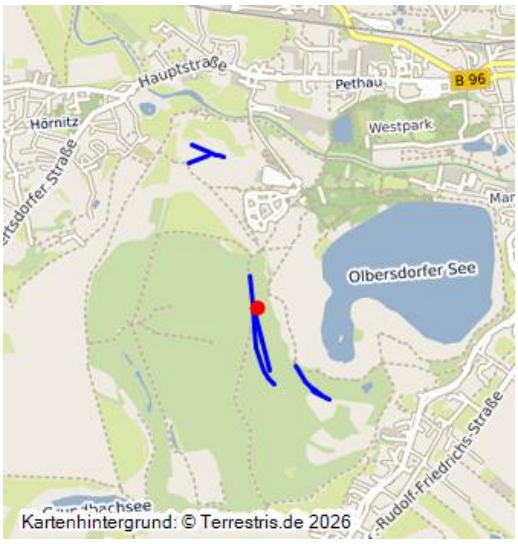
Grubenbahn BKW Olbersdorf

Schlagwörter: Braunkohle, Grubenbahn
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Gemeinde(n): Olbersdorf
Kreis(e): Görlitz
Bundesland: Sachsen



Grubenbahn ehem. Tagebau Olbersdorf, Foto kopiert von Infotafel am Nordufer des Olbersdorfer Sees
Fotograf/Urheber: Tom Pfefferkorn



Die Grubenbahn des ehemaligen Braunkohletagebaues Olbersdorf, früher Grube GLÜCKAUF, hat in vielfältiger Form den Tagebaubetrieb vom ersten bis fast zum letzten Tag bestimmt. Ab 1910, dem Jahr der Umstellung auf Tagebaubetrieb, wurde durch die Besitzer Gebr. Neumann zunächst Fa. Döhring & Lehrmann, Helmstedt/Senftenberg, für den Abraumbetrieb auf 600 mm Spurweite gebunden. Es entstand ein Anschlussgleis von Olbersdorf Niederdorf zur Grube. Der Hauptabnehmer der Kohle war das Elektrizitätswerk Olbersdorf. Später wurde der Abraumbetrieb mit von der Abraumfirma gekauften Geräten in Eigenregie organisiert.
In der Kohle bestand bis 1913 Haspelförderung, danach wurde eine Kettenbahn eingesetzt. Eine zwei Kilometer lange Drahtseilbahn von der Grube zum Elektrizitätswerk Olbersdorf mit Abzweig zur Verladung am Bahnhof Olbersdorf Oberdorf wurde eingerichtet, die aufgrund von wirtschaftlichen Schwierigkeiten 1926 bereits wieder stillgelegt wurde. Zum 1.1.1938 kaufte die ASW den unliebsamen regionalen Konkurrenten auf und legte sie still; die Grube läuft mit Wasser voll.
Zu Beginn des Jahres 1947, in Zeiten großen Brennstoffmangels, erfolgte der Wiederaufschluss, wobei die Grube erst 1949 vollständig trockengelegt werden konnte. Zunächst stand die Deckung des Kohlebedarfs für die Stadtwerke Zittau mit einem Tagesbedarf 300 Tonnen Rohbraunkohle im Vordergrund. Es folgte die Wiederaufnahme des Abraumbetriebs durch Fa. Geißler & Henschel, Hirschfelde, mit Hacke, Schaufel, Muldenkippern sowie zwei Dampfloks auf 600 mm-Gleisen. 1948 wurde zur Verbesserung des Kohletransports ein 2,4 Kilometer langes Anschlussgleis zum Bahnhof Olbersdorf Oberdorf errichtet. Die Kohleförderung erfolgt ähnlich wie 1910 mit Schlitzschurren, Hacke, Schaufel und Haspel. Bis 1948 steigt durch den Einsatz eines Baggers, Dreischichtbetrieb und das Anschlussgleis die Fördermenge auf fast das Zehnfache, 1949 nochmals auf das Dreifache von 1948. Die Grube GLÜCKAUF Olbersdorf gehört bis 1952 zur Stadt Zittau, bis 1957 zum Kreis Zittau, bis 1959 schließlich zum VEB Bergbaukombinat Glückauf der örtlichen Industrie des Bezirkes Dresden. 1959 bis 1974 ist sie dem Wirtschaftsrat des Bezirkes Dresden unterstellt.
Ab 1955 werden umfangreiche Maßnahmen zur Effektivitätssteigerung umgesetzt: es beginnt die Umstellung auf 900 mm Spurweite im Abraumbetrieb, die bis 1962 abgeschlossen wird. Zunächst sind fünf gebrauchte Dampflokomotiven im Einsatz. Erst 1958 wird von von manueller zu maschineller Förderung übergegangen. Seit 1959 wird der Abraumfahrbetrieb mit 600 Volt

elektrifiziert. Der Kohlefahrbetrieb wird ab 1962 umgespurt und 1963-1964 elektrifiziert. Auf der Nordseite der Grube wird eine neue Gleisrampe zum Tagebau errichtet, und die Gleisrückung wird mechanisiert. Die Sicherstellung der Stromversorgung für die Grubenbahn bleibt lange Zeit ein Problem.
Wagen und gebrauchte E-Loks aus Vorkriegsproduktion kommen zunächst aus verschiedenen (nördlichen) Tagebauen wie Heide und Berzdorf. Mit den Herstellern SSW, AEG und BBC sind bald alle namhaften (Vorkriegs-)Hersteller in Olbersdorf vertreten.
Wichtige Eckpunkte der Entwicklung sind die Inbetriebnahme von fünf Stellwerken bis 1989, der Umzug der Tagesanlagen 1969-72 von der Bergwerksstraße in den Bereich der heutigen Südstraße sowie die Integration 1975 ins BKW Oberlausitz. Mit dem Aufschluss der Baufelder III und später IV kommen ab 1975 die bekannten 75 Tonnen schweren Grubenlokomotiven EL 3 aus Hennigsdorfer Fabrikation LEW 75 t-Lok, gebraucht aus Berzdorf, zum Einsatz, zum Ende des Betriebes 14 Stück. Hierfür muss ab 1978 die Stromversorgung auf 1.200 Volt Gleichstrom umgestellt werden. Für den Betrieb sind auch 3 Dieselloks V10C vorhanden, weiter eine Gleisrückmaschine GR, ein Pflugrücker PR, ein Kraftrottenwagen SKL, Abraumwagen, Schotterwagen, Plattenwagen und Werkstattwagen. Weitere Meilensteine der 1980er Jahre sind der Bau eines neuen Abraumgrabenbunkers und der Übergang zur gebrochenen Förderung 1985, bei dem der Transport des Abraums aus der Grube im Zugbetrieb, die Aufhaldung über Bandanlagen mit Absetzer erfolgt. Die in den 1980er Jahren geplante Kohleverbindungsbahn zum KW Hirschfelde nicht realisiert; der Verladebahnhof Pethau zum Reichsbahnnetz wird 1989 abgebrochen.
Am 30.9.1991 rollt der letzte Kohlezug; die Grubenbahn ist dann bis 1995 noch im Sanierungstagebau im Einsatz. Bis 1997 werden die Gleisanlagen rückgebaut und die letzte E-Lok verschrottet.
Die Grubenbahn des Tagebaues Olbersdorf und ihre sichtbaren Zeugnisse sind bergbau- und regionalgeschichtlich von Interesse.

LfD-BKM/2023

Grubenbahn BKW Olbersdorf

Schlagwörter: Braunkohle, Grubenbahn
Ort: Olbersdorf
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Erfassungsmaßstab: Keine Angabe
Erfassungsmethoden: Übernahme aus externer Fachdatenbank
Koordinate WGS84: 50° 53 18,96 N: 14° 46 3,61 O / 50,8886°N: 14,76767°O
Koordinate UTM: 33.483.658,40 m: 5.637.462,50 m
Koordinate Gauss/Krüger: 5.483.789,44 m: 5.639.273,13 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: „Grubenbahn BKW Olbersdorf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/BKM-31000299 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**