

## FAHRZEUGE



Foto: Rainer Heinrich

Am 28.09.1978 wurde auf dem Martin-Hoop-Schacht IV der letzte Hunt Steinkohle gefördert. Schon vor der Einstellung der Kohlebergbaues wandelte sich die Kohlenbahn teilweise zu einer Industriebahn. Im Rahmen der Nachfolgeindustrie (Betonplattenwerk usw.) wurde die Bahn im Bereich des Martin-Hoop-Schacht IV verlängert und umgebaut. Auf der Strecke wurden immer noch Kohlen transportiert, jetzt aber bergwärts zu den Kraftwerken Karl-Marx III und Martin-Hoop IV. Nach 1990 verringerte sich das Transportaufkommen schlagartig. Die letzten Züge mit Kohle fuhren im Dezember 1998 und ab 31.12. desselben Jahres ruhte der Verkehr endgültig. Der Eigentümer der Strecke ist heute die Zwickauer Energieversorgung GmbH.

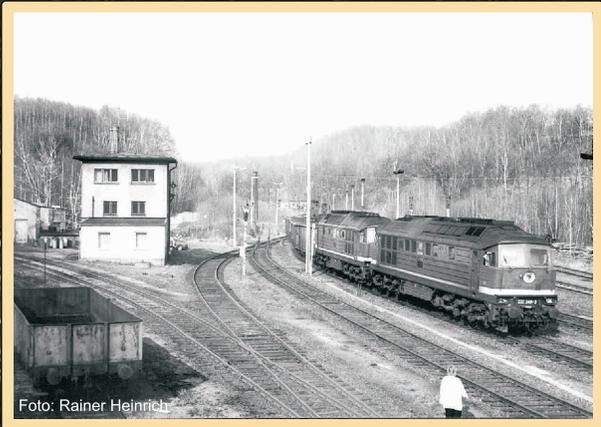
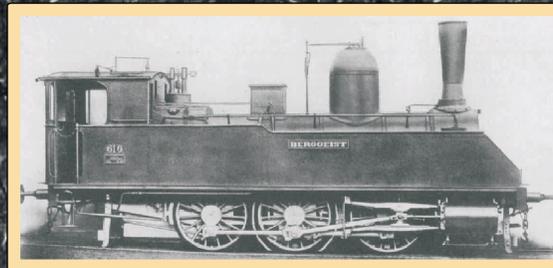


Foto: Rainer Heinrich

Seit 2009 bemüht sich der Förderverein Brückenbergbahn e. V. um den Erhalt der noch verbliebenen Strecke. Eine Verbindung zum Bahnhof Zwickau gibt es derzeit nicht. Die gesamte Strecke bis zum Martin-Hoop Schacht IV steht unter Denkmalschutz. Kontakt: Förderverein Brückenbergbahn e.V., Cainsdorfer Bergstraße 7, 08064 Zwickau, [www.brueckenbergbahn.de](http://www.brueckenbergbahn.de), [info@brueckenbergbahn.de](mailto:info@brueckenbergbahn.de) Herr Baldschus Tel.: 0174/9696622, Herr Pester Tel.: 0151/61478108

Aufgrund eines Vertrages vom 31. Januar 1873 übernahm die Kgl. Sächsische Staatseisenbahn die Betriebsführung auf der Strecke bis zum Sammelbahnhof Pöhlau, somit kamen die typisch sächsischen Lokbaureihen, später die Lokomotiven der DRG, der DR und zum Schluß die der DB AG zum Einsatz. Für die Anschlußbedienung von Pöhlau aus dienete Anfangs ein 120-PS Dampflok der Fa. Krauss. 1895 wurden 2 weitere 160-PS Loks, ebenfalls von der Fa. Krauss beschafft. Die Sächs VT war auch über viele Jahre im Einsatz. 1954 begann schrittweise der Einsatz von Dieselloks mit den Baureihen V 10B, V 18 und V 60, ebenso wurden Dampfspeicherloks eingesetzt. Wegen der Ölknappheit in der ehemaligen DDR wurden ab April 1982 bis August 1986 2 Lokomotiven der Br 86( 86 607 und 86 744) planmäßig eingesetzt. Weitere Informationen finden Sie im Buch "Der Zwickauer Steinkohlenbergbau und seine Kohlenbahnen" von Norbert Peschke. ISBN: 978-3-9808512-9-9



Lokomotive "Brückenberg"



Quelle: Rainer Heinrich

# 140 JAHRE BRÜCKENBERG- KOHLENBAHN ZWICKAU 1872 - 2012

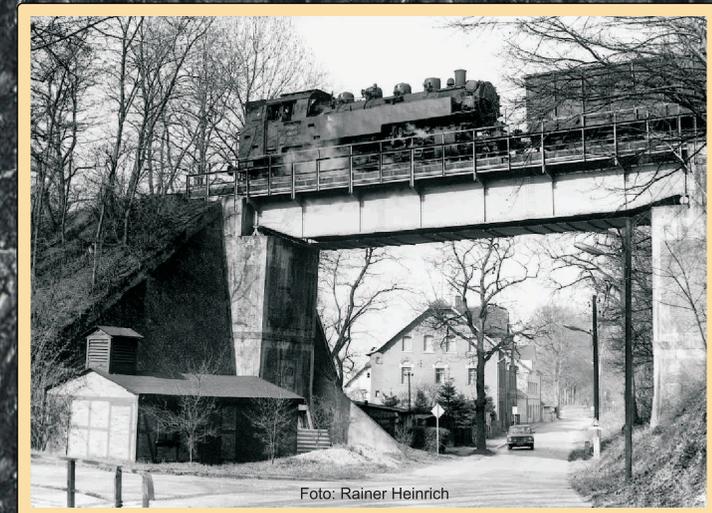


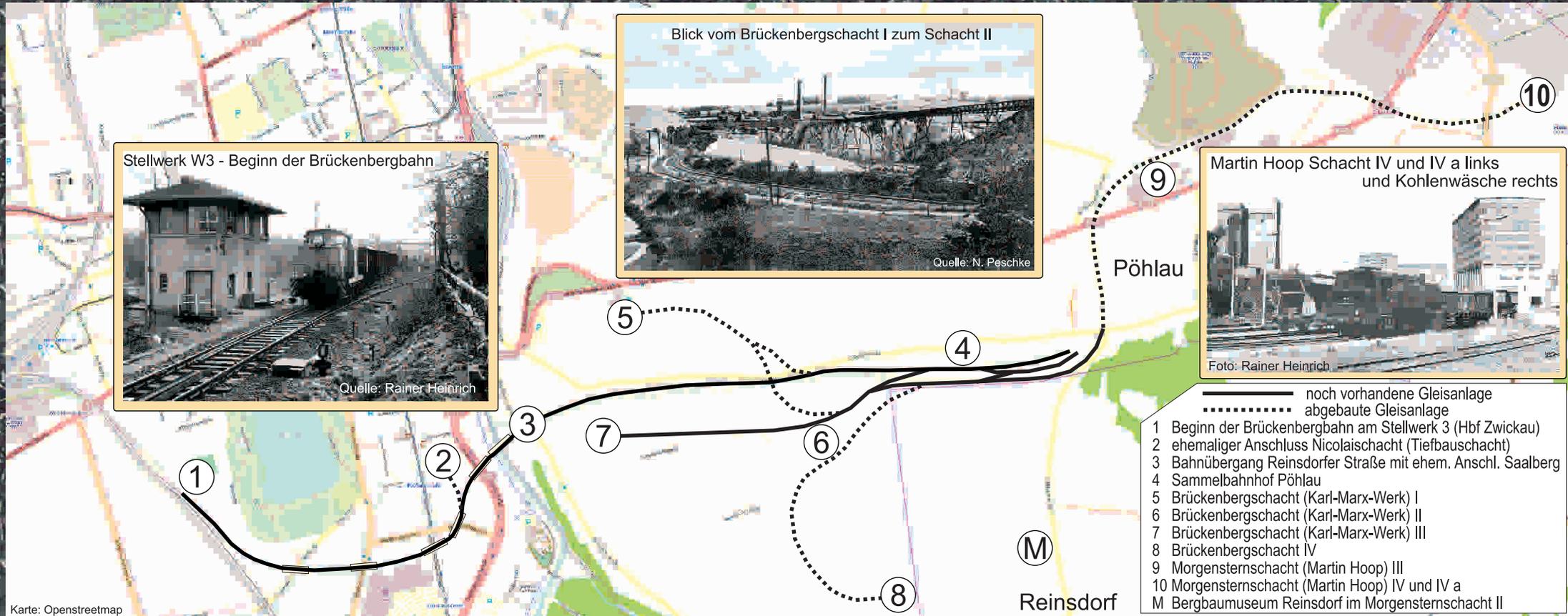
Foto: Rainer Heinrich

## DIE LETZTE KOHLENBAHN IM ZWICKAUER STEINKOHLREVIER

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON



# BRÜCKENBERG-KOHLENBAHN ZWICKAU



- noch vorhandene Gleisanlage
- ..... abgebaute Gleisanlage
- 1 Beginn der Brückenbergbahn am Stellwerk 3 (Hbf Zwickau)
- 2 ehemaliger Anschluss Nicolaischacht (Tiefbauschacht)
- 3 Bahnübergang Reinsdorfer Straße mit ehem. Anschl. Saalberg
- 4 Sammelbahnhof Pöhlau
- 5 Brückenbergschacht (Karl-Marx-Werk) I
- 6 Brückenbergschacht (Karl-Marx-Werk) II
- 7 Brückenbergschacht (Karl-Marx-Werk) III
- 8 Brückenbergschacht IV
- 9 Morgensterschacht (Martin Hoop) III
- 10 Morgensterschacht (Martin Hoop) IV und IV a
- M Bergbaumuseum Reinsdorf im Morgensterschacht II

Am 25. Juni 1855 wurde der Zwickauer Brückenberg-Steinkohlen-Verein gegründet. Die auf den Brückenberg getäuf-ten Schächte sollten an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden, aber erst 1862 wurde der Antrag vom Kgl. Sächs. Ministerium für Finanzen genehmigt und 2 Jahre später begannen die Projektierungsarbeiten. Am 23. August 1870 unterzeichnete das Kgl. Sächs. Ministerium für Finanzen und der Vorstand der Brückenberg-Kohlenbahn den Vertrag über "den Bau und Betrieb einer die Kohlenwerke des Vereins mit dem Stationsplatze der Staatseisenbahn zu Zwickau verbindenden Zweig-eisenbahn", Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 und die schwierige Trassenführung verzögerten die Arbeiten an der Strecke. Am 24. Oktober 1872 erhielt das Ministerium die Meldung, das die Kohlenbahn im Vormonat in Betrieb genommen wurde. Sie war die letzte Kohlenbahn im Zwickauer Revier. Ab Anfang 1873 wurde die Betriebsführung durch die Kgl. Sächs. Staatseisenbahn bis zum Bahnhof Pöhlau übernommen.

Unmittelbar nach Betriebsaufnahme begannen auch die Diskussionen über Personenverkehr auf der Strecke, welche aber währen des gesamten Bestehens der Brückenbergbahn fruchtlos verliefen. 1882 wurde die Strecke durch die Stadt Zwickau höher gelegt, dadurch sind mehrere Bahnübergänge entfallen. In den Jahren bis 1892 wurden weitere Schächte mittels Anschlussgleisen an die Bahn angeschlossen, infolge dessen entwickelte sich der Bahnhof Pöhlau zum Dreh- und Angelpunkt der Brückenbergbahn. Am 18. Januar 1904 wurde der Morgensterschacht III fertig geteuft, somit war auch eine Gleisanbindung notwendig. Erste Entwürfe sahen eine Anschlussbahn von Pölbitz vor, welche jedoch zugunsten einer Erweiterung der Brückenbergbahn vom Bahnhof Pöhlau aus verworfen wurde. Eine direkte Verlängerung der Strecke war aufgrund des Höhenunterschiedes vom Pöhlauer Bahnhof zur Dresdner Straße nicht möglich. Man entschied sich für den Bau von mehreren Aufstellgleisen in der Verlängerung des Bahnhofs Pöhlau und im

weiteren Verlauf folgte eine doppelten Spitzkehre mit einer Steigung von 1:25, ein Damm und die Überbrückung der Pöhlauer Strasse mittels einer 16,50m langen und 9,25m hohen Brücke mit weiteren Steigungen bis 1:33, einer Unterführung durch die Dresdner Straße bis zum Morgensterschacht III. Am 13. April 1909 verkehrte der erste Zug. Mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke pendelte sich die Transportleistung über den Bahnhof Pöhlau bei ca. 400.000t pro Jahr ein und steigerte sich bis 1940 auf ca. 500.000t. Die nächste Erweiterung erfolgte im Jahr 1948 bis zum Morgensterschacht IV welcher auf Befehl der sowj. Militäradministration zum Hauptförderschacht des Mülsenfeldes ausgebaut wurde. Die ca. 1,7 km lange Stecke hatte ebenfalls Steigungen bis zu 1:32 zu überwinden. Alle Züge ab dem Pöhlauer Bahnhof in Richtung Morgensterschächte wurden durch die Lokomotiven wegen der großen Steigungen geschoben. Die größte Jahrestransportleistung von Kohle wurde im Jahr 1969 mit ca. 900.000t erreicht.