

Carsten Gussmann

# Elektrobahnen im Kohlenstaub

## Die Bergwerksbahnen von Fuxin

Im Nordosten Chinas, in der Provinz Liaoning, liegt das bekannte Bergbauggebiet von Fuxin mit seinen vielfältigen Kohlenzechen, von der „Zehn-Eimer-Zeche“ bis zum modernen Großbetrieb. Es ist eines der letzten Reviere Chinas, in dem noch eine größere Zahl von Dampfloks die Zechen bedienen und an die Staatsbahn anschließen. Es werden in eigener Werkstatt noch Hauptuntersuchungen an Maschinen der Reihe SY durchgeführt, man kann also auch noch zukünftig mit Dampfbetrieb rechnen. Bei einem Besuch der Region sollte man auch einen Blick auf die sonst wenig beachteten Werksbahnen werfen, deren Flair und Betriebsform bei uns schon lange Geschichte ist.

Bei der Zeche Fuxin-Wulong existiert innerbetrieblich eine elektrische Werksbahn mit umfangreichen Gleisanlagen, die von diesen interessanten El-loks befahren wird. Lok 1 hat soeben einen Materialzug vom Lager hierhin gebracht und rangiert die Wagen passend zum Schacht. Links ist eine der umgebauten Untertage-loks zu erkennen.

Die auf Oberleitungsbetrieb umgebaute ehemalige Akkulok 101 der Zechenbahn in Fuxin-Sunjiawan. Sie steht als Reserve auf dem Gelände der Werkstatt außerhalb der eigentlichen Zeche. Offensichtlich ist der Arbeitsplatz des Lokführers ziemlich unbequem.



Die größeren Betriebe verfügen allesamt über innerbetriebliche Schmalspurbahnen, die nicht nur der Verteilung von Hunten und Loren dienen, sondern auch sonstige Transporte durchführen. So werden die untertage eingesetzten Fahrzeuge den oberirdischen Werkstätten zugeführt, Bergwerksgeräte zum Schacht gefahren und Halden mit abenteuerlichen Bremsbergen bezwungen. Für gewöhnlich verlassen diese Bahnen nicht das eingezäunte und bewachte Zechengelände, man kommt als Außenstehender nur mit viel Glück hinein. Bei einigen Zechen liegen die Betriebsstellen aber weit auseinander und werden über öffentlich zugänglichen Raum durch die Bahnen miteinander verbunden. Mit etwas Geduld, manchmal stundenlanger Wartezeit, kann man die Züge dann problemlos fotografieren.

Die am häufigsten anzutreffende Lokomotivbauart ist die typische Untertagelok, vom Akkubetrieb auf



Oberleitungsbetrieb umgebaut. Diese an sich sehr niedrigen Loks tragen ihren Stromabnehmer auf einem hohen Gestell. Mancherorts hat man daher den Fahrdrat in nur zwei Meter Höhe montiert, als großgewachsener Europäer muss man aufpassen, dass die Mütze nicht zum Stromabnehmer wird. Die umgebauten Loks bieten dem Lokführer nur wenig Witterungsschutz, sie sind offen und oft ohne Glasscheiben, und innen sehr eng. Platz für einen Rangierer gibt es gar nicht. Bahnen mit längeren Strecken verwenden „richtige“ Lokomotiven, die bei besserer Streckensicht mehr Komfort und Platz im Führerstand bieten. Sie sind auch leistungsfähiger und schneller.



In Fuxin gibt es zwei solcher Bahnen, die interessante und altertümliche Elektrolokomotiven verwenden. Leider ist die Datenlage äußerst dünn, die Loks tragen keine Fabriksschilder, es gibt keine Literatur, und das Internet konnte auch nicht weiterhelfen.

Die Zechen bei Fuxin wurden in den dreißiger Jahren von japanischen Firmen errichtet. Es ist anzunehmen, dass die Infrastruktur ebenfalls japanischen Ursprungs ist. Ob die jetzt noch eingesetzten Loks aber auch wirklich so alt sind und in Japan gebaut wurden ist fraglich. Eventuell handelt es sich um chinesische Nachbauten bzw. Weiterentwicklungen. Die Maschinen unterscheiden sich in Details, allen gemeinsam ist, dass sie zweiseitig mit einem Mittelführerhaus sind. Ihre Vorbauten sind leicht abgeschrägt, auf dem Dach befindet sich ein Scherenstromabnehmer. Die Aufbauten sind grün lackiert, die Fahrwerke und Pufferbohlen schwarz. Manche haben weiße Zierstreifen, andere gelbe. Bremse, Typhon und Sandfallrohre werden mit Druckluft betrieben. Sämtliche Wagen sind ungebremst. Die Spurweite soll laut CRJ 762 mm betragen (*man sollte ein Maßband mit auf Reisen nehmen*).

Die eine Bahn gehört zur Zeche in Wulong, westlich des bekannten Tagebaus am Fuße der großen Abraumhalde. Zu dieser Halde, auf etwa halbe Höhe, führt die ca. 1,2 km lange Strecke vom westlichen Ende der Zeche aus. Dort ist quasi der Hintereingang, vorne befinden sich die regelspurigen Anschlussgleise an einem fotogenen Bahnübergang. Die Rückseite lässt sich erreichen, indem man das Gelände auf einer äußerst staubigen Piste nördlich umrundet. Es konnten zwei Loks beobachtet werden, Nr. 1 und 2.

Für einfache Ladearbeiten sind zwei selbstfahrende Kräne vorhanden, elektrisch betrieben mit Einholmstromabnehmer auf dem Dach. Eine umgebaute Untertage-lok stand abgestellt auf einem Stumpfgleis. Nach einiger Diskussion mit der Wachmannschaft, weitgehend mit den Händen,

durften wir sogar einen Teil des Geländes betreten und fotografieren. Hilfreich war es, stur am Eingang stehen zu bleiben und einen Schwung Fotos von chinesischen Dampfloks und internationalen Schmalspurbahnen rund zu zeigen. Wir wurden wohl schnell als harmlos angesehen.

Die zweite Bahn befindet sich südlich des Tagebaus und gehört zum Bergwerk in Sunjiawan. Ihre Verbindungsstrecke vom Zechengelände zum westlich gelegenen Materiallager bzw. der Werkstatt ist ca. einen halben Kilometer lang. Sie führt durch die Ruinen einer traditionellen chinesischen Siedlung, einem Hutong.

Die Züge verkehren rein nach Bedarf und können eine beachtliche Länge erreichen. Transportiert wird alles, was eine Mine so benötigt, von Klein-eisen bis hin zu Großaggregaten wie Entwässerungspumpen, solange sie auch nur irgendwie auf die Flachwagen passen. Die Großteile werden massiv festgekettet, die Fuhre schwankt bedenklich. Auch hier wurden zwei Loks gesichtet, Nr. 6 und 10, weitere könnten im Lokschuppen gestanden haben. Der Besuch des Zechengeländes wurde kategorisch abgelehnt, aber bei der Werkstatt ließ der Wachmann mit der oben genannten Taktik erweichen. Viel war nicht los, es stand noch eine umgebaute Untertage-lok mit der aufgeschweißten Nr. 101 herum.

Einst waren noch weitere Zechen angeschlossen, ein ehemaliger Abzweig zwischen den beiden Betriebsteilen ist noch gut erkennbar. Die ca. 5 km lange Strecke führte parallel zur Regelspurstrecke westlich um den Tagebau herum bis zum regelspurigen Bahnhof Gaode. Bis hierhin gab es sogar einen Personenverkehr von den Zechen aus mit primitiven Wagen, deren Fenster auf der Seite zum Tagebau mit Blechplatten verschlossen waren. Dieser Verkehr ist ca. 2002 eingestellt worden, die Strecke wurde abgebaut. Wer möchte kann sich den Bahnbetrieb auf einem Film bei Youtube ansehen: <http://youtu.be/puru4GbBmfl>. ◀

**Moderne Untertage-loks der Zeche Wulong warten an der oberirdischen Lade-station darauf mit Strom versorgt zu werden. Hinter der rechten Lok erkennt man ein Basketball-feld, und hinter den weißen Gebäuden befinden sich die regelspurigen Gleise der Anschlussbahn.**



Sonne und nur wenig Staub in der Luft, vor Ort eine seltene Kombination. Lok 6 zieht einen langen Materialzug von der Werkstatt zum Bergwerk Sunjiawan. Hier befand sich bis vor wenigen Jahren der Abzweig nach links zum Bahnhof Gaode. Auf der rechten Seite liegen die überwachsenen Reste eines ehemaligen Hutongs.



Ende 2014 waren von den vorhandenen 14 Loks der Reihe SY immerhin sieben im täglichen Einsatz. Neben den Fahrten zu den Zechen liegt das Hauptaufgabengebiet in der Bedienung des großen Kraftwerks von Fuxin, das den größten Teil der umliegend geförderten Kohle verfeuert. Die hierbei anfallende Asche wird per Bahn auf die riesige Abraumhalde oberhalb der Kohlenzeche Wulong im Südwesten der Stadt gefahren. Bergauf wird die Fuhr geschoben, manchmal in Doppeltraktion. Es kann auf mehreren Ebenen abgekippt werden, und die Züge fahren mehrmals am Tag.

Bis 2013 gab es zwei Arten von Asche, „weiße“ trockene und „graue“ genässte. Trockene Asche hatte den Nachteil, bei windigem Wetter stark aufgewirbelt zu werden, was dann einen spektakulären Anblick bot. Je nach Windrichtung verteilte sich die Asche dann aber weitflächig und verschlimmerte die ohnehin staubigen Verhältnisse in der angrenzenden Stadt erheblich. Die Stadtoberen hatten ein Einsehen mit ihren rund zwei Millionen Einwohnern und verboten das Schauspiel. Jetzt darf nur noch feuchte Asche deponiert werden.





Die Bergwerksbahngesellschaft von Fuxin setzt weiterhin auf Dampfloks, auch wenn schon seit einigen Jahren mehrere Dieselloks vorhanden sind. Bis 2016 dürfte der Dampfbetrieb sicher sein, danach muss man abwarten.

In China können sich sicher geglaubte Betriebsformen schnell ändern. Im eigenen Ausbesserungswerk der Bahn finden nach wie vor Hauptuntersuchungen an den SY statt, zwei bis drei Maschinen sind ständig in Arbeit, manchmal auch mehr.

In der staubigen Richthalle des Werkes herrscht der übliche metallische Lärm einer Lokschmiede. Ausländische Besucher lenken die Arbeiter nur kurz zu einer willkommenen Pause ab.

