Schauobjekt E-Lok mit Waggon

Schlagwörter: Lokomotive, Eisenbahnwagen, Elektrolokomotive, Grubenbahn
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Gemeinde(n): Groitzsch
Kreis(e): Leipzig
Bundesland: Sachsen



Tagebau Vereinigtes Schleenhain, Schauobjekt E-Lok mit zwei Kohletransportwaggons, Schrägansicht von Süden
Fotograf/Urheber: Nils Schinker



Das Schauobjekt vor dem Mitarbeiterparkplatz am Eingang der Tagesanlagen in Pödelwitz besteht aus einer elektrischen Grubenlok, einem grauen Ein-Seiten-Kastenkipper und einem braunen Kohlewagen der im Braunkohletagebau im Südraum Leipzig verbreiteten Schmalspurweite von 900 mm. Die etwa 2010 aufgestellten Schienenfahrzeuge bezeugen den ursprünglich weitverzweigten Bahnbetrieb zwischen den Tagebauen, Braunkohlekraftwerken und Brikettfabriken.
Das Schienennetz stellte das größte zusammenhängende Schmalspurnetz in Deutschland dar und hatte zum Ende der DDR einen Umfang von ca. 726 Kilometern. Davon waren ca. 215 Kilometer rückbares Gleis und 511 Kilometer stationäres Gleis. Lagemäßig erstreckte sich das Netz vom Tagebau Cospuden am Stadtrand von Leipzig bis zum Teerverarbeitungswerk Rositz bei Altenburg. Nach der Wende verminderte sich der Bedarf an Briketts und Elektroenergie so stark, dass im Zeitraum von 1990 bis 1994 alle elf Brikettfabriken und sieben von neun Tagebauen des BKW Regis und BKW Borna außer Betrieb genommen werden mussten. Das Streckennetz der Grubenbahn wurde dementsprechend ebenfalls stillgelegt und demontiert. Bis zur Stundung des Tagebaus Schleenhain 1995 waren über die Schmalspurbahn nur noch das Industriekraftwerk Borna (ehem. IKW u. BF Borna) und das Kraftwerk Lippendorf (alt) direkt als Verbraucher angeschlossen. Das Kraftwerk Thierbach und das IKW Espenhain erhielten die Kohle mit der normalspurigen Kohleverbindungsbahn vom Umladebunker Böhlen. Die Zwenkauer Kohle wurde bereits seit 1994 auf Normalspur von der Verladungsanlage des Tagebaus nach Böhlen transportiert. Für die Restnutzungsdauer des Tagebaus Zwenkau bis 1999 stellte die MIBRAG die Abbautechnologie des Tagebaus nicht mehr um und somit hielt sich noch ein Inselbetrieb der 900 mm Spur im Tagebau. Abnehmer dieser Kohle waren die Kraftwerke Thierbach, Lippendorf und Chemnitz (über das Netz der Deutschen Bundesbahn). Von den erwähnten Kraftwerken existiert keines mehr im Südraum. Lediglich am Standort Lippendorf wurde im Jahre 2000 ein modernes Braunkohlekraftwerk in Betrieb genommen, welches über den Tagebau Schleenhain mit Kohle versorgt wird. Im Zuge der Modernisierung des Tagebaus wurde hier vollständig auf einen weitgehend automatisierten Bandförderbetrieb umgestellt.
Ein 15 Kilometer langes Reststück des ehemals umfangreichen 900-Millimeter-Schmalspurnetzes ist heute im Meuselwitzer Revier mit der von einem Verein betriebenen Kammerforstbahn erlebbar. Als stumme Zeugen bleiben nur noch Bahndämme, Brücken und Einschnitte erhalten, wobei selbst diese an etliche Stellen zurückgebaut wurden.

Als Zugmaschinen im Leistungsfahrbetrieb der Kohlebahnen dienten etwa ab den 1970er Jahren ausschließlich die E-Loks EL3 vom VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler Hennigsdorf (LEW). Diese Maschinen wurde auch im Lausitzer Revier, im Geiseltal und zwischen der Nickelgrube Callenberg und der Hütte St. Egidien eingesetzt. Die im charakteristischen Grünton gestrichene elektrische Grubenlok EL 3 mit der Nummer 4-79-75-A2 ist eines von 791 Exemplaren, die bei LEW Hennigsdorf von 1951 bis 1978 in gefertigt wurden.
Die Maschinen waren die Standard-E-Lok im Tagebau für die 900-mm-Spur in der früheren DDR, für die 620 Stück gebaut wurden. Weitere Lokomotiven gingen nach Jugoslawien (20), Polen (49) und in die Sowjetunion (102).
Die Lokomotiven wurden mit geringer Bauhöhe für das Befahren von Gleisen mit stark eingeschränktem Lichtraumprofil, das in den Tagebauanlagen insbesondere unter vorhandenen Großgeräten zur Verfügung stand und von Gleisanlagen mit mangelhafter Lagequalität, die insbesondere in den Strossen auftreten, entwickelt. Der Führerstand ist zwischen den Drehgestellen abgesenkt angeordnet. Aus diesem Grund ist eine Kurzkupplung zwischen den Drehgestellen wie bei den regelspurigen EL3 nicht möglich. Deshalb sind die Drehgestellrahmen um die Querachse starr im Brückenrahmen gelagert, der Ausgleich der Höhenunterschiede zwischen den Achsen wird durch als Ausgleichshebel wirkende zusätzliche Tragfedern in beiden Drehgestellen gewährleistet. Damit wird die Lokomotive in vier Punkten abgestützt. Die Achsen laufen in Gleitlagern, die der preußischen Bauart A02 entsprechen. Neben zwei Regelstromabnehmern über den Vorbauten für die Regelfahrleitung sind die Maschinen zusätzlich mit vier Seitenstromabnehmern für die Seitenfahrleitung in rückbaren und Ladegleisen ausgerüstet. Der Fahrschalter mit waagerechtem Schaltrad befindet sich von allen Seiten bedienbar in der Mitte des Führerstandes. Die etwa 75 Tonnen schwere E-Lok zog mit einer Zugkraft bei Stundenleistung von 105 kN Züge mit sieben Kohlewagen bzw. bis zu 24 Kastenkipperwagen für den Abraum mit einer Höchstgeschwindigkeit bei Beladung von knapp 25 km/h.
An die ausgestellte E-Lok angehängt sind ein brauner Kohlewagen und ein grauer Ein-Seiten-Kastenkipper. Der Kohlewagen fasst 56 m3 Kohle und ein Gewicht von etwa 60 Tonnen und wurde direkt per Hand oder Druckluft über den Sattelboden entleert. Als Zusatzausstattung gab es elektrisch beheizbare Sattel und Klappen. Der für den Transport des Abraums eingesetzte Ein-Seiten-Kastenkipper fasst 25 m3 Inhalt, was etwa 30 Tonnen entspricht. Die Entleerung erfolgt direkt per Hand oder Druckluft zur Seite.
Das Schauobjekt ist als Zeugnis des Transportwesens im Braunkohletagebau bergbau-, technik- und regionalgeschichtlich bedeutend.

(Nils Schinker, Landesamt für Denkmalpflege Sachsen, 2021/2022)

Datierung:

- Erbauung 1970er Jahre (Schauobjekt Lok mit Waggon)

Quellen/Literaturangaben:

- Barteld, Frank: Kohlebahnen im Bornaer Revier: Witznitz - Böhlen/Zwenkau - Espenhain; Berga/Elster 2011.
- Barteld, Frank: Kohlebahnen im Meuselwitz-Rositzer Revier: Mumsdorf. Haselbach. Regis. Schleenhain; Berga/Elster 2013.
- Schattauer, Jens: Schmalspurige Grubenbahnen im Südraum Leipzig; In: schmalspurige-grubenbahn.de. URL: https://schmalspurige-grubenbahn.de/ (15.12.2022).

Bauherr / Auftraggeber:

- Bauherr: MIBRAG
- Eigentümer: MIBRAG
- Ausführung: VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke “Hans Beimler„ Hennigsdorf (LEW)

BKM-Nummer: 30100127

Schauobjekt E-Lok mit Waggon

Schlagwörter: Lokomotive, Eisenbahnwagen, Elektrolokomotive, Grubenbahn
Ort: Pödelwitz
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Erfassungsmaßstab: Keine Angabe
Erfassungsmethoden: Übernahme aus externer Fachdatenbank
Koordinate WGS84: 51° 08 42,91 N: 12° 21 24,46 O / 51,14525°N: 12,35679°O
Koordinate UTM: 33.315.120,97 m: 5.669.299,61 m
Koordinate Gauss/Krüger: 4.525.073,27 m: 5.667.863,63 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY-NC 4.0 (Namensnennung, nicht kommerziell). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Schauobjekt E-Lok mit Waggon“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/BKM-30100127 (Abgerufen: 25. November 2026)

Copyright © **LVR**