

Werkzeitung

Elektrowerke A-G

Heft 12 - Dez. 1935

KOHLENBAHN BERGWITZ-ZSCHORNEWITZ

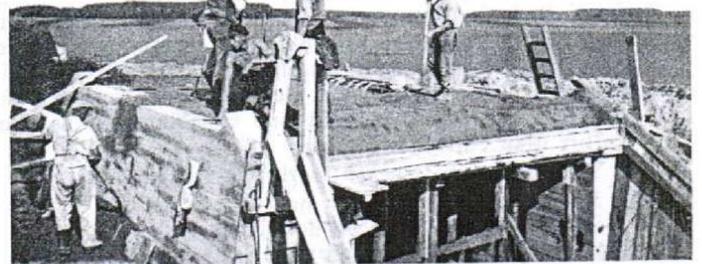
Von Geometer und Ingenieur M. Schulze und

Ing. F. Bloch, Golpa

Am 12. August 1935 fand die endgültige Abnahme der Kohlenbahn Bergwitz—Zschornewitz durch die zuständige Behörde statt.

Der Bau dieser Bahn war notwendig zur Erfüllung des im Jahre 1930 abgeschlossenen Kohlenlieferungsvertrages zwischen der Bergwitzer Braunkohlenwerke A.-G. und der Elektrowerke A.-G. Die Heranziehung der Kohlenvorräte der Bergwitzer Braunkohlenwerke A.-G. zur Belieferung des Kraftwerkes Zschornewitz bedeutet wirtschaftlich eine Streckung der Kohlenvorräte der Elektrowerke A.-G. und damit eine Verlängerung der Lebensdauer des Großkraftwerkes Zschornewitz. Daneben ist die Rohkohlenlieferung der Bergwitzer Braunkohlenwerke an die Reichselektrowerke eine Lebensnotwendigkeit für das Lieferwerk und seine 500—600köpfige Gefolgschaft.

Nachdem die allgemeinen Vorarbeiten durch die Firma Wittkop A.-G. im Jahre 1931 ausgeführt waren, die vorgeschriebenen behördlichen Genehmigungen erteilt und auf-



Brücke in km 12,925

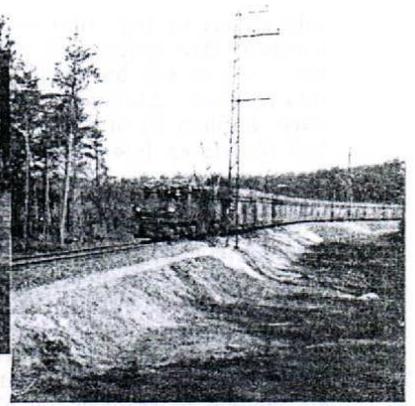
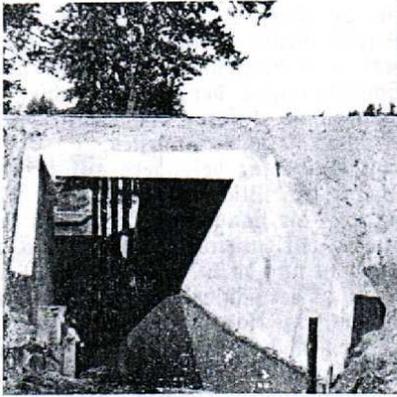
tretennde Spannungen beseitigt waren, wurde am 1. November 1933 mit der Bauabsteckung begonnen*) und die speziellen Bauausführungszeichnungen hergestellt. Unter Berücksichtigung des Fortschrittes dieser Arbeiten konnte im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogrammes am 6. Juni 1934 mit den örtlichen Bauarbeiten begonnen werden.

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 16,2 Kilometer. Die Bahnlinie, beginnend auf dem Gelände der Bergwitzer Braunkohlenwerke, führt alsdann am Tagebau Roberts Hoffnung entlang und entwickelt sich weiter zwischen der Abraumphalbe des genannten Tagebaues und der Reichsbahn Halle—Berlin, bis sie in Kilometer 2,66 die vorhandene Unterführung der Reichsbahnlinie erreicht. Unter Benutzung dieser Unterführung, „Reudener Tor“ genannt, wird die Reichsbahn rechtswinklig gekreuzt. Die Linienführung paßt sich in zweckentsprechender Weise dem Gelände an, durchschneidet zunächst die Gemarkungen Piehschkau, Bräunigt und Schleeßen, führt etwa 0,8 Kilometer südlich am Dorf Schleeßen vorbei und erreicht in Kilometer 8,3 die Fernleitungen Zschornewitz—Berlin. Von hier aus führt die Bahn parallel zu genannter Fernleitung in 12,5 Meter Abstand durch die Gemarkungen



Grubenbahnhof in Bergwitz

*) Vgl. Artikel von Kam. Handlitz, Werkzeitung, März 1935 (Die Schriftl.)



Erdarbeiten in km 3,0
Bild links: Brücke in km 6,46
Bild rechts: Bahn in km 3,0

Naderkau, Pabstwald, Gremmin, Zschiesewitz, Steingrube, Südenberg und Klein-Gadewitz. Etwa ab Kilometer 14,7 führt die Bahnlinie durch die Gemarkung Zschornewitz im gleichen Abstand von 12,5 Meter von der Fernleitung Zschornewitz—Brandenburg und endet in Kilometer 16,2 im Kohlenbahnhof Zschornewitz der Grube Golpa.

Die Bahn liegt bis Kilometer 2,4 auf dem Gelände der Bergwitzer Braunkohlenwerke, 0,6 Kilometer auf Reichsbahngelände und durchschneidet alsdann 9,1 Kilometer bäuerlichen Waldbesitz und 2,4 Kilometer bäuerliches Acker- und Wiesengelände sowie 0,9 Kilometer preußische Staatsforst.

Das Planum des Bahnkörpers hat eine Breite von 4,5 Meter, zur Erzielung einer guten Entwässerung ist die Unterbaukrone mit beiderseitigem Gefälle von 1:20 ausgeführt. Die Böschungen des Bahnkörpers und der Gräben wurden bei normalen Bodenverhältnissen sowohl im Auftrag als auch im Abtrag mit einer Neigung 1:1½ angelegt. Erforderliche Seitengräben erhielten in der Regel eine Tiefe von 0,40 Meter bei gleicher Sohlenbreite. Je nach vorliegenden Gelände- und Vorflutverhältnissen wurden die Seitengräben teilweise auch mit größeren Querschnitten ausgeführt. Im Vorflutinteresse sind weiter drei Betonbrücken errichtet worden, und zwar in Kilometer 6,46 für den Radis-Schleesener Bach, in Kilometer 12,925 für den Steingrubenmühlensbach und in Kilometer 14,727 für den Furtmühlensbach; außerdem sind eine genügende Anzahl kleinerer Rohrdurchlässe eingebaut worden, so daß die Vorflut der betroffenen Grundstücke überall sichergestellt ist und Schädigungen der Landeskultur nicht eintreten können.

An Verbindungswegen werden gekreuzt:

1. Der Weg von Reuden nach Bräunigt;
2. der Weg von Reuden nach Schleesen;
3. die Straße von Radis nach Schleesen;
4. der Weg vom Pabsthaus nach Schleesen;
5. der Weg vom Pabsthaus nach Goltewitz;
6. der Weg von Strohwalde nach Naderkau;
7. der Weg von Gremmin nach Zschiesewitz;

8. der Weg von Gräfenhainichen nach Zschiesewitz;

9. die Straße von Gräfenhainichen nach Dranienbaum.

Sämtliche Wege kreuzen die Bahn in Schienenhöhe, erforderliche Wegerampen haben eine Steigung von 1:40. Die Befestigung der Rampen erfolgte mit Schotter und Wegekies, die Gleiskreuzung selbst ist gepflastert.

An Bodenmassen wurden etwa 80 000 Kubikmeter bewegt, hiervon wurden im Tagebau der Bergwitzer Braunkohlenwerke etwa 16 000 Kubikmeter verürzt.

Die Bahnstrecke ist insgesamt 5076,17 Meter horizontal, hat Steigungen bzw. Gefälle 1:200 auf 3189,53 Meter; 1:250 auf 375 Meter; 1:300 auf 150 Meter; 1:400 auf 4741,04 Meter; 1:1000 auf 800 Meter und 1:500 auf 1876 Meter.

Der absolute Höhenunterschied stellt sich auf 18,80 Meter. Der kleinste Halbmesser hat eine Länge von 130 Meter.

Die ausgeführte Linie ist betriebstechnisch die günstigste und nimmt Rücksicht auf eine einwandfreie Übersicht an allen Straßen- und Wegkreuzungen.

Der Oberbau besteht aus Schienen der Form S. 49, die unter Verwendung von geeigneten Hakenplatten mit Klemmplatten auf Kiefern, nach Reichsbahnvorschrift imprägnierten Bahnschwellen verlegt wurden. Die Spurweite der Bahn beträgt 900 Millimeter. Auf einem Gleisrahmen von 15 Meter Länge gelangten 20 Mittelschwellen und an jedem Stoß eine Kuppelschwelle zur Verwendung. Die Gleisbettung besteht aus Grauwackekleinschlag von 35—70 Millimeter Korngröße (Reichsbahnschotter 1. Klasse). Die Bettung ist so angeordnet, daß die Schwellenköpfe noch etwa 20 Zentimeter breit abgedeckt sind. Die Böschungen des Bettungsmaterials sind mit einer Neigung von 1:1½ angelegt. — An sämtlichen größeren Wegkreuzungen wurden Kissenbahnen verlegt. Zur Sicherung dieses Oberbaues wurden die Kissenbahnen je nach Beschaffenheit des Untergrundes auf Packlage — Längs- oder Vollkoffer — verlegt. — Die Spurerweiterungen in den Kurven und die Überhöhungen sind für eine Fahrgeschwindigkeit von 30 Kilometer-Stunden berechnet worden. Um einen ordnungsmäßigen Fahrbetrieb zu gewährleisten, sind in Bergwitz so-

Bahn in km 2,3



Bahn in km 2,0. Links Reichsbahn Berlin—Halle, rechts Abraumhalde der Bergwitzer Braunkohlenwerke

Das Reudener Tor

