Tafel 1 Bockwaer Kohlenbahn

Der interne Kohlenbahnbetrieb bei der Bockwaer Kohleneisenbahn wurde mit folgenden Tenderlokomotiven der Lokomotivfabrik Richard Hartmann in Chemnitz durchgeführt:



- Lokomotive ROSS ..... (Fabrik-Nr. 5, Baujahr 1848)
- Lokomotive BOCKWA ..... (Fabrik-Nr. 163, Baujahr 1861)
- Lokomotive MULDENTHAL ..... (Fabrik-Nr. 164, Baujahr 1861)


1


2


3


4


5


6


7



8


9


10


11


12


13

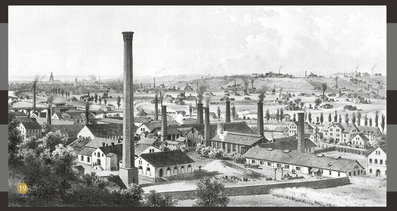

14


15


16


17


18


19


20



Legende: **a** hellgrün ist der heutige Verlauf der Straßen dargestellt
transparent weiß die heutigen Gebäude und Straßen

LEGENDE

1. Rechts der Herschelschacht, links das Wiede-Wohnhaus (Besitzer der Morgenstern-Schächte). (1904)
2. Das Hochwasser der Zwickauer Mulde zerstörte auch die Gleise der Bockwaer Kohlenbahn. (1897).
3. Der Schacht von August Falck. Im Hintergrund die Königin Marienhütte. (um 1885)
4. Das Hochwasser im Jahre 1897 zerstörte um den Neuen Wasserhaltungsschacht herum alle Gleise
5. Zwischen dem Wasserhaltungsschacht neu und Oberhohndorf verliefen die Gleise zum Herschelschacht. (um 1890 später).
6. Bockwa Wasserhaltungsschacht Gernalde (Original bei Jürgen Bastübner)
7. Bockwa Wasserhaltungsschacht 1853-1896 Max Badstübner
8. Den Brieflkopf des Reinhold-Schachtes ziert auch ein Kohlenzug. (um 1885)
9. Blick vom Alten Alexanderschacht (Fahrübungsplatz) auf Bockwa mit der Muldebrücke (1878)
10. Die Gitterbrücke über die Zwickauer Mulde. Im Hintergrund die Cainsdorfer Kirche. (1909)
11. Die Altgemeinde-Schächte besaßen bis in die 1950er Jahre einen Gleisanschluss. (um 1910)
12. Hinter dem Wasserhaltungsschacht II fährt ein Kohlenzug zum Bockwaer Bahnhof. (um 1885)
13. Bockwa Wasserhaltungsschacht II 1872-1892 - daneben links Silex Hering
14. Zufahrtsgleis zu den Altgemeinde-Schächten Bockwa. (um 1908)
15. Der Lokomotivschuppen der Bockwaer Kohlenbahn gehört heute einem Steinmetz. (um 1910)
16. Der Bahnhof der Bockwaer Kohlenbahn rechts die Cainsdorfer Brücke (1878)
17. Vor der Matthäuskirche der Reinholdschacht und dahinter Herschel-, Forst- und Hermannschacht.
18. Bockwa Wasserhaltung I, dahinter Falckschacht und Altgemeinde Oberhohndorf (Communschacht [I.](1878)
19. Nördlich der Königin-Marienhütte erstrecken sich die Bockwaer und Oberhohndorfer Kohlenfelder. (1865)
20. Blick vom Alten Alexanderschacht auf Bockwa und Oberhohndorf, vom die Gleise der Staatsbahn, dahinter die der Bockwaer Kohlenbahn (1878)

Quellenangabe und Bildnachweise:
Bitte QR-Code scannen oder
https://www.matthaeuskirche-bockwa.de/images/Quellen_Tafel1.pdf
aufrufen

Die Geschichte der Kohlebahn ab 1855

Eckdaten

- Inbetriebnahme Ladestation Bockwa: 5. Juni 1855
- Konstit. Generalversammlung der Bockwaer Eisenbahn-Gesellschaft: 22. Dezember 1859
- Genehmigung der sächsischen Regierung für den Bau: 17. August 1860
- Baubeginn: 4. Oktober 1860
- Bahnbetrieb: ab 4. September 1861
- Betriebsende der Industriebahn: 1991, Demontage der Gleise und der Muldebrücke 2004.
- Gleisnetz 1861: 11,8 km
- Gleisnetz 1872: auf einer Fläche von etwa 900 m x 1.200 m insgesamt 15,40 km.
  Achtzig Weichen verzweigten die Bahn für maximal 61 Ladestellen auf 46 Haupt- und Nebengleise. 83 Wegeübergänge (1871) mussten angelegt, bedient und gewartet werden.
- Wagenverkehr (Versand- und Eingangsgüter): Steigerung von 36.274 Waggons (1863) auf 101.295 Waggons (1873, täglich 342 Wagen) und Rückgang auf 37.038 Wagen (1889).
  Bis Ende 1902, zum 40-jährigen Jubiläum der Bockwaer Kohleneisenbahn, waren von ihr 10.036.323 t Steinkohle an die K. Sä. Staatseisenbahnen übergeben worden.
  Im Geschäftsbericht auf das Jahr 1886 wurden weitere interessante Zahlen genannt:„1.589.503 Wagenladungen Kohlen zu je 5.000 kg wurden versendet,
  40.463 Wagenladungen Holz und andere Güter empfangen, 3.995 Wagenladungen Kohlen und verschiedene Güter innerhalb der Bahn verfrachtet und 85.766 Wagenladungen Bau- und Unterhaltungsmaterial befördert und zu Bahnzwecken verwendet."
- Anzahl der Schächte: Im Jahre 1865 insgesamt 60 Schächte in Betrieb, im Jahre 1884 noch 26, im Jahre 1903 noch 3 Schächte.

Lokomotiven

Drei Dampflokomotiven mit den Namen
ROSS (Fabrik-Nr. 5, Baujahr 1848, 1887 Ausmusterung),
BOCKWA (Fabriknr. 163, Baujahr 1861, 1940 Ausmusterung) und
MULDENTHAL (Fabriknr. 164, Baujahr 1861, 1956 Ausmusterung und Übergabe an das Dresdner Verkehrsmuseum, Kaufpreis: 15.425 Taler).
Die Loks stammten alle aus der bekannten Lokomotivfabrik Richard Hartmann in Chemnitz.
Im Jahr 1874 legten die drei Lokomotiven eine Strecke von 42.850 km zurück (in 25 Jahren insgesamt 717.600 km).

Sonstiges

Die Bockwaer Kohleneisenbahn war eine private Aktiengesellschaft mit 1.000 Aktien je 300 M Nominalwert (Stand 1898). In einer Festschrift zum 25-jährigen Jubiläum der Kohlenbahn (1886) wurde festgestellt, dass es Jahre gab, in denen 50 % Dividende (!) gezahlt wurde. Die Gesamtbahnkosten der Bahn mit Einschluss der Erweiterungen betrugen 723.000 M,
die Betriebseinnahmen 5.566.786 M und die Betriebskosten 2.181.988 M."
Der Reingewinn, der zu großen Teilen auf die Aktionäre aufgeteilt wurde, betrug bis 1886 demnach 2.661.798 Mt

3,13 km vom Zwickauer Bahnhof entfernt lagen am westlichen Ufer der Zwickauer Mulde die Bockwaer Sammelgleise, auf denen die Kohlenzüge zusammengestellt wurden.
Nach 375 m, am westlichen Ufer entlang, führte das Gleis auf einer Gitterbrücke über die Zwickauer Mulde zum Bahnhof und Ladeplatz Bockwa, der sich auf der östlichen Flusseite, etwa gegenüber der Königin-Marienhütte, befand. Bis zur Rampe, die noch der Staatseisenbahn gehörte, verkehrten die K. Sä. Staatseisenbahnen, die die Kohlewagen abholten und leere Waggons bereitstellten.

Für die Transporte von den Schächten bis zur Laderampe trug die Bockwaer Kohlenbahn die Verantwortung. In dieser Zeit waren durchschnittlich
- 25 Mann Eisenbahnpersonal
- 30–35 Streckenbauarbeiter und
- 3 Verwaltungsangestellte

beschäftigt.

Man kann sich vorstellen, wie dicht das Gleisnetz war und wie viele kleine Steinkohlenschächte sich hier drängten. Wegen der Kurzlebigkeit der vielen Gruben kam es fast jährlich zu Anpassungen des Gleisnetzes an die Erfordernisse.
Da bis 1887 insgesamt 40 Schächte die Förderung eingestellt hatten, verlor die Bockwaer Kohleneisenbahn ihre Bedeutung. So war 1890 nur noch 5,65 km Gleis in Betrieb. Seitdem verringerten sich die Transportmengen deutlich – die Kohlenvorräte erschöpften sich.

Das Hochwasser am 31. Juli 1897 führte in Bockwa zu einer Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes bis zum Februar 1900. Nahezu 2.000 m Eisenbahndamm standen unter Wasser und musste fast ein Jahr lang mühsam instandgesetzt werden. Die Kohlenbahn hatte naturgemäß mit erheblichen technischen Problemen zu kämpfen. Gleisverwerfungen, Erdeinbrüche (bis 32 m tief und etwa 28 m im Durchmesser, in die etliche Gleisanlagen und am 15. September 1868 sogar ein Bahnwärterhaus versanken!), beträchtliche Senkungen und die ständigen Anpassungen an die neu geteuften oder geschlossenen Schächte verursachten hohe Kosten.

Terraineinbrüche bei dem damaligen Abbauverfahren (ohne dichten Versatz) und das zu Bruch neigende Deckgebirge wurden billigend in Kauf genommen. Markscheiderische Messungen im Jahr 1890 ergaben, dass manche Schienen bis zu neun Meter tiefer lagen als zum Zeitpunkt der Verlegung! Ständiges Nachstopfen der Gleise war deshalb an der Tagesordnung.
Schon im zweiten Jahr des Bestehens (1862) mussten 6.353 m³ Verfüllmassen zur Bahnkörperunterhaltung bewegt werden; im Jahr 1873 waren es sogar fast 22.380 m³ in 25 Betriebsjahren errechnete man eine Menge von 436.000 m³ nachgeschüttetem Material.

Das schlechte Streckennetz führte zu Konsequenzen. Die K. Sä. Staatseisenbahnen legten im Jahre 1879 westlich der Zwickauer Mulde ein neues Sammelgleis an, auf dem aus den einzelnen Wagen der Steinkohlenwerke die Züge zusammengestellt wurden.

Im Jahr 1903 förderten nur noch die Steinkohlenwerke von Carl G. Falk und der Altgemeinde (2 Schächte) Steinkohle. Im Jahre 1913 übernahm der ESTAV das Steinkohlenwerk Altgemeinde, womit per 1. Januar 1914 auch die Kohlenbahn mit überging.

Von 1949 bis 1951 wurden die letzten Altgemeinde-Schächte stillgelegt und verfüllt. Schon 1948 erfolgte der Abbruch der Gleisanlagen mit Ausnahme des Anschlusses des neu gegründeten VEB Baustoffversorgung Zwickau auf dem Gelände des Steinkohlenwerkes Altgemeinde. Statt von der Bockwaer Kohlenbahn sprach man jetzt von der Industriebahn Altgemeinde.