



2



# DAS EISENWERK CALBE

*Der folgende Beitrag unter der Rubrik "Vorbild und Modell" fügt sich zugleich in unsere Reihe der "Eisenbahngeschichte" ein. Heute stellen wir Ihnen die Anschluss- und Werkbahn des Niederschacht-Ofenwerkes Calbe/Saale bzw. des VEB Metallleichtbaukombinates, Werk Calbe – als Nachfolgebetrieb des Niederschacht-Ofenwerkes – vor. Hintergrund hierfür ist natürlich die Auslieferung des Güterwagen-Sets, das als eines der diesjährigen Exklusiv-Modelle des TILLIG-TT-Clubs erschienen ist.*

Statistische Erhebungen besagen, dass nach 1945 zwar etwa ein Drittel der Industrieproduktion und ca. die Hälfte der Maschinenbaubetriebe auf das künftige DDR-Territorium entfielen, jedoch nur 1,7% der Roheisengewinnung und 1,5% der Stahlerzeugung. So waren zu dieser Zeit im „Westen“ 120, im „Osten“ hingegen lediglich 4 Hochöfen zu finden. Man musste sich also Gedanken machen, um diesem Ungleichgewicht zu begegnen. Als eine der Möglichkeiten sah man, den Anfang der 1940er Jahre gemachten Vorschlag wieder aufzugreifen, Roheisen in einem Schachtofen mit wesentlich geringerer Schachthöhe zu erzeugen. Die Rohstoffsituation Ostdeutschlands war am besten geeignet, in solch einem „Niederschachtofen“ Eisen herzustellen. Es gab nur geringe Steinkohlevorkommen und damit Kokse

mit nur sehr geringer Festigkeit bzw. eben Braunkohlekoks. Dazu kamen Erze mit niedrigem Eisengehalt, aber hohem Anteil an taubem Gestein.

Die damalige deutsche Wirtschaftskommission setzte eine Arbeitsgruppe ein, die die metallurgischen Forschungen zu realisieren hatte. Parallel dazu wurde von den beiden Forschern Prof. Bilkenroth und Prof. Rammler ein Verfahren zur Herstellung des Braunkohlen-Hochtemperatur-Koks entwickelt. Zur gleichen Zeit experimentierte man im Stahlwerk Unterwellenborn an den dort vorhandenen beiden Versuchsniederschachtofen.

Zeitgleich wurde an der Vorbereitung des Aufbaues für das neue Eisenwerk gearbeitet. Obwohl die Technologie noch nicht 100% be-



Abb. 1: Blick auf das Eisenwerk von der Saaleseite. Im Vordergrund die Verladebrücke.

Abb. 2: Namenstafel am Eingang des Werkes.

Abb. 3: Der Abstich des Roheisens.

Abb. 4: Ex 56 126 der DR als Werklok unterwegs auf der Anschlussbahn. Das Foto entstand am 29. Juli 1967 aus dem D 217 Frankfurt (Main) – Berlin Stadtbahn.

herrscht wurde, begann man schon mit dem Aufbau des Niederschachtofen-Werkes.

Bei der Auswahl des Standortes für das neue Werk wurde der Ort Calbe an der Saale ausgewählt. Für diesen Standort sprachen:

- Durch die landwirtschaftlich geprägte Gegend um Calbe konnten ca. 70 % der Arbeitskräfte aus der Landwirtschaft und weitere aus der Gruppe der Umsiedler gewonnen werden.
- Calbe bot eine hervorragende Verkehrsanbindung: Am Stadtrand kreuzten sich die Eisenbahnstrecken Magdeburg – Halle – Leipzig und Erfurt – Sangerhausen – Berlin. Zu den Eisengruben im Harz, den Kalksteinbrüchen in Rübeland sowie den Sodawerken in Staßfurt und Bernburg waren die Schienenverbindungen sehr günstig.
- Durch die nahe Saale konnte der hohe Wasserverbrauch des neuen Werkes gesichert werden.

1950 begann schließlich der Aufbau des Eisenwerkes in Calbe, bereits ein Jahr später erfolgte am 15. Oktober 1951 der erste Abstich von Roheisen. Zur Verbrennung des Kokes wurde vorgewärmte Luft mit mindestens 850° Celsius in den Ofen geblasen. Dabei entstanden Temperaturen von 1.800 bis 2.000° Celcius!

Zwischen Februar 1952 und März 1953 nahmen weitere neun Niederschachtofen ihren Betrieb auf. Damit war das erste Niederschachtofenwerk der Welt entstanden und zur Produktionsreife geführt worden. Die ursprünglich geplante und projektierte Leistung von 40,0 t Roheisen je Tag und Ofen wurde bald verdoppelt. Das Niederschachtofenwerk Calbe erzeugte ein qualitativ hochwertiges Roheisen, das von 250 Betrieben in der DDR zur Weiterverarbeitung bezogen wurde. Etwa 25 % des Gießerei-roheisens aus Calbe wurde in 34 Länder exportiert, darunter in die ČSSR sowie nach England, Italien, Japan, die Niederlande, Schweden sowie in die USA.

Am 24. Juli 1968 beschloss der Ministerrat der DDR, das Niederschachtofenwerk Calbe zu einem Betrieb des Leichtmetallbaukombinates Leipzig mit 2.500 Beschäftigten umzuprofilieren. Die Gründe für diese Maßnahme waren vor allem in den wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen der DDR und der UdSSR zu suchen. Ein anderer Grund war, dass eine Umrüstung auf vier weitere Öfen mit einer vorgeschalteten Erzaufbereitung nicht mehr in Angriff genommen wurde. Insgesamt

gesehen war dadurch die Einstellung der Roheisenproduktion umstritten. Am 8. Mai 1970 erfolgte der letzte Abstich. Insgesamt wurden in Calbe über 5 Mio. t Roheisen für das Inland und den Export produziert. Aus dem Niederschachtofenwerk entstanden zwischen 1969 und 1971 eine Großverzinkungsanlage, der Metallleichtbaubetrieb und das Gasbetonwerk. Das Kraftwerk war zwischenzeitlich von Gichtgas auf Erdgas aus dem Raum Salzwedel umgerüstet worden.

### Die Anschluss- und Werkbahn des Eisenwerkes

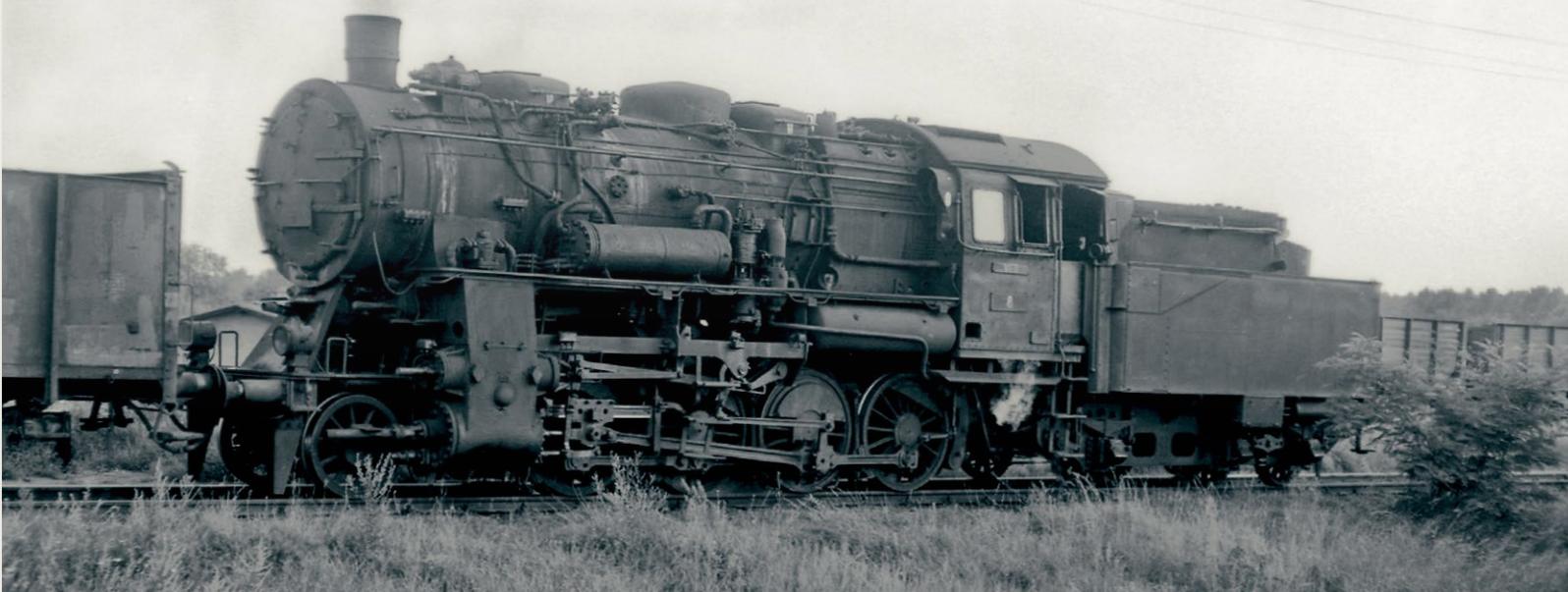
Pro Tag wurden ca. 7.000 t Einsatzstoffe, 1.000 t flüssiges Roheisen, 2.000 t flüssige Schlacke, 1.000 t Roheisenmasseln und 3.000 t Schlackengranulat trans-



Abb. 5: Eisen und Schlacke.

Abb. 6: Die schmalspurige Werklokomotive 13 ist mit flüssigem Eisen zur Masselgießmaschine unterwegs.

4





**Abb. 7:**  
Ein Blick zum Rohstoffbetrieb.

**Abb. 8:**  
Ausschnitt aus dem Lageplan des Eisenwerkes/Nierschachtofenwerk.

**Fotoquellen:**

Abb. 4, 9: Karl-Friedrich Seitz; Abb. 13: TILLIG Werksarchiv; alle anderen Abbildungen: Archiv der Heimatstube Calbe.

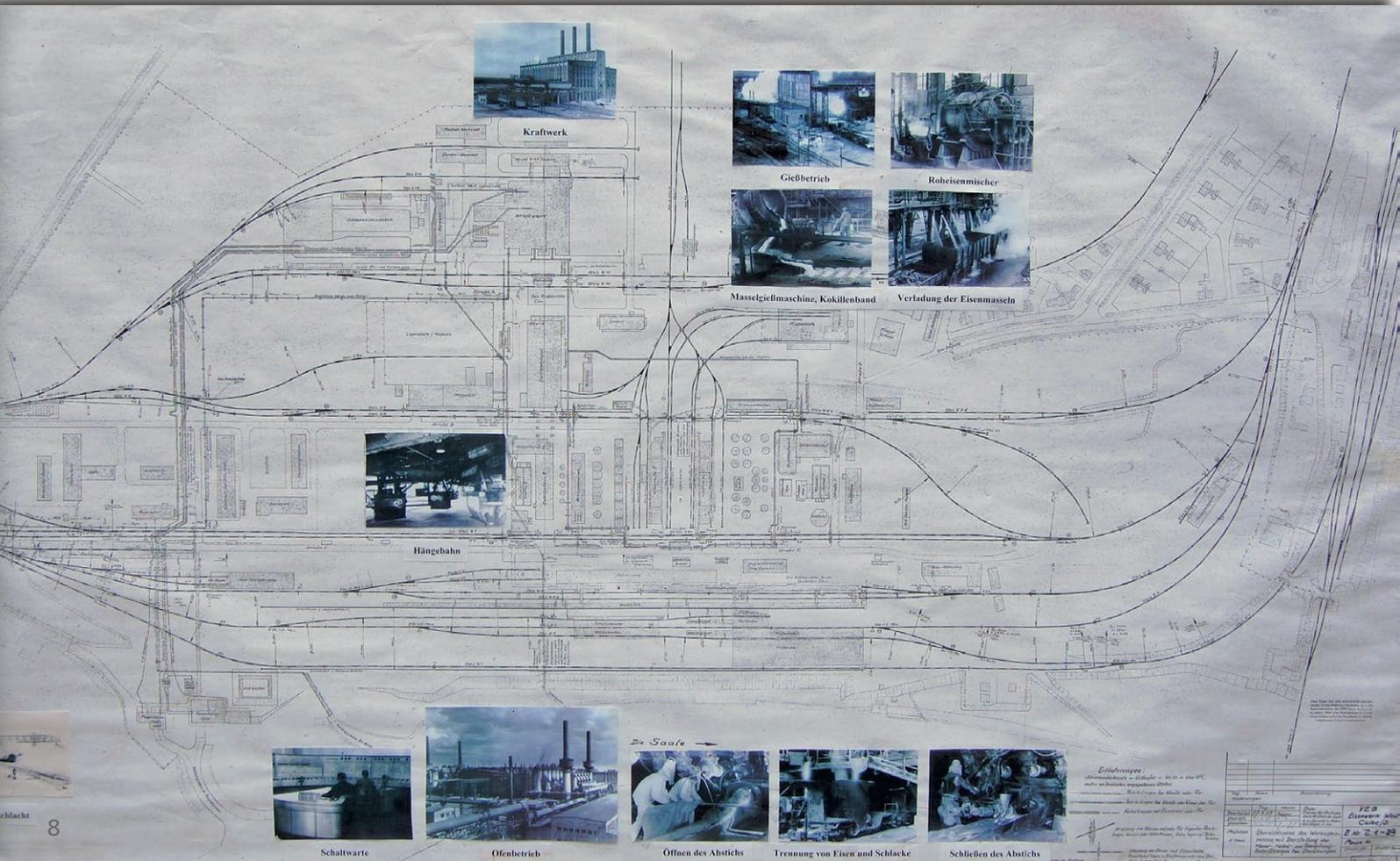
portiert. Dazu war ein gut funktionierender Werkverkehr notwendig. Wie sah es nun im Eisenwerk Calbe aus? Wir betrachten dabei in erster Linie den Zeitraum 1950 bis 1970, also den

Zeitraum, in dem das „alte“ Eisenwerk bestand. Im zweiten Teil der Ausführungen wird es dann Informationen zum Zeitraum ab 1971 bis 1990 geben. Die Anschluss- und Werkbahn des Eisenwerkes bestand aus einem regel- und einem schmalspurigen Teil (mit 900 mm Spurweite).  
Kommen wir zunächst zur schmalspurigen Werkbahn: Deren Aufgaben waren der Transport des flüssigen Eisens von den Öfen zur Masselgießmaschine sowie der glühenden Schlacke zur Halde. Nach jedem Abstich wurde das flüssige Roheisen zur Weiterverarbeitung mit speziellen Wagons weitertransportiert. Der Pfanneninhalt wurde mit dem Kran auf die Masselgießmaschine gekippt. Die so entstandenen, sich abkühlenden Masseln fielen vom Masselgießband in offene Waggons, die wiederum durch die Anschlussbahn weiterbefördert wurden.

Mit der Produktionseinstellung des Eisenwerkes im Mai 1970 war die schmalspurige Werkbahn nicht mehr erforderlich und wurde demontiert. Insgesamt waren bei der schmalspurigen Werkbahn zwei Dampf- und fünf Dieselloks im Einsatz.

Nun zur normalspurigen Anschlussbahn: Mit der Projektierung des Eisenwerkes wurden ebenfalls die Anlagen der Werkbahn des Eisenwerkes Calbe geplant. Auf Grund der zu erwarteten großen Mengen an Rohstoffen und Fertigprodukten wurden die Gleisanlagen sehr großzügig vorgesehen. Der Gleisanschluss des Eisenwerkes begann zunächst im Bahnhof Calbe/Ost. Bis zur Schließung dieses Bahnhofs im Jahr 1964 wurde hier u. a. Erz aus Badeleben angeliefert. Heute sind hier in der Nähe der Gemeinde Tornitz noch die Pfeiler der alten Gleisbrücke zu sehen. Die Gleisanlage ist aber relativ wenig genutzt worden, die Hauptanlieferung erfolgte auf den Gleisanlagen im Südosten des Werkes.

Der Werkbahnhof des Eisenwerkes befand sich ca. 3 km entfernt vom Werk in der Nähe des im Jahr 1897 erbauten Bahnhofs Calbe-West. Dafür sprach u.a., dass über Güsten die Erz- und Kalkzüge aus dem Harz nach Calbe gefahren werden sollten. Im Werksgebiet entstanden im südöstlichen Teil an der Saale die Gleise und Entladeanlagen für die anzuliefernden Rohstoffe. Es gab praktisch zwei Bahnübergänge, einmal für den Transport in das Werk und für den Transport aus dem Werk heraus. Da die Rohstoffe aus dem Harz vorwiegend über den Bahnhof Güsten angelie-





fert wurden, war es effektiver, den Anschluss für das Werk am Bahnhof Calbe-West zu bauen. Das Gelände des Werkbahnhofs reichte von Bahnhof Calbe-West bis zur Höhe der "Salzer Straße".

Da das neue Werk in einer Senke zwischen den Bahnhöfen Calbe-Ost und Calbe-West entstand, musste das Gelände zunächst aufgefüllt werden. Zu den projektierten Anlagen für die Anschlussbahn gehörten auch vier Stellwerke. Allerdings ging nur das am Bahnhof Calbe-West in Betrieb. Eines der Gebäude wurde später durch die Handwerker der Wohnungsverwaltung als Sozialgebäude genutzt. Die anderen beiden wurden im Jahr 1965 abgerissen. Das Überführungsgleis zum Werkbahnhof wurde auf dem Bahndamm der Reichsbahn an Stelle des 1946 demontierten Reichsbahngleises verlegt und benutzte auch den beschränkten Bahnübergang am Hänsgenhoch bis Ende des Jahres 2003. Sämtliche Reichsbahnzüge mit Rohstoffen wurden also im Bereich des Werkbahnhofs von der DR zugeführt und anschließend von der Anschlussbahn übernommen. Diese Züge fuhren zur Entladung in den Rohstoffbetrieb und wurden dann leer wieder zum Übergabepunkt zurückgeführt, wo sie dann wieder von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden.

An der Straße nach Barby entstand zur gleichen Zeit ein Bahnbetriebswerk der Reichsbahn mit Bekohlungsanlage, Wasserturm, Besandung und Anlagen für die Wartung der Lokomotiven. Vom Bw gab es ebenfalls einen direkten Anschluss zum Eisenwerk. Ein weiterer Anschluss führte von hier entlang des Nordhangs vom Kuhberg und endete in der Nähe des Bahnhofs Calbe-Ost im Eisenwerk. Das Ringgleis war als Reservegleis gedacht und daher kaum genutzt. Die Anlagen des Bw gehörten bis Mitte der 1950er Jahre der Deutschen Reichsbahn und erst danach dem Eisenwerk. Die DR baute als Alternative im Bahnhof Calbe-West eigene Anlagen zur Wartung ihrer Lokomotiven. Von der Werksbahn ist im Wesentlichen der o.g. Wasserturm genutzt worden, weil dort täglich weiches Wasser aus Bernburg zur Verfügung stand. Die Instandsetzung der werkseigenen Loks passierte zunehmend im Werk vor Ort. Der dadurch kaum ge-

nutzte Lokbahnhof wurde Anfang des Jahres 1957 vom VEB Montan Leipzig, Betriebsteil Calbe, übernommen. Drei Jahre später nannte sich der Betrieb VEB Förderanlagen Calbe. Nach 1990 wurde daraus die Firma FAC GmbH, deren Privatisierung im Jahr 1995 als Doppstadt Calbe GmbH erfolgte. Vom Lokbahnhof blieben nur die Gleisanlagen, der Wasserturm und die Halle für Lokinstandsetzung übrig.

An dieser Stelle noch ein paar Worte zum VEB Montan Leipzig: Dieser war ein Betrieb des TAKRAF-Kombinates. In diesem Kombinat wurden Tagebau-Ausrüstungen, Krane und Förderanlagen hergestellt. Dieses Kombinat vereinigte fast alle Betriebe der Branche einschließlich Zulieferbetriebe, die kombinatseigenen technischen Forschungseinrichtungen, Projektierungsbüros und andere Einrichtungen. Die Vermarktung der Produkte dieses Kombinates erfolgte unter einem einheitlichen Logo im In- und Ausland. Zu diesem Kombinat gehörte bis 1971 auch das Hebezeugwerk Sebnitz. Dieser Betrieb produzierte danach Maschinen für die Landwirtschaft und gehörte anschließend zum "VEB Kombinat Fortschritt Landmaschinen".

Im Bestand der Werksbahn des Eisenwerkes waren 21 Lokomotiven, darunter u. a. die Baureihen 56 und 74. Davon waren täglich elf Maschinen im Einsatz.

Abb. 9:

Ex 74 103 als Werklok 3 mit offenen Wagen aus rumänischer Produktion. Das Foto entstand am 17. April 1967 aus dem D5 (Frankfurt/Main) – Berlin-Stadtbahn).

Abb. 10:

Wagengruppe an der Gleiswaage.

Im Bestand des Eisenwerkes waren u.a. Loks der BR 56 sowie Selbstentladewagen Oot.





11



12

Abb. 11:  
Schließen des Abstiches.

Abb. 12:  
Beladen der O-Wagen an  
der Masselgießmaschine.

Abb. 13:  
Club-Modell Art. 501696.

*Literaturquellen:*

*W. Gottschalk, M. Großmann, H. Schoppe: Geschichte des Niederschachtofenwerkes in Calbe von 1950 bis 1970.*

*Erinnerungen von M. Kralik, Leiter der Anschlussbahn von des Niederschachtofenwerkes bzw. Metallleichtbaukombinates Calbe /Saale.*

*Erinnerungen von W. und G. Kirst, ehem. Mitarbeiter der Anschlussbahn des Niederschachtofenwerkes Calbe.*

*M. Zander: Die Anschlussbahn und die Werkbahn des Niederschachtofenwerkes und Metallleichtbaukombinates Calbe/Saale.*

*Lok-Datenbank von I. Hütter.*

*Ein herzliches Dankeschön gilt Uwe Klamm vom Heimatverein Calbe/Saale!*

Bei den Wagen wurden zunächst Selbstentladungswagen der Bauart OOt genutzt. Später kamen Waggons aus der Produktion des rumänischen Herstellers "UV Arad" zum Einsatz.

Mit der Umprofilierung des Werkes wurden die eingesetzten Dampflokomotiven ausgemustert. Dafür übernahmen vier Diesellokomotiven der V15 deren Aufgaben. Der Personalbedarf der Anschlussbahn betrug bis 1970 insgesamt 284 Beschäftigte. Nach der Umprofilierung waren es bis 1990 nur noch 140 Mitarbeiter (Lokführer, Gleisbauarbeiter usw.). Ein Großteil der Produktion der Werke wurde weiterhin auf der Schiene transportiert. Ebenso erfolgte der Antransport von Rohstoffen und Material.

Nach 1990 wurden die Betriebe, die auf dem Gelände des ehemaligen Eisenwerkes um 1970 errichtet wurden, privatisiert. Der Transport der Roh- und Fertigprodukte wurde von der Schiene auf die Straße verlagert. Den Fuhrpark der Straßenfahrzeuge und die Anschlussbahn übernahm die Weser Trans GmbH Bremen. In den folgenden Jahren sank die Produktion in den hier ansässigen Betrieben immer mehr. Damit ging auch der Bahnbetrieb immer weiter zurück. Die letzte der vier Dieselloks verließ am 29. September 2001 die Anschlussbahn. Anschließend erfolgte der Ausbau der Weiche für die Verbindung zum Bahnhof Calbe-West. Im Jahr 2004 wurden die Gleisanlagen der Anschlussbahn zurückgebaut. Nach etwas mehr als fünfzig Jahren war ebenfalls die Anschlussbahn Geschichte.

Abschließend sei die Frage gestellt: Was bleibt? Nun, mit dem Aufbau des Niederschachtofenwerkes in Calbe schrieb die DDR ein Stück Industriegeschichte. Sie war das einzige Land, in der ein derartiges Werk qualitätsgerechtes Roheisen herstellte. Die Aktivitäten trugen zweifellos dazu bei, in der damaligen DDR der 1950er Jahre eine leistungsstarke metallurgische Industrie aufzubauen. Wer heute die Heimatstube, besser gesagt, das Heimatmuseum von Calbe/

Saale besucht (Infos unter [www.heimatverein-calbe.de](http://www.heimatverein-calbe.de)), findet dort manch Interessantes zu diesem Thema.

**Die Modellumsetzung in TT**

Das Thema „Eisenwerk“ bietet die hochinteressante Möglichkeit, einen Fabrikanschluss aufzubauen, der alles andere als alltäglich ist. Zwar ist für eine direkte Umsetzung zunächst erst einmal Eigeninitiative gefragt, denn in den Angeboten der Zubehörhersteller findet sich kein Bausatz, der hier verwendet werden könnte. Eine recht einfache Variante wäre es aber, einen Übergabebahnhof zu gestalten und das Bild eines Stahlwerkes als Hintergrundkulisse zu nutzen.

Mit der in diesem Jahr begonnenen Serie „VEB Eisenwerke West“ (Set Art. 501696, bestehend aus einem Kokswagen und einem Selbstentladungswagen OOt) bietet Ihnen der TILLIG-TT-Club nun die Möglichkeit, dieses Thema auf Ihre heimische TT-Anlage zu holen. Und bereits für 2017 wird es einen weiteren Ergänzungswagen geben (siehe auch Seite 28 in diesem Heft). Doch das ist noch nicht alles, denn weitere Modelle sind für die folgenden Jahre bereits in Planung. Eventuell wird es dabei auch passende Ergänzungen im Zubehörsektor geben...

Im Zusammenhang mit der Modellbeschriftung noch ein Hinweis zur Bezeichnung des Werkes: Bei dessen Gründung im Jahr 1950 wurde zunächst der Name „VEB Eisenwerke West (EWW)“ verwendet. 1959 erfolgte die Umbenennung in „VEB Niederschachtofenwerk Calbe (Saale)“. 1964 schließlich wurde das Eisenwerk Calbe mit den Eisenerzgruben Büchenberg, Braune Sumpf und Badeleben sowie der Schwefelkiesgrube Elbingerode zum „VEB BHK Bergbau- und Hüttenkombinat Calbe (Saale)“ vereinigt. Die Anschriften an den Wagen des TILLIG-Sets beziehen sich damit auf den Zeitraum 1950 bis 1959. ■

*Klaus Bossig, Clubmitglied aus Bad Dürrenberg*

13

