

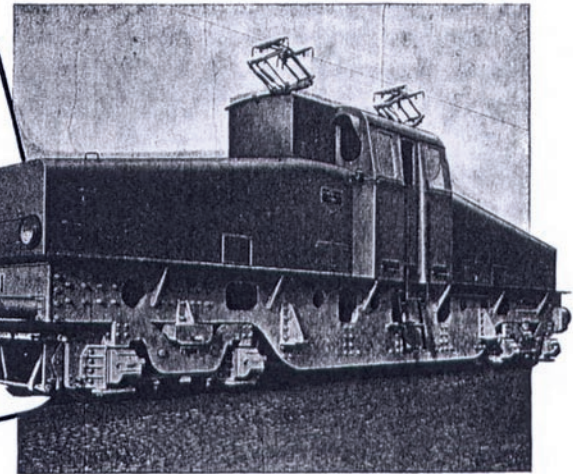
Keine Chance im »Totalen Krieg«

Eine dritte Zahnradlok für die Steilstrecke Otto Scharf?

Zu den beiden damals weltstärksten Zahnradlokomotiven, eingesetzt auf der Kohlenausfahrt der Otto Scharf-Grube, möchten die Riebeck'schen Montanwerke gern eine dritte Maschine beschaffen. Einige Entwürfe dafür sind Anfang 1944 schon ausgearbeitet. In die Konstruktion sollen Betriebserfahrungen mit den zwei in Otto Scharf laufenden Loks einfließen; am 27. Januar 1944 gibt es dazu bei BBC in Heidelberg eine Besprechung mit Ingenieuren des Gastgebers, der Maschinenfabrik Esslingen und Riebeck.

Die Aussichten auf zügigen Bau und Auslieferung sind allerdings nicht gut: »Unter den heutigen Verhältnissen wird eine Lieferzeit von 2 1/2 Jahren infrage kommen«, berichtet Riebeck-Oberingenieur Käpernik seiner Leitung. »Hierfür ist aber Grundbedingung, daß unsererseits eine Dringlichkeitsstufe »DE« oder mindestens Stufe I zur Verfügung gestellt werden kann.« Laut BBC dürften zudem Fahrmotor-Feldspulen nur noch aus Aluminium gebaut werden, was die Leistung um 20% mindere. Eine Ausnahmegenehmigung für Kupfer sei also von Riebeck zu beantragen. Diese Schwierigkeiten sind es wohl, die das Ansinnen einer dritten Zahnradlok zu Fall bringen.

Mit 65 to Zugkraft und 95 to Dienstgewicht gehört diese elektrisch betriebene Zahnradlokomotive zu den schwersten Zahnradlokomotiven Europas. Wir liefern für Abraum- u. Tagebau-Förderung, für Vertriebsdienst und sonstige Transportaufgaben, Dampflokomotiven, Elektr. Lokomotiven für Oberleitungs- u. Akkumulatoren-Betrieb, Diesellokomotiven mit mechan., hydr. und elektr. Übertragung



Esslingen Maschinenfabrik Esslingen
Esslingen a. N.

Die Esslinger Zahnradmaschine für Otto Scharf in einer Firmenreklame.

Die beiden Zahnradlokomotiven an der Trafo- und Gleichrichterstation von Otto Scharf im Juli 1941 – werksneu, noch ohne Stromabnehmer (sie werden kleine Hilfsstromabnehmer bekommen). Die jeweils 14 m langen Maschinen entfalten 980 kW Leistung.



Bo+Bo+Bo-Maschine aus der Lieferserie SSW 3661 ff. von 1940 für Deutsche Grube/Gustav Pistor Bitterfeld, deren Kennzeichen die Betriebsnummern in römischen Ziffern an den Lokomotiven sind.

Die Lok besitzt einen Abnehmer für Leonard-Zugverholung, hat gerundete Stromabnehmerkonsolen, aber keine seitlichen Schutzbleche zwischen den Lokteilen. Ein weiterer Unterschied zur Serie für Otto Scharf sind die Umlaufstege und Griffstangen.

Hier in Pistor ziehen die 150t-Lokomotiven noch schwerere Züge als in Otto Scharf: 12 sechsachsige 55 m³-Wagen (je 50t Eigengewicht, ca. 100t Zuladung, 1946 wird Riebeck solche Abraumwagen anmieten).

Lok 3662 von Pistor ist 1943 die erste der Bitterfelder Maschinen, die (im Tausch, → S. 63) nach Deuben kommt. Im Herbst 1945 folgen weitere sieben (von neun), damit verbleibt nur eine in Bitterfeld (SSW 3665). Alle diese Loks, außer der SSW 3667, werden der Demontage anheimfallen.

Neben den Deutsche Grube-Lokomotiven gelangen noch zwei 150-Tonner der Elektrowerke Golpa zu den Deubener Tagebauen.



Archiv Wolfgang-D. Richter

Be-St/t. Halle a.S., den 2. Februar 1946.

Notiz

Betrifft: Abraumlokomotiven 150 t Dienstgewicht.

Nachdem zwischen den Herren Direktor Heil und Direktor Burdach festgelegt worden ist, daß der Abraum Bitterfeld mit Golpaer Lokomotiven laufen soll, ergibt sich folgendes Bild:

Bitterfeld:

Bestand	1
Gibt ab an Deuben	- 1
Bekommt von Golpa z. 1.4.	+ 3
z. 1.7.	+ 2
<u>Neuer Bestand</u> 1.4.	3
1.7.	5

Deuben:

Bestand: Eigen	23
von Golpa	2
Bekommt von Bitterfeld ...	+ 1
" " Golpa	+ 2
<u>Neuer Bestand</u>	28

Es sind folgende Lok-Transporte erforderlich:

Nach Deuben:

Sofort von Bitterfeld	1
" Golpa (Scharfenberg-Kupplung)	1
" " (Normalkupplg.)	1
<u>3</u>	

Nach Bitterfeld:

Zum 1.4. von Golpa (Normal-kupplung)	3
" 1.7. von Golpa (Normal-kupplung)	2
<u>5.</u>	

Es wird vorgeschlagen, die 8. Golpaer Lok vorerst mit nach Bitterfeld zu überführen.

Jeh

Verteiler: Lc/Sw. Hl. St. G.V.Deuben. G.V.Bitterfeld.

1946 muß immer wieder umgeplant werden, ein Spagat zwischen Planvorgaben der Besitzer einerseits, Demontage und Havarien andererseits. Schriftstücke halten mitunter nur Tage, bevor sie überholt sind, so dieses vom Februar 1946: Es werden 26 Bo+Bo+Bo-Lokomotiven in Deuben – ohne weitere Maschinen von Golpa. Im Juni 1946 dann eine frühe Reaktion auf die Hiobsbotschaft Demontage, auch hier wird sich in den kommenden Wochen noch einiges ändern...

Deuben, den 15.6.46. *(Ch. Stoj. Borshewsky am 21. Juni 1946)*

A. Riebeck'sche Montanwerke A.G., Grubenverwaltung Deuben

Rollendes Material der Tagebaue

Eigene Geräte.

Type	Stückzahl	Eigentümer	Standort	beschlag-nannt	Restbe-stand	Bemerk.
<u>I. Abraumwagen.</u>						
36 cbm	207	Riebeck	122 Otto Scharf 85 Werkstatt	150	57	
25 "	51	Riebeck	10 Pirkau 6 C.Bosch-Grube 4 Transporte 31 Werkstatt	- 2!	51	
<u>II. E l o k s 150 t. <i>1946 NW</i></u>						
150 t	17	Riebeck	8 Otto Scharf 7 Pirkau 2 Werkstatt	17	-	
<u>III. E l o k s 90 t. <i>366 NW</i></u>						
90 t	12	Riebeck	6 Otto Scharf 3 C.Bosch-Grube 3 Pirkau	6	6	
<u>IV. Talbotwagen.</u>						
40 t	68	Riebeck	36 Otto Scharf 23 Förderung 9 Werkstatt	50	18	

Zu I.: Bedarf an Abraumwagen 154 Stück
Vorhanden nach Abzug der beschlagnahmten
150 Stück 36 cbm-Wagen, sowie der wegen
Mangels an Ersatzteilen in absenbarer
Zeit nicht reparaturbedürftigen 9 Wagen 99 "
Es fehlen somit *Transporten* 55 Stück

Zu II.: Bedarf an 150 t - Loks 11 Stück
Vorhanden nach Abzug der beschlagnahmten
17 Lokomotiven 0 "
Es fehlen somit 11 Stück

Zu III.: Bedarf an 90 t - Loks 7 Stück
Vorhanden nach Abzug der beschlagnahmten
6 Lokomotiven 6 "
Es fehlen somit 1 Stück

Zu IV.: Bedarf an Talbotwagen 60 Stück
Vorhanden nach Abzug der beschlagnahmten
50 Talbotwagen 18 "
Es fehlen somit 42 Stück

Demontage der Otto Scharf-Grube

Die Hiobsbotschaft von der geplanten Totaldemontage der Otto Scharf-Grube vernimmt man in Deuben erstmals wohl im Mai 1946. Die Besatzer wollen sich die »Filetstücke« der Riebeck'schen Montanwerke herauschneiden, befehlen aber zugleich, die Fabriken voll auszulasten. Der Tagebau Pirkau wird Otto Scharf, fortan Einheit genannt, nicht sofort ersetzen können; ohne weiteren erheblichen Fremdkohlebezug wird es nicht gehen.

Sogleich machen sich die Deubener Ingenieure daran, ein Betriebsregime bei Ausfall der größten eigenen Grube zu entwerfen, stellen der SMA die für den Fortbetrieb nötigen Anlagen zusammen. In puncto Rollmaterial sieht diese Übersicht aus wie folgt:

An **150t-Loks** seien per 1. Mai 1946 26 Maschinen vorhanden, davon

- im Abraum Otto Scharf: 10,
- im Abraum Pirkau: 9,
- in Reparatur und Reserve für beide Tagebaue: 7.

Von diesen Lokomotiven gehörten zehn nicht den A. Riebeck'schen Montanwerken: zwei seien von Golpa, acht von Deutsche Grube Bitterfeld, vier nicht betriebsfähig. Im Abraum Pirkau würden bei Vollbetrieb 14 Eloks benötigt. »Es verbleiben somit: 2 – für Abgabe vorgesehen.«

Bei den **90t-Eloks** sind

- Eigentum A. R. M. W.: 11,
- angemietet von Deutsche Grube: 1.

Von den 12 Loks würden sechs in Pirkau, zwei für die

Kohletransporte von den Anhaltischen Kohlenwerken und eine für Stückgut und Personenzug, insgesamt also neun Stück benötigt. Abzugeben wären also höchstens drei Maschinen.

Die Aufstellung zu den **Abraumwagen** nennt

	<u>25 m³</u>	<u>36 m³</u>	<u>55 m³</u>
▪ Eigentum A. R. M. W.	51	195+12*	–
* nicht fertig ausgeliefert, ohne Achsen u. Kippzylinder			
▪ angemietet		19	36
- in Pirkau benötigt:	–	176	
= 13 Züge je 12 Wagen, 20 Reserve			
- es werden frei	<u>51</u>	<u>38</u>	<u>36</u>
zur Abgabe	51	38	

»Die 36 angemieteten 55 m³-Wagen müssen für den Transport von Rohkohle aus den Bitterfelder und Geiseltaltagebauen eingesetzt werden, da wir auf Befehl der SMA 7000 t Rohkohle/Tag über die Reichsbahn beziehen müssen, um die Produktion unserer Brikettfabriken und Schwelereien in der bisherigen Höhe aufrechtzuerhalten.«

Die kleinen 25 m³-Wagen sind zwar als entbehrlich vermerkt, doch hätten sie sich »bei den Aufschlußarbeiten unserer Tagebaue Carl Bosch, Otto Scharf-Grube und Pirkau gut bewährt. Ihr geringeres Gewicht ist besonders wichtig bei Arbeiten wie Aufschütten von Dämmen, Herstellen von Einschnitten usw. auf nur provisorisch verlegten Gleisen.«

Das Operationsgebiet stets im Blick: Wandkarte im Sitzungsraum der Otto Scharf-Grube. Von hier aus muß 1946 die Demontage bewältigt werden. Das heißt: so gut es geht die Unentbehrlichkeit der technischen Ausrüstung glaubhaft machen, was allerdings ein steter Tanz ist. Zum einen schauen die Sowjets genau hin und andererseits widersprechen sich ihre Forderungen, begründet in der SMA-Hierarchie bis hoch nach Karlshorst, oder ganz profan je nach Tages-Gutdünken.



Archiv Bergbaumuseum Deuben, Platte 833



März 1962: Lok 84 (1–191, AEG 4858/1934) holt in Deuben Kohle für Brikettfabrik und Schwelerei Groitzschen, da die dort gelegenen »eigenen« Tagebau erschöpft sind. Als das Bild entsteht, gehören die südlichen, ehemals BKW Zeitzer Werke, schon zum Braunkohlenwerk »Erich Weinert« Deuben. Die Kollegen Werkbahner haben harte Jahre überstanden, all die Schwierigkeiten der Neuen Zeit gehen sie gelassen mit all ihrer Erfahrung und dem nötigen Einsatz an – es kann nur besser werden, ohne Lebensmittelkarten und dergleichen, »für eine bessere Zukunft«.

Neben rund 35 000 t Asche vom Kraftwerk werden die übrigen Versorgungstransporte für das Kraftwerk (Chemikalien usw.) über diese Gleise rangiert, so daß die Gesamt-Jahresmenge bei etwa 36 000 t liegt.

Von der **Verbindungsbahn Deuben – Streckau – Groitzschen** besteht der Teil Streckau – Groitzschen schon seit längerer Zeit für den Kohlentransport aus dem Tagebau Streckau nach der Brikettfabrik Groitzschen. 1953 ist diese Strecke von Streckau nach Deuben verlängert worden, um nach Auskohlung des Tagebaues von dort Kohle nach Groitzschen zuführen zu können. »Bei Fertigstellung dieser Verlängerung war inzwischen die Ortsverlegung Streckau in Angriff genommen worden, so daß die fertiggestellte Investition zur stillgelegten Anlage wurde«, erläutert der Bericht von 1956. »Erst beim Neuaufschluß Luckenau-West wurde die Gleisanlage für Abraum mit 60 % und für Kohle mit 20 % mitbenutzt.« Die 900 mm-Verbindungsbahn ist voll elektrifiziert, insgesamt 5720 m lang und hat 13 Weichen. Zur Belastung der Strecken gibt es diese Angaben:

	Streckau–Groitzschen 2,36 km	Streckau–Deuben 3,36 km
1953	712 000 t	–
1954	725 000 t	–
1955	733 000 t	–
1956 (1. Halbj.)	307 200 t	50 200 t

Der Tagebau Streckau liefert Rohkohle nach Groitzschen, Groitzschen schickt Briketts zurück nach Streckau für den dortigen Bedarf. Zwischen Streckau und Deuben sei es »bei erstmaliger Benutzung des neugebauten Gleises zu Entgleisungen am laufenden Band« gekommen.

Der Abraumbetrieb in den Tagebauen Streckau und Luckenau ist kaum elektrifiziert; es kommen Dampfloks zum Einsatz, wie hier bei der Mutterbodengewinnung mit Löffelbagger.



Archiv Bergbaumuseum Deuben



Im Tagebau Pirkau 1967:
Lok 4-421 (LEW 8355/1958).



4-238 (LEW 7567/1956),
eine der ersten EL 2 in Pirkau.

Archiv Bergbaumuseum Deuben, Negative 380, oben 545

Gleisrücken am fahrdrahtlosen Gerätegleis mit Ausleger an einer Raupe. Links ist die althergebrachte Art des Rückens zu sehen: mit (AEG-)lokbespannter Anhängerückmaschine.



Archiv Bergbaumuseum Deuben, Negative 094, unten NegF-699



Eine Profener Besonderheit sind die 2 x 75 t-Doppellokomotiven, ausgestattet mit Schützen statt Nockenfahrtschalter, und damit tauglich für Vielfachsteuerung (Einmannbetrieb). Der Prototyp dieser Konstruktion ist 1959/60 in Profen gebaut worden; weitere Lokomotiven der Bauart kamen aus der Zentralwerkstatt Gräfenhainichen und danach gleich vom Hersteller LEW Hennigsdorf, letztere zum überwiegenden Teil Anfang 1962 ausgeliefert. Bei den festen Lokpärchen wie hier der 4-749 und 4-618 im Kohlezugbetrieb trägt jeweils nur ein Lokteil Stromabnehmer, die – anders als bei der »normalen« EL 3 – druckluftbetätigt sind.



Archiv Bergbaumuseum Deuben, Negative 072

Wettbewerbsaufrufe allenthalben und überall in der kleinen Republik – Wer mag solche Losungen noch beachten, gar beherzigen? Doch auch im Winter 2022/23, in der größeren Republik, ist Punkt 4 sehr aktuell. Im Hintergrund steht Lok 3–261, früher als »X« bezeichnet, eine der ehemals Bitterfelder 90t-Lokomotiven, an der Zentralaufbereitung Deuben. Aufnahme von 1976.



Archiv Bergbaumuseum Deuben, NegF-711

Recht zufrieden schaut der Lokfahrer aus seiner 4-421.



Archiv Bergbaumuseum Deuben, NegF-712

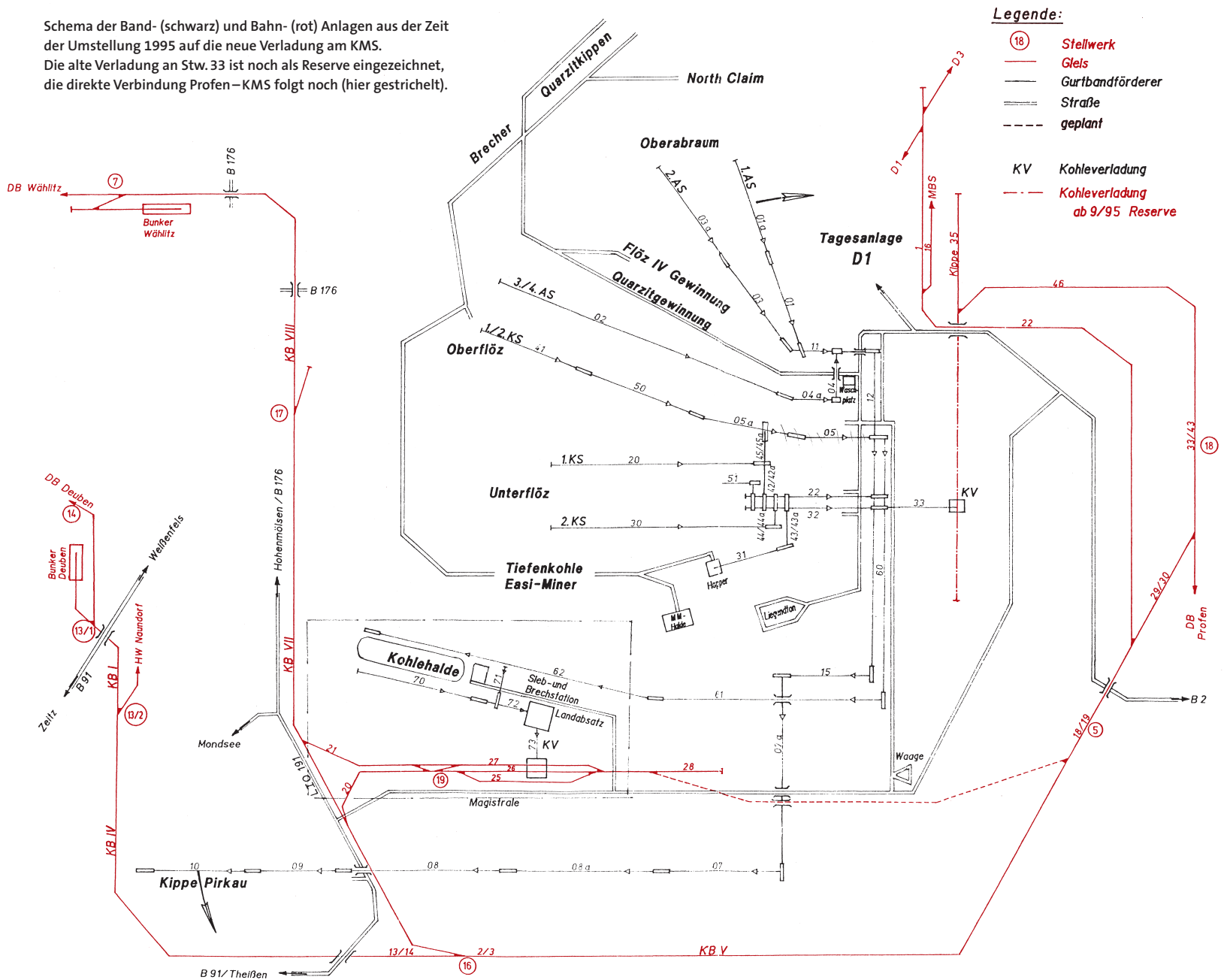
Die Lokomotive 3–162 (ex »XII«) ist noch 1979 in Funktion – dank des Könnens der Werkstättenleute. Die Kollegen dürfen hier für das so DDR-typische Zeitungs-Bildmotiv »Drei Mann, eine Maschine« posieren.

September 1995. Noch immer gibt es die (für Bösau) höhengekürzten Kohlenwagen. Die Bandanlage 61 führt zum neuen Kohlemisch- und Stapelplatz (KMS), demnach wird hier ein neues Gleis befahren.



Reinhard Schulz

Schema der Band- (schwarz) und Bahn- (rot) Anlagen aus der Zeit der Umstellung 1995 auf die neue Verladung am KMS. Die alte Verladung an Stw. 33 ist noch als Reserve eingezeichnet, die direkte Verbindung Profen-KMS folgt noch (hier gestrichelt).



Revier-Chronik 2010–2022

2010

Wieder Kohle nach Chemnitz

Ab 1. Januar 2010 rollen wieder Züge mit Profener Kohle nach Chemnitz. Mit den dortigen Stadtwerken war Mitte 2008 der Liefervertrag unterzeichnet worden. Zu dieser Zeit hat das Chemnitzer Heizkraftwerk sein Brennmaterial aus der Lausitz bezogen.

Zu verschiedenartigen Tests im Logistik- und Kraftwerksbereich fahren schon ab 1. Dezember 2009 Züge ab dem Übergabebahnhof Profen. Die Werkszeitschrift SPEKTRUM berichtet: »Kurz nach Mitternacht kommt jeweils der Leerzug herein. Hier stellen am 3. Dezember gegen 4.30 Uhr Lokführer Uwe Hoffmann und Oberlokführer Michael Wagenbrett die auf dem KMS gefüllten Waggons des Transportunternehmens »F=m a« bereit. Eine Stunde später wird der von einer attraktiv blauen Lok gezogene Verband Richtung Chemnitz das Ausfahrtsignal erhalten. (Die Firmen-Formel heißt für Nichtphysiker übersetzt: Kraft ist gleich Masse mal Beschleunigung - Nomen est omen!) Ab Januar, zum Beginn des regulären Betriebes, werden dann innerhalb von zwei Tagen drei Langzüge mit je 47 Waggons und zusammen 2690 Tonnen Kohle nach Chemnitz auf Tour gehen. Das bedeutet für unsere Bahnmitarbeiter die Einrichtung eines Doppellok-Betriebes Richtung Profen, um mit Zügen bis 256 Metern Länge in die Beladung auf dem KMS fahren zu können. Die neuen Rangieraufgaben auf unserem Bahnhof Profen können auch deswegen mit derselben Mitar-

beiterzahl wie bisher bewältigt werden, weil seit Dezember hier ein automatisches Wagenerkennungssystem arbeitet, das die früher übliche handschriftliche Erfassung aller Wagendaten durch Vorbeifahrt an einem Lesegerät überflüssig macht. Andere technische Maßnahmen betreffen beispielsweise Fahrleitungsanlagen im Stellwerksbereich 18 sowie Ertüchtigung von Weichenheizungen im Streckenbereich.«

MIBRAG-Bilanz 2010

Die beiden Tagebaue Vereinigtes Schleenhain und Profen fördern 2010 insgesamt 19,6 Mio. t Braunkohle, etwas weniger als 2009. 8,5 Mio. t kamen aus dem Profener Betrieb. Dieser lieferte 4,7 Mio. t Rohkohle an das Kraftwerk Schkopau. Die drei MIBRAG-Kraftwerke lieferten über 1135 Gigawattstunden (GWh) Elektroenergie.

2011

Wer »rollt« die Bahn eigentlich?

...fragt SPEKTRUM 1/2011. – Das sind zunächst die insgesamt 106 Mitarbeiter. Was müssen sie in Bewegung halten? – 16 E-Loks, 5 Diesel-Loks, rund 50 Kohlewagen für die Eigenversorgung. Dazu brauchen sie 84 Kilometer Gleis zwischen Bahnhof Profen/Bereich Stellwerk 18 und Deuben bzw. Übergabebahnhof Wähllitz sowie 4 besetzte Stellwerke, 105 elektrische Weichen, 281 Signale, 17 gesicherte Bahnübergänge.

Leerzug vom Heizkraftwerk Chemnitz zurück nach Profen. Transporteur ist die mit »F=m a« für die eigene Kraft werbende Firma HHPI Heavy Haul Power International, mit zwei schweren Lokomotiven Class 66, 29 003 und 29 004. Bei Knautnaundorf, 24. April 2010.



Torsten Barth