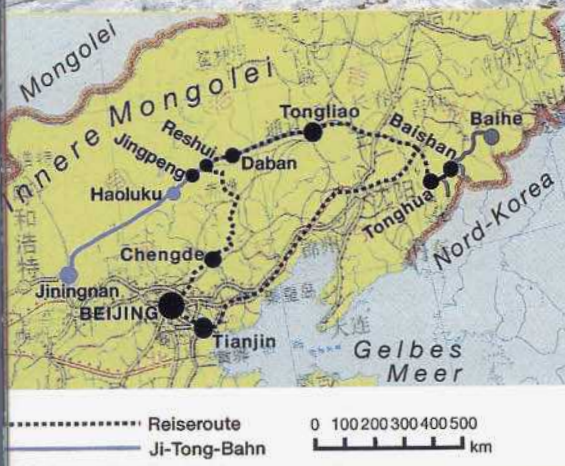
Es war schon traumhaft, vor Sonnenuntergang in Schnee an der Ausfahrt Baishan den zuverlässigen Dampf-Reisezug 955 (ab 15.55 Uhr) erwartend, fünf Minuten zuvor von einem abfahrenden Güterzug auf dem Nebengleis überrascht zu werden, dessen Weg nach Dalizi am Yalu, dem Grenzfluss zu Nord-Korea, führte. Und im Gehen um zehn nach vier noch die durch Baracken und über Straßen stampfende Übergabe zum Kraftwerk geboten zu bekommen. Wie konnte ich danach Frösche und Vögel verschmähen?

Drei Umstände irritieren allerdings und erschweren mitunter das Unterfangen, Dampfzöcher in China zu fotografieren: Akustisch können sich Dampf- wie Dieselloks gleichermaßen mittels eines trötenden Typhons ankündigen. Der Gebrauch der wohlthuend trällernden und an US-Loks erinnernden Dampfsirene scheint Ermessenssache des Lokpersonals zu sein. Feste Umlaufpläne haben wir vergeblich versucht in Erfahrung zu bringen. Neben wenigen zuverlässigen Dampfleistungen variiert sowohl die Aufgabenverteilung mit der Dieseltraktion jeden Tag aufs Neue als auch die Abfahrtszeiten und die Menge der Güterzüge. Wir harrten zuweilen stundenlang im Motiv bei minus 16 Grad Tageshöchsttemperatur: Bizarre Felsformationen, geschlossene Schneedecke, orange reflektierende Sonnenstrahlen auf poliertem Gleis. Dann, als der Feuerball hinter den Bergen versank, konnte mir Freund Thomas nur in der Art des schadenfrohen Showmasters mit ausholender Geste zu verstehen geben: „Pech! Das wäre Ihr Schuss gewesen, Herr Garn!“



**Turmhohe Rauchsäulen auf
der Rampe vor
Shangdian übertreffen alle Dampf-Träume**

Auf der langen Geraden am westlichen Anstieg des Jingpeng-Passes entfalten zwei 1'E1'-Maschinen der legendären QJ-Reihe ihre volle Kraft von jeweils 2980 PS – bei einer Höchsttemperatur von minus 23 Grad.



Mit 992 km (!) ist der Zuglauf Tongliao–Jiningnan der längste dampflokbetriebene der Welt. Der erste von fünf Lokwechseln ist in Chabuga: Am 19. Januar 2000 setzt die Starlok QJ 6631 von hier aus die Fahrt des R 713 fort (rechts). Bilder oben: Die Strecke Tonghua–Baishan. Zur dicken Luft von Baishan trägt am 14. Januar 2000 die Dampflokomotive JS 5731 bei, die sich von hier aus mit dem Personenzug P 955 auf den Weg nach Bahe macht. Daneben ein Blick aus dem Bahnhofs-büro von Shuidong am 10. Januar 2000. Draußen dampft JS 8201 vor einem Nahgüterzug weiter nach Tonghua. Baumstämme werden hier am nächsten Tag per Hand verladen, während ein von JS 6104 geführter Güterzug vorbeidonnert (11. Januar 2000). – Die Grafik mit der Reiseroute unseres Autors ist ein Ausschnitt aus der offiziellen chinesischen Eisenbahnkarte von 1999.

Dass sich das Eisenbahnfahren selbst – zur Überwindung der Distanzen der recht weit auseinander liegenden Dampfreviere unvermeidlich und eigentlich für Freunde derselben Ehrensache – als dermaßen strapaziös herausstellte, lag zum einen sicherlich an der typischen Wetterlage im Januar, zum anderen am System, die Masse Mensch zu kanalisieren: Fahrkarten gibt es. Für den Hard-Seater, einen zugigen, gerade der Holzklasse entsprungenem Großraumwagen, der das Zugbild bestimmt. Das ist nichts für verweichlichte Mitteleuropäer auf einer elf-, zwölf- oder 17-stündigen Fahrt durchs eisige Reich der Mitte. Ein Mindestmaß an Komfort bietet der Hard-Sleeper – eine Reihe von jeweils sechs zum Gang hin offenen Pritschen mit Bettzeug. Intimen Plüsch gibt es im Soft-Sleeper, geschlossenen Vierbett-Abteilen. Platzkarten und den verbundenen Bettaufpreis, hier beginnt das Problem, gibt es in der Regel nur im Abfahrtsbahnhof. Wer also in einem fiktiven Nachtzug der Relation Lindau–Berlin in München zustiege, müsste sehen, wo er im Zug bliebe und wie er ein Bett ergatterte.

Dabei geht es in den größeren Unterwegsbahnhöfen Chinas zunächst noch so diszipliniert zu. Mit der Hard-Seater-Billigkarte seines Zuges begibt man sich in einen Wartesaal und wartet auf Abruf, der wenige Minuten vor Ankunft des Trains erfolgt. Die in Bewegung geratene Masse strömt Gattern zu – Gitterrohr-Schleusen wie in Fußballstadien –, zeigt sein Billet zur Kontrolle und wird im Strom kondensierenden Atems treppauf, treppab auf einen Bahnsteig gespült, der zwischen den Zugfahrten menschenleer ist. Hunderte bleiben in Bewegung, denn die Zuglok naht trötend vor einem unisono grünen Wagenpark, dessen Scheiben zu dreckig und vereist sind, als dass man erkennen könnte, welche Wagentype neben einem zum Stehen kommt. Zwischen den Menschentrauben preisen fliegende Händler mit Karren und dampfenden Töpfen totgekochte Eier schrill wie Urwaldvögel an. Erst mal reinquetschen. Bei sechs Leuten mit Wintergepäck und Fotoausrüstung für drei Wochen leichter gesagt als getan.

Kurzum, ohne Arwei, unseren guten Geist und Fotografen aus Shanghai, der immer dann den Zugchef aufsuchte, um uns Betten zu organisieren, hätte es uns eiskalt erwischt. So konnten wir in der Waagerechten das der niedrigen Außen- wie Innentemperatur entsprechende Tempo über abertausende Schienenstöße verinnerlichen. War der Hunger groß genug, lohnte sich der Gang in den Speisewagen, um selbst bei acht Grad Raumtemperatur die Stäbchen zu ergreifen. Ansonsten wärmten wir uns mit Instant-Nudelsuppe (heißes Wasser steht in Thermoskannen bereit), gegenseitigem Anhusten oder lümmelten unter Decken. Das jedem Wagen eigene Kesselchen füllte zwar die Wasserkannen, kapitulierte jedoch vor der unerbittlichen Kälte. Vor Tongliao, unserer nächsten Etappe, empfing die Innere Mongolei uns Bahnreisende mit Frostkristallknollen, die durch Fensterritzen und Dichtungen ins Innere des Zuges quollen.

Ein gnadenloser Wind, stetig aus südwestlicher Richtung, die ihm zugewandte Lok- und Zugflanke nach und nach mit Raureif überziehend, wurde unser täglicher Begleiter für die kommende Woche. Mit Schauern registrierten wir auf vorbeirumpelnden Güterzügen offenbar besoldete Zugbegleiter oder Wachmänner, deren Köpfe und Schultern auch nachts aus lindgrünen Planen hervorlugten, mit denen die Ladung vierachsiger O-Wagen abgedeckt wird. Gedanken kreisen wie: Führe niemals einen Krieg gegen ein dermaßen abgehärtetes Volk, oder: Wie kostbar ist hier ein Individuum? Der Erfrorene am Bahnhofsvorplatz von Tongliao, dessen Arm unter einer Pferdecke steif hervorragte, fand jedenfalls keine Beachtung. Wenige Meter weiter posierten junge Paare vor einem Reiterdenkmal fürs Familienalbum.

Um elf Kohlewaggons ins Stahlwerk bei Chengde zu schleppen, sind drei Dampfrösser der Baureihe SY auf der 30%-Rampe der Stichbahn voll ausgelastet. Am 26. Januar 2000 waren hier SY 1522 (vorne) sowie 0872 und 1493 im Einsatz.

Tongliao ist der Ausgangs- oder Endpunkt eines halbstaatlich verwalteten Schienenweges, der die dünn besiedelte Autonome Region der Inneren Mongolei in Ost-West-Richtung bis ins 992 km entfernte Jiningnan durchmisst – nach den Anfangsbuchstaben der Endpunkte Ji-Tong-Bahn genannt. Diese verbindet somit die nordwestlichen mit den nordöstlichen Provinzen Chinas. Ohne den Umweg über den Bahnknoten Beijing (Peking) zu nehmen, liegt die Stärke und Existenzberechtigung dieser Bahn im stattdessen Güterverkehr. Ihr einziges durchgehendes Personenzugpaar, kaum schneller als 70 km/h, benötigt unter fünfmaligem Lokwechsel für die Distanz 32 1/2 Stunden. Indes, zwei wesentliche Merkmale katapultieren die Ji-Tong-Bahn in den Rang eines Weltwunders – zumindest für unsereins: Auf ihr fahren ausschließlich Dampflokomotiven; und zwar rund 90, gebraucht von der chinesischen Staatsbahn erworbene, auf mehrere Unterwegs-Depots verteilte 1'E1'-Maschinen mit sechsachsigen Tendern der legendären QJ-Reihe aus den Baulosen Mitte der 70er bis Mitte der 80er Jahre. Qian Jin heißt soviel wie Fortschritt – ein Attribut, das zu denken, ja zu Jubel Anlass gibt, weil die gesamte Strecke erst am 1. Dezember 1995 (kein Druckfehler!) eingeweiht worden ist. Auf halbem Weg stellt sich dem weitläufigen Gras- und Steppenland ein bis zu 2000 m hoher Gebirgszug entgegen, weswegen auf den 205 km zwischen Daban in Osten und Haoluku im Westen etwa drei von vier Güterzügen mit Vorspannloks verkehren müssen. In der Mitte dieses Abschnitts wiederum befindet sich das knapp 50 km messende, von Ost (Bf Galadesitai) wie West (Bf Jingpeng) gleichermaßen spektakuläre und windungsreiche Rampenstück, das in einem Scheiteltunnel an der Kreuzungsstation Shangdian gipfelt.

Unterwegs von Tongliao ins 438 km entfernte Galadesitai bemerkten wir während der ersten neun von elfeinhalb Stunden Fahrzeit: einen entgegenkommenden Personen- und acht ebensolche Güterzüge; zwei überholte Güterzüge, zwei Lokwechsel und 16 in den Depots von Chabuga und Daban dampfende Boliden. Zu Daban notierte ich hastig abends um halb acht: „Ein magisch klingender Ort. Gehe zum Lokwechsel als einziger nach vorne. Temperatur und Landschaft wie von anderem Stern. Aber alles ist voller waagrecht wegziehender Dampfschwaden. Zwei große Mosaikflanken flankieren das ansonsten schmucklose Bahnhofsgebäude. Sie zeigen jeweils ein galoppierendes, typisch gedrungenes Mongolenpferd, eine Flamme und darunter eine Dampflokomotive der Achsfolge 1'E1'.“ Auf die wenigen Lichter des unscheinbaren Kleinstädtchens mit 44





2200 Tonnen verteilt auf 160 Achsen: Eine Augenweide für Zeugen deutscher Cargo-Schwindsucht

Wasserstopp der QJ 7040 und 6274 mit Güterzug in Jingpeng am 20. Januar 2000. Der Kranabstand ist schon ausgerichtet. Links die sechstägige Foto-Erlaubnis für die Ji-Tong-Bahn.



beheimateten QJs zeigend, stellte Hans aus Berlin zu Recht die Frage: „Wo kommen hier seit fünf Jahren bloß all die Lokführer, Heizer und Schlosser her?“

In Reshui (= warmes Wasser), dem Galadesitai zugehörigen Straßendorf am Fuße der Ostrampe zum Jingpeng-Pass, ist etwaiger Pioniergeist einer beginnenden touristischen Infrastruktur gewichen. Vielleicht in einer etwas kleineren Gruppe als sonst üblich, waren wir in dieser Jahreszeit typische Gäste in dem neuen, der Eisenbahn gehörigen Hotel. Kein Wunder, dass wir hier in den drei Wochen außerhalb Pekings die einzigen anderen „Langnasen“ trafen – Gleichgesinnte aus England, Australien, den USA und Norwegen. So hat längst die Provinzialregierung von der in speziellen Kreisen weltweit so empfundenen Attraktivität ihrer Eisenbahn Wind bekommen und erhebt eine Gebühr von täglich 50 Yuan (ca. zwölf Mark) für eine „Jitong Railway Steam Lokolmotiu Photo Licence“. Mich stört's nicht. Was man dafür geboten bekommt, ist kaum aufzuwiegen. Zwischen den Dämmerungen Ende Januar (7.45 bis

17.15 Uhr) wuchteten die QJs täglich in jede Richtung drei bis sieben, zum Teil schwerste Güterzüge die Rampen hinauf. Mister Liu, rühriger Angestellter der regionalen Tourismusbüros, holte am Vorabend telefonisch die Abfahrtszeiten der Bergzüge ein. Allein der Anblick der gemischten Frachten, 2200 t verteilt auf 160 Achsen oder ein Kesselwagenzug mit 176 Achsen, ist eine Augenweide für Zeugen deutscher Cargo-Schwindsucht.

Die Ostrampe windet sich wie ein breitgedehntes „S“ in drei Ebenen am Ort Reshui empor. Auf zwei der drei Etagen bläst hier der Südwestwind gerne so flach am Zug entlang, dass die Zuglok bereits verhüllt ist. Dennoch: 40 Minuten Zusehen und Hören ist allemal drin. Der westliche Anstieg erfolgt über vier Viadukte ebenfalls in zahlreichen Windungen. Unter Ausfahrung kleinerer Seitentäler wird an Höhe gewonnen, bis hoch oben in Tunnels und auf Dämmen am Berg klebend, an einer langen Geraden vor Shangdian von Mensch und Maschine das meiste abverlangt wird. Die ohnehin turmhohen Dampfsäulen werden durch den Rückenwind gigantisch entfacht, sodass man gezwungen ist, sehr früh hochkant auszulösen, bevor die Sonne verdeckt wird. So ein alltägliches Spektakel in schneebedeckter Bergwelt bei minus 27 Grad um 11 Uhr auf einen zukommen zu lassen, während im Rücken bereits eine talwärts führende Doppeltraktion auf Kreuzung wartet, übertraf alle meine Träume.

Bei dermaßen extremen Witterungsbedingungen am Jingpeng-Pass erwies es sich auch als richtig, für Winterbekleidung so viel ausgegeben zu haben wie für den Flug (Air France Hamburg–Paris–Peking u.z. 1030 Mark). Es waren die Tage der fünf (!) übereinander getragene Hosen, des Daunenanoraks und der kanadischen Eskimoschuhe. Es waren auch die Tage extremer Belichtungszeiten: 1/250 Sekunde und Blende 16 bei 100 ASA würde ich hierzulande einfach misstrauen. Und es waren die kostbaren Tage, an denen uns, auf der einzigen Straße einmal per Anhalter unterwegs, eine dreiviertel Stunde nicht ein einziges motorisiertes Straßenfahrzeug überholte. Doch hoch oben rollten mal wieder zwei QJs vor vielen, vielen Kohlewaggons zu Tal.

Zum Abtrainieren machten wir auf dem Rückweg nach Peking noch Station in Chengde. Hier ballern SY (Shang You = Hohes Ziel), die 1'D1'-Standardlok für industrielle Nutzer, vor elf Wagen kurzen Kohlezügen durch die Innenstadt, um von einem Werkbahnhof, wo zwei baugleiche Schubloks ansetzen, ihre Fahrt auf der Stichbahn ins Stahlwerk fortzusetzen. Auf der 30‰-Rampe am Stadtrand ist der Aufenthalt in Gleisnähe zur Vermeidung bleibender Hörschäden nur unter Einsetzen von Ohropax zu empfehlen. Seit dem ungeschützten Hörgegnuss der SY 1522, Baujahr 1997 (!), ist mein rechtes Ohr nämlich dicht. Ich war schon beim Arzt. Er sagte, mein Zustand wird noch anhalten – davon bin ich überzeugt. □



Die letzte große Elektrifizierungsetappe im mitteldeutschen Netz war der Abschnitt Camburg–Probstzella der Saalebahn, der am 28. Mai 1995 ans Netz ging. Am 18. April 1997 ist hier 103 179 mit IC 703 bei Kahla unterwegs.

Abb.: Olaf Büttler