

Zwischen Niedergang und Neustart

Die Werkbahn der Mitteldeutschen Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG)



VON FELIX BÜHRDEL

EL 2 Nr. 1246 und 1218 schoben am 16.07.09 einen beladenen Wühlitz-Pendel durch den Kreuzungsbahnhof zwischen der Kohleverladung und dem Bahnhof Wühlitz. Aufgenommen wurde das Bild von einem Silo neben dem normalerweise unbesetzten Stellwerk 17. Foto: Frank Barteld

Nachdem in den letzten Jahren das Thema Klimaschutz immer mehr an Bedeutung gewonnen hat und damit die Energiewende in den Fokus der Politik gerückt ist, wurde im Juli 2020 der generelle Kohleausstieg bis 2038 beschlossen. Doch nachdem im Ergebnis der letzten Bundestagswahl zunächst noch über ein vorzeitiges Ende der Energieerzeugung aus Kohle diskutiert wurde, hat der Krieg gegen die Ukraine mitsamt seiner Folgen die Bedeutung heimischer Energieträger zurück ins Bewusstsein gebracht. Der wichtigste dieser Energieträger ist dabei die Braunkohle, die in drei deutschen Regionen gefördert wird. Ebenso wie in der Lausitz und im Rheinland spielt die Eisenbahn auch im Mitteldeutschen Revier als Transportmittel eine entscheidende Rolle, auch wenn die Betriebsleistung der MIBRAG-Werkbahn deutlich geringer ausfällt als in den beiden anderen Fördergebieten.

Räumliche Einordnung

Das mitteldeutsche Revier umfasst je nach Definition den Süden von Sachsen-Anhalt, das östliche Thüringen sowie Nordwestsachsen und damit aktuell nur noch die aktiven Tagebaue Vereinigtes Schleenhain und Profen südlich von

Leipzig sowie den westlich von Halle gelegenen Tagebau Amsdorf. Letzterer wird durch die Romonta GmbH betrieben und versorgt ausschließlich die Montanwachsfabrik in Amsdorf. Der von der Mitteldeutschen Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) betriebene Tagebau Vereinigtes Schleenhain umfasst die früheren Gruben Schleenhain und Peres; die ursprünglich geplante Inanspruchnahme des Abbaufeldes im gestundeten Tagebau Groitzscher Dreieck wird im Zuge des Kohleausstiegs dagegen nicht mehr erfolgen. Der Tagebau Vereinigtes Schleenhain beliefert nahezu ausschließlich das einige Kilometer südlich von Böhlen gelegene Kraftwerk Lippendorf, wobei der Massentransport per Bandanlage erfolgt. Der Tagebau Profen, rund neun Kilometer nordöstlich von Zeitz und ca. drei Kilometer westlich von Pegau gelegen, versorgt nicht nur wesentlich mehr Abnehmer, sondern der überwiegende Anteil der geförderten Kohle wird auch per Bahn transportiert. Der Tagebau teilt sich dabei in das südlich gelegene Abbaufeld Schwerzau und – durch eine Art Damm, die sogenannte „Grüne Magistrale“ getrennt – die Abbaufelder Profen-Süd und Domsen. Auf dem Damm verläuft neben der MIBRAG-Werkbahn auch die Ortsverbindungsstraße Profen – Hohenmölsen, zudem befindet sich hier ein Aussichtspunkt in das Abbaufeld Schwerzau.

Historie

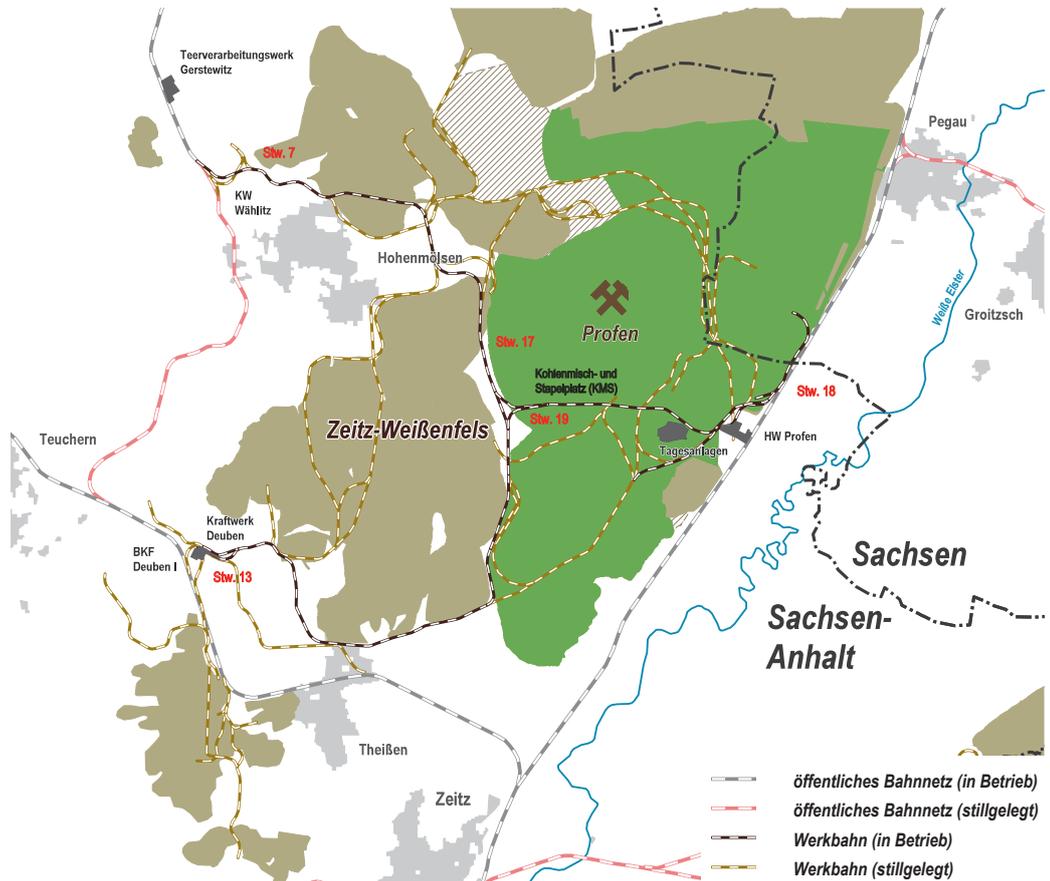
Die Geschichte des Tagebaus Profen reicht bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts zurück: 1908 eröffnete die Waldauer Braunkohlen-Industrie eine erste Tiefbaugrube, zwei Jahre später ging die Brikettfabrik Profen in Betrieb, und 1940 wurde zudem eine Schwelerei eröffnet, womit der Bedarf an Braunkohle weiter zunahm und der Entschluss fiel, in unmittelbarer Nähe einen Großtagebau aufzuschließen. Zuvor war u. a. nahe Wühlitz die Kohleförderung im Tagebau aufgenommen worden. Im Mai 1944 startete die Kohleförderung im neuen Tagebau Profen. Nach dem Kriegsende wurden sowohl Tagebaue als auch Kohleveredlungsbetriebe verstaatlicht und die technische Ausrüstung teilweise als Reparationsleistung in die Sowjetunion verbracht. Da die DDR aber über vergleichsweise wenige Bodenschätze verfügte, wurde die Braunkohle in den folgenden Jahren zum wichtigsten Energieträger des neuen Staates. Über eine neue Werkbahn wurde ab den fünfziger Jahren zusätzlich das Braunkohlenwerk in Deuben mitversorgt. Ende der siebziger Jahre erreichte die Braunkohlenförderung des Tagebaus Profen mit rund 18 Millionen jährlichen Tonnen ihren Höhepunkt. Der große Einbruch kam mit der Wiedervereinigung 1990, als zahlreiche Abnehmer der Kohle, darunter

auch die Brikettfabrik Profen, geschlossen wurden. Die Kohleförderung und -verarbeitung wurde 1994 als MIBRAG reprivatisiert und gelangte 2011 in Besitz des tschechischen Unternehmens EP Energy a.s. 1991 war das Tagebaufeld Profen-Nord ausgekohlt, weswegen sich die Braunkohlenförderung fortan auf die Abbaufelder Profen-Süd (Auskohlung bis 2022), Scherzau (im südöstlichen Bereich des Tagebaus, Auskohlung voraussichtlich bis 2024) und Domsen (im nordwestlichen Bereich nahe Hohenmölsen) konzentrierte. Die jährliche Kohleförderung beträgt aktuell rund 5 Mio. t. Die Stilllegung des Tagebaus Profen ist für Ende 2034 geplant, anschließend ist die vollständige Renaturierung mit zwei großen Seen geplant.

Nur am Rande sei an dieser Stelle erwähnt, dass die MIBRAG bis 2013 das Kraftwerk Mumsdorf, zwischen Altenburg und Zeitz gelegen, betrieben hat. Dessen Versorgung mit Braunkohle erfolgte per Bahn von Profen aus, wobei das Kraftwerk über eine eigene mit 1.200 V Gleichstrom elektrifizierte Anschlussbahn ab dem Übergabebahnhof nahe Meuselwitz verfügte (vgl. *BAHN-REPORT 2/13*, S. 43).

Heutiger Bahnbetrieb

Aktuell umfasst das Netz der MIBRAG-Werkbahn rund 24 km Strecken mit einer etwa 75 km messenden Gesamtgleislänge, von denen 60 km mit Gleichstrom elektrifiziert sind. Die Fahrdrathspannung beträgt 2.400 V, Ausnahmen bilden nur die Kohleverladung mit 1.200 V sowie die Werkstatt, wo aus Arbeitsschutzgründen lediglich 100 V anliegen. Betrieblicher Mittelpunkt ist Profen, wo sich die Zentralwerkstatt des Eisenbahnbetriebs befindet und Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn (KBS 550 Leipzig – Gera) besteht. Rund 80 Personen sind mit dem Werkbahnbetrieb beschäftigt, von denen maximal 40 gleichzeitig tätig sind. Der Bereich Profen wird durch das fernbediente Stellwerk 18 gesteuert. Von Profen aus verläuft die Werkbahn in westliche Richtung zwischen den beiden Abbaufeldern zum Bereich des Stellwerks 19, unweit dessen sich östlich die Kohleverladung befindet und westlich ein Gleisdreieck anschließt. Das dauerhaft besetzte Stellwerk 19, Typ ESTW Sicas S7 Vicos 111, steuert die umliegenden Stellwerke 18 und 17 sowie Stellwerk 13 in Deuben. Von besagtem Gleisdreieck führt eine Strecke in nordwestliche Richtung zunächst zum Bahnhof mit Ausweichgleis am Stellwerk 17 und dann um die Stadt



Karte: Darstellung nach „Wandlungen und Perspektiven“ Nr. 20 – Werkbahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau der LMBV Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH von 2016

Hohenmölsen herum bis zum Bahnhof Wähltitz. Dieser liegt an der DB-Strecke aus Großkorbetha (frühere KBS 554 Großkorbetha – Deuben), die heute nur noch dem Güterverkehr dient und im

Abschnitt Wähltitz Werkbahnhof – Deuben abgebaut ist. Über die genannte Anbindung wird das Industriekraftwerk Wähltitz durch die MIBRAG-Werkbahn mit Braunkohle versorgt. Für die Steu-



Am 23.04.22 gab es Hochbetrieb im Übergabebahnhof Profen zu erleben, wo sich zwischen die Kohlezüge ein Sonderzug der IG Schienenverkehr in Gestalt des von 772 345 angeführten LVT-Gespans gesellte.
Foto: Felix Bührdel

Fahrzeuge

Für den täglichen Betrieb stehen aktuell 13 Elektrolokomotiven des Industrietyps EL 2 von LEW der Baujahre 1978 bis 1988 zur Verfügung. Diese wurden in den Jahren 2007 bis 2014 einer Modernisierung unterzogen, die allerdings nicht so umfangreich ausfiel wie bei den EL 2 im Lausitzer Revier. Äußerlich behielten die Lokomotiven weitgehend ihr ursprüngliches Aussehen, lediglich Einholm- statt Scherenstromabnehmer sowie der Rückbau eines Seitenstromabnehmers je Vorbau lassen auf die Modernisierung schließen. Den aktuellen Fuhrpark bilden:

- **1088** | LEW 16215/1978 | Typ EL 2/20 | neu an Braunkohlenwerk (BKW) Deuben
 - **1089** | LEW 16216/1978 | Typ EL 2/20 | neu an BKW Deuben
 - **1094** | LEW 16221/1978 | Typ EL 2/20 | neu an BKW Deuben
 - **1097** | LEW 16230/1978 | Typ EL 2/20 | neu an BKW Deuben
 - **1098** | LEW 16231/1978 | Typ EL 2/20 | neu an BKW Deuben
 - **1214** | LEW 18644/1985 | Typ EL 2/24 | neu an BKK Bitterfeld
 - **1215** | LEW 18645/1985 | Typ EL 2/24 | neu an BKK Bitterfeld
 - **1217** | LEW 18647/1986 | Typ EL 2/24 | neu an BKK Bitterfeld
 - **1218** | LEW 18648/1986 | Typ EL 2/24 | neu an BKK Bitterfeld
 - **1246** | LEW 18614/1987 | Typ EL 2/24 | neu an BKK Bitterfeld
 - **1255** | LEW 18976/1987 | Typ EL 2/24 | neu an BKK Bitterfeld
 - **1301** | LEW 20050/1988 | Typ EL 2/24 | neu an BKW Deuben
 - **1303** | LEW 20052/1988 | Typ EL 2/24 | neu an BKW Deuben
- (BKK: Braunkohlenkombinat, BWK: Braunkohlenwerk)

Die EL 2 mit der Nummer 1210 (LEW 18637/1985) wurde 2022 optisch aufgearbeitet und soll als Ausstellungsobjekt dem Förderverein Zentralwerkstatt Pfännerhall in Braunsbedra übergeben werden. Bereits seit 2016 bereichert die EL 2 1000 (LEW 14737/1976) die Fahrzeugsammlung von Ferropolis bei Gräfenhainichen. Sie war die erste EL 2 in Deuben mit Dako-Bremssystem und verfügte als Bauart EL 2/20 über eine automatische Umschaltung zwischen 1.200 V und 2.400 V.

Weiterhin sind zwei Diesellokomotiven des Typs V 100.4 sowie drei Kleinlokomotiven vom Typ V 22 vorhanden. Lok 16670 wurde 1996 gemäß dem Umbaukonzept für die Baureihe 293 der ABB Daimler Benz Transportation GmbH modernisiert.

- **16670** | LEW 16670/1981 | Typ V 100.4 | neu an BKW Deuben, modernisiert
- **17853** | LEW 17853/1982 | Typ V 100.4 | nach Vermietung an DR 1984 an BKW Deuben
- **430** | LKM 262.4.520/1974 | Typ V 22 | Auslieferung an Brikkettfabrik Mumsdorf, später BKW Deuben
- **464** | LKM 262.6.654/1976 | Typ V 22 | Auslieferung an BKK Espenhain, danach BKW Borna, dann BKW Deuben
- **614** | LKM 262.6.614/1976 | Typ V 22 | Auslieferung an BKW Deuben

Zum Fahrzeugpark der MIBRAG zählen zudem ein Akku-Schleppfahrzeug des LEW-Typs EL 16 für den Verschub in der Werkstatt, zwei Mehrzweck-Gleisarbefahrzeuge MZG 102 des FEW Blankenburg der Baujahre 1990 und 1991 sowie drei Schwerkleinwagen SKL des Typs 25.1 der Gleisbaumechanik Brandenburg.

Für den Transport der Kohle stehen 18 eigene, 84 m³ fassende, offene Schüttgutwagen mit schlagartiger Schwerkraftentladung zur Verfügung. Diese sind für eine Achslast von 25 t ausgelegt und mit elektrischer Heizung ausgestattet, um ein Anfrieren der Kohle im Winter zu verhindern. Zudem werden zwei Feuerlöschwagen, 14 Platten- und Tiefladewagen, zwei Gerätewagen und zwei Transportwagen für Gleisjoche, drei Schotterwagen und acht 31-m³-Seitenkipprwagen im Bestand geführt.

Unweit der Lokwerkstatt in Profen wurden folgende Fahrzeuge als Denkmäler aufgestellt, die allerdings nicht öffentlich zugänglich sind:

- **F-03064** | Raw Meiningen 03064/1985 | Dampfspeicherlokomotive Typ FLC | neu an BKW Deuben
- **4-930** | LEW 8680/1960 | Typ EL 3 | „4-930“ | Spurweite 900 mm | geliefert an BKW Borna, 1990 an MIBRAG, Tagebau Zwenkau, seit 1999 in Profen
- **G521-98-B** | TAKRAF Lauchhammer 894/1989 | selbstfahrende Pflugrückmaschine Typ R1435DEQ8/16 | Spurweite 1.435 mm

erung des Bahnhofs Währlitz ist das dauerhaft besetzte Stellwerk 7 verantwortlich.

Vom Gleisdreieck nahe Stellwerk 19 führt zudem eine rund neun Kilometer lange Strecke zum Ende 2021 stillgelegten Industriekraftwerk Deuben. Nach Deuben gab es ursprünglich eine direkte Strecke von Profen aus, die allerdings beim Fortschreiten des Abbaufelds Schwerzau überbaggert wurde. In Deuben, wo früher außer dem Industriekraftwerk auch eine Schwelerei sowie eine Brikkett- und Staubfabrik bestanden, existierte einst ebenfalls ein Anschluss zum Netz der DB, welcher aber 2007 zurückgebaut wurde. Seit der Stilllegung des Kraftwerks am 07.12.21 ist die Verbindungsbahn Stellwerk 19 – Werkbahnhof Deuben ohne Verkehr, wird allerdings befahrbar gehalten. Für die weitere Entwicklung des Standortes Deuben könnte ein Gleisanschluss noch von Vorteil sein.

Aktuell werden vom Tagebau Profen aus das MIBRAG-eigene Industriekraftwerk Währlitz, das Kraftwerk Schkopau sowie das Heizkraftwerk Chemnitz-Nord als die drei Hauptabnehmer per Bahn mit Kohle versorgt. Während das Kraftwerk Währlitz direkt an das Werkbahnnetz der MIBRAG angeschlossen ist, erfordern die anderen beiden Abnehmer den Weitertransport der Braunkohle über das öffentliche Netz der Deutschen Bahn. Den sogenannten „Währlitz-Buna-Pendel“ zur Versorgung des Kraftwerks Schkopau bespannt die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG) zwischen dem Werkbahnhof Währlitz und Buna mit Diesellokomotiven des Typs MAK G 1206 und Stadler EuroDual, während der „Küchwald-Pendel“ zum Heizkraftwerk Chemnitz-Nord in Profen übergeben wird. Die Beförderung auf dem Netz der DB obliegt aktuell der LOCON Logistik & Consulting AG. LOCON bedient sich Class 66-Lokomotiven zur Beförderung der Kohlezüge, doch gelegentlich kommen auch Maschinen anderer EVU zum Einsatz.

Die Zugdichte im Werkbahnnetz richtet sich stark nach dem aktuellen Bedarf, wobei täglich im Mittel drei Kohlezüge zum Industriekraftwerk Währlitz, acht nach Schkopau und zwei bis drei nach Chemnitz verkehren. Die Währlitz-Buna-Pendel bestehen aus jeweils 18 Wagen, die Küchwald-Pendel aus 29 Wagen, sodass letztere in zwei Zugteilen über das Netz der MIBRAG, d. h. zwischen dem Bahnhof Profen und der Verladung befördert werden müssen. Als betriebliche Besonderheit,



EL 2 Nr. 1210 wurde 2022 durch die MIBRAG optisch aufgearbeitet, um dem Förderverein Zentralwerkstatt Pfännerhall in Braunsbedra als Ausstellungsstück übergeben zu werden. Foto (23.04.22): Felix Bührdel



Blick in die Kohleverladung am Kohlenmisch- und Stapelplatz: Gut zu erkennen ist auf diesem Foto der Entfall des Seitenstromabnehmers auf der linken Seite des vorderen Vorbaus, der im Zuge der Modernisierung der EL 2 erfolgte. Der Seitenstromabnehmer auf den hinteren Vorbau ist dagegen weiterhin vorhanden, er wird für die Bewegung des Zuges unter der Verladung benötigt.

die in dieser Form nur bei den Kohlebahnen üblich ist, verkehren die Leertzüge geschoben. Hierbei wird auf dem ersten Wagen eine Signaleinrichtung installiert, die optisch und zum Teil auch akustisch auf den herannahenden Zug aufmerksam macht.

Zukunft

Wegen des beschlossenen Kohleausstiegs ist nicht nur das Ende der Kohleförderung im Tagebau Profen, sondern auch das Auslaufen der Kohleverkehre über das Werkbahnnetz mittelfristig absehbar. Ende 2023 ist die Außerbetriebnahme des Heizkraftwerks Chemnitz-Nord geplant, sodass ab dann keine Kohle mehr über Profen das MIBRAG-Netz verlassen wird. Die Stilllegung der beiden Blöcke des Kraftwerks Schkopau ist aktuell für Ende 2034 vorgesehen, womit der Hauptabnehmer der Kohle wegfällt.

Angesichts des absehbaren Endes des „klassischen Geschäfts“ hat die Führung des Eisenbahnbetriebs frühzeitig einen Transformationsprozess angeschoben. Der Erhalt der aktuell nicht mehr genutzten Verbindungsstrecke



In der Zentralwerkstatt der MIBRAG-Werkbahn in Profen konnte 2009 die Modernisierung der EL 2 aufgenommen werden. Fotos (2): Frank Barteld



Im Rahmen der bereits gezeigten Sonderfahrt am 23.04.22 konnte die Einfahrt eines von Lok 219 der MEG gezogenen Leerkohlezugs aus Buna in den Bahnhof Wähilitz aufgenommen werden. Eingerahmt wird der Zug durch einen noch unbespannten beladenen Kohlezug zur Rechten sowie zwei EL 2 (im Bild vorne Nr. 1097) der MIBRAG zur Linken.

zum Gelände des Standorts Deuben ist dabei nur ein kleiner Schritt, mit dem versucht wird, sich zukünftige Aufgabenfelder zu sichern. Wesentlich weiter ist die Neuorientierung im Werkstattbereich, die sich nun auch für Dritte öffnete, nachdem sie sich in der Vergangenheit ausschließlich den eigenen Fahrzeugen widmete. In einem ersten Projekt wurden insgesamt 84 Schüttgutwagen der Gattung Faccons einer erweiterten Frist unterzogen. Obwohl dieser Auftrag für die vergleichsweise kleine Werkstatt eine gewaltige Herausforderung darstellte, konnten die Arbeiten qualitätsgerecht abgeschlossen und wertvolle Erfahrungen für zukünftige Projekte gesammelt werden. Mit entsprechender Zertifizierung als Instandhaltungswerkstatt nach Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 (ECM-Verordnung) wird der MIBRAG-Standort in Profen in unmittelbarer Nähe zum Ballungsraum und Verkehrsknoten Leipzig-Halle gute Voraussetzungen als zukünftiger Player im Bereich der Instandsetzung haben.

Automatische Mittelpufferkupplung vom Typ C-AKv, Typ 3 am Wähilitz-Buna-Pendel Fotos (2): Felix Bührdel



Kohlependel Wähilitz – Buna als Innovationsträger

Traditionell sind räumlich begrenzte, geschlossene Fahrzeugumläufe ein beliebtes Feld für Erprobungen oder die Einführung neuer Technologien verschiedenster Art. So wurden für den Kohlependel zum Kraftwerk Schkopau 1995 durch DWA Niesky 166 Schüttgutwagen der Bauart Falnqqs¹³⁰ gebaut, von denen seit 2004 jeweils drei mit einer Kuppelstange zu einer Einheit fest verbunden sind. Außerdem verfügen die Wagen über eine automatische Kupplung des Typs C-AKv 3 (Compact – Automatische Kupplung vereinfacht, Typ 3) des Herstellers Faiveley Transport. Mit dieser Mittelpufferkupplung wird sowohl die mechanische als auch die Kupplung von Hauptluft- und Hauptluftbehälterleitung ermöglicht. Einzig die im Winter für die Beheizung der Wagen benötigte Elektroleitung muss weiterhin separat gekuppelt werden. Die Vorteile der C-AKv kommen bei diesem Kohlependel allerdings nur sehr begrenzt zum Tragen, da die Züge in fixen Garnituren verkehren und Kuppelvorgänge, die sich durch eine Mittelpufferkupplung rationaler gestalten lassen, vergleichsweise selten vorkommen. Die Zuglokomotiven des Kohlependels werden mittels klassischer Schraubenkupplung (G 1206 und EuroDual) bzw. durch eine Übergangskupplung für die Mittelpufferkupplung (EL 2) mit den Wagen verbunden. Weiterhin sind die Züge vergleichsweise leicht, sodass die höhere Belastbarkeit in Zug- und Druckrichtung gegenüber

Puffer und Schraubenkupplung nicht ausgenutzt wird.

Im ersten Halbjahr 2022 wurde unter dem Projektnamen „AmaBPro“ ein Pendelzug durch das österreichische Prüf- und Engineeringunternehmen PJ Monitoring GmbH (PJM) mit dem für eine automatische Bremsprobe notwendigen Equipment ausgerüstet und im Juli in Betrieb genommen. Alle Fahrzeuge des Zuges wurden mit einer autarken Energieversorgung und einem Funksystem ausgestattet, sodass die Bremsprobe nun durch eine Person alleine innerhalb kurzer Zeit durchgeführt werden kann und sich somit neben der Personaleinsparung auch eine deutliche Zeitersparnis bei der Zugbildung einstellt. Die eingesetzte Technik ist so ausgelegt, dass die Kompatibilität mit der aktuell im Entwicklungs- und Erprobungsprozess stehenden Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) gegeben ist. AmaBPro wird durch die TU Berlin fachlich begleitet und vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

Zeitzeugen

Die große Zeit der Braunkohleförderung ist inzwischen vorbei. Um die Geschichte der für die Region prägenden Epoche zu bewahren, entstanden in den letzten Jahren verschiedene Erinnerungsorte. Im Zeitz-Weißfelser Revier wurde zu diesem Zweck die „Erlebnisregion recarbo“ geschaffen, die verschiedene Attraktionen bündelt, und in Deuben lädt das Bergbaumuseum zu einem Besuch ein. Seit 1991 hat der Heimatverein „Zeitz-Weißfelser Braunkohlerevier e. V.“ aus dem Traditionskabinett des Braunkohlewerks Deuben ein inzwischen 600 m² großes Museum zum Braunkohleabbau mit all seinen Facetten geschaffen. In Zeitz kann die nach eigener Aussage älteste Brikettfabrik der Welt besichtigt werden. Im „Museum Brikettfabrik Herrmannschacht Zeitz“ des Mitteldeutschen Umwelt- und Technikpark e. V. sind zudem einige für den Braunkohlebergbau typische Schienenfahrzeuge wie EL 2 und Dampfspeicherlokomotive ausgestellt. Erwähnt werden soll an dieser Stelle zudem die Museumsbahn Meuselwitz – Regis des Vereins Kohlenbahnen e. V., der die als „Kammerforstbahn“ bezeichnete frühere Kohleverbindungsbahn mit 900 mm Spurweite betreibt und im Lokschuppen des Bahnhofs Meuselwitz seinen Sitz hat. Dort sind zudem ein technisches Museum zur Kohlebahngeschichte sowie eine Modellbahnausstellung untergebracht. ■