Werkbahn des Kraftwerkes Hagenwerder

Schlagwörter: Werksbahn, Gleiskörper
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Gemeinde(n): Görlitz, Markersdorf, Ostritz, Schönau-Berzdorf a.d. Eigen
Kreis(e): Görlitz
Bundesland: Sachsen



Werkbahn des Tagebaues Berzdorf und des Kraftwerkes Hagenwerder, Reste des Dreischienengleises
Fotograf/Urheber: Tom Pfefferkorn



Die Grubenbahnen des Tagebaues weisen eine facettenreiche Geschichte auf. Sie gliedert sich in zwei Betriebsphasen:
Betriebsphase 1: 1917-1927
Die Geschichte des Werkbahnbetriebes beginnt im Jahr 1917 mit dem Anschluss des Braunkohlenwerkes Berzdorf an die Zittau – Görlitzer Eisenbahn. Diese 5,6 Kilometer lange Strecke wurde 1919 in Betrieb genommen und begann am westlichen Ende an der Ziegelei Berzdorf. Der Hochbunker wurde über die dann bereits schon vorhandenen Gleise gebaut. Die Strecke führte südwestlich an Tauchritz vorbei und erreichte auf Leubaer Flur die Staatsbahnstrecke. Der dort geplante Anschluss kam jedoch nicht zustande; sie wurde letztlich, im Bereich Tauchritz auf einer etwas nördlicheren Trasse verlegt, in den Bahnhof Hagenwerder eingebunden. Der Abraumbetrieb bis zur Schließung wurde mit einer 500/600 mm-spurigen Feldbahn abgewickelt. Die Kohleförderung erfolgte mit Hunten, die über die Kettenbahn die Siebanlage erreichten. Das Auflager der Kettenbahn ist heute noch am Siebgebäude vorhanden. 1927 endete der Grubenbetrieb.
Betriebsphase 2: 1947-1997: Im Oktober 1946 wurde für den Bahnversand der Kohle wiederum ein regelspuriges Anschlussgleis vom Hochbunker zum Bahnhof Hagenwerder in Betrieb genommen. Nach der Sümpfung des Tagebaues wurde Abraum zunächst weiter in 500/600 mm-Spur gefördert. An der Westkante des alten Tagebaues wurde eine Rampe aus der Grube in Richtung Siebgebäude hergestellt – ebenfalls auf 500/600 mm Spurweite wurden die Loren mit Haspeln zur Rasensohle gezogen. Seit 1949 erfolgte der Kohletransport aus der Grube mit einer Seilbahn, die zuvor in Thräna im Bornaer Revier demontiert wurde. Nach 1953 wurden der Abraum- und er Kohlefahrbetrieb auf 900 mm Grubenspur umgebaut; die ersten Abraumwagen mit 16 m³ Ladevolumen kamen zum Einsatz. Die bereits älteren, aus anderen Braunkohlebetrieben nach Berzdorf gebrachten Dampflokomotiven bedingten einen hohen Instandhaltungsaufwand. Sie waren bis 1960 in Betrieb. Aus der Dampflok Nr. 19 wurde in eigener Werkstatt eine Verhollok mit Elektrobetrieb umgebaut. Noch bis in die 1990er Jahre eingesetzt, befindet sie sich heute im Museum Energiefabrik Knappenrode.
Das Rücken der Gleise auf den Kippen und in der Grube erfolgte bis in die 1950er Jahre noch weitgehend in Handarbeit; für die Kippgleise gab es bereits Anhängepflüge. In der zweiten Hälfte der 1950er bis in die 1960er Jahre hinein entstand mit den neuen Tagesanlagen ein umfangreiches Netz, auch als Dreischienengleis, in 1435 und 900 mm Spurweite.

Die Abteilung Werkbahn wurde, nach den Vorläufern Fahrdienst bzw. Fahrbetrieb, zum 01.04.1956 gebildet. Unterabteilungen waren der Fahrbetrieb (Lokomotiven, Wagen und Sonderfahrzeuge im Abraum- und Kohlefahrbetrieb), Hilfsfahrbetrieb (Diesellokomotiven mit Spezialwagen, Rangierbetrieb), Oberbau (Meisterbereiche Gleisbau, Gleisunterhaltung und Holzplatz), Signal und Sicherungswesen (Stellwerke und Wartung der Gleissicherungsanlagen), Wagenabschmier- und Pflegestation (WAPS).
Für die geplante Inbetriebnahme des Kraftwerkes Hagenwerder I war eine wesentliche Steigerung der Kohleförderung der Abraumleistung im Tagebau Berzdorf unbedingte Voraussetzung. Neben leistungsfähigeren Gewinnungsgeräten war die Elektrifizierung des Bahnbetriebes, die Beschaffung der Elektrolokomotiven und Wagen, die Vollmechanisierung der Gleisrückung und der Kippen notwendig. Die beengten Platzverhältnisse erforderten ausgereifte Technologien für den Betrieb Abraumhalden und den Zugbetrieb überhaupt. Nach Aufbau des Versorgungsnetzes, einer Umspann- und einer Gleichrichterstation für die Werkbahn wurden ab 1956 wurden die ersten elektrischen Lokomotiven eingesetzt. Der Bau der neuen Grubenausfahrt mit einem zu überwindenden Höhenunterschied von 40 Metern und des Grabenbunkers waren Voraussetzung für die Umstellung der Kohleförderung auf Zugbetrieb aus der Grube. Damit konnte zu Jahresbeginn 1958 die Seilbahnanlage außer Betrieb genommen werden. Parallel wurde der Werkbahnanschluss zwischen Kraftwerk und Bahnhof hergestellt Am 13.8.1958 fuhr der erste Kohlezug ins Kraftwerk. Die Inbetriebnahme neuer Abraumhalden bei Deutsch-Ossig wegen Erschöpfung der bestehenden erforderte eine weitere Vergrößerung der Werkbahnanlagen. Zwischen 1958 und 1962 entstand auch der neue Werkstattkomplex. Bei der Pließnitzverlegung erbringt die Werkbahn im dem BKW zugewiesenen Abschnitt sämtliche Transportleistungen.
Bis in die 1970er Jahre erfolgt die Bekohlung der Kraftwerke im Zugbetrieb; die Kraftwerksasche und -schlacke wird ebenfalls per Grubenbahn auf 900 mm-Spur in den ausgekohlten Tagebau verbracht. Mit der Erhöhung der Fördermengen mit dem Bau der Kraftwerke II und III, zunehmendem Tagebaufortschritt Richtung Norden und der immer größeren Höhendifferenzen fällt die Entscheidung der Umstellung der Kohleförderung auf Bandbetrieb. Diese erfolgt zwischen 1973 und 1977. Die Werkbahn bewältigt jedoch weiterhin den Abraumbetrieb und die zunehmenden Asche-Rücktransporte.
1991 wird das mittlerweile veraltete Kraftwerk I außer Betrieb genommen. 1994 wird der Abraumzugbetrieb eingestellt; die Kohleförderung endet 1997. Heute sind, neben Dämmen und Rampen am ehemaligen Tagebau und im neuen Pließnitzbett, einige interessante Relikte vorhanden - vor allem Dreischienengleise im Bereich der Tagesanlagen und Werkstatthallen. Sie sind industrie- und bergbaugeschichtlich von Interesse.

LfD-BKM/2023

Werkbahn des Kraftwerkes Hagenwerder

Schlagwörter: Werksbahn, Gleiskörper
Ort: Hagenwerder
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Erfassungsmaßstab: Keine Angabe
Erfassungsmethoden: Übernahme aus externer Fachdatenbank
Koordinate WGS84: 51° 03 50,79 N: 14° 56 53,3 O / 51,06411°N: 14,94814°O
Koordinate UTM: 33.496.366,03 m: 5.656.955,16 m
Koordinate Gauss/Krüger: 5.496.501,99 m: 5.658.773,85 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: „Werkbahn des Kraftwerkes Hagenwerder“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/BKM-31000279 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz