

EXTRA: ZVW-Fotograf Gabriel Habermann und sein Eisenbahn-Buch
Bilder: Gabriel Habermann
Text: Sigrid Krügel

Hauptsache Zugluft

Vor 100 Jahren waren die ersten Deutschen in China, um eine Eisenbahnlinie zu bauen. 2004 reiste ZVW-Fotograf und Eisenbahnfreak Gabriel Habermann ins Reich der Mitte, um die größte Dampflokomotive der Welt zu fotografieren. Er hat daraus ein Buch gemacht, das jetzt erschienen ist.



Auf dem Weg zum Jing-Peng-Pass: Damit die Lok den Anstieg schafft, werden gleich zwei QJ hintereinander vor den Zug gespannt. Das Ergebnis sind 6000 PS Zugkraft.

Sylt 1981: Am Bord des Zuges über den Hindenburgdamm ist auch ein kleiner Junge, der mit der Großmutter in die Sommerfrische fährt, weil die Mutter arbeiten muss. „Mit dem Zug mitten durchs Meer“ – das ist für den Siebenjährigen der Höhepunkt der Reise, dem noch viele Sylt-Urlaube folgen sollen. Denn auch in den Sommerferien der folgenden Jahre packen Oma und Enkel die Badehose ein und machen sich auf den Weg. Immer ist die Zugfahrt durch die Nordsee das größte Erlebnis für den Knirps. Abgesehen von den später mit treuerem Blick ersichtlichen Fahrten in der Lok. „Natürlich habe ich den Lokführer bequatscht, dass ich vorne mitfahren darf“, sagt Gabriel Habermann, inzwischen ein paar Jahre älter, aber noch immer glühender Verehrer der Eisenbahn. Lokführer ist er zwar nicht geworden ist, sondern Fotograf beim Zeitungsverlag Waiblingen. Doch er fotografiert besonders gern Züge, zugige Bahnhöfe und Landschaften – wenn ein Zug durchfährt.

China 2004: Zusammen mit anderen Eisenbahnfreaks reist Gabriel Habermann ins Reich der Mitte. 13 Tage lang wollen die Schwaben Lokomotiven ähnlichen, Eisenbahnstrecken, Bahnhöfe. Sie sind auf der Jagd nach der größten Dampflokomotive der Welt, die auf der Jitong-Strecke verkehrt. Und die ansonsten nur noch in Museen zu bewundern ist. 26 Meter lang ist die QJ. Ein schwarzes Ungetüm, 220 Tonnen schwer. Höchstgeschwindigkeit 80 Stundenkilometer. 4714 Exemplare davon wurden gebaut. Die beiden Buchstaben stehen für **Quian Jin** – Fortschritt. Als die Schwaben 2004 losziehen, um die QJ und ihr kraftvolles Stampfen und Stöhnen für die Nachwelt festzuhalten, hat sie nur noch ein Jahr Betrieb vor sich. Am 8. Dezember 2005 wird das schwarze Monster namens Fortschritt zu seiner letzten regulären Fahrt starten.

Doch noch ist es nicht so weit: Am 16. November 2004 wird die Gruppe fündig. Bei Chaganhada fahren ihr gleich zwei Quian Jin vor die Linse, eine „Doppeltraktion“, wie der Kenner sagt. Zwei Loks hintereinander gespannt, um mehr Zugkraft auf die Schiene zu bekommen. Denn die Jitong-

Strecke führt über den 1300 Meter hohen Jing-Peng-Pass. Das schaffen die Riesen nur im Doppelpack mit zusammen 6000 PS.

Neue Fahrt, neues Glück: Am nächsten Tag begegnet den Reisenden im Bahnhof von Yamenmiao die nächste QJ. „Neue Wege bahnen – korrekte Arbeit leisten – zügig vorangehen“ übersetzt Master Cheng, der die Gruppe begleitet. In goldenen Schriftzeichen stehen die Zeilen auf dem roten metallenen Spruchband, das die QJ um den Kessel trägt. Das Personal der Lok ist vom Bahnbetriebswerk als vorbildlich bei der Wartung der Lokomotive und dem Kohleverbrauch ausgezeichnet worden, wird die Reisegruppe später erfahren.

Kleinheppach 2007: Hausbesuch beim Kollegen Gabriel Habermann. Reden über sein Buch, sein Hobby. Und über die Wohnung. Denn dass hier ein Eisenbahnfreak lebt, erschließt sich jedem der über die Schwelle tritt. Wo andere Leute eine Garderobe haben, hängt bei Gabriel Habermann ein Wagenstandsanzeiger. An der Wand gegenüber grüßt ein ausrangierter Fahrkartentwerter der Stuttgarter Straßenbahn. Und statt Landschaftsbildern hängen „Unfallverhütungstipps der deutschen Bundesbahn“, Bahnpläne, bunte Zugplakate mit warnenden Worten. „Lehnst du dich zu weit hinaus, kommst du nicht gesund nach Haus“, werden die Lokführer vorsorglich gewarnt. Dieses Original von 1953 ist eines von Habermanns Lieblingsstücken. Hat doch auch die Großmutter auf den Reisen nach Sylt den Enkel oft gemahnt, die Nase nicht zu weit in den Fahrtwind zu stecken.

„Du riechst es, du hörst es, du nimmst die Kraft wahr“, beschreibt Gabriel Habermann die Faszination Dampflokomotiven. Ein sinnliches Erlebnis, gegen das ein ICE niemals ankommen kann. „Du siehst, wie die Räder sich drehen. Wie sich eine Dampflokomotive den Berg hochkämpft. Allein der Klang ist ein Erlebnis.“

Genau 5154 Fotos hat er auf seiner China-Reise geschossen. Schon als Kind hat er die Sylt-Urlaube für die Mutter daheim mit dem Fotoapparat dokumentiert. Den ersten Film von 1980 besitzt er heute noch: Er und Großmutter auf der Insel. „Da ist nicht ein

Bild scharf“, sagt Habermann. Und grinst.

Dokumentieren will er mit seinen Fotos. Ein Reisetagebuch hat er über die China-Reise verfasst, hat Tag für Tag festgehalten, was passiert ist. In Text und Bild. Technische Daten und Eindrücke von Land und Leuten. Und Anfang des Jahres überlegt, ein richtiges Buch daraus zu machen.

Wer Habermann kennt, weiß freilich auch: Der Mensch ist Perfektionist. Also hat er die Geschichte des Eisenbahnbaus in China recherchiert und aufgenommen. Mit historischen Bildern, die er Stück für Stück übers Internet aus der ganzen Welt zusammengekauft und für den Druck überarbeitet hat. So erfahren die Leser jede Menge über China und seine Eisenbahn. Und seine Kollegen wissen endlich, warum er nicht mauilt, wenn die Lokführer streiken und er früh um sieben zum Fototermin bestellt wird. Hauptsache Zugluft!

Info

„Mit Dampf durch China“ von Gabriel Habermann ist im Transpress-Verlag Stuttgart erschienen (160 Seiten, 29,90 Euro). Weitere Infos: www.dampflokomotiv-china.de.



Gruppenbild mit Buch und Wagenstandsanzeiger: ZVW-Fotograf Gabriel Habermann.



Großer Bahnhof für die größte Lok der Welt: Die QJ 6992 wird gewartet.

950 Kilometer, 100 Brücken, 7 Tunnel

Von Jining nach Tongliao führt die Jitong-Eisenbahn im Norden Chinas. Am 22. Juni 1990 wurde mit dem Bau begonnen, am 1. Dezember 1995 wurde die Bahn an das chinesische Eisenbahnnetz angeschlossen. 950 Kilometer Strecke, 100 Brücken, 250 Bahnübergänge und sieben Tunnel: Die Baukosten für das Projekt betragen 690 000 US-Dollar pro Kilometer. Von den insgesamt 650 Millionen Dollar kamen 150 Millionen als Kredit von der Weltbank.

Gebaut wurde aus zwei Gründen: Zum einen wollte die chinesische Regierung die Mongolei enger an die Volksrepublik binden, um Unabhängigkeitsbestrebungen einzudämmen. Zum anderen lagern entlang der Strecke riesige Bodenschätze: unter anderem 47 Milliarden Tonnen Kohle, 150 Millionen Tonnen Eisen, zwölf Milliarden Tonnen Marmor, dazu Blei, Zinn, Wolfram, natürliches Soda und Kalkstein. Und Erdölreserven werden hier vermutet.



Auf dem Weg nach Westen passiert der Zug im letzten Tageslicht die Brücke von Chaganhada.