

Eisenbahn JOURNAL

November
11/2003



China 2003: Dampf auf der Ji Tong-Bahn
Anlage: BLS-Südrampe in H0



Editorial

Erinnern Sie sich, liebe Leserinnen und Leser, noch an unsere April-Ausgabe 2000? Als erste Eisenbahnzeitschrift hierzulande präsentierten wir Ihnen damals in großartigen Aufnahmen auf drei Doppelseiten Eindrücke vom Alltagsdampfbetrieb in China anno 2000. Doch nicht nur Robin Garn, der Autor und Fotograf des damaligen Beitrags, vermutete in seinem Reisebericht aus dem „letzten Reich von König Dampf“, dass der Einsatz der Dampfloks auf der 943 km langen Ji Tong-Bahn alsbald enden könnte. Die Anzeichen für eine Verdieselung der durch die Innere Mongolei führenden Strecke verdichteten sich fast von Monat zu Monat. Und tatsächlich sind auf der Route durch den ebenso schroffen wie faszinierenden Norden Chinas inzwischen teilweise Dieselloks anzutreffen – nichtsdestotrotz hat sich entgegen allen Prophezeiungen der Dampfbetrieb mit den QJ-Maschinen bis dato weitgehend gehalten.

Für Enthusiasten Anlass genug, sich um den Jahreswechsel 2002/2003 erneut einige Wochen extremen klimatischen Bedingungen auszusetzen, um den „Real“-Dampf auf der Ji Tong-Bahn ein weiteres Mal zu dokumentieren – ach was: in wiederum grandios gemachten Aufnahmen festzuhalten, die hinsichtlich Planung, Dramaturgie und Verwirklichung in fast jedem Fall ganze Drehbücher füllen könnten. Und bezüglich der Fotografen-Erlebnisse ganze Reisetagebücher sowieso. Wieder mit dabei: Robin Garn. Der – u.a. von Publikationen im Lok-Report-Verlag sowie bei uns im Eisenbahn-Journal her bekannte – Hamburger Autor darf sich mittlerweile getrost als Ji Tong-Bahn-Spezialist bezeichnen. Aus dem „letzten Reich von König Dampf“ ist für ihn inzwischen der „Dampf-Olymp“ geworden, von dem er uns seine „Grüße“ in Form eines Chinadampf-Reports anno 2003 sandte. Dieser hat uns in der EJ-Redaktion erneut so fasziniert, dass wir uns daraufhin spontan entschlossen haben, dem Thema diesmal sogar fünf Doppelseiten zu widmen und diesen „Eyecatcher“-Beitrag in der nunmehr vorliegenden November-Ausgabe 2003 zu veröffentlichen (siehe die Seiten 6 bis 15) – sozusagen als anregendes Schmankerl für all jene, die drauf und dran sind, auch einen winterlichen Trip ins eisige Reich der Mitte zu wagen. Noch ist in diesen letzten Oktober-Tagen und im November genügend Zeit, damit auch „China-Neulinge“ eine mehrwöchige Reise mit Foto-Exkursionen gründlich planen und buchen können – zum Beispiel für Januar oder Februar 2004.

Erstmalig wagte sich im vergangenen Winter im Übrigen auch Eisenbahn-Journal-Autor Udo Kandler leibhaftig an das Thema China-Dampf. Von ihm stammen das sogleich mitten ins Geschehen führende Titelbild dieser Ausgabe sowie auch einige Aufnahmen im Beitrag und der – Robin Garns Schilderung ergänzende – Reisebericht auf Seite 15. Ziehen Sie sich also warm an und genießen Sie zehn Seiten realen Winterdampfbetrieb in China – oder machen Sie es sich dazu gemütlich!

Wie auch immer: Neben unserem üppigen Blick auf Fernost-Dampf anno 2003 haben wir in dieser Ausgabe eine ganze Reihe unterschiedlichster Beiträge, die allesamt verdeutlichen, dass Eisenbahn-Begeisterung im Vorbild auch jenseits der immer wieder abgerasterten Kategorien aus Historie und Aktuellem noch auf ein breit gefächertes Themenspektrum trifft. Man muss nur über den Tellerrand blicken (wollen) ...

GERHARD ZIMMERMANN



China 2003: Dampfblok-Faszination auf der Ji Tong-Bahn – ein Report von Robin Garn und Udo Kandler; ab Seite 6

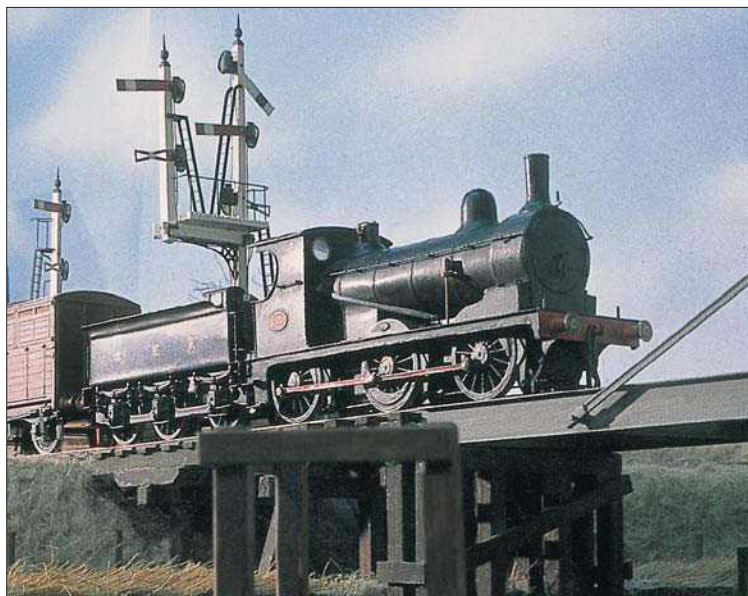
Inhalt

Vorbild

China-Report: Schöne Grüße vom Dampf-Olymp	6
Erinnerungen: Die 58.10 in Aue	16
Regionalverkehr mit MetroRail: Die Takt-Geber	20
Foto-Diesel im Zschopautal: Kein Dampf wegen Dürre	24
Strecken-Geschichte: Mit Kittel zum Kloster Maulbronn	26
Viadukt-Sanierung in Moresnet: Technische Meisterleistung	32
Wie einst zur Bundesbahn-Zeit: Der letzte Popper	34

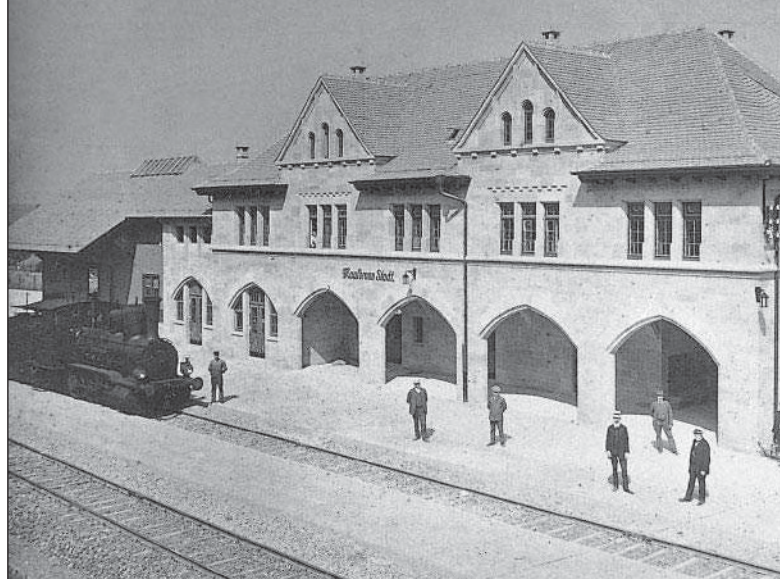
Titel: Chinesische Dampf-Power pur: Zwei QJ-Lokomotiven kämpfen sich am 18. Januar 2003 auf der Ji Tong-Bahn bei Shangdian in 1273 Metern Höhe über den Jingpeng-Pass. – Weiter geht's mit China-Dampf auf Seite 6!
Abb.: Udo Kandler

Modellbahn von der Insel: Spielintensive Anlage „East Lynn“ in 1:64 (Spur S) mit Eigenbaufahrzeugen, von Helge Scholz, ab Seite 56





Langlebige Arbeitstiere: Erinnerungen an die letzten Jahre der 58.10 in Aue – von Franz Rittig und Burkhard Wollny, ab Seite 16



Maulbronner Schatzkiste: Raritäten zur Geschichte eines nur 2,34 km langen Bähnchens – von Siegfried Strobel, ab Seite 24

Modell

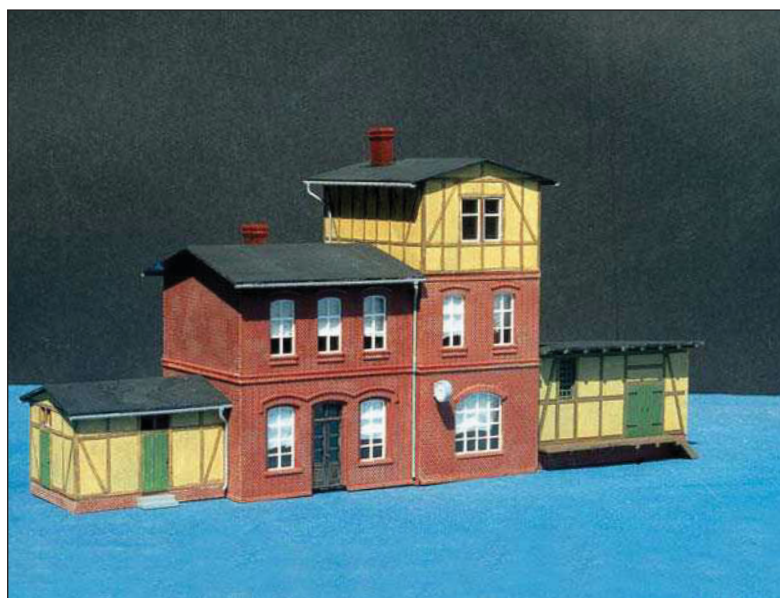
Rubriken

Im Maßstab 1:64: East Lynn	56
Außergewöhnliche Anlage: Die BLS-Südrampe	62
Im Banne der Kleinbahn – H0-Anlage nach KOK-Motiven, Folge 5: Hinter Förste in die Pampa	68
Neues aus der EJ-Modellbahn-Bibliothek: Modelleisenbahnertraum Bahnbetriebswerk	74
Abwechslung durch Kit-Bashing, Folge 5: Ein Bahnhof nach Lenz-Norm	76
EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 31: Die Bergstraße und ihr Umfeld	80
Neuer Bausatz in Metall-Technik: Lokschuppen Klütz Edel-Metall	86
Bastelpraxis: Systemwechsel einfacher • H0-Kopfsteinpflaster und Mauern in Serie • Spur 1: Spaß und Sparen durch Selbstbau	90
Eigenbau: Lok 671 der Graz-Köflacher Eisenbahn in Spur 0 40 Jahre Reifezeit	92

Bahn-Notizen	37
Modell-Neuheiten	50
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	103
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Bahn-Post	110
Neue Bücher	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Anleitung und Cover zur Heft-CD	113
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

Abbildungen dieser Doppelseite:
Udo Kandler, Burkhard Wollny, Sammlung Strobel,
Helge Scholz, Karl-Heinz Haug, Martin Müller

Kitbashing: Ein H0-Bahnhof nach Lenz-Norm auf Auhagen-Basis, gebaut von Michaela und Martin Müller, ab Seite 76



Ab in die Pampa: Die Fahrt durch die grüne Wildnis des Harzvorlandes beginnt. 5. Teil der Serie von Wolfgang Langmesser, ab Seite 68

SCHÖNE GRÜSSE VOM



Mühevoll ist der Aufstieg zum Gipfel des Berges Hadashan, hoch über dem Dorf Tou Di – mühevoll zerren auch die beiden QJ ihre Fuhre bergauf. 40 Minuten verfolgt der Fotograf ROBIN GARN schon den Weg des Zuges 44145, ehe er das Dampfgespann zusammen mit Mond (!) und weichem Abendlicht des 17. Januar 2003 in Szene setzt.

Entlang der *Ji Tong-Bahn*, die 943 Kilometer durch die Innere Mongolei im Norden Chinas führt, finden Dampflokkfreunde aus aller Welt ihre Erfüllung. Wer das besonders zur kalten Jahreszeit erlebt hat, stimmt ein in den Tenor: Wenn „König Dampf“ noch ein *Refugium* hat, dann hier.

DAMPF-OLYMP

■ TEXT VON ROBIN GARN

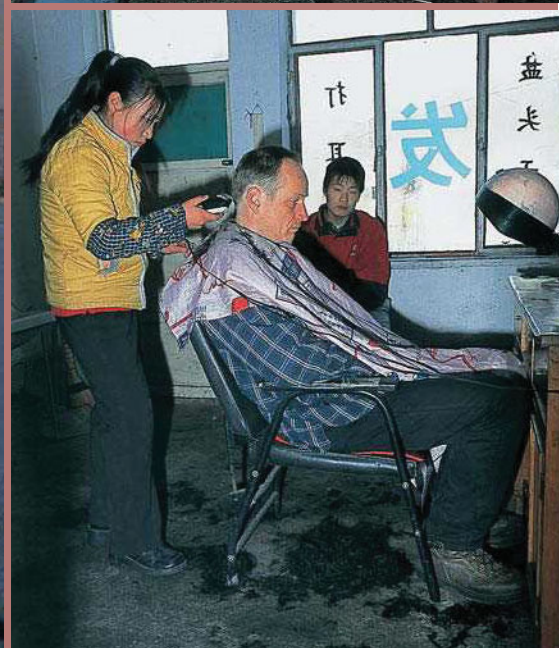
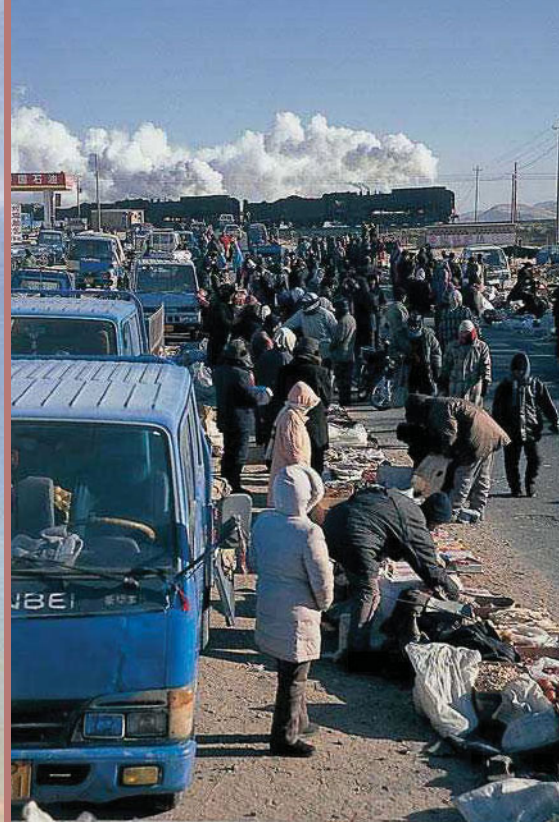


Vermummt und reglos hocken sie im Führerhaus,
der Lokführer und seine beiden Heizer –
bei 26 Minusgraden, fiesem Südwestwind und
2300 TONNEN FRACHT IM NACKEN

Adrenalin pur und weiche
Knie: Im Schritttempo
stemmen sich die QJ
oberhalb des Simingyi-
Viadukts im letzten
Abendlich des 21. Januar
2003 gegen den Berg –
dynamischer kann
Dampfbetrieb kaum sein,
fotografiert von
UDO KANDLER.



Selbst wenn die QJ mal
nicht das Motiv dominieren,
gibt es Staunenswertes und
Beiläufiges zur Genüge:
Turbulentes Markttreiben
in Reshui, schmackhaftes
Kantinen-Essen im Depot
von Baiqi, Zeit für einen
Haarschnitt und einen Gang
durchs Kaufhaus in
Jingpeng – Ji Tong-Bahn-
Kolorit, festgehalten von
ROBIN GARN
im Januar 2003.



Badang, badang ... badang, badang. Im Takt der Schienenstöße zittern kaum merklich die hellblauen Kunstblumen in der Vase, ganz sachte schwappt das rasch zur Neige gehende Bier in den Zweidrittel-Liter-Flaschen auf dem Tisch. Um sie herum zeugt Dahingekleckertes von einem Abendessen aus vielerlei Schalen und Schälchen. Des Kartenmischens und Kamera-Auslösens umso geübtere Hände (denn des Stäbchen-Haltens) heben plötzlich an, beginnen zu klatschen, preisen einen der vier Hamburger Freunde an, der soeben in seinen 45. Geburtstag rollt. Die anwesende Polizistin, bis eben mit uns in englischer Konversation vertieft, verschwindet, um kurz darauf mit vier Apfelsinen und einer Hand voll gerösteter Melonenkerne als Geschenk wieder zu uns zu eilen – in den Speisewagen des Personenzuges 6051/54, irgendwo vor Haoluku, inmitten des eisigverschneiten Hochlandes Nordchinas.

Was diesen Zug oder, um den Gratulanten zu zitieren, den „weltbesten Passenger“ ausmacht, ist nicht nur das von uns in der fernen Heimat vermisste gastliche Etablissement. Viel intensiver noch und aus der Ferne längst vergangener Zeiten winkt dessen Zugkraft herüber: die Dampflokomotive. Genauer gesagt eine von 120 Exemplaren der großen QJ (steht für Qian Jin, zu deutsch „Fortschritt“), die, auf fünf Besspannungsabschnitten unterteilt, den Verkehr auf der Ji Tong-Bahn quer durch die „autonome Region“ der Inneren Mongolei nahezu unange-

fochten bewältigt: Durch das mit 1200 bis 1500 Metern über dem Meeresspiegel befindliche Gras-, Hügel- und Steppenland im Westen, den auf etwa halbem Wege spektakulär zu überwindenden Gebirgszug des Da Hinggang und die zum Osten hin dominierenden, fruchtbaren Ebenen. Dabei durchmisst das dampfgeführte Personenzugpaar die in etwa der Route Seefeld (Tirol)–Hamburg-Altona entsprechende Gesamtdistanz von 943 Streckenkilometern in knapp 24 Stunden Fahrzeit.

Die Rampen des Jingpeng-Passes markieren das prägnante Mittelstück der Ji Tong-Bahn.

Am 13. Januar 2003
fotografierte **ROBIN GARN**
einen von **QJ 7012** und **7137**
geführten **2000-Tonner**, der
am **Simingyi-Viadukt**
langsam an Höhe gewinnt.

GÜTERVERKEHR sorgt für
die Existenz der Ji Tong-Bahn,
Personenbahnhöfe liegen
abseits von Orten

Zu vorgerückter Stunde und einige Großflaschen später suchen wir unsere Plätze im sogenannten „hard-sleeper“ auf. Der Weg dorthin führt durch Wagenübergänge, die sich in weiß berauflende und eisgepanzerte Tiefkühlschleusen verwandelt haben. Das System der Kasernierung wird für die Einrichtung des Liegewagens beibehalten. In China sind die harten Pritschen in drei Etagen allerdings länger und besser als hierzulande, nur sollte die „Langnase“, so die landläufige Bezeichnung für Ausländer, ihr gewohntes Maß an Diskretion besser im Speisewagen lassen. Eine Abteiltür, geschwe-

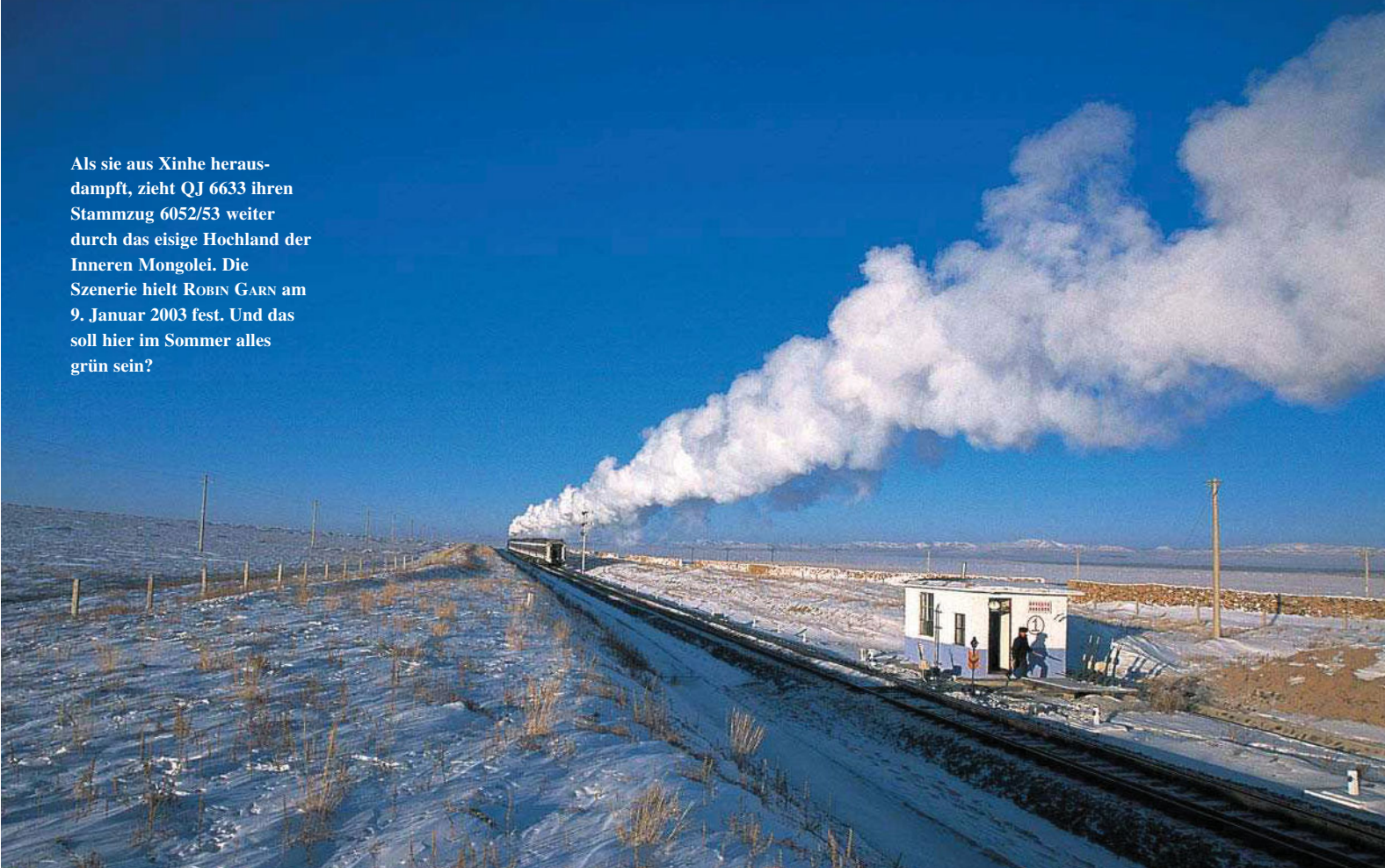
ge denn eine Begrenzung zum Seitengang, fehlt. Die Enge und das Notlicht werden einem bewusst, wenn man versucht, sich verrenkend auszuziehen, ohne die Übersicht zu verlieren. Da, ein seitlicher Ruck und der geöffnete Koffer in bedenklicher Schräglage, werden wir an den Hausbahnsteig einer dieser Bahnhöfe im Nichts abgezweigt und langsam zum Halten gebracht. An meinem vereisten Fenster am Kopfende schiebt sich auf dem Nachbargleis schemenhaft ein grell erleuchtetes Zyklopenauge vorbei, gefolgt von einer zischenden Masse, noch schwärzer als die Nacht. Ich kratze schnell ein Guckloch frei und sehe noch, wie im Licht des Führerhauses drei verummte Gestalten, der Lokführer und seine beiden Heizer, reglos dahocken, bei 26 Minusgraden, fiesem Südwestwind und 2300 Tonnen Fracht im Nacken.

Die Ji Tong-Bahn, deren Bau am 22. Juni 1990 begann und deren Eröffnung auf den 1. Dezember 1995 datiert wird, existiert vom Güterverkehr. Über neunehalb Millionen Tonnen werden auf ihr im Jahre 2001 bewegt; so gut wie alles im Transit zwischen den Nordost- und Nordwestprovinzen Chinas. Der Reiseverkehr (2001: 456 000 Reisende) fällt kaum ins Gewicht, was auch daran zu erkennen ist, dass die Bahnhöfe in der Regel weit, mitunter Kilometer außerhalb der nächsten Ortschaften oder Kreisstädte angesiedelt sind. Beim Bau der „Regional“-Bahn waren Topografie und Betriebsfüh-

(Text-Fortsetzung auf Seite 14)



Als sie aus Xinhe herausdampft, zieht QJ 6633 ihren Stammzug 6052/53 weiter durch das eisige Hochland der Inneren Mongolei. Die Szenerie hielt ROBIN GARN am 9. Januar 2003 fest. Und das soll hier im Sommer alles grün sein?



Auf Höhe des Dorfes Da Ying Zi gilt es für die Heizer bis zum nahen Scheitelpunkt der Strecke stets nochmals alles zu geben und ordentlich in die Hände zu spucken. Doch nicht nur die Männer auf den QJs mussten am eisigen Nachmittag des 21. Januar 2003 abgehärtet sein – auch das liebe Vieh trotzte den extremen Temperaturen, ebenso Fotograf UDO KANDLER.

