



1. Die Entstehung der Hainichen Kohlenzeigbahn

Die Heimatgeschichte des Plauenschen Grundes und des Döhlener Beckens berichtet von teils ergiebigen Steinkohlevorkommen. Die ältesten Zeugen des Kohlenabbaus stammen aus dem Jahr 1542. Bescheiden waren die Anfänge, der Abbau untertage äußerst primitiv, die Förderung relativ geringfügig. Handhaspelbetrieb, später Pferdegeöbelwerke charakterisierten das Bergbaugeschehen jener Jahre. Das Einsatzgebiet der zu Tage gebrachten Steinkohlen beschränkte sich fast ausschließlich auf Handwerksbetriebe und Gewerbetreibende wie Schmiede, Seifensieder, Leimkocher, Färber, Ziegel- und Kalkbrenner u.a.m. Als Ofenheizstoff orderte ihn die Bevölkerung damals nicht, da Öfen und Herde mit freiliegendem, gehobenen Rost in geschlossener Ausführung noch nicht »erfunden« waren. Das Auflegen der Stückkohlen auf offene Kaminbrennstellen verursachte permanenten beißenden Qualm im Haus, wodurch die Kohlennutzung von Privat ausschied. Die von den kleinen Schachtanlagen geförderten Steinkohlenmengen verfuhrten verdingte Fuhrwerksbesitzer mit offenen oder Planenwagen auf den dazu angelegten, jedoch schlecht ausgebauten Kohlenwegen und verteilten sie an die Besteller im Plauenschen Grund oder in der Residenzstadt Dresden. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts zeichnete sich technisch wie ökonomisch ein Verlassen der feudalen Ordnung ab. Neuerungen und Verbesserungen in den Abbau- und Förderverfahren auf den bestehenden und neu aufgefahrenen Bergbauanlagen verlangten zwingend neue, schnellere und massenintensivere Kohlenverfrachtung. 1849 gründete sich der Hainichen Steinkohlenbauverein als Aktiengesellschaft. Zum Verein gehörten der »Becker-, der Beharrlichkeits- und der Berglustschacht«. Der sich 1854/55 für die Abfuhr der einsetzenden Förderung vom Hainichen Revier dazu anbietende schmale, unebene und steinige Fahrweg war für einen schnellen, gefahrfreien Transport des Kohlenfrachtgutes völlig ungeeignet. Die Direktoren des Hainichen Steinkohlenbauvereins AG forderten deshalb umgehend von der Sächsischen Landesregierung, in den Ausbau der primitiven Wegeführungen von Hainichen in Richtung Windberg nach Dresden-Plauen hinunter zu investieren. Dieser alte Verkehrspfad war die bisher einzige Möglichkeit zur Abfuhr der Förderung in das Industriegebiet des Plauenschen Grundes und nach Dresden. Die daraufhin in Angriff genommene neue »Kohlenstraße« verlief gut befestigt in Welschhufe die Dresden-Dippoldiswalder-Chausee fast zeitgleich mit den ersten beginnenden Vermessungsarbeiten für eine

zu bauende Kohlenbahn. Die Fahrstraße verlief vom Hainichen Revier aus hinüber zum Kieferberg, oberhalb von Kleinnaundorf und weiter über Obergittersee nach Dresden-Plauen hinunter. Der »Ruf nach dem Schwarzen Gold« war alsbald auch im gesamten Plauenschen Grund zu vernehmen. Die Schachtherren konkurrierten untereinander um die besten Verkaufserlöse.

Der »Hainichen Steinkohlenbauverein AG« erkannte alsbald, dass er gegenüber den wesentlich näher an den Verbrauchspunkten gelegenen Kohlenschächten des Freiherrn von Burgk ständig den Kürzeren am Markt zog. Anfang 1850 ersuchte das Direktorium des Hainichen Steinkohlenbauvereins unter Leitung des Direktors Dr. Emil Becker erstmals die Kgl. Sächsische Regierung in Dresden um die Genehmigung zum Bau einer regelspurigen Kohlenabfuhrbahn von seinen abgelegenen Schachtanlagen von Hainichen, Rippien und Wilmsdorf. Nach seinen Vorstellungen sollte die Strecke über Rippien, Goppeln und Nickern nach Niedersedlitz an die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn herangeführt werden, um die Frachten des Hainichen Steinkohlenbauvereins zu übernehmen. Die Sächsische Landesregierung erteilte wegen zu hohen Bau- und Erschließungskosten dem Ansinnen der Hainichen Vereinsdirektoren eine entschiedene Absage mit der Begründung eines fehlenden Interesses des Staates an einer derartigen Strecke im vorgeschlagenen Gelände, mit dieser Trassierung. Zum anderen gab die Sächsische Regierung dem Bau und der Inbetriebnahme von gewinnbringenden, dem verkehrstechnischen Fortschritt dienenden Hauptstrecken den Vorzug.

Mit der Stellungnahme fand sich das Direktorium jedoch nicht ab. Bereits 1851 brachte es eine erneute Petition an selber Stelle ein. Dr. E. Becker & Co. erbaten eine Baugenehmigung für eine Eisenbahnstrecke von Dresden nach Hainsberg und von dieser abführend eine Kohlenbahn zu ihren Hainichen Steinkohlenwerken. Der Hauptaktionär Dr. Becker begab sich nach Einbringen seiner Petition umgehend in das aufstrebende Industrie- und Gewerbetal der Weißeritz zu den dort angesiedelten Unternehmen. Er versuchte, all den Werkseignern einen auch für sie äußerst gewinnbringenden Bahnbau von Dresden aus bis Hainsberg schmuckhaft zu machen. Es bedurfte auch gar nicht langer Zeit, bis in zunehmendem Maße auch Vertreter des Döhlener und Burgker Bergbaus und Besitzer von Großunternehmen des Plauenschen Grundes Gesuche zum Anschluss ihrer Betriebe an eine zu bauende Regelspurbahnlinie nach Dresden

Bekanntmachung.

bei der Sächsischen Regierung in Dresden vorstellig wurden. Als einer der maßgeblichen Mitstreiter aus dem Weißeritztal trat Robert Thode, der Besitzer der Hainsberger Papierfabrik, bei der Sächsischen Staatsregierung auf.

Der Baugedanke an eine Eisenbahn, welche die Kohlenwerke und gleichsam die Industrieunternehmen im Weißeritztal mit der Residenzstadt Dresden in Verbindung setzen sollte, ließ die Vertreter der Wirtschaft, die Geldanleger und den Bergbaudirektor E. Becker nicht mehr ruhen. Sie hofften alle auf eine schnelle Zustimmung der Staatsregierung zur Realisierung einer brauchbaren Schienenverbindung von und nach Dresden, um nach erreichter Genehmigung zum privatfinanzierten Bahnbau noch viele weitere Interessenten, Finanziere und Gönner für dieses Projekt zu gewinnen.

In einer beratenden Zusammenkunft aller Bahnbauinteressenten 1852 zu der Petitionsache »Privatbahnbau durch den Plauenschen Grund von Dresden aus« mit dem Vertreter der Sächsischen Staatsregierung, Dr. Pusinelli, in der Residenzhauptstadt Dresden stimmten Robert Thode ebenso wie alle übrigen Industrieunternehmer, vorrangig der Hauptinitiator und Primärinteressent Dr. E. Becker, der Gründung einer Privatgesellschaft zum Bau einer eingleisigen, regelspurigen Dampfeisenbahnstrecke durch den Plauenschen Grund und einer Kohlenabfuhrbahn zu den Schächten rechts der Weißeritz zu, unter Forderung der Staatsregierung, diese geplanten Strecken auf alleinige Kosten durch eine zu gründende Privateisenbahn-Gesellschaft auszuführen, sie über Hainsberg hinaus bis Tharandt zu verlängern und eine zweite Kohlenzweigstrecke in das Tal der Wiederitz zu den dortigen fiskalischen Anlagen bis Niederhermsdorf anzulegen.

Die sich nun in Gründung befindliche neue Privatbahngesellschaft recherchierte schon eifrig im Vorfeld ihres Vorhabens bei den Staatseisenbahnen nach jungen und zuverlässigen Ingenieuren mit guten bis sehr guten Zeugnissen und Bauerfahrungen, die solch ein gewünschtes Eisenbahnbauprojekt konstruieren und ökonomisch rentabel erbauen konnten. Der Name Ingenieur Brescius wurde bei dieser Suche von vielen anerkannten Eisenbahningenieuren als sehr talentiert genannt.

Das Bündnis der Bahnbauinteressenten stellte daraufhin den jungen Brescius nach einer erfolgten Beratung 1852 in ihre Dresdner Geschäftsstelle und beauftragte ihn, freischaffend mit Legitimationen vom 7.2.1853 ausgestattet, erste Liniensondierungen und Terrainbestim-

Auf den in Folge Verordnung der Königl. Kreisdirection zu Dresden gestellten Antrag der Königlichen Bezirks-Unterschiedshauptmannschaft werden sämtliche Ortsbewohner in Hänichen, Possendorf, Wilmsdorf und Niederhäslich, sowie sonst Jedermann, mit Beziehung auf die unter'm 13. April vorigen Jahres an die Grundbesitzer erlassene Verordnung hiermit bedeutet:

den mit Aufführung der Bahnlinie, Absteckung und Vermessung der Eisenbahn, welche durch die Fluren vorgenannter Ortschaften geführt werden wird, beauftragten Personen bei zehn Thaler Geld- oder fünfzehn Tage Gefängniß-Strafe keine Hindernisse entgegen zu setzen, sondern den freien Zutritt zu ihren Grundstücken ohne irgend ~~ein Hindernis zu setzen~~, auch die Signale (Vermessungs- und Bahnzeichen) bei Vermeidung einer Gefängnißstrafe von vier Wochen bis zu drei Monaten oder verhältnißmäßiger Geldbuße, sowie nach Befinden der in Art. 288 des Criminalgesetzbuches angedrohten Strafen, unverrückt und unbeschädigt stehen zu lassen.

Dagegen bleibt den Besitzern der betreten werdenden Grundstücke unbenommen, für wirkliche Schäden deren Ersatz auf vorläufige gerichtliche Ermittlung zu fordern, auch die obrigkeitliche Erledigung etwaiger Beschwerden wider das Vermessungspersonal zu beantragen.

Dippoldiswalde, am 3. Mai 1853.

**Königl. Justiz-Unt.
Lehmann.**

mungen, inklusive Vermessungs- und Aufrissarbeiten für die Bahnkorridore der Hauptbahnstrecke Dresden – Tharandt, für eine Zweigbahn zu den Bergbaustätten um Hänichen, Rippien, Wilmsdorf und den Windberg durchzuführen. Mit großem Eifer widmete sich der beauftragte Ing. G. Brescius dem Mandat.

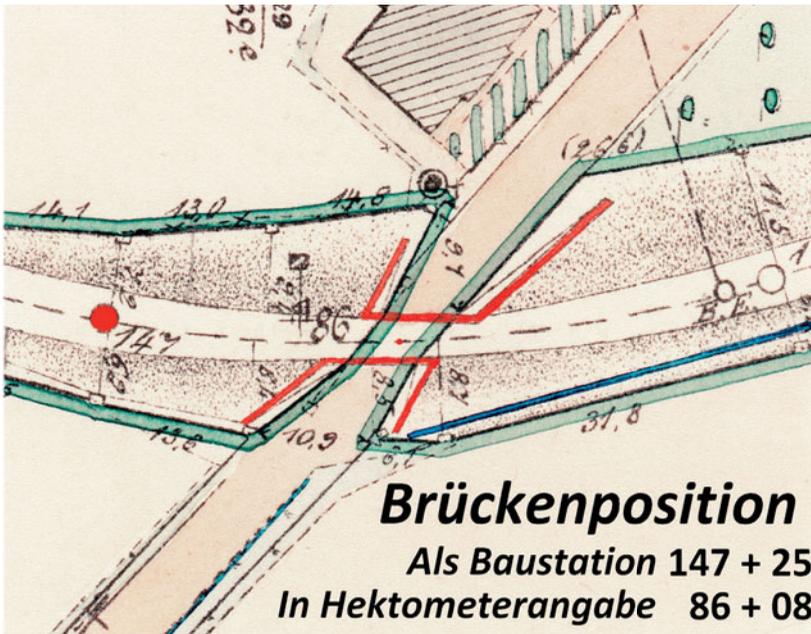
Im Frühjahr 1853 schlug Brescius für seine erste Kohlentransportlinie die Stationspfähle auf den Fluren von Hänichen, Wilmsdorf, Possendorf und Niederhäslich ein. Immer öfter beklagte er jedoch bei seinen Auftraggebern die mutwillige Beseitigung oder Beschädigung seiner Vermessungs- und Bahnzeichen in diesen Fluren. Erst eine öffentliche Bekanntmachung vom 3. Mai 1853 in allen Anrainergemeinden mit Androhung von Strafe brachte eine Akzeptanz der Vermessungen.

*Zur Erbauung einer Bahn von Dresden nach Tharandt mit einigen nach den Kohlenschächten des Plauenschen Grundes abzweigenden Nebenbahnen bildete sich am 11. August 1852 zu Dresden ein Comité, die Actienzeichnung fand am 13. u. 14. April und die constituierende Versammlung am 4. Mai 1853 statt. (*Stat. Berichte der K.S.Sts.E.B.)*

Öffentlicher Aushang des Justizamtes Dippoldiswalde in den Gemeinden Hänichen, Possendorf, Wilmsdorf und Niederhäslich zur Gewährleistung der behinderungsfreien Vermessungsarbeiten für den Bau der Kohlenbahn nach Hänichen 1853. Archiv Heimatmuseum Freital, Slg. Autor

Die Weiche, welche bei Station 95 in die Hauptbahn als künftiger Anfangspunkt der Zweigbahn nach dem Potschappler und weiteren Kohlenhächtern mit Genehmigung des Direktoriums eingebaut werden konnte, ist nun soweit vollendet, dass auf demselben 6 bis 8 Lowrys recht gut stehen können. Die Zweigbahnstrecke bis nach dem Moritzschacht wird bis Mitte des Jahres vollendet und zu Kohlentransporten benutzt werden können.

Der Zweigbahnstreckenbau nach Hänichen, rechts der Weißeritz, wurde in der Regelspurweite von 1435 mm nach den Richtlinien für Bahnbauten der Königl.-Sächs. Staatseisenbahnen in Verbindung mit der »Alberts-Bahn-AG« von 1853 in drei Bauabschnitten/Baulosen vorgetragen.



Der Gleisplanausschnitt der Hänichener Kohlenzweigbahn, 1894, zeigt authentisch, dass die Baustationen Messpunkte der Streckenkonstruktion sind. Ihre Entfernungen zueinander betragen zwischen 56,6 und 57 m. Die Stationen liegen durchschnittlich 100 Ellen voneinander entfernt. Ihre Festlegung erfolgte in Dresdener Ellen (1 Elle = 0,56847 m). Die 1. Baustation erhielt vom Trennpunkt der Alberts-Bahn Dresden Tharandt in Neu-Coschütz nach 240 Metern ihren 1. Basismess- und -einschlagpunkt mit einer Höhenmarke von 155,695 m über Ostsee. Nach Abschluss der Baumaßnahmen wurde die gesamte Linienführung vom Trennpunkt aus kilometrisch vermessen und gekennzeichnet. Beide Ausweisungen fanden Anwendung (die Gewölbebrücke in Kleinnaundorf ist mit der Baustation Stat. 147+25, mit der Kilometerkennung Stat. 86+08 (Km 8,608) in den Streckenplänen ausgewiesen).

Gleisplansammlung der Kohlenbahn der K.S.Sts.E.B. 1894/97, Slg. Autor

Baubeginn:

Vermessung/Erschließung:	1855
Planierung/Aushub/	
Hochbau, Kunstbauten:	1855/56
Oberbau:	1856
Bausektion I:	Stat. 0 bis Stat. 95 + 00 (Km. 02 + 40 bis Km. 56 + 25) (Rampentrasse)
Bausektion II:	Obergittersee bis Stat. 164 + 30

Konzept Bahnbaukunst

Alle in den Bausektionen der Richtungszweigbahn nach Hänichen abführenden Anschlussgleisanlagen wurden im Zuge des Ausbaus mit einbezogen.

Im zweiten Bauabschnitt konstruierte Brescius seine neue Bahntrasse vom Hochplateau Obergittersee bis auf Flur Kleinnaundorf in enger Anlehnung an die 1855 für den Straßenabtransport der Hänichener Kohlen nach Dresden ausgebauten Hohe Straße (später als Kohlenstraße bezeichnet).

Kurz vor dem Kamm des Kleinnaundorfer Höhenrückens ließ er nach 7,5 Kilometern die Zweigbahn zum Windbergschacht aus dem Hauptgleis nach Hänichen abzweigen. Am östlichen Flurende Kleinnaundorfs schnitt seine Bahnführung bei einer Niveauhöhe von 307 m ü. Ostsee den nach Nord-Westen abfallenden Hangausläufer des Horckenberges an, umlieft diesen bis auf die Boderitzer und Bannewitzer Fluren im Gefälle. Erst im III. Bauabschnitt von Stat. 164 + 30 bis Stat. 210 + 51 auf Flur Welschhufe stieg die Trassierung wieder, um am Ende der Hänichener Kohlenbahn vor dem Berglustschachtanschluss noch auf Hänichener Flur bei km 12,23 ihre Gipfelhöhe von 308,51 m ü. Ostsee zu erreichen.

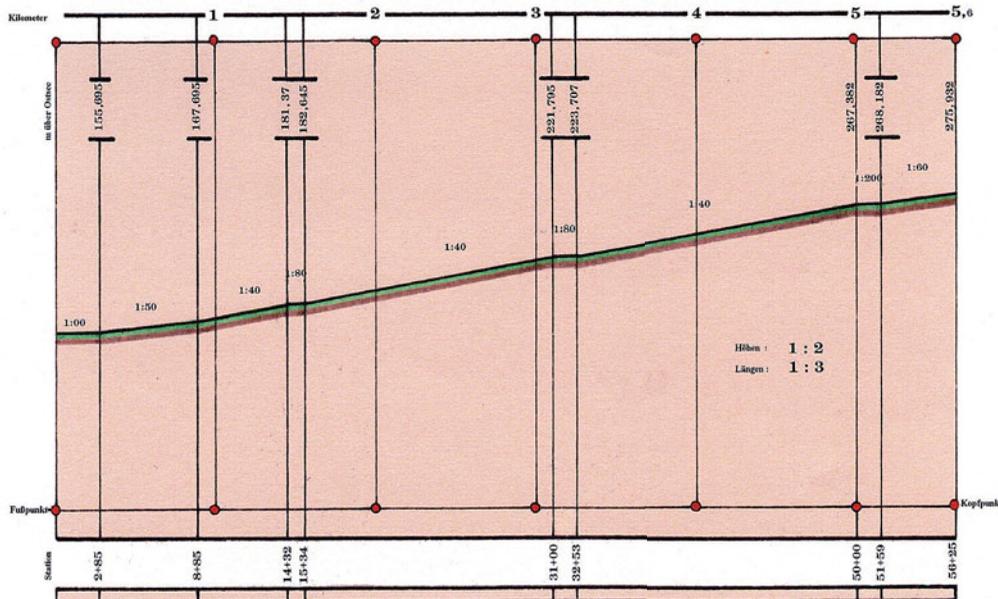
In dem im Juni 1856 herausgegebenen Geschäftsbericht der Alberts-Bahn-Aktiengesellschaft wird ausgewiesen (Betreff: III. Bauvariante):

... Erste Enteignungen für benötigtes Bahnbauland fanden am 26.9.1855 statt.

Derselbe Geschäftsbericht dokumentiert den Baufortgang an der Hänichener Kohlenbahn:

... Der Oberbau wird etwa bis August des Jahres vollendet sein. Die Eröffnung der Bahn nach dem zunächst gelegenen Schachte wird in der nächsten Zeit erfolgen können. Nach dem Gitterseer Moritzschacht haben bereits Probefahrten stattgefunden.

Geländebeziehung durch Bahnbaukunst



Die Gebirgsbahnprägnanz der Kohlenbahn
(Die Auffahrtsrampe von Gittersee nach Obergittersee)

Geländebeziehung durch Bahnbaukunst: Der Strecken-neigungsplan der Hänichener Gebirgs-Kohlenbahn von der Talstation Gittersee empor zum Obergitterseer Passplateau (Rampentrasse), beginnend bei Messstation »0« – eine kühne und waghalsige und deshalb geniale Meisterleistung der Eisenbahnkonstruktion und des Eisenbahnbaus aus der Frühzeit des deutschen Eisenbahnwesens. Gestaltung, Zeichnung nach Messdaten: Autor

Interessant ist, wie umtriebig der Gebirgsbahnbau von den Baukolonnen vorgetragen wurde. Der Geschäftsbericht legt dazu einen aufschlussreichen Baurapport des Zustandes vom Mai 1856 vor.

... Bis Mai des Jahres 1856 waren 882,049 m³ Boden- und Felsmassen bewegt. 22 Schleusen, 11 Durchlässe und 30 laufende Ellen und 12° hohe Futtermauern ausgeführt. Im Bau begriffen sind 17 Schleusen und 6 Durchlässe und Brücken ... die Kohlenbahn beträgt mit Einschluß ihrer Abzweigungen nach den einzelnen Schächten des rechten Ufers - 2 Meilen.

Wie genial sich diese III. Baukonstruktion von Brescius für alle in diesem Terrain ansässigen Kohlenwerke erwies, beeindruckt nach einem Blick auf die Lage der Schachtwerke.

Der Birkigter Moritzschacht, der Obergitterseer Meiselschacht und der Klein-Burgker »Reiboldschacht« konnten von der durchgängigen Hauptgleislinie der Hänichener Kohlenzweigbahn kostengünstig mit nur kurzen Anschlussgleisen verbunden werden. Der Bauingenieur brachte den Grubenbesitzern »die Bahn direkt vor das Haus«.

Mit dieser optimalen Bahnbaukonstruktion der Hänichener Kohlenbahn aus dem tiefen Wei-

beritztal heraus, aufstrebend auf die Windberghöhen, fortlaufend in Nähe der Kohlenstraße bis hinüber zu dem Hänichener Schachtverbund, hat Brescius ein absolutes Meisterstück vollbracht. Dieser grandiose Eisenbahn-Präzedenzfall überzeugte diesmal auch die Aktionärsversammlung der »Alberts-Bahn-Actien-Gesellschaft«.

Brescius beschäftigte sich schon seit seinen ersten Trassenuntersuchungen vordergründig mit den Eigenwilligkeiten des auserwählten Geländes. Dabei erkannte er gangbare Trassenwege, wenn diese sich an die gewachsene Natur anpassen. Nach mehrmaligen Besichtigungen des zerfurchten Talhangs erkannte er vor seinem inneren Auge bildlich den erhofften Konsens zwischen den Hügelketten, Grabeneinschnitten, Steilabhängen und einer sich darin einfügenden Bahnachse. Diese Initialzündung beflügelte Brescius, die neu gewonnenen Einsichten als revolutionierende Bahnbaugrundsätze in all seine anstehenden und kommenden Eisenbahnbauherausforderungen einfließen zu lassen.

Jedoch schon 1845 war es Karl Ritter von Ghega, der Erbauer der österreichischen Semmeringbahn, der annähernd die gleichen Bahnbauerkenntnisse gewonnen, formuliert und voll inhaltlich verwirklicht hatte. Der junge, begabte Obering. Brescius beschritt diese gleichsam inhaltlich wie bautechnisch bei seinem übernom-

Der Semmeringcharakter der Hänichener Kohlenbahn



Der Semmeringcharakter der Hänichener Kohlenbahn: Konzept über die von Obering. Brescius für seine III. Bahnge- staltung eingemessenen Radien von Stat. 0 bis zum Ende der Kohlenbahn vor den Berg- lustschacht. Seine Radien- konstruktionen hatte er so perfekt für das schwierige Bau- gelände »maßgeschneidert«, dass alle nachfolgenden Bahn- verwaltungen bis 1906 seine Streckenkonstruktion, bis auf geringfügige Aufweitungen der Radien nach 1906, grundlegend für ihren Fahrbetrieb beibehal- ten mussten!
 Zeichnung, Adaptionen, Gestal- tung: Autor

menen Bahnbau im Plauenschen Grund und zu den Hänichener Höhen hinauf, ohne dass er von dieser Ghegaschen Einstellung zum ästhetischen Bahnbau jemals Kenntnis besaß. Von Ghega ent- deckte beim Studium des widrigen Berggelän- des, durch das seine zu bauende Bahn führen sollte:

Der Baumeister von heute darf sein Werk nicht einer Gegend aufzwingen, daß die Natur wie in

Fesseln gelegt erscheint, er muß die besagte Ge- gend so lieben wie eine Frau, der er einen prächtigen Schmuck zu erdenken hat.

Eine Bahnlinie, die ihre Landschaft nicht schmückt, mag wohl als praktisch gelten kön- nen, aber Vollendung wird ihr der Betrachter nicht zugestehen.

Der Techniker muß zuerst ein Künstler sein, denn seine Aufgabe ist es, alle neuen Kräfte unserer Zeit in Schönheit zu fassen. Eine Eisenbahn darf

Nr.	Bogenlauf	Bogenhalbmesser (R)	Bogenwinkel °/m	Bemerkungen
1	links	R = 453 m	22° - 170 m	Anschlussstelle der Kohlenbahn
2	rechts	R = 99 m	165° - 285 m	
3	rechts	R = 113 m	24° - 46 m	
4	links	R = 113 m	24° - 45 m	
5	links	R = 99 m	164° - 283 m	
6	rechts	R = 170 m	17° - 52 m	
7	links	R = 170 m	17° - 47 m	
8	rechts	R = 85 m *	53° - 78 m	Einlaufbogen Geyersgraben: A.
9	links	R = 85 m *	151° - 222 m	Überfahrtbogen Geyersgraben
10	rechts	R = 91 m *	95° - 149 m	Auslaufbogen Geyersgraben: E.
11	rechts	R = 113 m	105° - 206 m	Umfahrung Eichberg: A.
12	rechts	R = 113 m	69° - 134 m	Umfahrung Eichberg: E.
13	links	R = 113 m	57° - 134 m	
14	rechts	R = 113 m	69° - 135 m	
15	rechts	R = 135 m	49° - 114 m	Umfahrung Zschiedge: A.
16	links	R = 113 m	141° - 300 m	Umfahrung Zschiedge: E.
17	rechts	R = 113 m	28° - 56 m	
18	rechts	R = 113 m	65° - 127 m	
19	links	R = 113 m	42° - 82 m	
20	rechts	R = 113 m	63° - 123 m	
21	links	R = 113 m	146° - 285 m	
22	links	R = 113 m	37° - 73 m	Obergitterseer Hochplateau 54+45
23	rechts	R = 142 m	40° - 98 m	
24	links	R = 170 m	73° - 212 m	
25	links	R = 283 m	4° - 25 m	
26	rechts	R = 124 m	88° - 191 m	
27	rechts	R = 113 m	60° - 119 m	
28	links	R = 170 m	57° - 167 m	Anschlussstelle Windberg: 75+58
29	rechts	R = 113 m	70° - 132 m	
30	rechts	R = 283 m	20° - 93 m	
31	rechts	R = 113 m	77° - 151 m	
32	links	R = 142 m	54° - 132 m	Umfahrung Horkenberg: A.
33	links	R = 227 m	82° - 325 m	Umfahrung Horkenberg: E.
34	rechts	R = 340 m	28° - 155 m	
35	links	R = 170 m	71° - 210 m	
36	rechts	R = 283 m	9° - 44 m	
37	rechts	R = 170 m	35° - 105 m	
38	links	R = 150 m	42° - 101 m	Beckerschachtareal
39	links	R = 113 m	52° - 102 m	Beckerschachtareal
40	rechts	R = 142 m	39° - 95 m	Beckerschachtareal
41	links	R = 170 m	43° - 127 m	Ende 123+40 vor Berglustschacht

Tabellarische Darstellung der Bogenwinkel und Bogenlänge ohne Zwischengeraden von der Abzweigstelle der Kohlenbahn in Gittersee bis zum Berglustschacht zur Überwindung der Geländewidrigkeiten und Höhendifferenzen. Unter Verwendung der Gleispläne der Königl.-Sächs. Staatseisenbahnen für die Linie Gittersee-Hänichen der Jahre 1894 bis 1899. Gradientenerhebung, Gestaltung: Autor

nicht Zwang über eine Landschaft sein, sondern muß zum vollkommenen Ausdruck ihres Charakters werden. (»Die Bahn über den Berg«, Gottwald)

Diese Beschreibung ist heute noch für alle Generationen das trefflichste Musterbeispiel für eine dem vorherrschenden Geländeprofil maßgerecht angepasste und untergeordnete Trassierung.

Konzept Bahnbaukunst

Am 13. April 1855 erneuerte Obering. G. Brescius, nach eingehenden Berechnungen aller seiner von ihm neu konstruierten Streckengradienten und Bogenhalbmesser, den daraus resultierenden Reibungskräften seiner konstruierten 5-t-Zweigbahnwagen im optimalen Leer- und Frachtbetrieb, sowohl im berg- als auch im talwärts laufenden Betrieb, die dazu anzusetzen-

2. Gliederung der Kohlenbahn

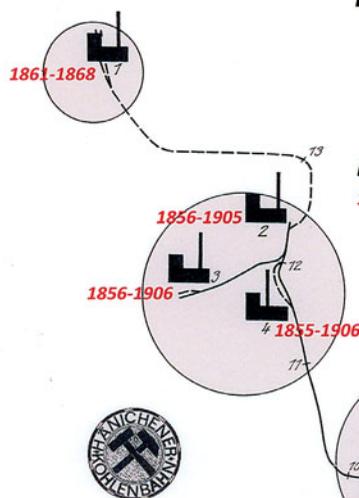
Die von Oberingenieur G. Brescius auf Betreiben und mit Verdingungsvertrag des Direktoriums der Alberts-Bahn-AG ausgearbeitete und von diesem Konsortium danach auch genehmigte Streckenkonstruktion für eine Kohlenbahn zu den Hänichener Kohlenwerken, abführend von der Alberts-Bahn Dresden – Tharandt auf Flur Neu-Coschütz, betraf den Bau einer eingleisigen Normalspurbahnlinie mit Gebirgscharakter.

Sie verließ die Alberts-Bahnstrecke bahnlinks mit einer Weiche 1: 8,5. Ihre Linienführung war bergwärts gerichtet und beeindruckte mit einer einem Stamm ähnelnden, regelspurigen Hauptbahn aus dem Weißeritztal heraus bis zu den Kohlenwerken auf dem Hänichener Höhenrücken, von der, Ästen gleich, Zweig- und Stichgleise zu den Schachtwerken abführten. Analog zu diesem Vergleich kann man von der Baustation 0 bis zum Kohlenbahnende in Hänichen von einer Stammzweigbahn sprechen. Als »Wurzelstock« angesehen werden. Die »Hänichener Kohlenzweigbahn« beginnt auf dem Schnittpunkt der Flurgrenzlinien von Coschütz und Potschappel bei Km 5,7 + 17,1 der Alberts-Bahnlinie Dresden – Tharandt.

cken, von der, Ästen gleich, Zweig- und Stichgleise zu den Schachtwerken abführten. Analog zu diesem Vergleich kann man von der Baustation 0 bis zum Kohlenbahnende in Hänichen von einer Stammzweigbahn sprechen. Als »Wurzelstock« angesehen werden. Die »Hänichener Kohlenzweigbahn« beginnt auf dem Schnittpunkt der Flurgrenzlinien von Coschütz und Potschappel bei Km 5,7 + 17,1 der Alberts-Bahnlinie Dresden – Tharandt.

Sie verband in ihrer Blütezeit zwölf Kohlenwerke mit den Verbraucherstellen im Plauenschen Grund und dem Dresdner Umland. Die Bahnstrecke beginnt bei Baustation »0« und

Die Kohlenwerke rechts der Weißeritz



Die Schachtvereine und Privateigner

Dresden-Possendorfer Aktienverein	Schacht 1
Hänichener Steinkohlenbauverein AG	Schächte 2/3/4
Freiherrl.v.Burgker Steinkohlenwerke	Schächte 5/6/7/8
Potschappeler Aktienverein	Schächte 9/10
Gittersee Aktienverein	Schächte 11/12

Legende

1861-1868 = Schachtbetriebszeiten

Anschluss an die Kohlenbahn

Herrmannschacht	28.August	1862
Berglustschacht	21.Oktober	1856
Beharrlichkeitsschacht	01.Dezember	1856
Beckerschacht	21.Oktober	1856
Marienschacht	19.September	1889
Glückaufschacht		1874
Segen-Gottes Schacht	13.Juli	1868
Neue Hoffnung Schacht	30.März	1857
Hoher Windbergschacht	30.März	1857
Reiboldschacht		1856
Meiselschacht		1856
Moritzschacht	Mai	1856

Die Kohlenwerke rechts der Weißeritz mit Anschluss an die Hänichener Kohlenzweigbahn ab 1856. Schachteigentümer/Schachtanschlusdaten/ Betriebszeiten.

Aufstellung, Gestaltung, Zeichnung: Autor

Zeichn., Gestaltung: Autor J.S.



endet nach 12230 Metern bei Stat. 211 + 03 (Km. 12,23), 248 Meter vor dem Perronende des Wilmsdorfer Berglustschachtes auf einer Höhe von 308,51 m über Ostsee. (Messdaten beziehen sich auf die Betriebszeit der Alberts-Bahn von 1856/57 bis 1868)

Lage der Baustation 0 der Hänichener Kohlenbahn auf der Talstation Gittersee bei Station 0,2 + 40 D.-Th. Sie liegt ebenfalls auf der Flurgrenzlinie Potschappel/Flurenklave Gittersee (seit Baubeginn 1856 unverändert). Ausschnittkopie aus dem Gleisplan der K.S.Sts.E.B. vom August 1894

Die Hauptbahn Gittersee – Hänichen

DIE SCHACHTZWEIGBAHNEN

Abgelegene Kohlenruben mussten durch Zweigbahntrassen mit der Hauptlinie verbunden werden. Das gesamte Bauvorhaben für eine

BAUMESSDATEN DER KOHLENZWEIGBAHN

* Gittersee – Hänichen *

TRENNPUNKT:

von der Alberts-Bahnstrecke Dresden – Tharandt in Neu-Coschütz: **Stat. 95 (Km. 5,7 + 17,1)**

BEGINN DER BAUSTATIONIERUNG: (STATION 0)

vom Trennpunkt der Alberts-Bahn in Neu-Coschütz: **240 m**

Baustat. 0 = Beginn der eigentlichen Kohlenzweigbahn nach Hänichen auf Flur Gittersee

BAULÄNGEN:

1. Baustationenlänge: von **Stat. 0 bis Stat. 210 + 51**/Länge Kb.G.H. **11990 m**

2. Baulänge: (zzgl.) Gleisanlagen der Kohlenstation Gittersee vom Trennpunkt der Alberts-Bahn: **Stat. 95 bis Stat. 210 + 51** **12230 m**

3. Gesamtbaulänge: vom Trennpunkt der Alberts-Bahn: **Stat 95 bis: Perronende Berglustschacht: 12430 m**

BAUHÖHEN: (v. 1856 - 1876)

Trennpunkt bei: **Stat. 95 (Km. 5,7 + 17,1)** **155,695 m über Ostsee**

1. Höhe bei **Stat. 0** **155,695 m über Ostsee**

2. Höhe bei **Stat. 210 + 51. (Km. 12,230)** **308,510 m über Ostsee**

3. Höhe am Perronende des Berglustschachtes **308,510 m über Ostsee**

BAUHÖHEN: (ab 1877)

Trennpunkt bei: **Stat. 95 (Km. 5,7 + 17,1)** **155,320 m über Ostsee**

1. Höhe bei: **Stat. 210 + 51 (Km. 12,228)** **310,520 m über Ostsee**

2. Höhe am **Perronende des Berglustschachtes** **310,960 m über Ostsee**

HÖHENDIFFERENZ: (v. 1856 - 1876)

1. Höhe **Baustation 0** zu **Baustation 210 + 51** **152,815 m**

2. Höhe **Trennpunkt Km. 5,7 + 17,1** zu **Km. 12,230** **152,815 m**

3. Höhe **Stat. 0** zu **Perronende Berglustschacht** **152,815 m**

HÖHENDIFFERENZ: (ab 1877)

1. Höhe **Trennpunkt Km. 5,7 + 17,1** zu **Km. 12,230** **155,20 m über Ostsee**

2. Höhe **Trennpunkt Km. 5,7 + 17,1** zu **Perronende Berglustschacht: 155,640 m über Ostsee**

Größte zusammenhängende **Steigung** auf der Gesamtstrecke: **1794 m** **1 : 40**

Größtes zusammenhängendes **Gefälle** auf der Gesamtstrecke: **1960 m** **200 : 1**

Größter Radius auf der Gesamtstrecke: **240 m** **R. = 453**

Kleinster Radius bis **Km. 12,2 + 30** **301 m** **R. = 85**

Kleinster Radius am **Perronende Berglustschacht** **53 m** **R. = 50**

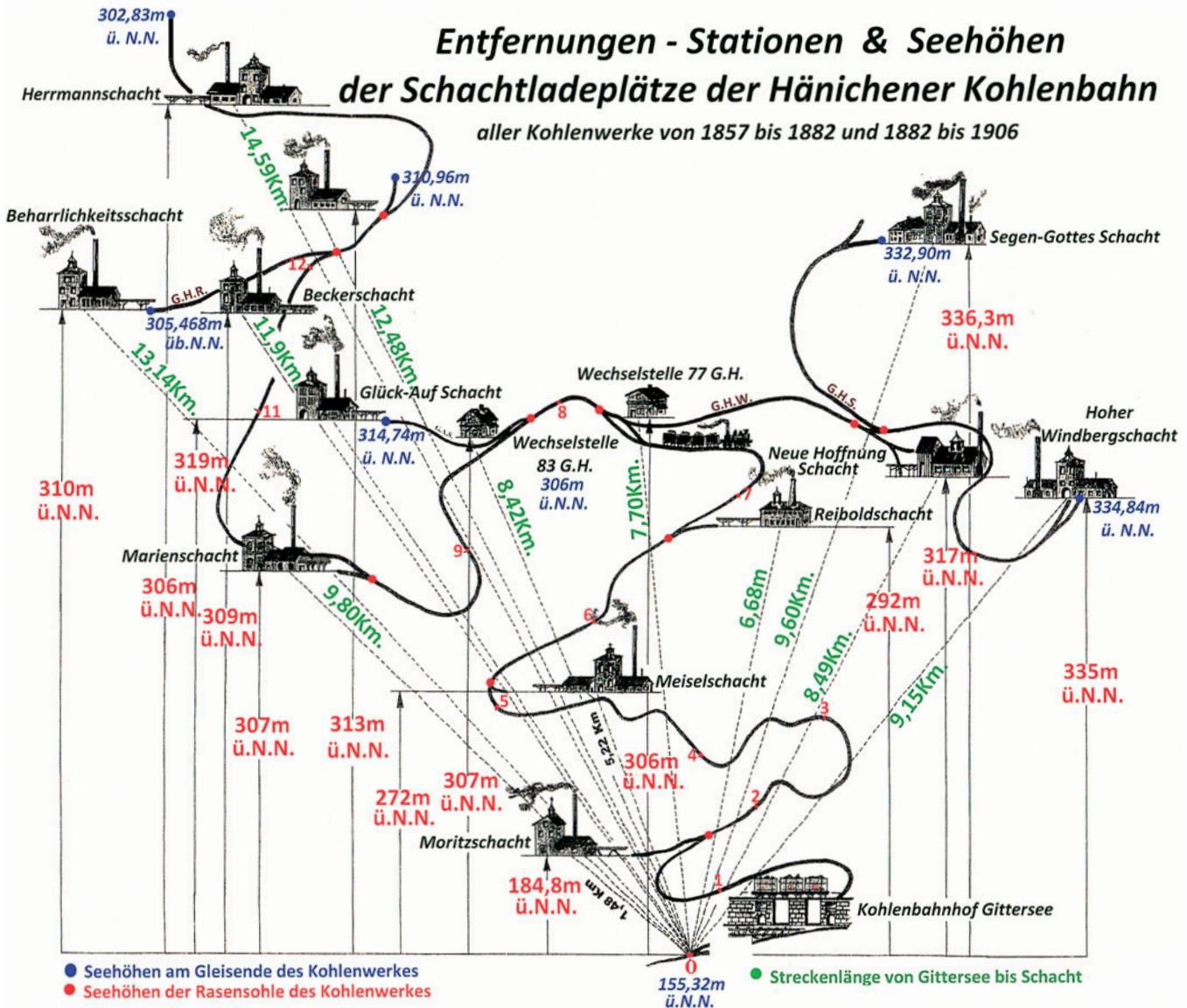
(nach Gleisverlängerung bis **Stat. 12,4 + 78, 1877**)

Kleinster Radius am **Perronende** (ab 1886) **53 m** **R. = 60**

Die Bahnbaudaten der Hänichener Kohlenbahn von 1856 und ab 1868. Nach den statistischen Berichten der K.S.Sts. E.B. Aufstellung, Gestaltung: Autor

Entfernungen - Stationen & Seehöhen der Schachtladeplätze der Hänichener Kohlenbahn

aller Kohlenwerke von 1857 bis 1882 und 1882 bis 1906



Übersichtsplan über sämtliche Ladeplatzentfernungen und Seehöhen der Kohlenwerke. Gestaltung, Zeichnung, Bearbeitung: Autor

Kohlenbahn nach Hänichen schloß die Projektion und den Bau von drei Zweigbahnstrecken zu diesen Förderorten ein.

Brescius ließ diese Baumaßnahmen umgehend nach erfolgten Vertragsabschlüssen mit den Schachtwerken beginnen.

Das Direktorium setzte ihm die Frist für die Baufreimeldung dieser Anschlussanlagen bis spätestens zum Jahresende 1856.

ZU DEN KOHLENWERKEN FÜHRTEN IN DER ALBERTS-BAHN-BETRIEBSZEIT VON 1856 BIS 1868:

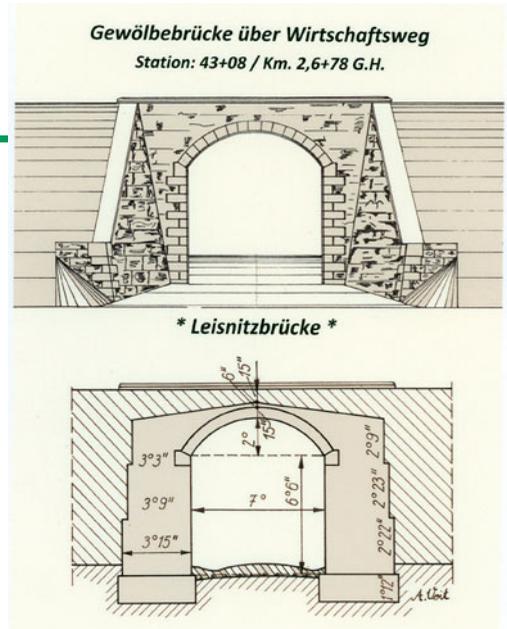
- Die Rippiener Zweigbahn (935 m) zum Rippiener Beharrlichkeitsschacht
- Die Windbergzweigbahn (1473 m) zum Hohen Windbergschacht
- Die Herrmannschachtbahn (2213 m) zum Possendorfer Herrmannschacht



Die Hänicher Kohlenzweigbahn mit ihren Schachtbahnen und Kleinanschlüssen von 1856/57 bis 1868.
Gestaltung, Zeichnung: Autor



Sandsteingewölbedurchlass des Geyersgrabens bei Km. 2,244: Die Kohlenbahn führt über den massiven Schüttdamm von der Talstation aus in homogenen Neigungen 1:40 zum Obergittersee-Passplateau empor. Der Durchlass wurde entsprechend dem aufsteigenden Grabenprofil, für die öffentliche Nutzung auf seiner gesamten Durchführungslänge konisch ausgebaut.
Foto: Autor



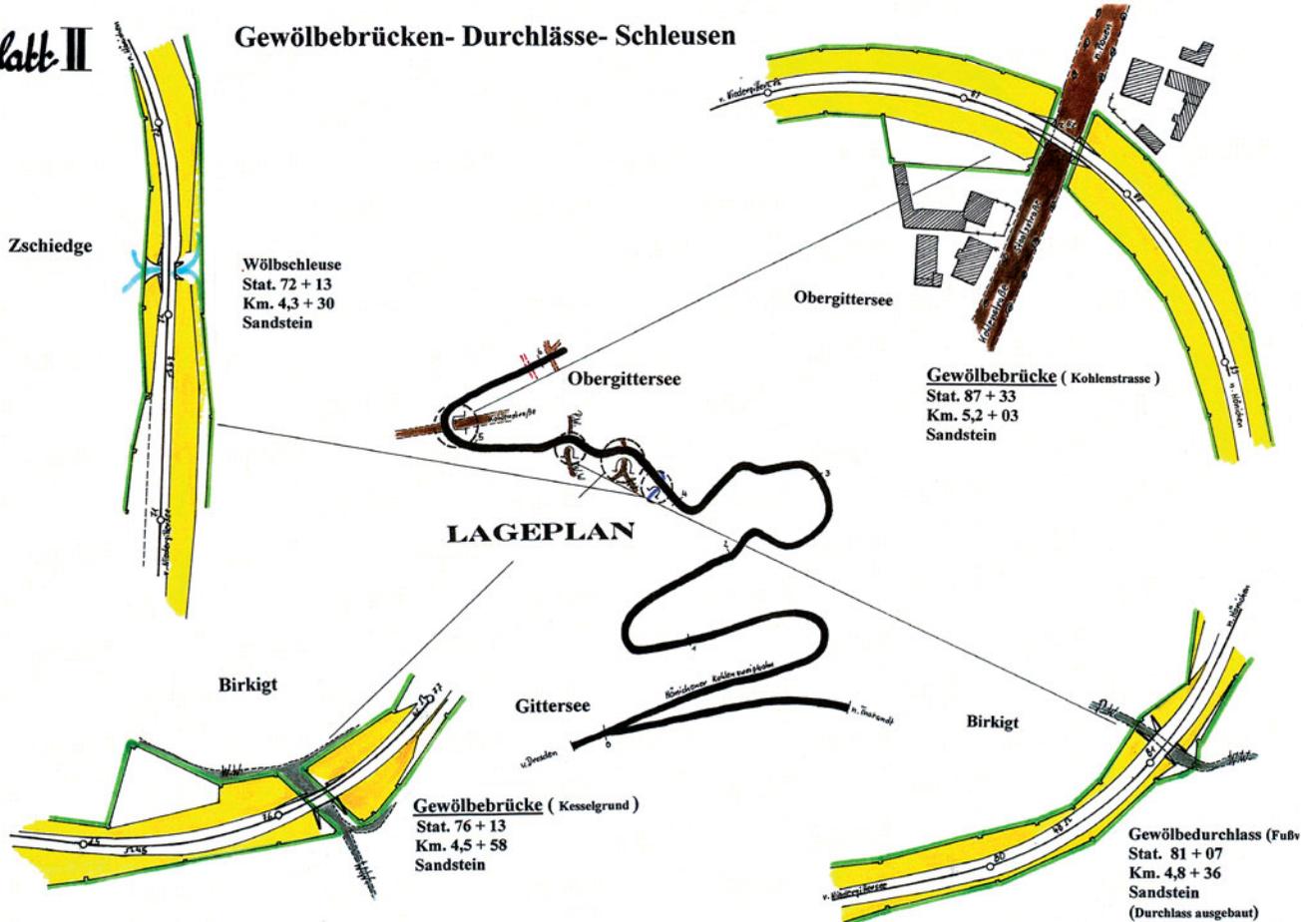
Gewölbebrücke über Wirtschaftsweg
Station: 43+08 / Km. 2,6+78 G.H.

* Leisnitzbrücke *

Originalbauzeichnung der Natursteinbrücke an der Leisnitz. Ein historisches Foto von dieser Brücke konnte zur Ansicht nicht gefunden werden. Der Abriss der Gewölbebrücke und der Umbau zu einer Betonträgerbrücke mit eingegossener eiserner Bewehrung über die Straße »Zur Schicht« erfolgte im Jahr 1926/27. Die Sandsteinflügelmauern sind noch originale Zeugnisse.
Archiv Rbd Dresden, handkopiert, Slg. Autor

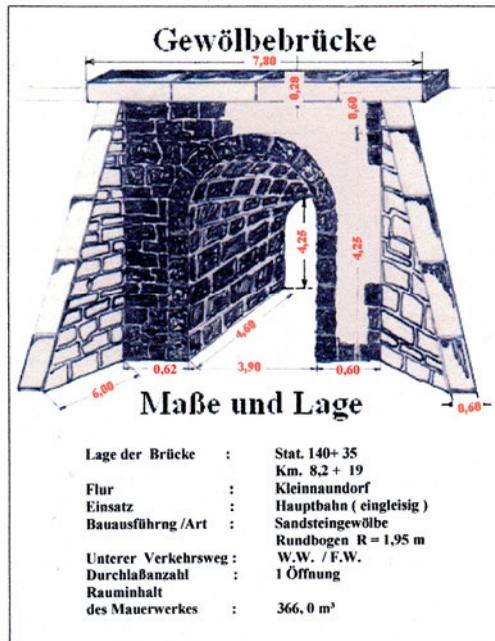
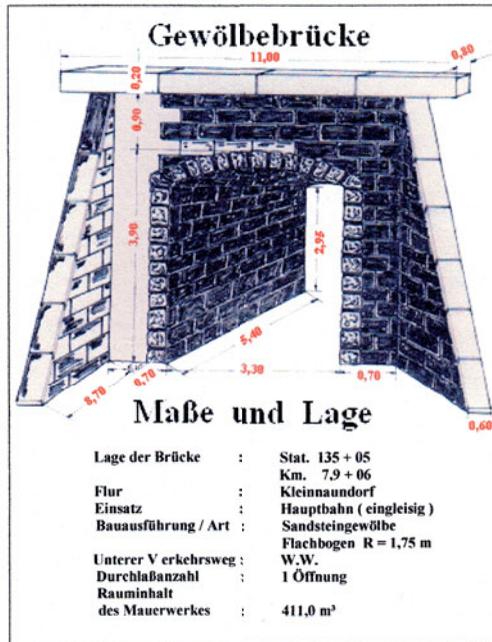
Blatt II

Gewölbebrücken- Durchlässe- Schleusen



BRÜCKEN*UND DURCHLASSMASSREGISTER

BLATT II & III

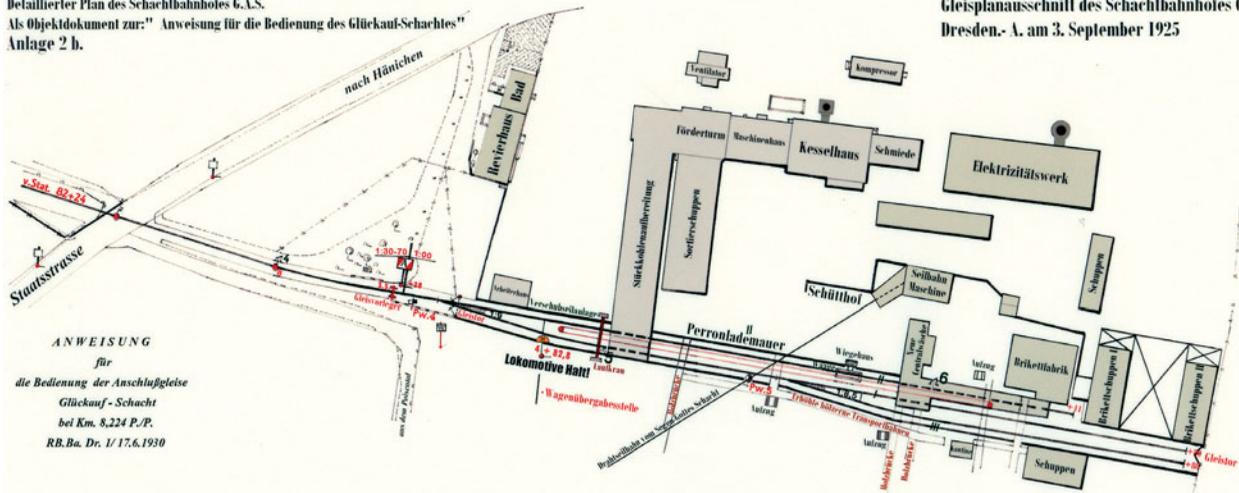


Brücken- und Durchlassmaßre-
gister Blatt II und III.
Zeichnung und Aufstellung:
Autor

Detaillierter Plan des Schachtbahnhofes G.A.S.

Als Objektdokument zur: "Anweisung für die Bedienung des Glückauf-Schachtes" Anlage 2 b.

Gleisplanausschnitt des Schachtbahnhofes Glückauf Schacht Dresden.- A. am 3. September 1925



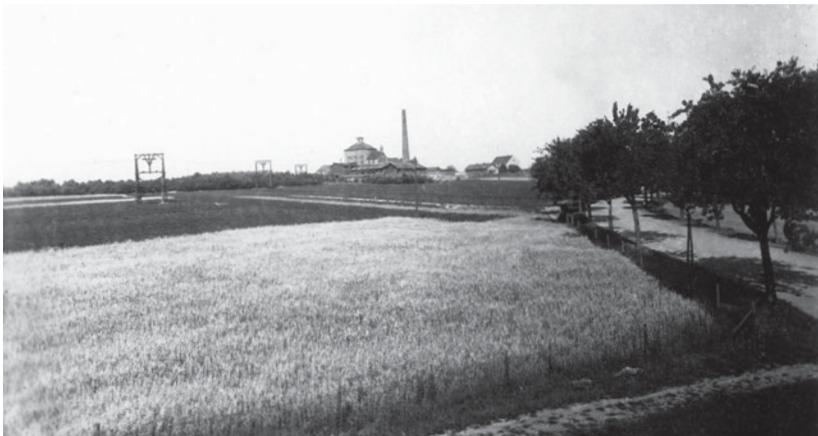
ANWEISUNG
für
die Bedienung der Anschlussgleise
Glückauf - Schacht
bei Km. 8,224 P./P.
RB. Ba. Dr. 1/17.6.1930

Anschlussgleisanlage für den Glückauf-Schacht der Freiherrlich von Burgker Steinkohlenwerken in Freital-Burgk.

Vertragsgleisplan der Anschlussgleisanlage zum Glück-Auf-Schacht vom 3. November 1925:

Durch wie viele Bahnbeamtenhände mag wohl dieser farbige Gleisplanausschnitt gegangen sein, gefaltet und geklebt, bevor er 1990 mit anderen nicht mehr relevanten Unterlagen in das Bahnkellerverließ ausgelagert wurde. Forscherdrang, reges regionales Bahninteresse und eine große Portion gesunder Bewahrungszwang für unwiederbringliche historische Archivalien, die auch diesen dokumentarisch wertvollen Aktenschatz entdecken halfen und bewahrten, beweist der vorliegende Bildplan. Die Privatanlage aus dem Jahre 1925 weist deutliche Veränderungen und Erweiterungen des Gleisbildes gegenüber dem Ausbauzustand vom Jahre 1897 auf. Bis zur Einstellung des Förderbetriebes am 14. April 1930, baute im Jahre 1928 die Bahnmeisterei die beiden Weichen P.2 und P.3. auf der Wechselstelle 83 der Freiherrlich von Burgker Privatanchlussgleisanlage aus. Nachnutzer des Anschlussgleises veränderten später erneut das Gleisgefüge nach ihren betrieblichen Erfordernissen.

Plansammlung: Autor



Ab 1906 lieferte der Freiherrlich v. Burgker Segen-Gottes-Schacht per Seilbahnverbund seine brikettfähigen Kohlenreste der Brikettfabrik des Glück-Auf-Schachtes zu. Das vorliegende historische Foto ist aus Richtung Neu-Bannewitz auf die Schachanlage des Freiherrlich v. Burgker Segen-Gottes-Schachtes auf dem Kieferberg aufgenommen. Bis Ende 1915 verließen noch letzte zutagebrachte Kohlen mit der Seilbahn den Schachtort. Nur noch die Stützjoche mit der Seilbespannung sind deren Restzeugen. Das große Funktionsgebäude der Kohlenwäsche östlich vom Ladegleis I wurde bereits 1907 stillgelegt und abgebrochen. 1916 stellte der Segen-Gottes-Schacht seinen Bergbaubetrieb ein. 1921 ließ die »von Burgker Administration« die restlichen noch existierenden Gebäude abbrennen. Die Gleisanlagen demontierte die Bahnmeisterei der DRG bereits am 30. April 1920 bis zur Stat. 6 der ehem. Zweigbahn G.H.W. an der Kohlenstraßenüberführung. Im Bildvordergrund die mit Obstbäumen flankierte Kohlenstraße aus Richtung Hänichen kommend. Archiv: Heimatmuseum Freital, Slg. Autor

Noch bis zum Jahre 1927 »fütterte« regelmäßig der »Marienschacht« per Eisenbahn-Pendel mit anfallender Klarkohle aus der dortigen Kohlenaufbereitungsanlage die Brikettfabrik auf dem G.A.S. Um diese aufwendigen und frachtpflichtigen Schienentransporte von Schacht zu Schacht, mit Be- und Entladung pro Sendung, aber auch die mehrmals täglichen Streckenbelegungen auf zwölf Kilometer wegfällen zu lassen, durchörterten die Bergleute der Freiherrlich v. Burgker Werke den nahen Horkenberg mit einem Tunnel von 340 Meter und transportierten ab 1928 durch diesen mittels einer Kombination aus Roll- und Seilbahn, anfangs mit einem Seil ohne Ende von 780 Meter Länge, nach späterer Umrüstung auf Zugkettenantrieb sämtliche beim Marienschacht geförderten Kohlen auf diesem Wege zur Zentralwäsche auf den Glück-Auf-Schacht.

Mit dem Anschlag der Förderglocke über der Hängebank des Freiherrlich von Burgker Steinkohlenwerkes »Glück-Auf« am 14. April 1930, endete der 55 Jahre währende aktive Bergbau an der Kohlenstraße auf Flur Bannwitz, der 3,6 Millionen Tonnen hochwertiger Steinkohlen abbaute, für immer.



An der Lademauer des Gleises II hat das Ladehofpersonal einen DRG-O-Wagen (Ommk(u)) mit dem Zugseil unter die Schüttbrücke mit Rolltrichter zur Beladung gezogen.
Foto um 1924. Archiv: Städtische Sammlungen Freital, Slg. Autor



Die hölzerne Brückenrampe der Drahtseilbahn/Kettenbahn zum Marienschacht überspannt die Kohlenstraße, bevor die Gleisbahn im Horkenbergtunnel verschwindet. Die Seilbahn transportierte ab 1927 nach Einstellung der Marienschachtwäsche ihre gesamte Förderung zum Glück-Auf-Schacht, ab 1906/07 zur modernisierten und erweiterten Zentralwäsche.
Foto um 1929. Archiv: Heimatmuseum Freital, Slg. Autor



Letzter Fotozeuge des abgebauten Perronanschlussgleises II aus dem Jahre 1983. Die beeindruckende 145 Meter lange Sandstein-Lademauer flankierte einst Verschubbühnen, Kohlenlagerplätze, Brikettschuppen, Kohlenwäsche und diverse Nebengebäude. Viele dieser schachttypischen Bauten wichen dem Rückbau des Glück-Auf-Schachtes 1930-1932. Bauliche Restsubstanz auf dem Gelände beseitigte im Jahre 1991 der Firmengründer eines Privatbaumarktes. Bis 1984 lag noch die alte Schachteinführungswegweiche 2 am einstigen Werktor.
Foto: K. Baumgarten, Slg. Autor

Der Umbau der Kohlenbahnlokomotiven



MASCHINENBESTAND der Gattung VIII b T in der K.S.Sts. E.B von 1868 bis 1893

*

Hersteller	Baujahr	Fabrik	Betriebs		Name	Name	Umbau	Ausmusterng.
			(alt)	(neu)				
			Nr.	Nr.				
Hartmann	1857		77	235	ELBE	DÖHLEN	1877	VI. 1889
Hartmann	1857		78	236	WINDBERG			X. 1885
Hartmann	1857		79	237	STEIGER	HAINSBERG	1877	V. 1889
Hartmann	1858		118	238	FREIBERG			XII. 1885
Hartmann	1866		271	239	BURGK	BURGK	1877	VI. 1893
						ab 1892		
				1695		Burgk		VI. 1893

Die Kohlenbahn-Lokomotiven der Gattung VIII b T im Bestand der Staatseisenbahnen von 1868 bis 1893.
Gestaltung, n. Meyer (†), Autor

1877 erfolgte der Umbau der VIIIbT-Maschinen in 1B-Tenderlokomotiven, mit Ausnahme der Lok 236 (»Windberg«). Die Staatsbahnen entschlossen sich u.a. für eine Nachrüstung der Lokomotiven »Döhlen«, »Hainsberg«, und »Burgk« mit einem zusätzlichen Satteltank.

Den bis in die Jahre 1889 und 1893 noch im Dienst befindlichen Kohlenbahnmaschinen »Döhlen«, »Hainsberg« und »Burgk« setzte die Maschinenwerkstatt auf Weisung des Maschinenamtes bei diesem letzten Umbau 1877 ein wetterfestes Führerhaus aus Walzblech auf den Stand des Maschinenpersonals.

Damit entsprach die Bahnverwaltung deren ständigem Drängen nach einem zugluftfreien

und trockenen Arbeitsbereich auf der Lok. Die Umbaulokomotiven versahen so technisch und äußerlich modernisiert bis zu ihrer »Dienstablösung« in den Jahren 1886/89 durch die Hartmannsche Nebenbahnlokomotive VIIT auch weiterhin sämtliche Kohlenverkehrsaufgaben. Ab 1886/89 bis zu ihren Ausmusterungen 1889 bzw. 1893 oblagen ihnen nur noch Rangieraufgaben auf dem Kohlenbahnhof Gittersee, oder sie beförderten in Spitzenzeiten kleine Leerwagenzüge bis zur Wechselstelle 77 G.H.3R hinauf. Ein Latowski-Dampfplätwerk erhielt keine der besagten Lokomotiven, auch eine Nachrüstung bis zu ihrer Ausmusterung mit diesem Signalelement erfolgte nicht.

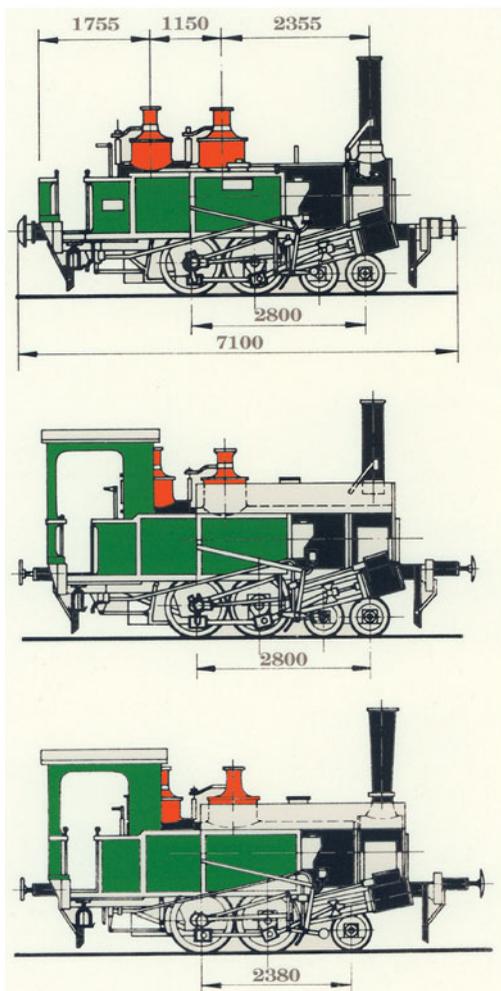
Die im Jahre 1877 an den drei Tenderlokomotiven VIII b T vorgenommenen Umbauten bezogen sich auf:

Vergrößerung des Wasservorrates im Wasserkasten von 1,88 m³ auf 3,6 m³

resultierend daraus:

Erhöhung des Lokleergewichtes	auf	21,00 t
des Dienstgewichtes	auf	26,75 t
des Reibgewichtes	auf	20,00 t
Erhöhung des Dampfüberdruckes	auf	8,5 Kp./cm ²
der Zugkraft	auf	3335,0 Kp.

Konstruktiver Umbau der 2`B-Nassdampfmaschinen in:
1B-Tenderlokomotiven



Umbaustufen der Kohlenbahnlokomotive H VIII

Legende:

1. Originaler Istzustand
2. Einhausung des Heizer- und Führerstandes
Esse bleibt umlegbar
3. Beiseitiger Anbau von Tellerpuffern
4. Festarretierter gusseiserner Schornstein
5. Laufdrehgestell durch einzelnes Spurrad ersetzt
6. Radstandverkürzung von Spurrad zur
Laufachse um 420 mm

Die an den Maschinen vorgenommenen Ertüchtigungen ermöglichten nun eine Bewältigung der gestiegenen lastintensiven Transportströme von den Freiherrlich von Burgker Steinkohlenwerken auf dem Kieferberg und dem 1875 in Förderung gegangenen Glück-Auf-Schacht auf Flur Bannewitz, die beide vorrangig ihre Kohlenfrachten in doppelladigen Staatsbahnwagen der Eisenbahn zum Weitertransport anboten. Ebenso zeigte sich die Kohlenversandsituation bei den drei

Werken des Hänichener Steinkohlenbauvereins. Die Transporttonnagen in üblichen Zweigbahnwagen-Zügen mit durchschnittlich 30 Achsen konnten in Eisenbahnwagen mit der gleichen Achszahl nicht mehr verfahren werden. Nur eine Gemischtzugformation, bestehend aus Zweigbahnwagen, für Frachtkunden im Plauenschen Grund bis höchstens Tharant und Dresden, und 10-t-Staatsbahnwagen für einen umladefreien Verkehr, wurde vom Bahnpersonal abgenommen, wenn diese kombinierte Zugzusammensetzung die bahnamtlich vorgegebene Anhängelast nicht überschritt. Erst mit dem Dienstesatz der leistungsstärkeren Tenderlokomotiven der Gattung VII T entkrampfte sich die Verkehrsfrage auf der gesamten Kohlenbahn und den noch betriebenen Zweigbahnen zum Wind- und Kieferberg.

Kalenderblatt



Obwohl der »Hohe Windbergschacht« seine Förderung eingestellt hatte und die Gleisanlagen dahin nun nicht mehr benötigt wurden, gab es reges Interesse des Barons von Burgk für das ehem. 37 ha große Windbergschacht- und -Zweiggleisareal zur Erweiterung seines Liegenschaftsbestandes auf Flur Klein-Burgk. Er strebte einen Eigenbesitz an.

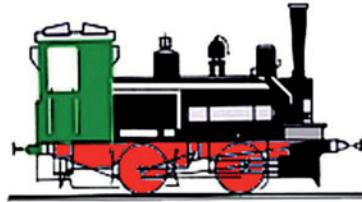
Wiederum berichtet die Akte 124 der Rep.- Abteilung A-b/c 124 über:

Ankauf des Areals der außer Benutzung getretenen Kohlenzweigbahn nach dem ehem. Windbergschachte von der K.S.Sts.E.B. (Hauptbüro 1878, Burgk) Anschreiben an Carl Christian Arthur Freiherr Dathe von Burgk.

»Nachdem die Kohlenförderung bei dem im in Ihrem Besitz befindlichen Windbergschachte aufgehört hat und alle auf dem Windberg aufgestapelt gewesenen Kohlenvorräte abgefahren sind, erscheint es zweckmäßig, denjenigen Teil der Kohlenzweigbahn GHW (sogenannte Windbergschachtbahn), welcher oberhalb des von Burgk'schen Hoffnungsschachtes liegt, abzubrechen und das Areal zu veräußern. Bevor ich der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen hierüber Bericht erstatte, frage ich ergebenst an, ob Sie am Fortbestand



Die Hartmannsche H VII T wird neue Kohlenbahnlokomotive



Die Staatsbahnen übernahmen von der Alberts-Bahn-AG im Jahre 1868 fünf auf der Hänicher Kohlenzweigbahn eingesetzte Lokomotiven der sächsischen Gattung VIII bT. Im Jahre 1886 waren davon nur noch drei VIII bT mit den Betriebsnummern 235, 237 und 239 auf der Kohlenzweigbahn voll im Einsatz.

Als dringend benötigte Unterstützung und Verstärkung des Lokparks der Kohlenbahn überstellte die Bahnverwaltung zunächst versuchsweise eine Bn2t-Lok der sächsischen Gattung VII T zur Linie G.H. Diese Bauart war in einem von den verschiedensten Maschinenwerkstätten in den Jahren 1873 bis 1892 aufgelegten Bauprogramm für leichte Nebenbahn- und Rangierlokomotiven gefertigt worden und bewährte sich bei zahlreichen Bahnverwaltungen für diese Zwecke zur Zufriedenheit. Ab 1882 lieferte auch die Maschinenfabrik Richard Hartmann, Chemnitz, diese Maschinengattung für die Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ständig neu gewonnene Erkenntnisse durch Betriebseinsätze der Lokomotiven auf den mannigfaltigsten Nebenbahn-Einsatzgebieten flossen in Neukonstruktionen ein, so dass die Baulose dieser Gattung die das Hartmannsche Werk verließen, kein einheitliches Gesamtbild zeigten. Die K.S.Sts.E.B. erkannten für diese leichten B-Kuppler ein interessantes Einsatzgebiet auf mehreren sächsischen Sekundärbahnen, besonders aber für die Kohlenbahnen des Plauenschen Grundes, auf denen die bisher diensttuenden H VIII b an ihre Leistungs- und Altersgrenzen gekommen waren. Das Maschinenamt entschied sich deshalb, von Hartmann vorerst eine Lokomotive H VII T (Gottsched) fabrikneu zu ordern und sie gleich im Jahre 1886 probeweise den harten Betriebsbedingungen auf der windungsreichen und steilen Gebirgskohlenbahn von Gittersee zu den Hänicher Steinkohlenwerken auszusetzen. In der Erprobungsfrist galt es, die steifachsige Maschine auf ihr Leistungsvermögen und ihre Laufeigenschaften unter den Betriebsbedingungen des Leerwagenbergdienstes, Frachtwagenrangier- und Taldienstes mit den vorhandenen Betriebsstoffen (Wasservorrat, Kohlen) zu testen, besonders aber auf eine gute, gleisschonende Kurvenläufigkeit durch die zahlreichen, teils hintereinander wechselnden 85-m-Bögen, des 71-m-Radiuses zum Beharrlichkeitschacht sowie deren Bremsvermögen und Bremsverhalten im Verkehr mit den doppel-ladigen Staatsbahngüterwagen (10 t) im Tal- und Bergdienst.

Bald erkannte das Maschinenamt der K.S.Sts.E.B., dass sich die auf der Linie G.H. eingesetzte »Gottsched« ausgezeichnet für den Streckendienst auf der Kohlenbahn eignete und allen Anforderungen des Leerwagen- und Frachtverkehrs entsprach.

Ebenso zeigte es sich zufrieden mit dem verschleißarmen Durchlauf aller Radien der Hauptstrecke G.H. und der abzweigenden Linien G.H.W., G.H.S., G.H.R. sowie im Schiebedienst auf der 1:30-/1:70-Gleisrampe zum G.A.S. Aufgrund der gewonnenen guten Ergebnisse hielten die Staatsbahnen nach Beendigung der Betriebserprobungszeit ab dem Jahre 1887 bis 1896 insgesamt zwölf Lokomotiven der sächs. Gattung VII T mit der Achsfolge B n 2 für die Kohlenbahn nach Hänichen vor.

1889 dirigierte die sächsische Bahnverwaltung drei weitere Maschinen dieser Gattung zur Linie G.H. (»Dante«, »Voss« und »Hebbel«). Die beiden Kohlenbahnlokomotiven H VIII b T mit den Betr.-Nr. 235, 237 waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausgemustert. 1896 erhöhte sich der Maschinenpark um weitere sechs Loks dieser

Maschinengattungsbezeichnung der Kohlenbahn-Tenderlokomotiven H VII T * H VII T *

- H** : = R. **H**artmann
- VII** : = **B** Lokomotive/Achsanordnung
- T** : = **T**enderlokomotive/ab 1876 eingeführt

Die Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen ordneten alle zweifach gekuppelten Tenderlokomotiven **ohne Laufachsen** der Gattung **VII T** zu.

In Fahrtrichtung wird die Anzahl der **Kuppelachsen** in Großbuchstaben angegeben.

Die Tenderlokomotiven **VII T** besaßen die **Achsfolge**gattung:

- B n 2**
- B** : = **2** Treibachsen
- n** : = **N**assdampfmaschine
- 2** : = **2** Dampfzylinder

*Aufstellung der Gattungskennung und deren Bedeutung.
Aufstellung: G. Meyer (†), Bearbeitung: Autor*

Gattung. Insgesamt bewältigten von 1887 bis 1910/12, 19 Maschinen VII T der Serie 1427 bis 1445 zuverlässig die Verkehrsströme auf der Gebirgsbahnlinie. Die bei Hartmann in Chemnitz gebauten Maschinen bekamen teilweise einen Schornstein mit Funkenfängerkobel, zur damaligen Zeit eher eine »Modeerscheinung« als praktischer Nutzen.

Alle Maschinen verfügten über eine außenliegende Allan-Steuerung, zwei nichtsaugende Injektoren, Ramsbottom-Sicherheitsventile auf dem Dampfdom. 1880 ließ sich der Herr Latowski ein dampfbetriebenes Glockenläutewerk für den Einsatz auf Dampflokomotiven zur Signalgebung patentieren. Doch die Eisenbahngesellschaften konnten sich anfangs nicht so recht für

diese Neuerung erwärmen. Es dauerte viele Jahre, bis sich die Läutewerksignalisierung auf fahrbaren Maschinen nach etlichen Erprobungen allgemein durchsetzte. Auch die K.S.Sts.E.B. entschied sich erst sechs Jahre nach dieser bahnbrechenden Erfindung (nach vier Jahren Sekundärbahnbetrieb auf der Hänichener Bahn, samt Wegfall der Bü.-Sicherungen), 1886 die neuen stärkeren Nebenbahnmaschinen für die Kohlenbahnen des Plauenschen Grundes nur noch mit Dampfbläutewerken bei den Maschinenbauanstalten zu bestellen und zu kaufen.

Die Baulose ab 1886 verließen werksseitig mit Latowski-Dampfbläutewerken auf dem Führerhausdach die Werkhallen der Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz. Der Läutewerkaufsatz auf dem Führerhaus überschritt jedoch das fixierte Lichtraummaß auf der Kohlenbahn für Brücken und Zechengleise, seine Verlegung auf ein erhöhtes Postament über der Kesselmitte war deshalb unausweichlich. Die »Gottsched« galt als Vorreiter für eine neue Maschinen-Signalvorschrift, in der der Einsatz des Glockenläutewerkes auf der Zuglok vor jedem Wege- und Straßenübergänge in »respektablen« Entfernungen vor den Rampen angewiesen wurde, um das Verhalten des wegeüberschreitenden Verkehrs und die Wahrnehmung des Glockenschlagwerkes in den verschiedensten Abständen von den Querungen beobachten und dokumentieren zu können. Erst mit den Dienstverpflichtungen weiterer Nebenbahnlokomotiven auf der Kohlenbahn und der am 1. Januar 1893 in Kraft getretenen »Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands« rüstete die sächsische Staatsbahnverwaltung die Hänichener Kohlenbahn generell mit Läutesignaltafeln »L« neben den Gleisanlagen, 150 Meter von einer Gefahrenstelle oder einem Übergang, aus.

Zum Bremsen besaßen selbige Maschinen eine Extersche Wurfhebelbremse, die doppel-

Technische Daten der Bn2t-Lokomotiven (H VII T) der sächsischen Staatsbahnen:

Betriebsnummern	1427-1438	1439-1445
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	40 km/h
Zugkraft	31,0 t	31,0 t
Zylinderdurchmesser	300 mm	300 mm
Kolbenhub	533 mm	533 mm
Treibraddurchmesser	1.130 mm	1.130 mm
Dampfüberdruck	12 atü	12 atü
Verdampferheizfläche	43,50 m ²	43,50 m ²
Rostfläche	0,87 m ²	0,87 m ²
Leergewicht	19,50 t	20,0 t
Dienstgewicht	25,40 t	25,9 t
Wasservorrat	2,85 m ³	2,85 m ³
Kohlevorrat	0,9 t	0,9 t

Die Technischen Daten der Bn2t-Lokomotiven der K.S.Sts.E.B.
Aufstellung: G.Meyer (†), Bearbeitung: Autor



Die Gattung VII T der Sächs. Staatseisenbahnen im Dienst der Hänichener Kohlenbahn * 1886-1918 *

Lokname:	Betriebs.-Nr.	Hersteller/ Baujahr/ Fabr.-Nr.	Ausmusterung:
	bis 1892 / ab 1892		
Scheffel	6 1427	Hartmann 1885 1413 E	(WL.B) vor 1925
Bürger	35 1428	Hartmann 1885 1414 E	vor 1925
Voss	28 1429	Hartmann 1886 1433 E,	ab 1889 vor 1925
Gottsched	38 1430	Hartmann 1886 1434 E, G	ab 1886 vor 1925
Hegel	46 1431	Hartmann 1886 1435 E, G	(VMD) 1964
Laube	86 1432	Hartmann 1886 1436 E, G	1927
Holtey	545 1433	Hartmann 1886 1437 E, G	vor 1925
Hebbel	547 1434	Hartmann 1886 1438 E, G	ab 1889 1925
Freytag	549 1435	Hartmann 1886 1439 E, G	1927
Zschocke	621 1436	Hartmann 1886 1440 E, G	1922
Kotzebue	622 1437	Hartmann 1886 1441 E, G	vor 1925
Heine	625 1438	Hartmann 1886 1442 E, G	1927
Beethoven	815 1439	Hartmann 1890 1644 E	1931
Haydn	816 1440	Hartmann 1890 1645 E	1962
Mozart	817 1441	Hartmann 1890 1646 E	(GWR) 1936
Fr. List	818 1442	Hartmann 1890 1647 E	1925
J.G. Fichte	819 1443	Hartmann 1890 1648 E	1930
Kirchweger	820 1444	Hartmann 1890 1649 E	1966
Nowotny	821 1445	Hartmann 1890 1650 E	1966

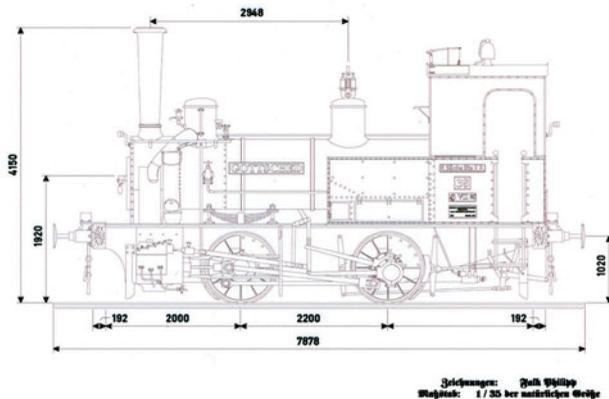
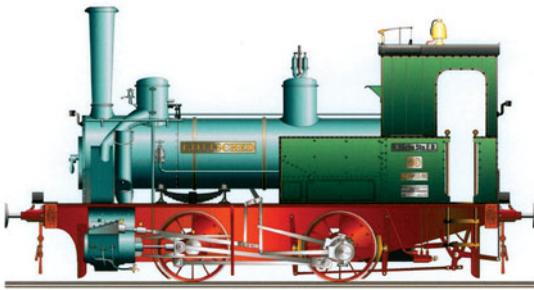
E = Extersche Wurfhebelbremse; G = Bremse mit Gegendampf
(VMD) = Verkehrsmuseum- Dresden
(WL.B) = Werklok im Waggonbau- Bautzen
(GWR) = Werklok im Gaswerk- Dresden- Reick
(WL.N) = Werklok im Sachsenwerk- Dresden-Niedersedlitz
Diensteinsatz der Maschinen auf der Kohlenbahn G.-H

Die Gattung VII T der K.S.Sts.E.B. im Einsatzgebiet Hänichener Kohlenbahn 1886 bis 1918.
Aufstellung: G. Meyer (†), Gestaltung: Autor

Baujahr: 1886
(Anlieferungsjahr)

Zenderlokomotive H VII T

ber
Kgl. Sächs. Sts. E. B.



Die neue, kräftigere Maschinengattung der Maschinenfabrik R. Hartmann, Baujahr 1882, stellt sich vor. Mit der Überstellung dieser leistungsstärkeren Lokomotiven zur Kohlenbahn trafen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in verstärktem Maße die Gesuche der Schachteigner zur Bereitstellung von 10-t-Staatsbahnwagen auf ihren Schachtbahnhöfen ein.

Zeichnung: Falk Philipp/Autor

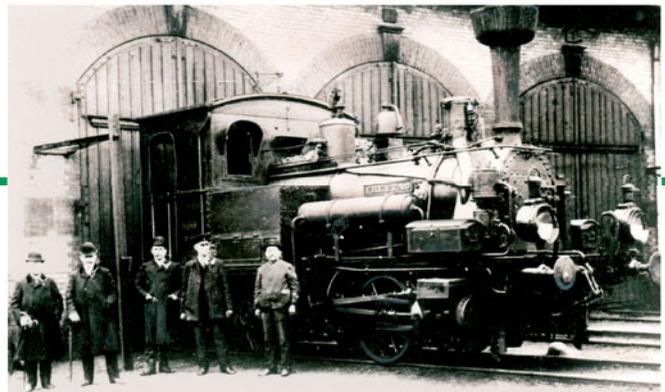


Foto oben: VIII Locomotive "Freitag" Nr. 549, ab 1892 Nr. 1435
Maschinenfabrik R.Hartmann, 1886 Nr. 1439



Foto unten: VIII Locomotive "Bismark" Nr. 779, ab 1892 Nr. 1411
Maschinenfabrik Egestorff, 1884 (1900/1906 auf der
Segen-Gottes Schachtbahn im Rangiereinsatz

Doppelbildpräsentation zweier Kohlenbahnmaschinen. Beide Loks bekamen erst gegen Ende der Kohlenbahnära die Chance zu zeigen, was in ihnen steckt. Der „Bismark“ oblag es, ab 1900 bis zur Einstellung des Bergbaubetriebes auf dem Segen-Gottes-Schacht im Jahre 1916 die Kohlenförderung von insgesamt 113 896 t abzunehmen und die gleichen Nettovolumina durch Leerwagen dem Schacht anzubieten. Eine Betriebsleistung, der man Achtung zollen muss. Ab 1897 trugen die Maschinen keinen Namenszug mehr. Die letzte Lok, die noch ein gegossenes Namensschild tragen durfte, war 1897 die Maschine »Potschappel«.

Fotos: Contius/Bearbeitung, Gestaltung, Slg: Autor

seitig auf die hintere Kuppelachse wirkte. Drei Lokomotiven verließen die Maschinenfabrik Hartmann mit einer Heberlein-Haspel, einige nur mit einer auf den Zug wirkenden Westinghouse-Bremse und schließlich ab 1890 zehn Lokomotiven mit einer Einrichtung der Bauart Lechatelier zum Fahren mit Gegendampf. Die noch verbliebenen VIII b T-Loks versahen bis zu ihrer Ausmusterung noch Rangieraufgaben auf der Kohlenstation Gittersee (Kohlenbahnhof) oder beförderten kleine Leerwagenzüge bis zur Wechselstelle 77 G.H.3R hinauf.

Das letzte große Bergbauvorhaben der Freiherrlich v. Burgker Steinkohlenwerke: »Marienschacht«

1884 waren alle Eigentumsübertragungen des Boderitzer Ritterguts-Privatareals an den Freiherrn Baron Arthur von Burgk abgeschlossen und beurkundet und die Markscheider der Freiherrlich v. Burgker Werke vermaßen den Grubenriss für ein neues Revier unterhalb des

Horkenberges. Der Schachteigner kalkulierte mit einer Bau- und Teufvorbereitungszeit auf der Schachtparzelle inklusive Einfriedung und Absicherung des Grubenfeldes bahnlinks der Kohlenbahn von einem Jahr.

Das Jahr 1886 begann mit der feierlichen Einschlagzeremonie des neuen Kohlenwerkes der Freiherrlich von Burgker Steinkohlenwerke auf 3,5 ha großer Parzelle 9.10.13./106a. auf der Gemarkung Boderitz in unmittelbarer Nähe zur Hänichener Kohlenbahn mit dem Festredner, Arthur, Freiherr Baron von und zu Burgk und der anschließenden Namensverkündung des neuen Bergbauunternehmens des Hauses Burgk, »Marienschacht«. Auch der kirchliche Segen begleitete die Teufe und bat um reiche Förderung, lobte den Unternehmegerist des Burgker Barons zum Wohle des Plauenschen Grundes und der Industrie. Die Burgker Musikkapelle intonierte mehrere Musikstücke. Bis zum Jahre 1893 dauerte der Einschlag. Das in einer Teufe von 564,58 m angetroffene Flöz bot eine Mächtigkeit von fünf Metern. Die Rasensohle des Schachtes lag auf einer Terrainhöhe von 307,08 m über Ostsee.

Neue Teufen verlangen reichlich technische Gerätschaften, Maschinen und Baumaterial aller Art, u.a. Holzbalken, Schwarten, Stempel, ebenso Stahlwaren, Klammern, Altschienen, aber auch große Mengen an Brenn- und Heizmaterial für die Dampfmaschinen und Pumpen, selbstredend auch für die Beheizung der Öfen und Gebläse für die einschlagenden Bergleute und deren Unterkünfte. Viele dieser betriebsnotwendigen Frachten sollten vom Glück-Auf-Schacht mit Versorgungszügen zum »Marienschacht« befördert werden. Eine »hauseigene« Anschlussgleisanlage versagte die Generaldirektion der K.S.Sts.E.B. zu diesem Zeitpunkt dem Schachtherren von Burgk. Mit Datum vom 30. März 1889 stand der erste Anschlusskontrakt mit den Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen und dem »Hause Burgk«.

Fördernde auf dem Wilmsdorfer Berglustschacht

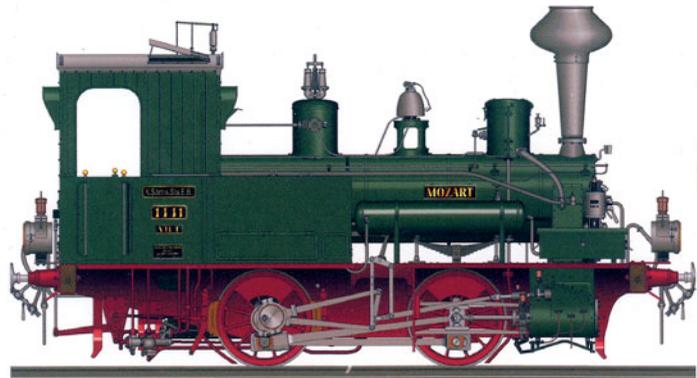
Im Jahre 1886 sahen sich die Bergleute des Wilmsdorfer Berglustschachtes untertage vor Ort ihrer eignen Arbeitslosigkeit gegenüber. Der 31 Jahre währende Abbau des einstmals ein bis zwei Meter mächtigen Steinkohlenflözes fand auf der am weitesten entfernten Kohlengrube sein Ende. Wie beim Wilmsdorfer »Gottes Segen Schacht« trafen die Bergknappen untertage, im südöstlichen Grubenfeld, auf den Tonschieferücken (nicht kohleführende Massen). Das Kohlenflöz endete, war erschöpft. Die Bergbautätigkeit endete, den Bergleuten samt Hilfskräften wurde gekündigt. Nur eine kleine Besatzung verblieb auf dem Schacht, denn ein Abwurf der Anlage wurde vom Direktorium der Hänichener Steinkohlenbauvereins-AG nicht erwogen; sein Fortbestand war für die Bewetterung der beiden noch in Förderung stehenden Werke in Hänichen und Rippien unverzichtbar. Die Schachtanlage erbot sich ideal zur Aufstellung eines großen Dampfventilators unter der Hängebank, der mit reichlich Frischluft die schlechten Wetter in den Grubenbauen der durchgeschlagenen beiden übrigen Werke ausfordern sollte. Da jedoch der Berglustschacht über keine eigenen Brenn-

Farbansicht, Bau und Maßzeichnung der VII T »Mozart«. Den Funkenkobel trugen die Maschinen als Flugfunken-schutz auf der Esse beim Heizeinsatz von böhmischer Braunkohle. Die »Mozart« führte am 20.12.1907 den Festzug von Dresden nach dem neueröffneten Bf »Hänichen-Goldene Höhe«, anlässlich der Betriebseröffnung der ehem. um- und ausgebauten Kohlenbahn zur öffentlichen G-P.-Eisenbahnlinie Dresden Hbf – Hänichen der Windberg-Semmeringbahn.

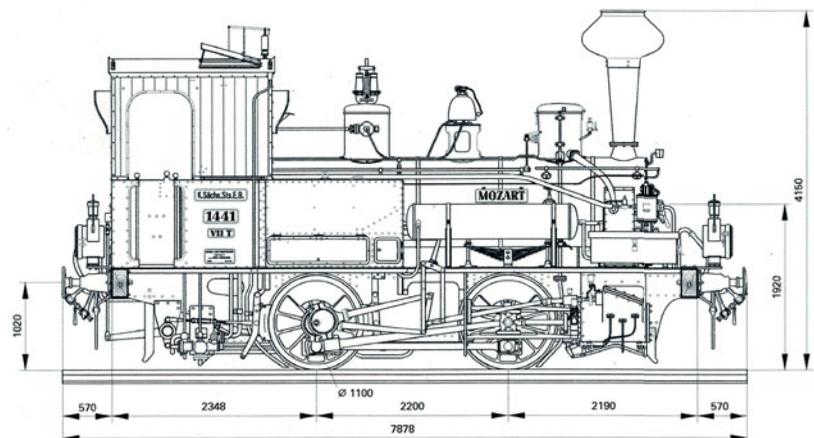
Zeichnung: Gernod Bahr (†) 2003, Slg. Autor



Die Lokomotive »Hebbel«, ab 1892 Nr. 1435, mit Rangier- und Fahrpersonal der K.S.Sts.E.B. auf der Wechselstelle 83 G.H. des Glück-Auf-Schachtes (zwischen 1907 und 1910) in zeittypischer Winter-uniformierung. Im Bildhintergrund ist ein Stück der Wartehalle des Hp. »Kleinnaundorf« (ab 1907) zu sehen. Aus welchem Anlass dieses Fotodokument entstanden ist und auf was mit den Bechern von dem Fahrpersonal angestoßen wurde, hat der Bildurheber nicht hinterlassen. Slg. Autor



*** Tenderlokomotive B n 2 sä. VII T ***



Ansicht des Berglustschachtes nach 1886.

Im Hintergrund der massive Malakowtreibehausturm mit anschließendem Kessel – und Maschinenhaus. Die über die Gleisanlagen führende hölzerne Huntebahnbrücke dient nur noch der Entsorgung der Schlacken aus dem Kesselhaus zur Abraumschütthalde Richtung Poisentäl. Im Blickpunkt steht die hölzerne Schlammumladekonstruktion und der rechts daneben aufgeschüttete Bruch- und Stockholzvorrat, der als Brandzugabe, mittels einer Kohlengabel dem Schlamm im Becherwerk ständig beigemischt wurde. (Wäscheschlamm brennt selbst trocken schlecht, er erstickt eher das Feuer. Durch Vermischung mit trockenem Kienholz, Schachtbruchholz oder gerodetem, kleinstückigen Stockholz (Ankauf/Lohnware) konnte eine gute Heizleistung bei gleichzeitigem guten Gebläseunterzug erzielt werden.

Bildarchiv: Heimatmuseum Freital, Slg. Autor

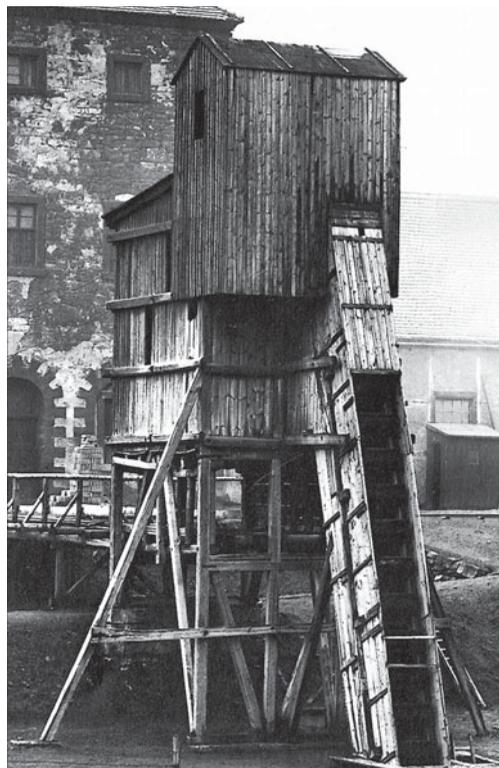


kohlen zur Dampferzeugung mehr verfügte, musste das Kesselhaus mit Fremdbrand versorgt werden. Gute, verwertbare Kohle jedoch nur für den Ventilatorenbetrieb einzusetzen, erschien den Schachteignern des Hänichener Steinkohlenbauvereins, als pure Geldverschwendung. Die Steinkohlenwäsche des Beckerschachtes lieferte als »Sekundärprodukt« bei der Kohlaufbereitung große Mengen an Schlämmen in den drei Absatzbecken (eine eigene Brikettfabrik zum Verpressen der anfallenden Klarkohlen und Schlämme besaß der Schacht nicht). Warum

nicht die Schlämme trocknen und zur Befuerung der Kessel und somit zur Dampfherstellung für den Ventilatorbetrieb auf dem Berglustschacht verwerten? Nach einem Kosten-Nutzenüberschlag der Schachtverwaltung stand dem Einsatz der anfallenden Steinkohlenschlämme auf dem Nachbarschacht nichts mehr im Wege. Die Überführung vom Beckerschacht zum Berglustschacht sollte auf dem kurzen Schienenweg durch werkseigene Zweigbahnwagen mit Bodenentleerung (Z.k) realisiert werden. Als strittiger Punkt stand nicht so sehr die Beladung der Wagen an den Schüttrücken des Beckerschachtes zur Diskussion, sondern eine kostengünstige und schnelle Entladungsmöglichkeit der Pendelwagen am Berglustschacht. Im Ergebnis der Suche nach einer einfachen, aber effektiven Umschlagvariante legte das findige und geniale technische Ingenieurpersonal des Hänichener Steinkohlenbauvereins eine alle Parteien befriedigende Lösung des Problems auf den Tisch. Die mit Schlämmen beladenen Zweigbahnwagen sollten von der auf dem Beckerschacht stationierten Rangiermaschine zum Berglustschacht, bis zum Ende des Ladegleises II geschoben werden. Unmittelbar am Perron sollte dazu eine einfache, für die Anforderungen maßgeschneiderte, von zwei Mann manuell zu bedienende Umladevorrichtung entstehen, welche durch eine verblüffend einfache Technologie die angelieferten Wäscheschlämme übernehmen, anschließend mit zugeschlagenem, kleingehäckseltem Abfall- und Bruchgrubenholz vermischen, in bereitgestellte Schachthunte verkippen und im Anschluss ihren Inhalt zum Kesselhaus fahren sollten. Nach der Sichtung, Prüfung und Berechnung aller diesbezüglichen Zeichnungsunterlagen, der Kostenrelationen und der Freigabe zur Erteilung der Baugenehmigung durch die Generaldirektion der K.S.Sts.E.B. vergab das Kon-

Zoomansicht des gesamten Bechergurtwerkes. Die Konstruktion sieht nicht sehr vertrauenerweckend aus. Doch die Annahme täuscht, bis zum Jahre 1906 trafen an der Lademauer noch Schlammwagen ein und mussten geleichtert werden. Die Anlage galt als eine gelungene Umschlagvariante mit dem Prädikat: Kostengünstig, unkompliziert und doch zuverlässig aus der Feder des technischen Ingenieurpersonals der Hänichener Steinkohlenbauvereins-AG.

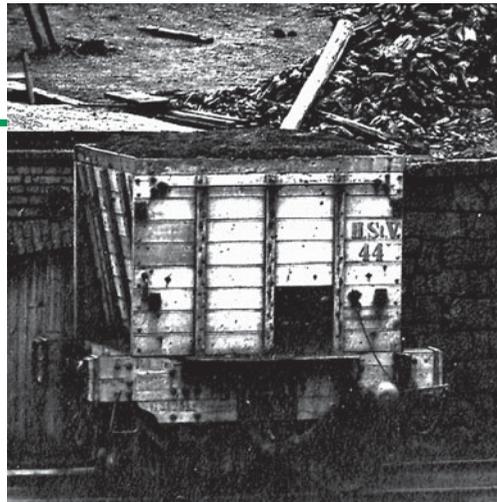
Fotozoom: Autor



sortium des Hänichener Steinkohlenbauvereins die Ausführungsarbeiten auf alleinige Kosten des Vereins zu einem großen Teil an ortsansässige Gewerke. Dazu zählten die Errichtung eines hölzernen Bockbecherwerkes mit übersetztem Doppelkurbelbetrieb auf dem ehem. Ladehof des Berglustschachtes, das Ausheben, Ausmauern einer Schlammfanggrube in der Gleismitte des Ladegleises II sowie das Aufbrechen eines Bunkerzuganges in die Perronmauer. Das System funktionierte zur vollsten Zufriedenheit einfach, problemlos, zügig und kostensparend. Schon zu Beginn des Jahres 1887 entleerten ständig werkseigende Zweigbahnlowrys, die als Schlammpendel zwischen der Kohlenwäsche Beckerschacht und dem Berglustschacht verkehrten, ihren schwarzen Inhalt über ihre Klappböden in einen Trichterbunker unter dem Gleis II.

Schon in den 1870er-Jahren schrieb das Oberbergamt Dortmund aufgrund der häufigen Schlagwetterexplosionen zwingend die Erzeugung des Gesamtwetterzuges durch Ventilatoren vor. Später nutzten die Schachtwerksvereine dann auch ihre erzeugte Dampfkraft zum Antreiben großer Bewettungsventilatoren für ihre Grubenbaue.

Die abgestellten Schlammpendel-Lowrys wurden nach und nach vom Gleisendpunkt bei Stat. 12,4 + 78 von verbliebenen Schachtbediensteten über die Absturzgrube zwischen dem Gleis II geschoben, die Fallklappen über dem Bunker entriegelt und die Klappböden der Wagen entsichert. Durch die nach innen geneigten Seiten-

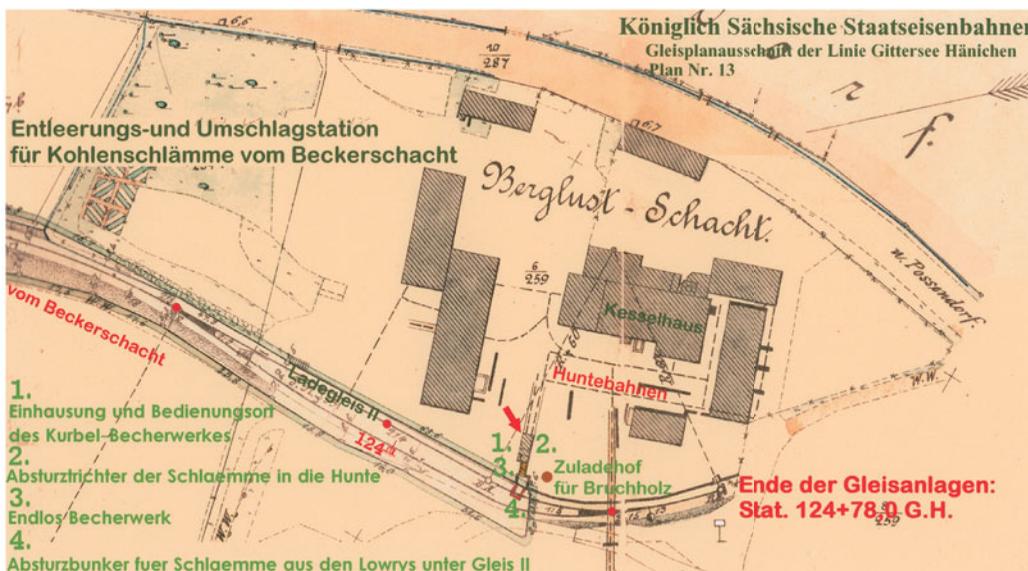


Vergrößerungsfoto des Bilds auf Seite 234.

Der darauf sichtbare Zweigbahnwagen Nr. 44 des Hänichener Steinkohlenbauvereins (Eigentumsbeschriftung an der Längswagenseite H.St.V.) ist als beladener Schlammpendelwagen an der Perronmauer des Ladegleises II angestellt. Viele der bisher zu dieser Thematik ausgeführten Erläuterungen finden sich auf diesem Foto als Beleg bestätigt. Gerade die Zoomdokumentationen sind aus heutiger Sicht besonders geeignet, in sonst nicht wahrnehmbare Details einzudringen. Slg. Autor

borde der Wagen sackte der Schlamm, wenn auch oftmals durch Zutun, wie auf einer konisch abwärts geneigten Rutschbahn in den darunter befindlichen Bunkerschacht, auf das umlaufende Förderband.

Mit dem bis hinein in den Schlammkeller abgesenkten endlosen Förderwerk (starke Lederbahn mit breiten rechtwinklig abstehenden, angeschraubten schmiedeeisernen Transportstegen), das über eine handbediente kraftsparende Zwei-Mann-Doppelkurbel in Bewegung versetzt wurde, gelangte der Schlamm, der vom Ladehofniveau aus noch vom Schachtpersonal mit rechts daneben lagerndem Schadbruch und Stockholz per Handschaufel/auch Kohlengabeln zur Verbesserung der Brennbarkeit noch »verfeinert« wurde, aufwärts durch einen hölzernen Seitenführungskanal bis zur oberen Umlenkrolle (im Holzhaus). Hier fiel er über einen Schüttkanal in die darunter abgestellten Schachthunte, welche nach deren Befüllung vom Schachtpersonal auf Schienen in das Kesselhaus zur Dampferzeugung verschoben wurden.



Gleisplanausschnitt der Gleisanlagen des Berglustschachtes mit der Umladeeinrichtung nach Planzeichnung Nr. 13 aus dem Jahr 1894. Erläuterungen zur Anlage und deren Funktionselementen, Wiedergabe und Eintrag der Bedeutungen des ab 1886 am Berglustschacht gebräuchlichen Heizschlammumschlages. Ausschnittkopie und Adaptationen: Autor



Ladelehren auf den Schachtbahnhöfen werden Vorschrift

Immer wieder wurden durch unsachgemäße Wagenbeladungen Beschädigungen an Bahnanlagen und Gebäuden, Signalanlagen, Betriebsmitteln, aber auch an Werkplätzen der Versender und Empfänger sowie an Staatsbahnbeständen verzeichnet. Die oftmals erheblichen Sachschäden verursachten lange Rechtsstreitigkeiten und Wiedergutmachungskosten auf beiden Seiten. Als Ursachen konnten zum Großteil Ladefehler aller Art festgestellt werden. Überladungen in Höhe und Breite, Länge und Volumen, um möglichst alles Frachtgut in den anstehenden Versand zu bringen, gingen meistens zu Lasten des Hofpersonals. Die »Bahn- und Polizeiordnung« regelte zum Schutz von Menschen sowie von beweglichem und ortsfestem Eigentum der Staats-

sandplätzen der Werksanlagen rechtsverbindlich an. Die unter der bahnamtlichen Bezeichnung »Ladelehren« geführten »Lademaßprüfstellen« erfüllten neben der Zweckbestimmung der Kontrollpflicht für abgehende Wagensendungen, auch die Prüfung des maßlichen Konsenses des Regellichtraumprofils, der ankommenden Wagensendungen vor Einfahrt in die überbauten Ladeschneisen und Tiefgleise der Kohlenwerke.

Das Lichtraummaß beinhaltet die vorgeschriebenen Höhen und Breitenmaße für beladene Wagen, die bei deren Vorbei- oder Durchlauf von baulichen Anlagen und Gebäuden (Lagerhallen, überdachten Schauern, Ver- und Entladeanlagen mit Kränen, Rutschen, Trichtern und Schloten etc.) an, neben oder über den Bahnanlagen unbedingt eingehalten werden müssen. Es kennzeichnet die Begrenzungslinie der äußeren Maße in Höhe und Breite bei Mittelstellung des Wagens im geraden Gleis. Alle Wagen mussten

Prinzipzeichnung einer Lademaß-Lehre, wie sie in anderen Formen und Abmaßen in den Gleisvorfeldern der Schachtwerke an der Hänichener Kohlenbahn ab 1888 zur Vorschrift wurden.

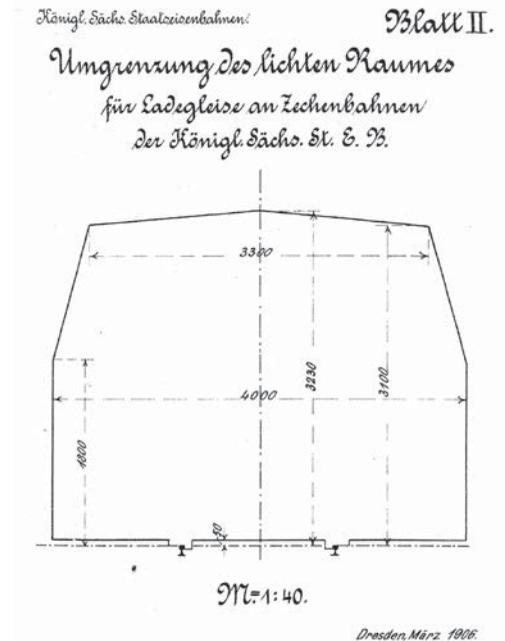
Aus: Angebots- und Fertigungsprospekt, Frm. Leo Ross, Berlin. Überlassung: Phillip, Beschriftung: Autor



Einlageblatt II in der Vorschrift für die Schachtbedienung auf den Kohlenbahnen des Plauenschen Grundes vom 6. März 1906. Archiv: Heimatmuseum Freital/Burgk, Slg. Autor

eisenbahnen in einer Bestimmung die korrekte betriebs- und verkehrssichere Verladung aller Frachtsendungen, die von einer Ladestelle aus für den Weitertransport über die freien Strecken der Staatsbahnen befördert werden sollten.

Um zukünftige Verstöße gegen diese Bestimmungen und Vorschriften auszuschließen, ordnete die Generaldirektion der K.S.Sts.E.B. die Errichtung von ortsfesten Schablonen mit den vorgegebenen Maßen auf den Lade- und Ver-



durch diese aufgestellte Ladelehre vorsichtig gezogen oder geschoben werden, um einen Abgleich durchführen zu können. Sie ist eine festfundamentierte Holz- oder Eisengerüstkonstruktion, mit fest- oder verstellbaren hölzernen oder eisernen Bauelementen in den geforderten Umgrenzungsmaßen. Sie hatte stets nach der Eingangsweiche in den Schachtort (Aus- und Einfahrtgleisstrang) aufgebaut zu werden. Diese feststehenden, einbetonierten, auf der Kohlen-

bahn zumeist hölzernen Lademaßlehren waren als eine Art »Endkontrolle« der ordnungsgemäßen Wagenbeladung (hauptsächlich bei großer Stückkohlenexpedition oder bei Abtransport von Maschinen und Stahlteilen zu Reparaturzwecken) unumgänglich geworden, da es wiederholt auf der talwärts führenden Kohlenbahn, aber auch auf Hauptstrecken der Staatsbahnen bei Fahr- und Rangierbewegungen zum Herabfallen von Kohlenbrocken oder zum Verrutschen von eisernem Ladegut über die Borde gekommen war. Hier musste, trotz der schon seit Anbeginn des Kohlenverkehrs angewiesenen und selbstverständlichen Ladungsinspektionen durch das Schacht- und Fahrpersonal, eine zusätzliche, beurkundete Betriebssicherheitsgarantie für die Königlich-Sächs. Staatseisenbahnen geschaffen werden.

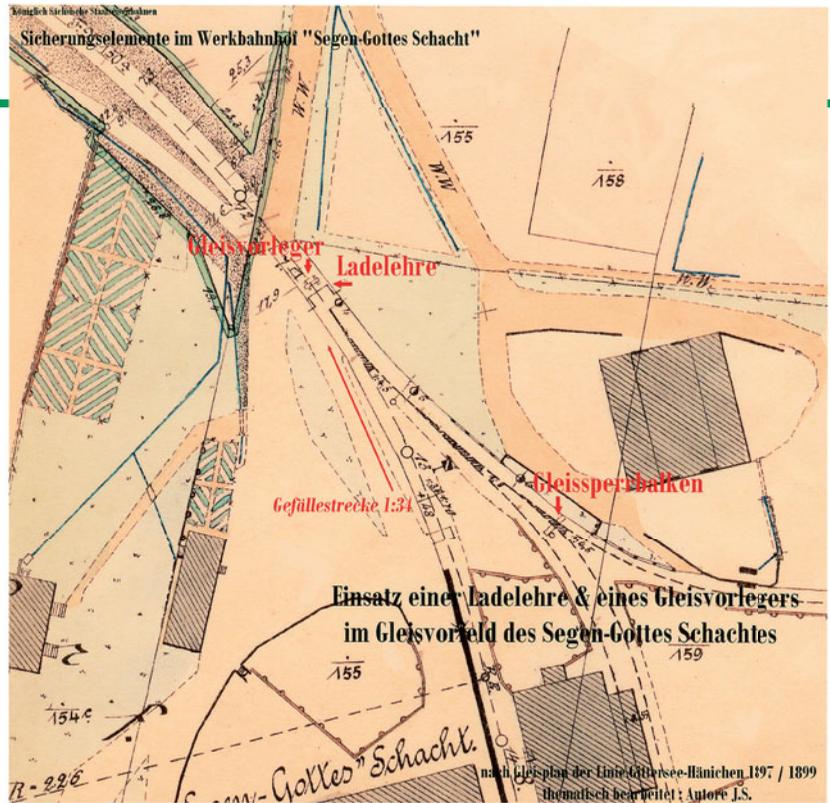
Sämtliche abgehenden Frachtwagen vom Schacht wurden vom Fahrdienstpersonal nur abgenommen, wenn alle vom Werk angebotenen Wagen (O-Wagen, Zweigbahnwagen) ihre vorgeschriebenen Kontrollvermerke der Lichtraumprüfung mitführten.

Ein überdimensioniertes Bestücken der offenen Wagen behinderte den freien Ladelehren-durchlauf. Zu viel Geladenes, meist große rohe Bruchkohlen, die oftmals Leerfelder im Wagen begünstigten, mussten daraufhin neu einsortiert oder zurückbehalten werden.

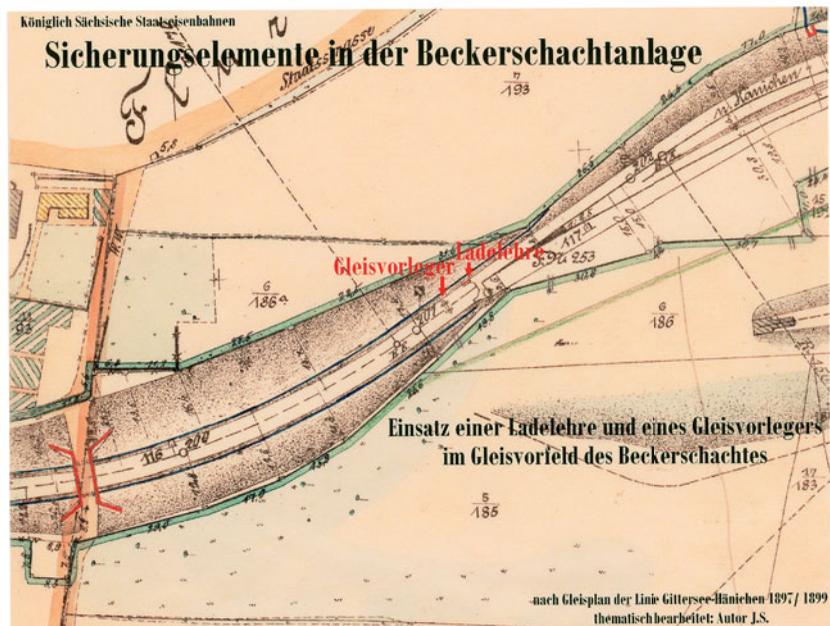
Die Notwendigkeit und die Durchsetzung der Einhaltung der Betriebsanweisung zur »Begrenzung des lichten Raumes auf Zechenbahnen« der K.Sächs.Sts.E.B. wird bei einer möglichen Verkehrssituation mit unsachgemäß beladenen Wagen auf zweigleisigen Eisenbahnstrecken, dem Leser verständlich. So wären schon auf der nächsten Bahnstation schwerwiegende Havarien mit baulichen Anlagen durch abrutschende, herabfallende, oder überstehende Kohlenbrocken, Eisen und Maschinenteile, z.B. bei größeren Fahrgeschwindigkeiten, starken Winden, oder bei Zugrucken vorprogrammiert.

Stückkohlenbrocken, die vom Wagen auf die Gleisanlagen, aber auch über Brücken hinweg auf Passanten herabfallen, Weichen, Signale und andere eisenbahnbetriebliche Einrichtungen beschädigen, blockieren, oder gar zerstören können, sind dabei unwiderlegbare Argumente für eine generelle, aktenkundige Ermittlung eines jeden Wagenprofils vor Ein- und Ausfahrt des aktiven Werkbereiches.

Für Zechenbahnen des Plauenschen Grundes erließen die Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen 1906, noch kurz vor Ende des Kohlenbahnbetriebes (rechts der Weißeritz) eine Betriebsanleitung inklusive beigefügtem Bildplan



Weichenstraße nach dem Werktor des Sege-Gottes-Schachtes mit einem Gleisvorleger bei Stat. 07+3,5, einer Ladelehre bei Stat. 07+8 vor Ausfahrt aus dem Kohlenwerk und einer schwenk- und verschließbaren Weichengleissperre der Weiche 6 zur Absicherung des Ladegleises II gegenüber dem Koks ladegleis IV;
Gleisplan der K.S.Sts.E.B. Linie Gittersee – Hänichen , Blatt 8, 1897, Bearbeitung, Adaptionen: Autor, Gleisplan: Autor



Gleisabschnitt der Kohlenbahn Gittersee – Hänichen zeigt die Ein- und Ausfahrtschneise zum und vom Hänichener Beckerschacht mit der ab 1888 von der K.S.Sts.E.B. rechtsverbindlich verfügbaren Lehre für die Umgrenzungsmaße des freien Raumes auf den Kohlenwerken des Plauenschen Grundes vor der Weiche 9, bei Stat. 116+72 nebst einem Zweischienen-Gleisvorleger bei Stat. 116+66, der schon ab 1873 die Ausfahrt aus dem 1:100 geneigten Gleissystem der Hänichener Steinkohlenwerke absichert.
Bearbeitung, Adaptionen: Autor, Gleisplan: Autor

konnte die gesamte Marienschächter Kohlenaufbereitungsanlage stillgelegt und in den Jahren 1928/29 geschliffen werden.

Am 11. April 1930 endete mit dem letzten beladenen Förderhant auf der Hängebank des Marienschachtes dessen Betriebsepoche. Die Kündigung des Anschlussvertrages zur Privatgleisanlage des Freiherrlich von Burgker Marienschachts wurde am 20. September 1931 von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft angenommen.

»Mit der Hebung und teilweisen Neueinmessung, der beim Bau der Anschlußgleisanlage verschütteten Bahngrenzsteine am 11. Juni 1934, zwischen den Stationen 9,6 und 9,835 links der Nebenbahnlinie Potschappel-Possendorf, endete endgültig die Verkehrszeit für den Privatanschluß der Freiherrlich v. Burgker Steinkohlenwerk-Marienschacht.

(Schriftl. Dokumentation des Maschinenmeisters Trommer des vorm. Marienschachtes. (Rb. Archivakte Marienschacht 24583)«

Kalenderblatt



Einführung Signal- und Sicherheitsstandard des Reiches auf der Kohlenbahn

Schon das Kalenderblatt des Betriebsjahres 1874 informierte in einer Auszugsdokumentation aus den statistischen Berichten der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen über die im selbigen Jahr erweiterte Signal- und Sicherheitsausrüstung auf der Hänichener Kohlenbahn. Neue Vorschriften und Bestimmungen wie die »Bedingungen über Zweiggleis- und Weichenanschlußanlagen« der Jahre 1873 und 1888, die Signalordnung (SO) vom Jahre 1892 und die späteren »Bestimmungen über den Anschlußbahnbau und Zweiggleisanlagen II« vom 15.7.1895 forderten von der Staatseisenbahnverwaltung eine Ausrichtung ihres gesamten Signal- und Sicherheitswesens am Standard des Reiches.

Die Streckenausrüstungen der Kohlenbahn G.H. 1894 mit Läutesignalen »L«, 1906 mit Pfeifsignalen »M a.«, 1906 mit der Signaltafel »Schritt M c.« und den beiden neuen »Haltsig-

nal M d.« auf der Schachtbahn nach Rippien schon 1894 waren die Folge des bereits ab 1882 bis 1889 beginnenden Betriebsdiensteinsatzes von neuen stärkeren Lokomotiven der Gattung B n 2, sächs. VII T. All diese Maschinen verließen mit werkseitig ausgerüsteten Dampfblätwerken, nach Latowski (1880 patentiert), die Maschinenwerkstätten. Dem schon 1879 verfügten Abbau der Wege- und Straßenbarrieren entlang der Kohlenbahn, mit der Einführung des Sekundärbahnbetriebes auf G.H., folgte bis 1893 auch noch der Wegfall der Tellerglockensignalisierung an den Bahnquerungen zur Einsparung von Betriebskosten durch Abbau von Bahnpersonal. Ab 1893 oblag nur noch den Tenderlokomotiven VII T die Bewältigung der Haupt-Verkehrsströme auf G.H. Für den Großteil der neuen Signaltafeln verfügten die Staatseisenbahnen die Tafelgrundfarbe Signalgelb, die Aufschriften kontrastierten in Tiefschwarz.

Die Neigungszeiger und die Läutesignaltafeln wurden von der Signalfarbe weiß dominiert.

Die 60 x 60 cm großen Läutetafeln konnten mit den signalroten, diagonal versetzten Eckflächen und den beiden großen schwarzen, mittig aufgebrauchten Buchstaben »A und E« von jedem Maschinenpersonal gut wahrgenommen werden. Die Signaltafeln wurden in der Kohlenbahnzeit, entsprechend den Fahrtrichtungen der Maschinen, stets rechts neben die Strecke gesetzt. Bei den Zugfahrten in Richtung Hänichen, standen die Signale »L« bahnrechts, also auf der Führerseite, bei den Talfahrten für die zu verläutenden Gefahrenstellen und Übergänge wiederum rechts neben dem Gleis, folglich auf der Heizerseite.

Schlecht einsehbare Wirtschaftswegquerungen, die nach einem Streckenbogen das Gleis überführten, wurden mit dem Signal »L« abgesichert; im Gegenzug bei der gleichen Passage, von der aus der Zugverkehr jedoch rechtzeitig wahrgenommen werden konnte, verzichtete die Eisenbahnverwaltung aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen auf dessen Verläuten. Hierorts kam eine gusseiserne Warnungstafel »Halt beim Nahen der Lokomotive« zur Aufstellung.

Die folgende bildliche und farbliche Signalvorstellung, ebenso wie die tabellarische Übersicht über die Ausrüstungsdichte auf der Hauptlinie und den Zweigbahnstrecken, informiert umfangreich über die neue Signalausstattung der Kohlenbahnzeit 1874 bis 1906/07.

Ebenfalls tauschte das Ingenieur-Hauptbureau der K.S.Sts.E.B. die bisher üblichen hölzernen Flügel-Neigungsweiser im gleichen Jahr durch großflächigere und besser wahrnehmbare Neigungstafeln aus.

Die Signale für die Maschinen Signalbezeichnungen und Bedeutungen

Signal: L

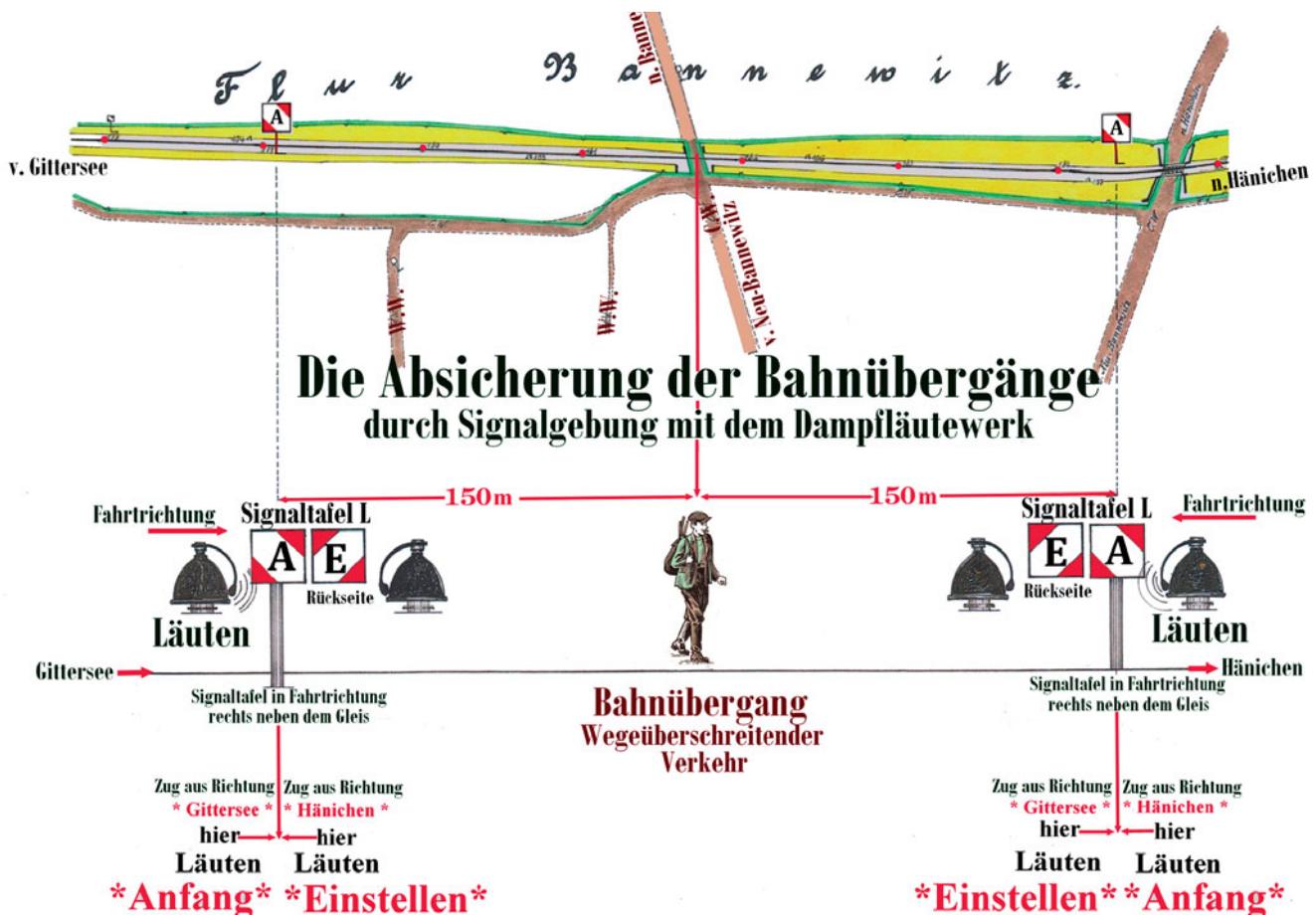
»Die Läutevorrichtung ist in Tätigkeit zu setzen!«

Das Signal »L« (Läutesignal) wird auf Nebenbahnen vor Wegeübergängen ohne Schranke (Barriere) angebracht. Es steht rechts vom Gleise in angemessener Entfernung (dem Bremsweg entsprechend 150-300 Meter) vor dem Übergange oder einer Gefahrenstelle. Auf eingleisigen Linien, wo der Lokomotivführer auf der Hin- und Rückfahrt seinen Stand auf der selben Seite beibehält, sind die Läutetafeln auf dieser Gleisseite aufzustellen (nach der SO 1892/1907).

Die Ausstattung der Kohlenbahnlinie Gittersee – Hänichen mit Signalen für den Eisenbahnfahrverkehr erfolgte von der Generaldirektion der K.S.Sts.E.B. äußerst spartanisch. Zum größten

Teil beschränkte sich die Absicherung des we-

geüberschreitenden, niveaugleichen Verkehrs an den niveaugleichen Überführungen auf das Verläuten durch das Dampfpläutewerk der VII-Lokomotiven. 150 Meter von der Mitte der Bahnquerung nach beiden Seiten erstreckte sich der verläutete Warnbereich. Die von der Kohlenbahnmeisterei jeweils rechts neben der Gleismitte in einem hölzernen Mast eingegrabenen hölzernen Signaltafeln galten als Doppelsignale. Die in Fahrtrichtung rechts gesehene vordere Tafelseite erteilte mit ihrem tiefschwarzen aufgebrauchten Großbuchstaben »A« dem Maschi-



Beispiel für die Ausführung des Läutebefehls am Bahnübergang des Sandweges (C.W.), der späteren Bahnhofstraße, von Neu-Bannewitz nach Bannewitz (heute Windbergstraße). Zeichnung, Adaption: Autor