



Moderner Bahntransport von Mitte der 1930er Jahre. 90 t-Lok und Talbot-Wagen sind eigens für »Carl Bosch« beschafft. Am Bildhorizont links die Deubener Werksanlagen.

eine bestimmte Distanz über das Kippgleis hinaus vor. Bandabsetzer schaffen eine Vorkippe, gegen die die eigentliche Kippe mit den Gleisen Auflage findet. Der Abraumzug befährt den gekippten Boden erst dann, wenn schon eine gewisse Setzung eingetreten ist. Fast gleichzeitig mit dem Tiefabsetzer kamen Haldenschütter zum Einsatz; sie machten einen sicheren Stand der Großgeräte, verbunden mit hohen Leistungen, möglich.

Dieser Technikentwicklung gaben auch die Montanwerke Vortrieb: Nachdem 1925 im Tagebau Pirkau (alt) ein Eimerkettenbagger von 16 m Eimerkettenlänge arbeitete, wur-

den 1927/28 im Tagebau Deuben-»Emilie« Absetzer von 50 m Vortragsweite aufgestellt, sie bewährten sich bei ca. 70 m Kipphöhe ausgezeichnet.

Deuben vollkommen mechanisiert

Bereits bei der Erweiterung des Tagebaus »Kamerad« zum Deubener Großtagebau 1926/27 wurden auch die Grubenbahn elektrifiziert und gleichzeitig 16 m³-Wagen – zuerst Zweikastenwagen (2 x 8 m³), später Einkastenwagen – angeschafft. Sie hatten vierachsige Drehgestelle, Druckluft- und Handhebelkippeinrichtung sowie Druckluftbremsen und wurden schon als Großraum-

selbstentladewagen bezeichnet. Ihre Vorgänger waren Kasten-Selbstkipper in Holz- bzw. Stahlbauart (4,5 und 5,3 m³) mit mechanischer Kippvorrichtung.

Parallel zum Fortschritt der Abraumtechnik erfolgte in der Kohlen-gewinnung der Einsatz neuer, großer Bagger, teils mit Raupenfahrge-stell. Damit verbunden waren leistungs-fähige Fördermethoden mit Schräg-aufzug, Bandförderung sowie Ad-häsions- und Zahnradbahn in Nor-mal- und Schmalspur. So stellten die Montanwerke mit den moder-nen Kohlebaggern in den Tagebauen Deuben-»Emilie«, »v. d. Heydt« und »Hermine-Henriette II« Großraum-

wagen der Bauart Talbot mit 40 t Nutzinhalt in Dienst. Die Kohle wurde auf regelspurigen Vollbahnen aus der Grube direkt zu den Verbrauchsstellen transportiert, ohne Umladung. So ergab sich für Deuben das Bild eines modernen, vollkommen mechanisierten Tageaubetriebes.

Beim Aufschluß des Tagebaues Göthewitz/»Carl Bosch« 1935 brachten die A. Riebeck'schen Montanwerke im Abraumbetrieb erstmals Elektrolokomotiven mit 1300 PS und 80 t Dienstgewicht, mit Ballastzugabe dann 90 t, auf 1435 mm-Spur und Großraumwagen zu 25 m³ zum Einsatz. Im Abraumbetrieb von »Otto Scharf« liefen dann sogar 150 t-Lokomotiven (siehe Seiten 51 und 121). Die immer leistungsfähigeren und schwereren Abraumlokomotiven beförderten die vom Bagger mit den Erdstoffen gefüllten Wagen um den Tagebau herum zum bereits entkohlten Teil, wo die Wagen dann verkippt wurden, oder aber zu beson-deren Abraumhalden, die teils in erheblichen Entfernungen zum Tagebau lagen und zu beträchtlichen Höhen aufgeschüttet wurden.

Längere Züge – stärkere Loks

Durch das fortschreitende Wegräumen des Deckgebirges und mit dem Zuschütten des bereits entkohlten Teiles schwenkt der Tagebau um ei-



Trasse der Abraumbahn
nach »Carl Bosch«

Kippe Wähltitz I

Zetzsch

Kippe Wähltitz II

Kohlebahn (900 mm)
Profen – Wähltitz

Bunker Zetzsch

Trasse der Abraumbahn
nach »Carl Bosch«

Kohlebahn
»Carl Bosch« – Deuben

Tagesanlagen »Einheit«

Rückstoß auf die
Kippe Wähltitz II

Jaucha

Trasse der Abraumbahn
zur Kippe Deuben

Tagebau »Otto Scharf« (»Einheit«)

Zahnradbahn mit stärkster Lok

Dieser Tagebau hatte ein größeres, jedoch durch zwei Störungszonen geteiltes Grubenfeld von gesamt etwa 900 ha mit einem Kohleinhalt von 135 Mio. t. Das Westfeld, der spätere Tagebau »Einheit« wurde im Westen durch den Tagebau Deuben-Nord und die bereits vorhandene Kohlebahn von der »Carl Bosch«-Grube zu den Deubener Brikettfabriken begrenzt. Das Hauptflöz (im Durchschnitt 10 m) und das Unterflöz (bis zu 12 m) überlagerte Abraum mit einer Mächtigkeit von durchschnittlich 47 m.

Die Gewinnung des zweiten Flözes und der anschließend vorgesehene Abbau des Dobergaster Feldes erforderten eine entsprechend große Öffnung des Tagebaues. 140 Mio. t Massen sollten fremd untergebracht

Linke Seite: Die Luftbildaufnahme aus dem Jahr 1953 zeigt um den Tagebau »Einheit« eine Reihe von Streckenführungen der Bahn, die jedoch nach der Demontage ohne Gleise sind. Der Abraum wird nun vollständig im eigenen Tagebau verkippt; über den Tunnel der Kohlenausfahrt geht es nicht mehr zur Außenkippe Deuben, sondern nur noch zur Innenkippe.

Bild oben: 1942 dagegen wird der Abraum noch zur Außenkippe Deuben gebracht, wenn die Strecke nicht ausnahmsweise durch eine Rutschung unterbrochen ist. Deshalb ist hier kurz hinter der Brücke über die Straße Jaucha – Köttichau eine provisorische Zufahrt angelegt (ganz rechts).

Unten: Das Werkstattgebäude auf »Otto Scharf« am 1. Juli 1941.



beide Aufnahmen: Archiv Bergbaumuseum Deuben – Luftbild links: Archiv MIBRAG



Auf der Hohenmölsener Brücke: Lok 4-625, noch abgebügelt wegen eben passierter Schutzstrecke, am geschobenen Vollzug; der Lokführer schaut nach hinten auf die Strecke.
Aufnahme: 4. Juli 1987.

Weichenstellen am Rückstoß Webau, 5. Juli 1987. Mitunter läßt sich die Weiche nicht gleich umlegen, weil etwa ein Kohlestück dazwischen geraten ist. Im Gegensatz zu diesem Rückstoß steht die Lok beim Fahrtrichtungswechsel in Wählitz nicht an der Weiche. Dort ist ein Kasten aufgestellt, von dem aus der Lokführer die Weiche über die Entfernung stellen kann.



alle Aufnahmen: Ralph Luderitz

Rechte Seite: Der Profener Personenzug mit Lok 4-741, hier an der Haltestelle Hohenmölsen, hat sogleich Vorfahrt am Bahnübergang der Salzstraße gegenüber den DDR-typischen Kraftfahrzeugen. Aufnahme vom 3. Oktober 1987. Während das Ende des Zuges besiegelt ist, ahnt noch keiner die deutsche Wiedervereinigung genau drei Jahre später.



Ralph Lüdertz

Es dampft, zischt und rumpelt auf dem Deubener Bahnhofs- und Werksgelände. Noch läuft die betagte Brikettfabrik II, vormals »Marie«, auf Hochtouren, die kleine grüne Feuerlose Nr. 3 hat viel zu tun. Die 118er Diesellok der Reichsbahn wartet mit Kesselwagen auf Ausfahrt aus dem Bahnhof. Aufnahme: 22. April 1984.

Anschlußbahn Deuben

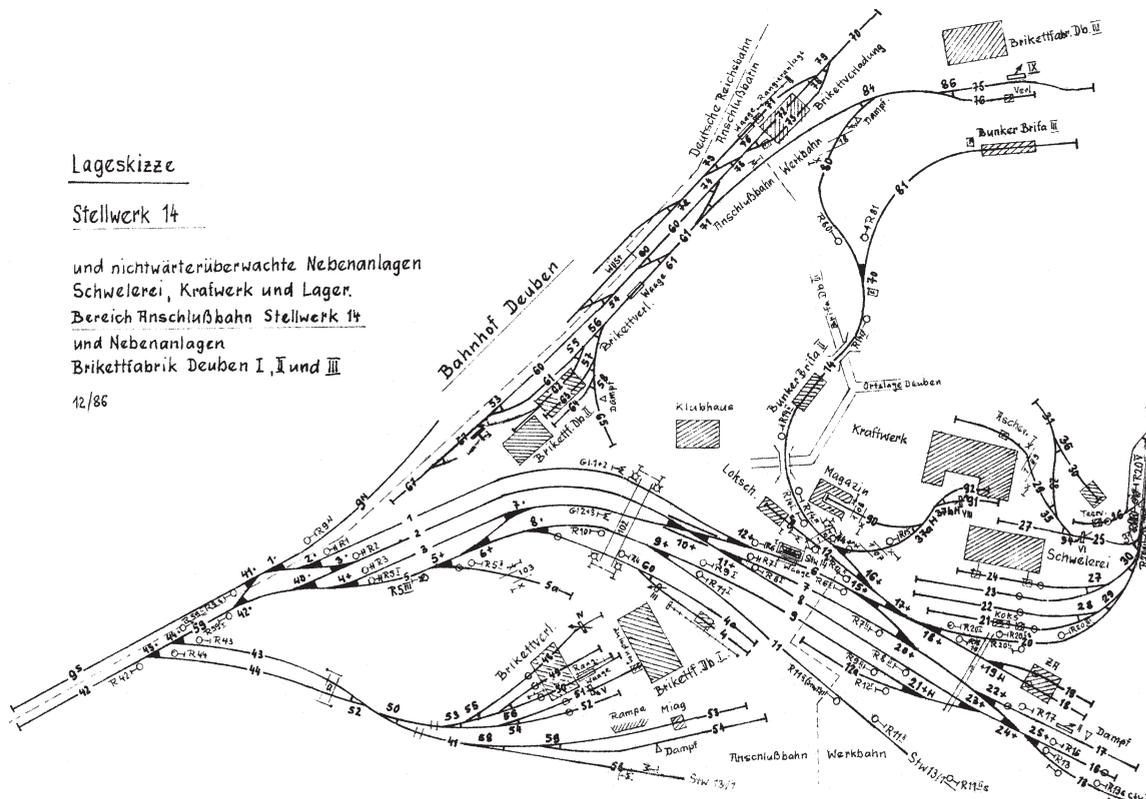
Die Anschlußbahn war bis 1990 von großer Bedeutung, wurden doch hier über die Normalspur Rohbraunkohle (Fremdkohle aus anderen Revieren), Kohlenstaub, Briketts, Kraftwerksasche und diverse Materialien umgeschlagen. Der Anschlußbahnbereich war komplett mit Fahrleitung 1200 V Gleichstrom überspannt. Als Triebfahrzeuge kamen Lokomotiven EL 2, eine Diesellok V100.4, eine V22 und Dampfspeicherloks zum Einsatz. Die Weichen und Signale stellte der Dienstabende auf Stellwerk 14 am Gleisbildtisch/Bauform II. Ab 1992 wurde Stw 14 vom Stw 13 aus fernbedient. Mit Inbetriebnahme des Neubaustellwerkes 13/1 1997 wurde von hier aus der gesamte Bahnbetrieb zwischen Stw 16 und dem Bahnhof Deuben überwacht und ferngesteuert. Mit dem Rückgang bzw. der Einstellung der Produktion (Brikettfabrik) und veränderten Transportwegen wurde Ende 2003 der Anschlußbahnvertrag gekündigt. Gleichfalls wurde das Deubener Stw 13/1 auf Fernbedienung von Stw 19 (KMS Profen) aus umgestellt. 2007 erfolgte der Abbau der Anlagen der Anschlußbahn sowie teils der Werkbahn (6,8 km Gleis, 32 Weichen, 4,5 km Fahrleitung, 4 Bahnübergänge).

Lageskizze

Stellwerk 14

und nichtwarterüberwachte Nebenanlagen
Schwelerei, Kraftwerk und Lager.
Bereich Anschlußbahn Stellwerk 14
und Nebenanlagen
Brikettfabrik Deuben I, II und III

12/85



Die 150 t-Lok von Henschel/SSW

Zum Einsatz in der »Otto Scharf«-Grube wurden 1939 bei der Firma Henschel, Kassel, zuerst elf Lokomotiven bestellt, bis zum Kriegsende 1945 wurden wahrscheinlich insgesamt 15 Exemplare geliefert. Hinzu kamen angemietete und 1945/46 aus dem Bitterfelder Raum umgesetzte Maschinen. Als »Otto Scharf« für Reparationszwecke demontiert wurde, wären die 150 t-Loks beinahe auch in die Sowjetunion verbracht worden, hätten die Kohlekumpel nicht – so geht zumindest die Überlieferung – die Maschinen nicht in Einschnitten vor den Besatzern verborgen.

Ein Artikel in der Zeitschrift »Elektrische Bahnen« 1939 (unten/nächste Seite) beleuchtet die Entwicklung hin zu den Schwergewichten und stellt die Lokomotiven vor.



Siemens Corporate Archives, Sig. W.-D. Richter

Die Bo+Bo+Bo-Abraumlokomotiven der Otto Scharf-Grube

Die erste elektrische Abraumlokomotive der Siemens-Schuckert-Werke AG, die im Jahre 1907 eingesetzt wurde, und für eine Spurweite von 900 mm gebaut war, hatte nur ein Dienstgewicht von 28 t und eine Stundenleistung der 4 Fahrmotoren von zusammen 178 kW bei 500 V. Diese Lokomotivgattung wurde bis zum Jahre 1935 weiterentwickelt bis zu einem Dienstgewicht von 75 t und einer Leistung von 880 kW bei 1200 V. Damit hatte allem Anschein nach die vierachsige Abraumlokomotive für die Spurweite von 900 mm ihre Grenze erreicht. Größere Leistungen konnte dann nur noch ein Übergang auf größere Spurweiten bringen.

Diesen Weg gingen die Riebeck'schen Montanwerke bei dem Neuaufschluß der Carl-Bosch-Grube, wo erstmalig normalspurige vierachsige Abraumlokomotiven mit einem Dienstgewicht von 90 t und einer Lei-

Technische Daten	
Fahrdrahtpannung	1200 V =
Spurweite	1435 mm
Gesamtdienstgewicht	150 t
Gewicht mechanischer Teil davon Ballast	118 t 36 t
Gewicht elektrischer Teil	32 t
Gesamtlänge über Puffer	18,88 m
Zahl der Motoren	6
Stundenleistung der Motoren	1560 kW
Stundenzugkraft am Radumfang	22 t
zulässige Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

Die 150t-Lok beim Probetrieb im Tagebau »Carl Bosch«.



Staub liegt in der Luft: Beim Kippen im Grabenbunker des Werkes Deuben. Die Anlage von 1936 zeigt sich 2009 nahezu unverändert – auch mit dem noch immer stetig fördernden Schöpfgerät der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (links hinten).

Unten links: Lok 1303 zieht ihren Kohlezug nach Deuben. Aufnahme vom 2. 6. 2009 in Höhe Neu-Pirkau (rechts) nahe der Theibener Straße. Linkerhand beginnt die inzwischen stattlich bewaldete Hochkippe auf dem Alt-Tagebau Pirkau.

Nach Auflassen des Rückstoßes am Stw 16 infolge Teilverlegung der Strecke kommen hier die vollen Züge in der Regel nun geschoben, also mit Lokomotive am Schluß.

Unten rechts: Bandbrücke vom Deubener Grabenbunker zur Aufbereitung im Werk. Links zwei der fürs Kippen bereitstehenden Züge, die schon am KMS mit verschiedenen Kohlesorten gefüllt und nach Bedarf entladen werden.

Aufnahmen dieser Seiten: Frank Barteld

