

Bis zum Jahre 1845 konnten die Zwickauer Steinkohlenwerke die Kohle nur mittelst Geschirre versenden. Daß diese Abgabeweise den Verkehr in gewissen Schranken hielt und ihn mehr in die nähere Umgebung bannte, liegt auf der Hand.

Nach Anlegung des Bahnhofes Zwickau und Eröffnung der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn war die Fortschaffung der Kohlen für die Producenten immer noch eine höchst beschwerliche, für die Consumenten, welche damals weniger in der Waare wählerisch sein konnten, eine doppelt nachtheilige.

Es mußten nämlich sämtliche Kohlen mit Geschirr auf den Zwickauer Bahnhof gefahren werden, um erst von hier aus in die Lowrys verladen zu werden.

Um diesem beschwerlichen Versandt, welcher einer regen Entwicklung der Kohlen-Industrie nur hindernd entgegen stehen konnte, gründliche Abhilfe zu schaffen, beantragte die Königliche Sächsische Staatsregierung die Summe von 330,000 Thlr. zur Erbauung einer Kohlenbahn, welche direct die Kohlenwerke mit dem Bahnhof zu Zwickau in Verbindung setzen sollte.

Das am linken Muldenufer gelegene Eisenwerk „Königin Marienhütte“ schloß sich zuerst an die Staatskohlenbahn am 1. November 1854 an und ihm folgten nach und nach sämtliche Kohlenwerke des linken Muldenufers mit Ausnahme dreier, welche durch die Lage der Schächte daran behindert wurden. Eine projectirt gewesene directe Verbindung der Werke, Planitz, Zwickauer Steinkohlenbau-Verein und Zwickauer Bürgergewerkschaft mit Bahnhof Zwickau kam nicht zu Stande.

Nachdem auf diese Weise zunächst für die Werke des linken Muldenufers im Jahre 1854 gesorgt war, wurde gleichergestalt unter Ueberbrückung der Mulde für die Bockwaer und Oberhohndorfer Werke ein Abladeplatz am rechten Muldenufer bei Bockwa angelegt, am 5. Juni 1855 eröffnet und mit dieser weiteren Verbindung die Staatskohlenbahnanlage zunächst zum Abschlusse gebracht.

Das dem Erzbergischen Steinkohlenbau-Verein gehörige Werk, „Seegengotteschacht“, war bereits früher von Westen her in Gleisverbindung mit dem Bahnhof Zwickau getreten.

Nur 1 Werk (Fortunashacht in Neudörfel) ist noch heute mit der Verladung auf Bahnhof Zwickau angewiesen. Außerdem suchten sich der Verein zu Niederplanitz und Vorderneudörfel und Sarferts Erben in Schedewitz durch eine Laderampe näher an die Bahn anzuschließen. Angesichts dieser verbesserten Verkehrswege vereinigten sich endlich auch die Oberhohndorfer und Bockwaer Werke zur Erbauung von Privateisenbahnen, welche in den Jahren 1860 und 1861 dem Betriebe übergeben wurden.

So waren denn von da an mit Ausnahme dreier Werke und einiger kleineren Gaspelschächte alle Zechen des Zwickauer Reviers in der angenehmen Lage, die Kohlen direct aus der Grube in die Wagen verladen und durch die Bahn versenden zu können.

Die Segnungen einer solchen Wohlthat blieben nicht aus, denn von dieser Zeit an datirt eigentlich erst das schnelle Emporblühen des Zwickauer Kohlenversandtgeschäfts.

Mit dieser Periode hat es der Verfasser zu thun und wenn er, soweit dies bei dem zerstreuten Material überhaupt möglich gewesen, in die Zeit vor 1856 zurückgegriffen, so geschah es nur, um einen Vergleich zwischen „Sonst und Jetzt“ desto leichter zu ermöglichen.