

Dokumentationen zum Sächsischen Bergbau



Reihe 4: Zum Erzbergbau in Sachsen

Band 1: Leben und Wirken des Bergmannes und Heimatfreundes Reinhold Klanthe und seine Chronik zum Halsbrücker Bergbau

Recherchestand Juni 2017

Autoren: Eva Maria & Klaus Klanthe,
Lutz Mltka

Herausgegeben vom Bergbauverein
Hülfe des Herrn, Alte Silberfundgrube e. V.
Merzdorf / Biensdorf

Biensdorf, Juni 2017

Reihe 4: Zum Erzbergbau in Sachsen: Band 1: Leben und Wirken des Bergmannes und Heimat- freundes Reinhold Klanthe und seine Chronik zum Halsbrücker Bergbau

Inhalt

1.	Zum Leben und Wirken des Heimatfreundes Reinhold Klanthe	3
2.	Vorwort der Autoren E. M. & K. Klanthe	8
3.	Die Chronik zum Halsbrücker Bergbau von R. Klanthe	10
3.1.	Zu Halsbrücke	10
3.2.	Ursprung des Halsbrücker Bergbaus und seine Entwicklung bis 1935	14
3.3.	Die Betriebsperiode von 1935 – 1945	24
3.3.1.	Vorrichtung des Berggebäudes und Aufnahme der Förderung	24
3.3.2.	Unfallgeschehen	32
3.3.3.	Bilddokumente aus dem Zeitraum 1935 – 1945	33
3.4.	Die Betriebsperiode von 1945 – 1968	50
3.4.1.	Die Wiederinbetriebnahme nach den Kriegswirren	50
3.4.2.	Die Sümpfung des Kurprinzer Grubenfeldes	60
3.4.3.	Unfallgeschehen und besondere Vorkommnisse	60
3.4.4.	Arbeitsschutz	63
3.4.5.	Bilddokumente aus dem Zeitraum 1945 – 1968	64
4.	Ein Schlußwort von R. Klanthe	81
5.	Quellenauswahl	82
	Impressum	83

1. Zum Leben und Wirken des Heimatfreundes Reinhold Klanthe

Reinhold Klanthe wurde am 23. September 1905 in Jakschöna, Kreis Breslau geboren. Seine Eltern waren einfache Landarbeiter. Der Vater, **August Klanthe**, ist am 1. August 1857 in Briese, Kreis Öls geboren. Die Mutter, **Emilie Klanthe**, geb. Heusler erblickte am 12. November 1866 das Licht der Welt. Am 1. April 1911 begann die schulische Ausbildung in einer typisch preußischen und eher primitiven Landschule. Diese Schulen hatten nur ein Klassenzimmer und einen Lehrer, der meist auch gleichzeitig der Organist der Kirche war und auch in der Schule wohnte. Vormittags besuchten die 4 großen Klassen den Unterricht und Nachmittags folgten die 4 kleinen Klassen. Im August 1911 verstarb der Vater August Klanthe mit nur 54 Jahren. Zum 30. März 1919 erhielt Reinhold die Konfirmation und verließ die Schule nach 8 Klassen.

Sein Berufswunsch Elektriker war nicht realisierbar. Für die Ausbildung mussten die Eltern damals noch das sogenannte Lehrgeld entrichten, was der alleinerziehenden Mutter nicht möglich war. Sein Pastor bemühte sich, für Reinhold eine passende Lehrstelle zu finden. Am 2. April begann eine „Lehre“ als Ochsenjunge bei einem Bauer, wofür sich Reinhold schämte. Die Mühen des Pastors hatten aber auch Erfolg. Eine Lehrstelle als Schmiedelehrling konnte Reinhold am 1. Juni 1911 bei Meister Adolf & Maiwald – Hufbeschlag, Pflug- und Wagenbau – in Großendorf, Kreis Steinau antreten. Von 1911 bis 1. Juli 1922 dauerte die Ausbildung und endete mit einer bestandenen Prüfung und dem Prädikat „gut“. Erst 1921 erhielt die Werkstatt elektrischen Strom. Die einzige „Maschine“ in der Werkstatt war bis dahin eine Bohrmaschine mit Fußantrieb!

Die ersten beruflichen Spuren als Schmied verdingte sich Reinhold Klanthe bei 3 verschiedenen Schmiedemeistern seiner schlesischen Heimat. So war er in Kallendorf, Kreis Schweydnitz, in Geyersdorf Kreis Freystadt und in Lampersdorf Kreis Steinau. 1925 verschlug es Reinhold in das benachbarte Riesengebirge. Hier war er bei Reperaturarbeiten an der Talsperre von Boberullersdorf und einer anderen Sperre als Reperaturschlosser tätig. Doch bei Hochwasser und im Winter konnte an den Talsperren nicht gearbeitet werden. So wechselte Reinhold Klanthe 1928 in die Wagonfabrik Bautzen um der Saisonarbeit zu entgehen.

Mittlerweile machten sich die ersten Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise bemerkbar. Diese Zeit wurde mit einer Qualifizierung genutzt. Reinhold wurde von der Firma nach Finsterwalde geschickt, um das Elektroschweißen zu erlernen, eine mittlerweile in der Metallindustrie unabdingbares Fügeverfahren. Zur Überbrückung der Wirtschaftskrise war der Wagonbau auch außerhalb seines typischen Portfolios tätig. Reinhold wurde nach Berlin zum Neubau des Flughafens in Tempelhof geschickt. Die neuartige Stahlkonstruktion wurde nicht mehr wie üblich im Nietverfahren hergestellt, sondern geschweißt. Vier weitere Schweißer waren auch von anderen Firmen für dieses Vorhaben deligiert worden.

Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise zeigten jedoch Wirkung und Reinhold Klanthe wurde arbeitslos. Ein Versuch, in einer Karosseriebaufirma Fuß zu fassen, scheiterten an politischen Einstellungen. Während Reinhold sich selbst als „Sozi“ betrachtete, war der Junior des Firmeninhabers ein „Stahlhelm-Fahrer“ (gemeint ist der Wehrverband „Stahlhelm, Bund der Frontsoldaten“ als zweitstärkster paramilitärischer Verband in der Weimarer Republik – Anm. d. Red.).

Die Zeit der Weltwirtschaftskrise war von Arbeitslosigkeit und „Gelegenheitsjobs“ geprägt. Über 2 Jahre war Reinhold in der Landwirtschaft im Pischkowitz, Kreis Bautzen tätig, bis durch die Vermittlung eines Bekannten sich eine neue Arbeitsaufgabe in Roßwein/Sachsen bei der Firma Wolf & Sohn an einem mechanischen Schmiedehammer ergab. Doch die Arbeit an diesem Schmiedehammer zerrte an der Gesundheit Reinhold

Klanthes. Letztendlich landete Reinhold für zwei Monate in einer Nervenheilanstalt in Leipzig. Die Entlassung hatte zur Bedingung, nie wieder an so einem mechanischen Schmiedehammer zu arbeiten!

Das Glück war Reinhold Klanthe hold und er fand eine neue Anstellung als Schmied auf der Grube „Beihilfe“ Halsbrücke. Diese Tätigkeit begann am 16. November 1936 und stellte auch einen neuen umfassenden Lebensabschnitt dar, den Reinhold viele Jahre später als „Chronik zum Halsbrücke Bergbau“ niederschrieb.

Im November 1936 war die Aufwältigung und Sumpfung der Grube noch im vollen Gange. Auch der Aufbau einer Aufbereitungsanlage stand an. Gut 2 Monate war Reinhold als Schmied tätig, dann versetzte ihn sein Meister zu den Grubenschlossern. Damit war er nun in die gesamte Vorrichtung der Bergwerksanlage übertage wie untertage mit eingebunden. Dies hatte auch einen umfangreichen Lernprozess zur Folge und kam Reinhold später in Form einer Vertrautheit mit Maschinen, Anlagen und Prozessen positiv zugute.

Im Frühjahr 1937 begann das Teufen des neuen „Beihilfe-Richtschatzes“. Reinhold war aufgrund seines Wissens und Talentes zum Verbessern von Anlagen und Prozessen ein sehr wichtiger Mitarbeiter auf der Grube geworden und dies rettete ihn vor der Einberufung zur Wehrmacht! Ab 1944 übernahm Reinhold Klanthe die Seilfahrtaufsicht, verbunden mit einer Prüf- und Abnahmetätigkeit für sämtliche Hebezeuge und Maschinen des gesamten Bergbaubetriebes. So ging es bis kurz vor Kriegsende.

Reinhold Klanthe erlebte das Kriegsende zu Hause mit Frau und einer 4jährigen Tochter. Die Russen kamen aus Richtung Conradsdorf, zu diesem Zeitpunkt befand sich an der Alten Meißner Straße ein deutsches Flak - Geschütz, etwa auf Höhe der ehemaligen Gaststätte „Hoyerlina“. Dessen Besetzung nahm die herannahenden Russen unter Beschuß, die das Feuer erwiderten. Dabei wurden auch zahlreiche Häuser in Halsbrücke getroffen. Da in unmittelbarer Nähe auch 3 Häuser beschädigt wurden, wollte Reinhold Klanthe mit seiner Familie die gefährliche Zone verlassen, sie kamen aber nicht weit. Wenige Meter oberhalb ihres Grundstücks mußten sie Deckung im Straßengraben suchen und eine unweit kriechende Granate bedeckte sie mit Erde und Trümmerteilen. Allerdings dauerte der Beschuß nicht sehr lang, denn die Flakbesetzung setzte sich dann schleunigst ab. Wieder zu Hause, wartete man in großer Besorgnis und Ungewissheit auf den Einzug der Besatzer.

Am 7. April war die „Rote Armee“ auch in Halsbrücke präsent und nahm die Grube unter Kontrolle. Einen Tag zuvor wurde die letzte Schicht mit den nicht zum Volkssturm einberufenen Personal verfahren und dann ruhte der Grubenbetrieb. In der Zwischenzeit war Reinhold nicht unbedingt „arbeitslos“. Eine Brigade der „Roten Armee“ lagerte in Krummenhennersdorf und verlangte nach einem Hufschmied zwecks Beschlagen der Pferde. Dies war aber nur eine kurze Zwischenepisode.

Als erstes wurden – neben einigen anderen Gebrauchsgegenständen – das Radio, die Nähmaschine und 2 Fahrräder konfisziert. Wenige Tage später traf sich Reinhold Klanthe mit einigen Kumpeln auf der Grube, um die Arbeit wieder aufzunehmen. Es waren nur wenige, da viele im Krieg geblieben waren und von den Überlebenden waren die meisten in Kriegsgefangenschaft.

Aber auch mit bestem Willen und größtem Arbeitseifer waren die Hauptprobleme nicht so schnell zu lösen. Eine wasserreiche Grube wie die „Beihilfe“ war abhängig von ausreichend Strom, aber das Netz war zusammengebrochen. Unter diesen Bedingungen arbeiteten die Kumpel die ersten 3 Monate ohne Bezahlung. Aber Geld war zu diesem Zeitpunkt ohnehin nur zweitrangig, da es kaum etwas zu kaufen gab. Nach der Schicht ging Reinhold Klanthe deshalb zu Bauern in den umliegenden Dörfern, um gegen Dienst- und

Arbeitsleistungen (wie z. B. Reparatur von landwirtschaftlichen Geräten usw.) Naturalien zu erhalten. Da er hierfür mobiler sein wollte, aber das Fahrrad ja weg war, baute er sich selbst aus Schrottteilen eines zusammen und ersetzte die fehlenden Reifen durch Pressluftschlauch.

Um den 17. April 1945 konnte der Grubenbetrieb wieder beginnen, zumindest als Notbetrieb, da wieder Elektrizität vom „Dreibrüderschacht“ in begrenztem Maß zur Verfügung stand. Reinhold Klanthe war maßgeblich an der Erhaltung der Grube „Beihilfe“ in dieser schweren Zeit beteiligt und übte dabei Funktionen eines Entscheidungsträgers aus, da die gesamte technische Leitung des Bergbaubetriebes sich kurz vor Kriegsende abgesetzt hatte und dies noch ohne Bezahlung! Im Rahmen der Reparationsforderungen der Siegermacht erfolgte eine weitestgehende Demontage des Betriebes auf ein Minimum. Mit der verbliebenen technischen Ausstattung begann dann auch der Neuanfang im Juli 1946, an dem Reinhold Klanthe maßgeblich mitwirkte.

Die Bemühungen der inzwischen etwas gewachsenen Belegschaft zur Wiederaufnahme der Produktion wurden durch den Befehl zur Demontage zunächst zunichte gemacht. Jetzt mußten die Kumpel Maschinen, Werkzeuge und Aggregate, die sie bisher gewartet und instandgehalten hatten, ausbauen und verladen. Da kamen teure Meßwerkzeuge mit Hämmern, Zangen und anderem in die Hunte, die dann verschweißt wurden und zusammengekuppelt. Mit jeweils 2 Zugfahrzeugen (eines vorn zum Ziehen, eines hinten zum Bremsen) wurden die Hunte zum Bahnhof gezogen und verladen.

Als dann 1947 die Wiederaufnahme der Produktion gefordert wurde, war das schlicht unmöglich. Die Grundvoraussetzung war, die Grube zu säumpfen und eine normale Wasserhaltung zu gewährleisten, aber das war ohne Pumpen unmöglich. Reinhold Klanthe war zu dieser Zeit viel unterwegs, um in anderen Betrieben nach geeigneten Aggregaten zu suchen, seine Familie bekam ihn wenig zu sehen. Als die größten Probleme überwunden waren und man zu einer – anfänglich bescheidenen – Produktion übergehen konnte, wurde das Leben für Reinhold Klanthe auch nicht ruhiger. 1948 wurde die „VVB Buntmetall“ gegründet. Diese umfaßte zahlreiche Gruben- und Hüttenbetriebe. Von dieser VVB wurde er zum „Instrukteur“ ernannt und dann sehr häufig in andere Grubenbetriebe delegiert, um dort in technischen und sicherheitstechnischen Angelegenheiten zu beraten. Als Anfang der Fünfziger die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Wetter- und Wasserabteilung erkannt wurde, wurde Reinhold Klanthe Wettersteiger. Die beiden Steiger hatten ein gemeinsames Dienstzimmer, sie arbeiteten auch gut zusammen und unterstützten sich gegenseitig.

Die 1950er Jahre waren wieder durch viel Engagement und durch „Lernen“ geprägt. Neben seiner Tätigkeit zur Verbesserung von Anlagen und Prozessen des Bergbaubetriebes mit unzähligen Neurervorschlägen begann Reinhold Klanthe ein Studium zum Bergingenieur an der „Berg- und Hütten- Ingenieurschule Fritz Himpel“ in Eisleben. Die staatliche Abschlußprüfung erfolgte 1959 und erbrachte das Prädikat „befriedigend“. Seine Facharbeit umfaßte das Thema einer Sonderbewetterung auf der 14. und 15. Sohle der Betriebsabteilung Brand-Erbisdorf für 2 Querschläge im Parallelstreckenbetrieb. Danach war Reinhold Klanthe wieder als Wettersteiger auf der Grube „Beihilfe“ Halsbrücke tätig.

1962 reichte Reinhold Klanthe zusammen mit Johann Haslwander eine Patentschrift für ein spezielles Wettermessgerät ein. Damit sollten Wettergeschwindigkeiten von unter 10 m/s sicher und genau messbar sein. Die Erteilung des Patentbeschlusses ist am 27.12.1965 erfolgt. Der Prototyp wurde in der „Präzisionsmechanik Freiberg“ von einem Herrn Patzig aus Halsbrücke gefertigt. Die Lagerung des Meßwerkes erfolgte in Steinen, wie damals im hochwertigen Uhrenbau üblich. Das Problem war, das Meßwerk so auszugleichen, daß es in jeder Lage, also horizontal, vertikal und auch schräg immer gute Messergebnisse ga-

rantierte. Aus diesem Grund haben die beiden Herren Patzig und Klanthe gemeinsam viele Abende getüftelt, bis das Ergebnis den Erwartungen entsprach. Das Gerät erhielt auch eine Stauscheibe mit kalibrierten Bohrungen, somit konnten neben geringsten Wetterströmen auch höhere und starke gemessen werden. Das Gerät erfüllte alle Erwartungen, aber in Freiberg fand sich keine Fertigungskapazität. In der damaligen UdSSR fand sich ein Partner, welcher die Meßgeräte produzieren wollte. Aber von der dort gefertigten Nullserie (etwa 10 oder 12 Stück) genügte keines den Erwartungen in Bezug auf Genauigkeit. Daraufhin wurde doch eine kleine Stückzahl in dem VEB Präzisionmechanik Freiberg hergestellt.



Reinhold Klanthe am Mundloch des „Gott Hilf Uns Erbstolln“ auf dem „Leberecht Flachen“ im Münzbachtal.

Anhand alter Unterlagen läßt sich Reinhold Klanthes Arbeitsleben im Bergbau auch zeitlich ziemlich genau rekonstruieren. Eingestellt wurde er 1936 als Bergschmied mit erweitertem Aufgabenbereich wie z. B. bei der Pumpen- und Fördertechnik. Geschuldet war

dies der Tatsache, daß es zu wenig ausgebildete Fachleute gab und jeder, der sich etwas zutraute, einfach mit anpackte. Mit Kriegsbeginn verschärften sich die Probleme nochmals, wenige mußten mehr übernehmen. Reinhold hatte das Glück und wurde mit 5 anderen Kollegen u. k. gestellt.

Am 10. August 1948 wurde er zum Aufseher (ohne genaue Tätigkeitsbezeichnung) ernannt mit 330,- MDN (Mark Deutscher Notenbanken – Anm. d. Red.) Arbeitslohn. Ab 1. Januar 1951 erfolgte dann die Berufung zum Arbeitsschutz- Instrukteur bei der damaligen „VVB Buntmetall“ mit einem Gehalt von 450,- MDN. Als Wettersteiger auf der Grube „Beihilfe“ in Halsbrücke begann er seine Tätigkeit ab 30.12.1952, vom VEB „Bleierzgruben“ wurde das Gehalt ab 01.04.1953 auf 775,- MDN, ab 01.11.1953 auf 800,- MDN gesetzt. Am 7. Mai 1955 schloß er einen Qualifizierungslehrgang für Wettersteiger in Eisleben erfolgreich ab und am 09. Februar 1956 die Prüfung als Fahrhauer.

1961 wurde ihm auf Grund leichter Silikose und Herz- Kreislaufprobleme die Untertage-tauglichkeit aberkannt und er ging als Dispatcher in die Kombinarsleitung in Freiberg (800,- M). Ab 02.09. 1963 übernahm er das Büro für Neuererwesen auf der Grube Halsbrücke (700,- Mark). Zum 31. Dezember 1968 erfolgte die Aufhebung des Arbeitsvertrages vom 16.11.1936 und Reinhold Klanthe wurde Rentner. Aushilfsweise arbeitete er später noch im Büro des Landmaschinenbau Zill in Großschirma.

2. Vorwort der Autoren E. M. & K. Klanthe

Nachstehende Abhandlung bezieht sich auf ein frühes Stadium der Heimat- und Montanforschung in der Gemeinde Halsbrücke aus Sicht eines einfachen Arbeiters ohne jegliche schriftstellerische Allüren. Reinhold Klanthe war Bergmann aus Leidenschaft und manche Leute sprachen auch leicht ironisch vom „Tausendjährigen Bergmann“, andere sagten, er sei mit der Grube verheiratet.

Außerdem hatte er auch noch einige Hobbys. Das wichtigste war die Fotografie, von der Aufnahme bis zum Bild machte er alles selbst. Neben der Landschaft seiner Heimat entstanden auch Bilder von seinem Arbeitsplatz der Grube „Beihilfe“ in Halsbrücke. Daß mit diesen Aufnahmen eine fotografische Dokumentation des Bergbaus seiner Heimat entstand, war Reinhold Klanthe aus heutiger Sicht wohl nicht unbedingt bewußt!

Fotografiert wurden Baustellen von in Sanierung befindlichen Bergbauobjekten im Muldental; so zum Beispiel im Rahmen des 18- Punkte Hochwasserschutz-Programmes, wie auch auf Befahrungen von damals auflässigen Grubenbauen der näheren Umgebung mit weiteren interessierten Freunden. Dabei lag der Schwerpunkt weniger auf einer lückenlosen umfangreichen Bilddokumentation – was damals aus Kosten- und Materialgründen unmöglich war – als vielmehr auf dem „Schießen“ einiger Bilder als Erinnerung für spätere Zeiten und auf dem Festhalten von Besonderheiten.

Das Bildmaterial – Papierbilder S/W und auch Dias – entwickelte Reinhold Klanthe selbst daheim in seinem Haus. Die hierfür erforderliche Ausrüstung wurde zum Teil erworben, aber zum Teil auch selbst gebaut. Deshalb hat er sich auch bei Veranstaltungen auf der Grube als Fotograf betätigt. Die Bilder wurden dann ausgelegt und nummeriert und die Kumpel konnten die jeweiligen Bilder für sich nachbestellen.

Nebenbei befaßte er sich auch mit der Geschichte seiner Heimat, speziell der bergbaulichen Vergangenheit. Reinhold Klanthe war auch in einem Zirkel tätig, der sich mit der allgemeinen Heimatgeschichte auseinandersetzte. Sicherlich sind auch schon damals umfangreichere Recherchen in den Archiven der umliegenden Gemeinden sowie auch im Stadtarchiv von Freiberg durchgeführt worden. Die Ergebnisse dieser Arbeit sind mittels Schreibmaschine auf dünnem Durchschlagspapier nieder geschrieben, was neben dem Original noch bis zu 3 Durchschläge des Textes möglich machte. Ein solcher Durchschlag von gut 500 Seiten Umfang ist bis heute noch erhalten.

Daraus entstand wohl auch die Idee zur Erstellung einer Chronik über die Grube „Beihilfe“ aus seiner Sichtweise und mit seinen Möglichkeiten. Reinhold Klanthe besaß das Wissen und die Erinnerung an die Wiederaufnahme der Grube „Beihilfe“ welche er ja von Anfang an und fast bis zur Einstellung des Bergbaus in Halsbrücke 1968 beruflich miterlebte oder später noch begleiten konnte.



Reinhold Klanthe (Mitte) während einer Befahrung der Grube „Kurprinz“ in den 1950er Jahren auf der damals noch erhaltenen Bühne in der Radstube am eisernen Kunstrad. Foto: R. Klanthe

Ein umfangreiches Bildarchiv, welches heute leider nur noch teilweise vorhanden ist, ergänzten die Abhandlung zum Bergbau von Halsbrücke. Leider war es zu Lebzeiten von Reinhold Klanthe nahezu unmöglich, eine aus Bild und Text bestehende Dokumentation in größerem Umfang zu veröffentlichen. Erst das Fortschreiten der Technik in Form von Computern, Digitalfotografie und digitaler Reproduktion machen es nunmehr möglich, Bilder und Text zu vereinigen und für jeden Interessierten Bürger oder Bergbaufreund allgemein zugänglich zu machen. Somit können wir die Spuren von Reinhold Klanthe auch 25 Jahre nach seinem Tod sichtbar machen!

Aufgrund der vorangegangenen Recherchen zu dieser Dokumentation fanden sich noch Bilddokumente eines weiteren Fotografen, der in den 1930er Jahren untertage etliches Bildmaterial erstellt und wohl auch Reinhold Klanthe gekannt haben dürfte.

Glück auf!

3. Die Chronik zum Halsbrücker Bergbau von R. Klanthe

3.1. Zu Halsbrücke

Die alte Bergbausiedlung Halsbrücke hat ihren Namen nach dem ehemaligen Vorwerk und späterem Kanzleilehngut „Hals“ erhalten, welches 1348 zum ersten Male als „zu den Hal-se“ erwähnt wird. Der Ort selbst erscheint 1441 unter dem Namen „zu der brucken am Halse“. Diese Siedlung unterstand der damaligen Flurgrenze, Tuttendorf, Neubau und Lehngut Hals und wurde erst in den 30-er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine selbständige Gemeinde. 1933 entstand durch Vereinigung mit der Gemeinde Sand der heutige Ort.

Sand: Frühere Bezeichnung, Erlenburg oder Erlenbau (vergl. Neubau).

Der Name Sand ist wahrscheinlich erst im 17. Jahrhundert entstanden, auf Grund der Öde, welche der Hüttenrauch am rechten Muldengehänge verursachte. In einer Akte von 1651 wird ein Sandmüller genannt. Erst im 18. Jahrhundert erscheint der Name öfter, so z. B. 1796, „ufm Sand“. 1822 heißt es: „Auf dem Sande an der Halsbrücke“.

Halsbrücke wird im Norden durch Rothenfurth begrenzt, welches 1305 als Rodynpfurde erscheint, 1499 Rothforth und im 16. Jahrhundert Rottenfurth. Im Süden liegt Tuttendorf, urkundlich erwähnt 1183 als Tudyndorph. 1346 stand an der Stelle der heutigen Kirche schon eine Kapelle „Zur heiligen Anna“. Das im Osten liegende Krummenhennersdorf wird 1195 Heinrichsdorf genannt. 1334 schreibt man „Heinrichisdorf daz do heizit das krumme“.

1505 erscheint „Krummenheinersdorf“, im Gegensatz des im selben Zeitraum genannten „Langenheinersdorf“.

1612: Die staatlichen „Halsbrücker Schmelzhütten“ wurden gegründet. Eine Hütte wird aber schon 1559 erwähnt.

1690: Fertigstellung der „Altväter Wasserleitung“, das erste Aquädukt Mitteldeutschlands. Die Brücke bestand aus 12 in Bruchstein ausgeführten Bögen, die auf 13 Pfeilern ruhten und eine Länge von 330 Ellen hatte. Die beiderseitigen Anschlüsse an das Gebirge bestanden aus hölzernen Spundstücken (Rinnen), die auf 11 Holzböcken gelagert waren. Die Gesamtlänge der Brücke betrug 400 Ellen, gleich 221 Meter.

Am 18.04.1691 wird das Huthaus von St. Jacob und nebst Pochwerk mit Wäsche bei St. Georg durch ein Feuer zerstört.

1694 am 20. Juni ist durch den Bruch des Muldendamms das gesamte Halsbrücker Grubenfeld innerhalb 2 ½ Stunden abgesoffen.

Am 17. Dezember 1717 ist bei St. Jacob und Georgen ein schwerer Tagebruch gefallen.. Der Oberberghauptmann ordnete ein Bittgebet in allen Kirchen an, für die Bergleute, die den Bruch abfangen mußten.

Am 20. August ereignete sich ein schwerer Tagebruch auf St. Lorenz Gegentrum 1. - 4. Maaß. Das halbe Scheidehaus stürzte dabei mit ein.

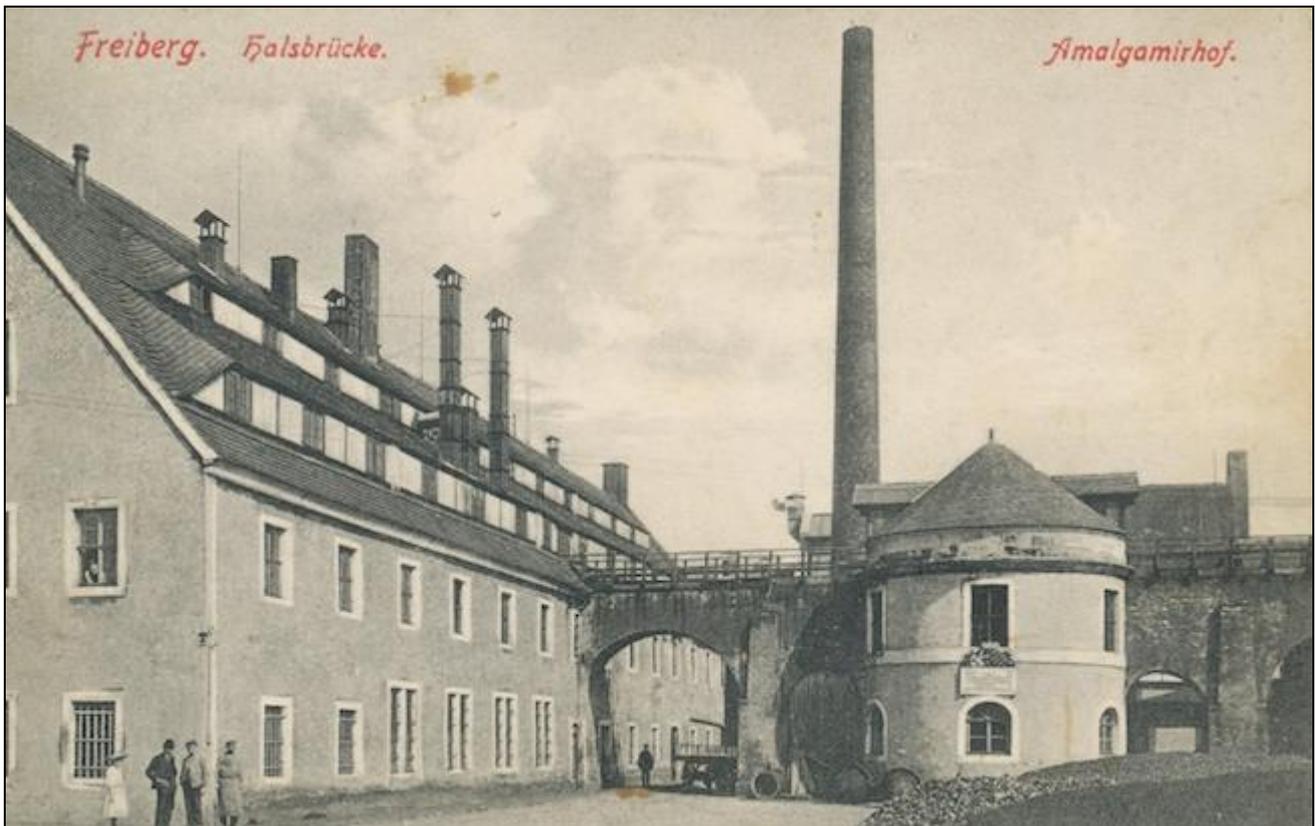
1787 – 1790: In der Schmelzhütte wurde das Amalgamierwerk gebaut. Dieses Werk, das damals einzige seiner Art, welches zur besseren Gewinnung des Silbers diente, wurde von vielen in- und ausländischen Persönlichkeiten besucht, u. a. am 27.09.1810 von J. W. v. Goethe.

1788 / 89: Das Kahnhebewerk, das älteste Schiffshebewerk der Welt, wurde gebaut.

1815: In der Hütte entstand das erste Gaswerk. Entwurf: Prof. Lampadius. Dieses Werk hat 80 Jahre (bis 1895) das Gas für die Beleuchtung der Hütte geliefert.

1844 – 1877: Der „Rothschönberger Stollen“, der bis zum Halsbrücker Spat eine Länge von 13.900 Metern aufweist und als längster „Tunnel“ der Welt angesprochen wurde, wurde aufgeföhren. Der Stolln hat 8 Lichtlöcher und wurde mit einem Kostenaufwand von 7.186.697,00 Mark aufgeföhren.

1888 / 89: Die 140 Meter hohe Halsbrücker Esse, welche damals der höchste Schornstein von Europa war, wurde gebaut. Nur ein Schornstein in Südenland erreichte mit seinen 138 Metern beinahe diese Höhe.



Ansicht des Druckwerkes auf dem Hüttenhof auf einer zeitgenössischen Postkarte. Sammlung N. Bonk.

Zu erwähnen ist noch das Druckwerk, welches 1793 nach dem großen Brand des ersten Amalgamierwerkes dort erbaut wurde. Das Druckwerk war in einem steinernem Turm untergebracht und mit vier Zylindern von ca. 28 cm Durchmesser und einer Hubhöhe von 66 cm ausgerüstet. Der Antrieb erfolgte durch ein Wasserrad von 4,3 Metern Durchmesser. Das benötigte Aufschlagwasser wurde dem „Roten Graben“ entnommen und über die steinerne Brücke (heute noch zum Teil erhalten) dem Werk zugeführt. Dieses dem Feuer-schutz dienende Werk wurde am 31.05.1902 zum letzten Mal betrieben.

Vollkommen vergessen ist heute das Schlackenbad, eine Einrichtung, die über die Grenzen Sachsens bekannt war. Man verfolgte den Gedanken, die beim Verhütten des Erzes frei-werdenden, gasförmigen Bestandteile wie Eisen, Schwefel, u. s. w., der Heilkunde dienstbar zu machen. In einem kleinen aus Stein gebauten, aber mit Stroh gedecktem Häuschen, wurden 1798 vier Badezellen eingerichtet. Das Wasser wurde mit ungelöschten Hüttschlacken erwärmt und somit eine gewisse Heilkraft erzielt. 1804 wurde ein neues Badehaus mit neun Badezellen erbaut (die jetzige „Herzogschmiede“). Das Bad hat 74 Jahre, bis 1872 bestanden und wurde in der Mehrzahl von Leuten der begüterten Kreise besucht.



Das Halsbrücker Schlackenbad – später die Gaststätte zur Erzschnelze. Sammlung N. Bonk

Ältere Gruben auf dem Halsbrücker Spat und seiner Nebentrümer (darin bedeuten C. = Conradsdorf, F. = Falkenberg, G. = Großschirma, H. = Halsbrücke, K. = Krummenhennersdorf, R. = Rothenfurth):

- Anna Erstollen R. 1759 – 1769
- St. Anna und Altväter R. 1672 – 1710 und 1718 – 1752
- Beihilfe Erbstollen R. 1796 – 1859
- Churprinz Friedrich August Erbstollen G. 1711 – 1900
- Drei Schwäger Erbstollen H. 1764 – 1783 und 1823 – 1828
- Ehre Gottes Erbstollen H. 1752 – 1776

- Elias Erbstollen und Tue Gut Fundgrube C. 1743 – 1801
- Erfunden Glück Fundgrube H. 1751
- Freudenstein Erbstollen K. 1749 – 1781
- St. Georgen Fundgrube H. 1611 – 1709
- Gott allein die Ehre Fundgrube C. 1754 – 1762
- Gottes Gnad und Segen Erbstollen C. 1764 – 1804
- Gotthelf Schaller Erbstollen H. 1773 – 1778
- Gott mit uns Fundgrube R. 1771 – 1785
- Güte Gottes Erbstollen H. 1774 – 1784
- Halden von Halsbrücke vereinigt Feld H. 1745 – 1773
- Halsbrücker Gewerken Hüttenhöfe H. 1619 – 1663
- Halsbrücke vereinigt Feld H. 1709 – 1746
- Hilfe des Herrn Erbstollen H. 1752 – 1786
- Hoffnung Gottes Erbstollen H. 1757
- St. Jacob Erbstollen H. 1609 – 1618
- St. Jacob untere 2.-5. Maas Erbstollen 1609 – 1618
- Johannes Erbstollen C. 1747 – 1753
- Johannes Erbstollen H. 1758 – 1759
- St. Johannes Fundgrube H. 1604 – 1687
- Johann Georg Erbstollen C. 1783 – 1800
- Isaak Erbstollen R. 1740 – 1800
- Junger Josef Erbstollen H. 1705 – 1708 und 1753 – 1766
- Komm sieg mit Freuden Erbstollen K. 1743 – 1819
- König August und Georg Erbstollen F. 1701 – 1804
- König Gustavus Erbstollen H. 1747 – 1812
- Liebe Gottes Fundgrube H. 1764 – 1768
- St. Lorenz Fundgrube H. 1602 – 1672
- St. Lorenz Gegentrum Fundgrube C. 1620 – 1695
- St. Lorenz Gegentrum halbe Fundgrube und untere 2.-3. Maas 1687 – 1748
- St. Lorenz Gegentrum obere 5.-8. Maas C. 1710 – 1791
- St. Lorenz gegentrum obere 2. Maas H. 1605 – 1709
- St. Lorenz obere 3.-4. Maas 1610 – 1640
- St. Lorenz 5. Und ½ 6. Maas H. 1610 – 1650
- St. Lorenz obere ½ 6.-8. Maas H. 1610 – 1708

- St. Lorenz obere 9.-10. Maas H. 1602 – 1620
- St. Lorenz obere 11.-12. Maas H. 1616 - 1677
- Lustige Gesellschaft Erbstollen H. 1756 – 1758
- Neue Versorgung Gottes Erbstollen R. 1752 – 1785
- Neu unverhofft Glück Fundgrube K. 1749 – 1796
- Neu vermutet Glück Erbstollen H. 1752 – 1787
- Prinz Albertus Erbstollen H. 1752 – 1765
- Prinz Xaverius Erbstollen H. 1754 – 1771
- Rheinischer Wein Fundgrube H. 1611 – 1615
- Schindler Fundgrube C. 1761 – 1763
- Gottes Segen u. Weiße Rose Fundgrube H. 1671 – 1675
- Sonne Erbstollen C. 1745 – 1773
- Sonnenstrahl Erbstollen H. 1758 – 1789
- Tiefer Löser Stollen H. 1749 – 1755
- Treue Hilfe Gottes Fundgrube H. 1768 – 1792

3.2. Ursprung des Halsbrücker Bergbaus und seine Entwicklung bis 1935

Der sich ca. 5 Kilometer nördlich von Freiberg durch das Halsbrücker Tal ziehende Halsbrücker Spatgang hat sich schon in früheren Zeiten als mächtig und bauwürdig erwiesen. Nach alten Schriften wurde auf diesem Spatgang wahrscheinlich schon gegen 1170 Bergbau betrieben. Wie lange dieser alte Bergbau bestand und wie viel dabei ausgebracht wurde, kann nicht gesagt werden, da die ältesten zusammenhängenden Berichte erst von 1524 stammen.

Von dieser Zeit an hat sich der Bergbau auf dem Halsbrücker Spat und seinen Nebentrümmern sehr schnell entwickelt, so daß in dieser Periode, wenn auch in verschiedenen Zeiträumen, 56 Gruben betrieben wurden. Der Halsbrücker Spat erstreckt sich auf ca. 4000 Lachter (1 Lachter = 2 Meter) von Nordwesten bei der späteren Grube „Churprinz Friedrich August Erbstollen“ bei Großschirma bis in den Südosten zum „König August Erbstollen“ in Falkenberg.

„Beiläufig und zum Nachweis dessen, daß auch an den beiden Endpunkten der gesamten Länge noch schöne Erze gebrochen haben, mag hier erwähnt werden, daß Churprinz bis zum Jahre 1900 starken Abbau betrieben hat und daß dem Zaren „Peter dem Großen“, als er im Jahre 1711 aus Carlsbad zurückkehrte und auf dieser Tour das zweite Mal Freiberg berührte, gerade diese äußerste morgentliche Grube, König August, angewiesen wurde, um seinen Wunsch, den Freiburger Bergbau einmal zu besichtigen, zu befriedigen und daß er daselbst schönes glanziges Erz vor Ort hereingehauen und zum Andenken bei sich behalten hat.“

Im Jahre 1709 wurden 11 Gruben des inneren Halsbrücker Feldes, von „Rheinischer Wein“ bis „St. Jacob“ an den Staat verkauft und wurden als ein Betrieb „Halsbrücker Vereinigt Feld“ geführt. In dieser Blütezeit des Halsbrücker Bergbaus wurden insgesamt 29 Kunsträder, 6 Kehrräder (Treibräder), 14 Wäschen und 15 Pochwerke mit 129 nassen und 3 trockenen Stempeln betrieben.

Auf Grund der Tatsache, daß mit Betreiben des Bergbaus die Mulde mehrmals unterfahren wurde und sie streckenweise parallel und hart am Gang verläuft, hatten die Gruben oft unter starkem Wasserzufluß zu leiden. Andererseits fehlte es am nötigen Aufschlagwasser, um die zusitzenden Wasser zu heben. Zur Wasserzu- und -abführung wurden daher große Anstrengungen unternommen. So ließ bis zum Jahre 1549 der 1568 verstorbene, berühmte Bergmeister **Simon Bogner** den „Anna Stollen“ 1.296 Lachter weit auffahren, der in den nächsten Jahren unter Bergmeister **Martin Planer** noch um 220 Lachter verlängert und bis an die Gruben im zentralen Feld vorgetrieben wurde. Dieser Stollen liegt aber nur ca. 10 Meter unter der Halsbrücker Talsohle und konnte die ersehnte tiefere Wasserlösung nicht bringen.

Weiterhin wurde der „Lorenz-Gegentrümer Stollen“ aufgefahren, der auf Grund des steiler ansteigenden Gebirges, den Südost-Gruben größere Hilfe brachte. 1606 bis 1607 wurde die Mulde von der Halser Seite nach der Krummenhennersdorfer Seite der Talaue verlegt. Außerdem wurden noch innerhalb der Gruben größere Wasser- und Sumpfstrecken angelegt. Zur Heranführung von Aufschlagwasser wurde gemeinschaftlich von allen Halsbrücker Gruben der „Rote Graben“ angelegt.

Über die älteste und ausgedehnteste Wasserwirtschaft verfügt seinem Alter entsprechend natürlich der Freiburger Bergbau. Der älteste Stollen, der zur Entwässerung verschiedener Gruben angelegt wurde, ist der Fürstenstollen. Sein Baubeginn ist nicht bekannt, er wurde aber bereits 1384 von dem Meißner Markgrafen für 1.100 Schock Gr. dem Gewerker für das Freiburger Revier abgekauft und erhielt daraufhin den Namen „Fürstenstoln“. Dieser alte Stollen hatte aber ein starkes Ansteigen (Gesprenge). Um tiefere Abbausohlen aufschließen und ihn später weiter ins Revier treiben zu können, wurde das Gesprenge nachgerissen. Es entstand auf diese Weise der tiefere Fürstenstollen, der also von bestimmter Stelle an (dem Gesprengschacht), unter dem Alten verlief.

1612 – 13 erfolgte ein Höherlegen des am Mundloch im Muldental vorbeifließenden „Roten Grabens“, um für die Halsbrücker Gruben und Wäschen das Gefälle zu vergrößern. Dadurch machte sich ein teilweises Nachreißen der Firste im Stollen nötig, was nur bis in die Gegend der Stadt Freiberg geschehen ist, wie aus den Befahrungsregistraturen von 1637 hervorgeht. Es heißt darin, daß die *„Fürste ufm Spat, wo man von der 6. Maas Turmhof nach Methusalem 200 Lachter lang und 1 auch teilsorts 504 Lachter hoch nachgerissen werde, was vor des Feindes Einfall schon angefangen, welches ein sehr nützliches und notwähndiges Werk sei sintemal in des jetzigen Feindes Wesen auf dem Hauptstollen in 8 Tagen niemand habe hereinfahren, noch ufn Hohnbirkner Zug hat kommen können, welches uns in der Stadt sowohl den Bergleuten, so sich anderweit aufgehalten haben, großer Schaden zugefügt, auch mancher Bergmann sich im Wasser erkältet hat, daß er oder wenn er wegen des Wassers nicht hat durch kommen können und zu Tage ausfahren müssen erwischt worden und sein Leben darüber zubüßen müssen.“*

Zu den ältesten Gräben des Freiburger Reviers gehört der „Rote Graben“ am linken Muldengehänge, der nicht nur Muldenwasser führte, sondern auch schon das Wasser des „Alten Tiefen Fürstenstollens“ und des „Verträgliche Gesellschaft Stollens“ abfing. Der Graben ist etwa um 1400 entstanden und unweit Muldenhütten aus der Mulde abgezweigt. Er versorgte die Gruben und Hütten des nördlichen Freiburger Reviers.

Auszug aus: „Die bergmännische Wasserwirtschaft im alten erzgebirgischen Erzbergbau“ veröffentlicht im „Glück Auf“ Erzgeb. Verein von Dipl. Ingenieur Dr. P. Schulz, konz. Markscheider (Wann der Graben angelegt wurde, konnte von diesem Verfasser nicht einwandfrei ermittelt werden. In einem Streitfall zwischen Stadt- und Bergamt im Februar 1621, wird er schon genannt.)



Der Rote Graben zu Zeiten Reinhold Klanthes etwa auf Höhe „Alte Ziegelei“ Foto: R. Klanthe.

Im Jahre 1696, nach einer anderen Meldung schon 1631, wurde der „Lorenz Gegenrümer Graben“ in Betrieb genommen, der sein Wasser aus dem Bobritzschbach entnahm und seinen Anfang im Dorfe Bobritzsch hatte. Die letzte Strecke dieses Grabens wurde untertägig geführt und endete in der Nähe des „Sophienschachtes“.

Ferner wurde zu diesem Zweck noch Münzbachwasser herangezogen. Dieses Wasser wurde in der Nähe des „Neubau“ Gutes gefaßt, am rechten Hang des Münzbaches entlang geführt und über die 1690 fertiggestellte „Altväterbrücke“ zur rechten Muldenseite geleitet. Das über diese Brücke geleitete Wasser diente bis zur Stilllegung der Gruben „Altväter“ und „Anna“ im Jahre 1752 als deren Aufschlagwasser. Für einige Jahre wurde diese Wasserleitung wieder genutzt, als die Gewerkschaft „Neue Versorgung Gottes“ auf „St. Anna“ den Betrieb wieder aufnahm. Doch konnte sich diese Gewerkschaft nicht lange halten und die Brücke wurde 1779 von der Grube „Isaak Erbstollen“ übernommen. Bevor dies geschah, wurde der bisherige Aufschlag noch dadurch verstärkt, das im Jahre 1770 der „Rote Graben“ mit herangezogen wurde, der sein Wasser inzwischen auch aus dem „Turmhofer Hilfs-“ und dem „Tiefen Fürsten Stollen“ entnahm.

Außerdem mußten noch teils neue Spundstücke verlegt, teils eine neue Rösche und ein Stück offener Graben bis zum Kunstschacht am „Isaak“ hergestellt werden. Auch eine Reparatur der Brücke wurde durchgeführt, welche 617 Thaler kostete, wovon die Grube „Isaak“ $\frac{1}{4}$ = 154 Thaler zu zahlen hatte. $\frac{3}{4}$ der Kosten deckte die Gnadengroschenkasse.

1795 wurde die Wasserleitung auch von dieser Grube abgelegt. Daraufhin wurde die Brücke im Herbst 1893 wegen Baufälligkeit gesprengt. Zur Erinnerung an dieses große und berühmte Bauwerk wurde im Jahre 1690 eine Gedenkmünze aus Feinsilber geschlagen, von der ein Abguß noch im Freiburger Bergbaumuseum aufbewahrt wird.

In nachfolgender Abbildung ist eine Ausbeutemünze der Grube „St. Anna“ von 1680 zu sehen, welche bei Ausbeute gebenden Gruben fast jedes Jahr geschlagen und an die Gewerken verteilt wurden.



Ansicht der Ausbeutemünze in einem Digitalisat.

Die Beschreibung der Münze nach dem K. und K. Oberbergrath **von Ernst**:

„Unter einer hügligen Gegend in der sich rechts ein Pferdegöpel mit Tagegebäuden, links ein Schacht mit Handhaspel befindet, ist eine Grube im Durchschnitt sichtbar. Im Förderschacht rechts wird mittels Kette in Kübel gefördert, daneben weiter links ist ein Kunst-

und Fahrschacht mit doppelten Pumpensätzen dargestellt. Das Kunstrad hängt unmittelbar über dem Schacht. Weiter links führt eine Feldstrecke in der ein Fördermann Karren läuft zu einem weiteren Schacht. In größerer Tiefe arbeiten sechs Bergleute im Strossenbau. Die Zimmerung der Grubenräume ist sehr sorgfältig gezeichnet. Über dem Ganzen ragt eine Hand aus den Wolken, die eine Münze hält.

Auf der anderen Seite ist die romantische Lage der Grube im bewaldeten Tale der Freiburger Mulde dargestellt. Die Altväterbrücke, damals noch nicht völlig in Stein vollendet, führt der am rechten Ufer der Mulde gelegenen Grube das Kraftwasser zu. Unter der Altväter Wasserleitung befindet sich die noch heute vorhandene steinerne Brücke, auf der die alte Meißener Straße die Mulde überschreitet. Im Vordergrund ist eine große Ratstube bemerkenswert, von der Stangenkünste zur Grube geführt sind. Im Hintergrund das Dorf Conradsdorf mit der weithin sichtbaren Kirche. Am oberen Rand die Umschrift in zwei Zeilen:

WAS MENSCHENHAND DURCH GOTT THUN KANN
DAS SIEHT MAN HIER MIT WUNDER AN.

Unten in verzierter Umrandung zwischen Schlegel und Eisen:

ST. ANNA.“

Die Münze hatte einen Durchmesser von 80 Millimetern.

Ein weiteres bergbauliches Denkmal ist das Kahnhebewerk, das als ältestes Schiffshebewerk der Welt gilt. Die Ruine steht noch heute unterhalb des Beihilfer Richtschachtes am „Isaak“.

Das anfallende Erz der Grube „Churprinz“ mußte mittels Pferdegespann zu den Halsbrücker Schmelzhütten transportiert werden. Da aber die heutige Talstraße entlang der Mulde noch nicht bestand, wurde dieser Transport über die Altväterbrücke und die dahinterliegende große Steigung durchgeführt, was sehr viel Zeit und Geld kostete. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde der „Churprinzer Bergwerks Kanal“ angelegt, auf dem das Erz in Kähnen nach Halsbrücke befördert werden konnte. Zur Überwindung des großen Niveauunterschiedes diente das in den Jahren 1788 / 89 erbaute Schiffshebewerk. Dieses Werk war bis 1863 in Betrieb. Von da an wurde das Wasser des Kanals als Aufschlagwasser zur Auffahrung des VII. Lichtloches benötigt. Teile dieses Kanals sind heute noch in Betrieb und dienen der Wasserzuführung für das Pappenwerk in Großschirma.



Das ehemalige Schiffshebewerk am Fuße der Halden der Grube „Beihilfe“. Foto: R. Klanthe

Daß der Bergbau auf dem so mächtigen Halsbrücker Spat nach einer Betriebszeit von 200 Jahren einging, so lag das an der großen Wasserlast, welche die Nähe der Mulde bedingte, sowie am Fehlen des benötigten Aufschlagwassers und am Fehlen des nötigen Versatzes, was wiederum zu großen Tagebrüchen führte. Das zur damaligen Zeit übliche Abbauverfahren, der „Strossenbau“, führte zwangsläufig zu großen Hohlräumen. Es wurden zwar zur Stützung der Hangenden ab und zu mehr oder weniger starke Bergfesten stehen gelassen oder mit steinernen Gewölben und Holz das Hangende gestützt, doch blieben die Hohlräume fast alle offen.

Auf Grund dieser Tatsachen entstanden für den Bergbau viele Widrigkeiten. Einige sollen hier genannt werden:

- 1639 wurden fast die gesamten Tagegebäude und das große Kunstzeug bei „St. Lorenz“ von den Schweden niedergebrannt und zerstört.

- Am 10. August 1640 ging durch einen Riß im Muldendamm bei „St. Lorenz“ 3. – 4. Maß ein großer bis zu Tage führender Bruch nieder.
- Am 12. März 1662 ist der Johannesbruch niedergegangen. Im Volksmund erzählt man sich, daß der Bruch in der Johannesnacht eingegangen wäre und dadurch seinen Namen erhalten hat, doch stammt der Name daher, daß er auf dem Gelände der Fundgrube „St. Johannes“ niederging.
- Am 18. April 1691 wurde das Huthaus bei „St. Jacob“ und das Pochwerk mit Wäsche bei „St. Georg“ durch Feuer zerstört, so daß nichts gerettet werden konnte.
- Am 12. Oktober 1691 ist bei „St. Lorenz“ 2. und gleichzeitig 5. – $\frac{1}{2}$ 6. Maß je ein Tagebruch niedergegangen. Letzterer hatte eine Länge von 60 Lachtern und eine Teufe von 72 Lachtern. Das Unglück wäre noch größer geworden, wenn es einige Zeit später eingetreten wäre. Es geschah nämlich $\frac{1}{2}$ 5 Uhr, also knapp $\frac{1}{2}$ Stunde vor Schichtbeginn. Fast 200 Bergleute und der Bergmeister mit seinen Geschworenen, die zu seiner Befahrung eingetroffen waren, befanden sich bereits am Schacht.
- Am 20. Juni 1694 ist durch einen Bruch des Muldendamms das gesamte zentrale Halsbrücke Grubenfeld innerhalb 2 $\frac{1}{2}$ Stunden abgesoffen.
- Am 17. Dezember 1717 entstand zwischen „St. Jacob“ und „St. Georgen“ ganz nahe der Mulde ein schwerer Tagebruch. Wie gefährlich dieser Bruch war geht daraus hervor, daß der damalige Oberberghauptmann „Abraham von Schönberg“ ein Bittgebet in allen Kirchen für die Bergleute anordnete, die an dem Abfangen des Bruches arbeiten mußten.
- Am 20. August 1746 ist bei „Lorenz Gegentrum“ 1. bis 4. Maß ein Tagebruch niedergegangen und hat das halbe Schneidehaus mitgenommen.

Zur Wiedergangbarmachung des seit 1746 eingegangenen Halsbrücker Bergbaus wurden im 19. Jahrhundert von Seiten des Staates große Vorkehrungen getroffen. So wurde in den Jahren 1844 – 1877 der „Rothschönberger Stollen“ aufgefahren, der auch den Halsbrücker Gruben eine tiefere Wasserlosung gewährleisten sollte. Dieser Stollen hat einschließlich der Abzugsrösche bis zum Halsbrücker Spat eine Länge von 13.900 Metern und wurde mit einem Kostenaufwand von 7.186.697,00 Mark aufgefahren.

Einige Daten über den Rothschönberger Stolln:

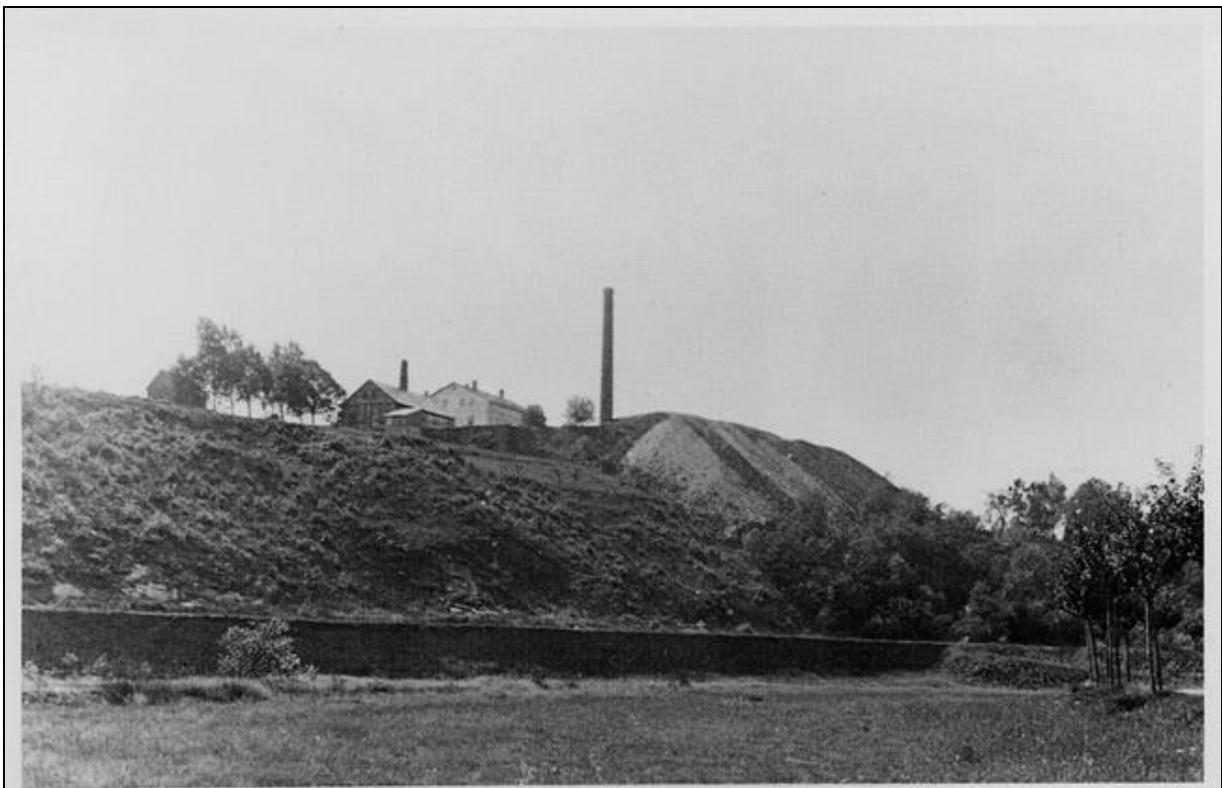
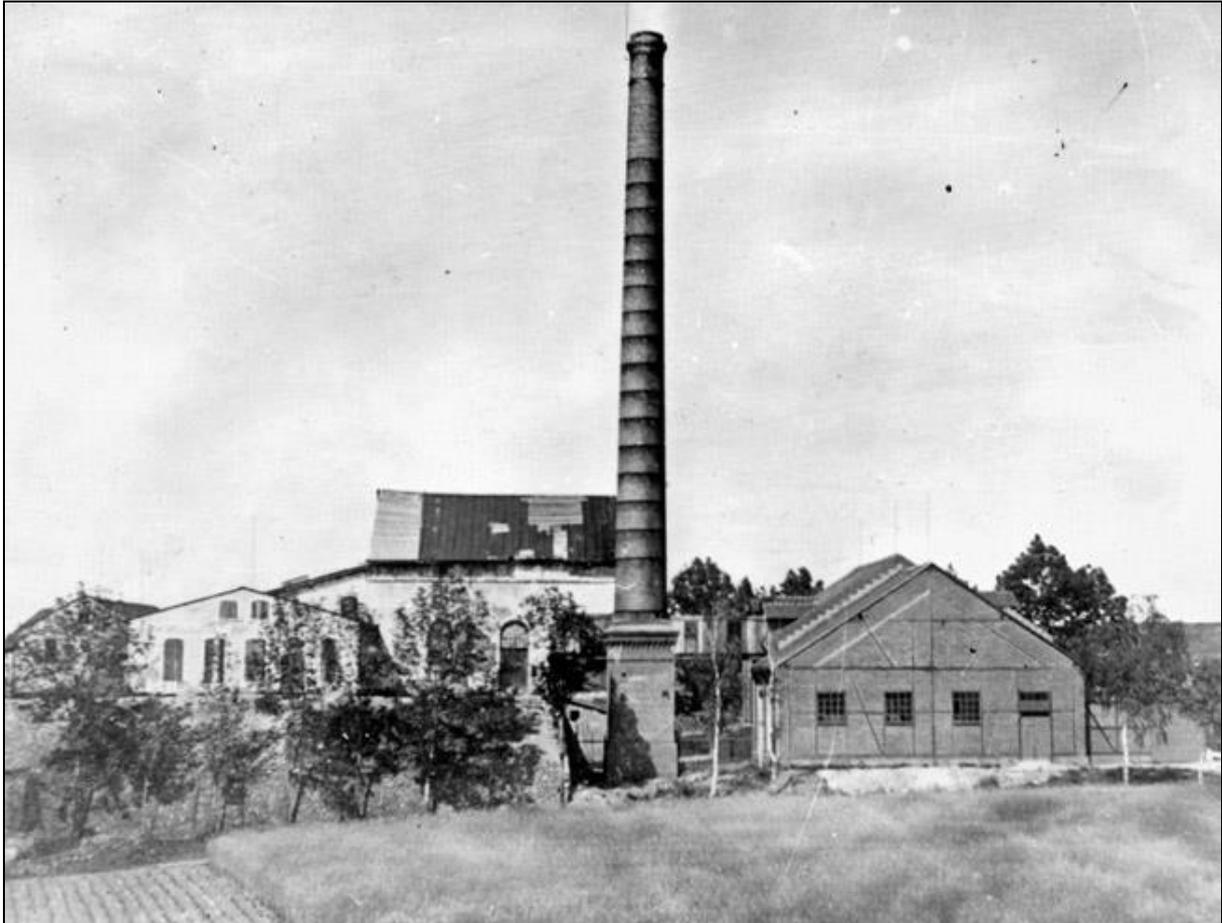
von...	bis...	Teufe	Länge	Durchschlag
Mundloch	I. Lichtloch	53 m	1.974 m	II. Quartal 1864
I.	II. Lichtloch	108 m	1.729 m	IV. Quartal 1864
II.	III. Lichtloch	128 m	1.625 m	Mai 1875
III.	IV. Lichtloch	84 m	1.722 m	IV. Quartal 1870
IV.	V. Lichtloch	90 m	1.696 m	4.4.1873
V.	VI. Lichtloch	154 m	1.696 m	29.3.1873
VI.	VII. Lichtloch	122 m	1.754 m	4.2.1875
VII.	VIII. Lichtloch			III. Quartal 1876
VIII.	Oberneugeschreih			März 1877

Ab 1862 wurde der Beihilfer Richtschacht (Johannes Schacht) bis ca. 200 Meter unterhalb des „Rotschönberger Stollen“ geteuft und dieser Schacht durch ein 443 Meter langes Flügelt mit dem Stollen verbunden. Außerdem wurde noch ein Zuführungstrakt im „Samuelspat“ und weiter durch einen ca. 500 Meter langen Querschlag zum Halsbrücker Spat aufgefahren und in diesem die Verbindung über „Ferdinandschacht“ bis zu den Kunstschächten der Grube „Churprinz“ hergestellt. Am Hauptschacht wurde eine Radstube aufgefahren und von dort aus das Kunstgestänge angetrieben. Das Aufschlagwasser wurde dem „Roten Graben“ entnommen und nach Gebrauch durch einen kurzen Stollen der Mulde zurückgeführt. Am VII. Lichtloch wurde ein Kompressor aufgestellt und das zu seinem Antrieb benötigte Wasser dem „Weiteren Graben“ entnommen. Der „Anna Stollen“ wurde bis oberhalb der Grube „Oberneugeschreih“ aufgefahren und in seinem Verlauf, zwischen „Hüttenschacht“ und „Jacobschacht“ durch einen Umbruch umgeleitet. 1882 ging die Grube in Produktion und lieferte die ersten 60 Zentner Erz.

15 Jahre später sind die Halsbrücker Grubenbaue durch das am 30. und 31. Juli 1897 aufgetretene Hochwasser der Mulde wieder abgesoffen. Am 30. Juli drang das Wasser vom Hüttengraben über den Hüttenschacht zum „Anna Stollen“ ein. Noch am selben Abend bildete sich ein Tagebruch am „Hammerschacht“, in den sich die Mulde ergoß. Am 31. Juli kam es zu Tagebrüchen am „Löser-“ und „Schallerschacht“. In letzterem Bruch wurde auch der „Weite Graben“ einbezogen. Der Wasserstand am „Löser-schacht“ lag einen Meter über der Rasenhängebank. Der höchste Wasserstand in der Grube war einen Meter über Füllort VII. Lichtloch. Außer den Tagebrüchen war noch der Damm des „Weiteren Grabens“, gegenüber der Sandmühle durchgebrochen und die rechte Ufermauer der Mulde an der „Isaakbrücke“ völlig abgetragen.

Im „Rothschönberger Stollen“ war im Durchbruch durch den Halsbrücker Spat das dort eingebrachte Gewölbe zerstört. Das eingedrungene Wasser hatte aus den alten Bauen große Mengen Holz und Versatz mitgerissen und im Stollen abgelagert. Die dadurch entstandene Querschnitts-verengung war so groß, daß der dahinter liegende Stau bis nahe der „Roten Grube“ in Freiberg reichte und die dort liegenden Gruben mit zum Absaufen brachte. 1080 m³ Massen wurden aus dem Stollen über den „Beihilfer-Richtschacht“ zu Tage gefördert. Der alte Durchbruch durch den Halsbrücker Spat wurde durch einen Umbruch umgefahren.

Die langwierigsten Arbeiten waren beim Aufwältigen der Tagebrüche am „Löser-“ und „Schallerschacht“. Bei diesen Arbeiten gelangte man in alte Bauen unter die Mulde und stellte dort fest, daß in ca. 6 – 7 Metern Teufe ein 24 Meter langes Bruchsteingewölbe unter der Mulde eingebracht war, das aber in seinen Widerlagern stark angegriffen war. Da die Mulde an dieser Stelle ca. 30 Meter breit ist, mußte befürchtet werden, daß bei Wiederholung eines solchen Hochwassers die Mulde durch einen Bruch des Gewölbes freien Zutritt zu den Grubenbauen erhält. Es wurde unter dem bestehenden Gewölbe auf neuen Widerlagern ein 80 Meter langes, 2½ Stein starkes Ziegelgewölbe eingebracht. Dieses Gewölbe wurde durch eine 0,60 Meter starke Betonschicht verstärkt und der verbleibende Hohlraum dicht mit grober Masse versetzt. Die dort am rechten Ufer befindliche Mauer wurde erhöht und bis an den rechten Hang des Tales herangezogen. Der Raum hinter der Mauer wurde 2 – 2½ Meter hoch mit Schlackenmassen ausgestürzt. Diese Arbeiten wurden erst Mitte 1898 beendet.

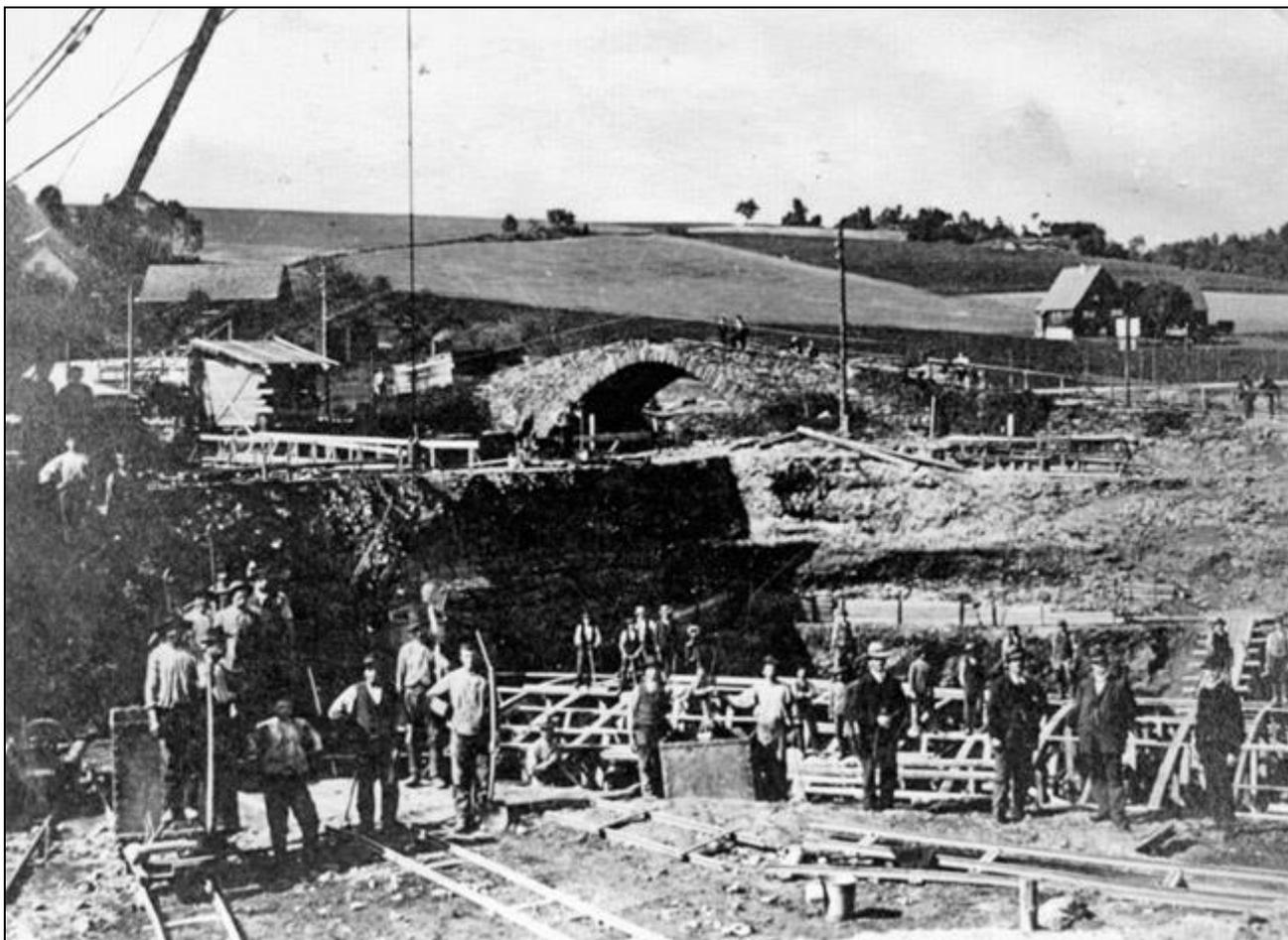


Zwei Ansichten der Grube Beihilfe um 1912. Digitalisat: Sammlung G. Voigt

Sehr schwierig gestaltete sich die Sumpfung der Grube. Die beiden Wassersäulenmaschinen waren 77 Meter unterhalb der Rothschönberger Stollensohle stationiert. Mit Hilfe der Dampfkraft mußte erst bis zu dieser Teufe vorgedrungen werden, bevor diese Maschinen in Gang gesetzt werden konnten. Doch in kurzer Zeit versagten diese Maschinen wieder und konnten erst im nächsten Jahr mit Hilfe eines Tauchers wieder in Betrieb genommen werden. Erst dann gingen die Sumpfarbeiten zu Ende.

Ende 1900 wurden die Arbeiten in der Grube eingestellt. Der Silberpreis auf dem Weltmarkt war soweit gesunken, dass die Wirtschaftlichkeit der Grube nicht mehr gegeben war.

1904 wurde mit dem Bau der Talstraße begonnen, die 1905 dem Verkehr übergeben wurde. Die Straße wurde gegen einen alten Bruch am „Muldenschacht“ („St. Jacob“) mit einem Gewölbe von 22 Metern Spannweite und 7 Metern Länge gesichert. An dieser Stelle begannen 1906 die Arbeiten zur Verlegung der Mulde zur Halsbrücker Seite. Das neue Muldenbett überquerte den Gang am Scharpunkt zweier Trümer. Zur Sicherung der darunterliegenden Grubenbaue wurde über denselben ein großes Betongewölbe mit einer Spannweite von 24 Metern und einer Länge von 26,6 Metern errichtet. Gleichzeitig wurde die neue Brücke gebaut. Diese Arbeiten dauerten einige Jahre und wurden erst 1912 völlig beendet.



Bau des Muldenbettes 1904. Digitalisat: Sammlung G. Voigt

Es sei noch zu erwähnen, daß 1907 in der Nähe des „Jacobschachtes“ ein großer Tagebruch niederging. In fast zweijähriger Arbeit wurde dieser mit Haldenmassen, zum Teil vom linken Muldenufer („Hammerschacht“), die über eine Notbrücke über die Mulde gefördert werden mußten, wieder verstürzt. 1908 ging am „Jacob-“, sowie am „Muldenschacht“ ein kleiner Bruch nieder.

3.3. Die Betriebsperiode von 1935 – 1945

3.3.1. Vorrichtung des Berggebäudes und Aufnahme der Förderung

Durch die wirtschaftlichen Unabhängigkeitsbestrebungen der damaligen Machthaber, die den Krieg schon eingeplant hatten, sollte die Grube 1935 wieder gangbar gemacht werden. Dazu waren verschiedene Vorbereitungen erforderlich. Noch während des Öffnens des Schachtes, was von der Firma Kamprath Freiberg durchgeführt wurde, und der Sumpfarbeiten, wurde die Mulde oberhalb der Hammerbergbrücke („Isaak“) zur rechten Seite parallel der Talstraße verlegt. Längs am linken Ufer wurde ein Damm aufgeschüttet, der den späteren Klärteich einsäumte. In diesen Klärteich wurde dann auch der alte „Churprinzkanal“ überspült.

1936 ging ein Tagebruch am Kunstschacht von „Lorenz Fundgrube“ nieder. Die dort vorbei führende Straße wurde gegen den Bruch mit einem Betonträger gesichert und der Bruch verfüllt. Doch schon im nächsten Jahr ging an der selben Stelle ein größerer Bruch ein, der den Betonträger mit fortriß. Dieser Bruch wurde von der Halde „Liebe Gottes Schacht“ und mit Schlacken von der Halde in der Hütte verfüllt. Die Straße wurde wieder mit Beton gesichert.

Am 27. September 1937 wurde die Produktion in der Aufbereitung aufgenommen. Die Produktion verlief, mit Ausnahme eines Wassereinbruches im Juni 1941, wobei die 300 und die 350 Meter Sohle unter Wasser gesetzt wurden, bis kurz vor Kriegsende ohne Störung von außen. Ende März 1945 wurde fast die gesamte Belegschaft zum Wehrdienst (Volkssturm) eingezogen. Es blieben nur Fördermaschinisten, Pumpenwärter und einige Handwerker zur Aufrechterhaltung der Grube.

Bis zum 6. Mai 1945 wurde die Grube wasserfrei gehalten. Am 7. Mai (Kriegsende) brach das gesamte Energienetz zusammen. Jeder Betrieb in der Grube ruhte bis am 19. Mai wieder Energie vom „Drei-Brüder-Schacht“ geliefert wurde. Es durfte aber jeweils nur eine Pumpe in Betrieb genommen werden. Ende Mai verbesserte sich die Energiezuführung, es wurde aber zeitweilig abgeschaltet. Das Wasser war zu dieser Zeit bis auf 20 Meter unterhalb der 250 Meter Sohle gestiegen. Mit der Wiederaufnahme von Energie haben sich auch einige Kollegen eingefunden, die sich vorerst als Fördermaschinisten und Pumpenwärter betätigten. Im weiteren Verlauf kamen immer mehr, so daß die Belegschaft bis Ende Oktober auf 62 Mann angewachsen war. In den ersten 3½ Monaten wurde ohne jede Bezahlung gearbeitet. Diese Kollegen versuchten den Betrieb wieder in Gang zu bringen. Mit vorhandenen Rohren und Einsatz der Kompressoren wurden die Sumpfarbeiten begonnen (Mamut-Pumpe) und die 350 Meter Sohle wasserfrei gemacht. Die dort stationierten Pumpenmotoren und ein Trafo wurden nach Übertage zum Trocknen gebracht.



Ansichten Johannes Schacht oben 1936 und unten 1937. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz

Jetzt wurde auf Befehl der Besatzungsmacht der gesamte Betrieb fast völlig demontiert. Im Betrieb wurden belassen: die Fördermaschinen am Haupt- und Ferdinandschacht, zwei Transformatoren, ein Kompressor und eine Pumpe (3,2 m³ / min.). Mit dieser einen Pumpe konnte die Grube nicht wasserfrei gehalten werden. Das Wasser stieg von Sohle zu Sohle und konnte erst nach Einsatz einer zweiten Pumpe im Pumpenraum der 200 Meter Sohle aufgehalten werden. Nach Beschaffung einer weiteren Pumpe mit 5 m³ / min. Leistung wurden die Sumpfarbeiten wie oben beschrieben wieder aufgenommen. Im Juni 1946 kam der Wiederaufbau- und Produktionsbefehl.

Als die Grube wieder geöffnet werden sollte, gehörten folgende Tagesgebäude zum „Johannesschacht“:

1. ein Wohnhaus
2. daran anschließend die Turnhalle.
3. das Huthaus (diente ebenfalls als Wohnhaus)
4. die alte Schmiede (östlich des Huthauses, wurde abgerissen)

Zu den Wohnhäusern gehörten noch: ein Waschhaus und zwei Schuppen, die nördlich der beiden Häuser standen.

Folgende Gebäude wurden errichtet bzw. umgebaut:

- Das neue Wohnhaus als Verwaltungsgebäude.
- Die Turnhalle als Fördermaschinenhaus, ein Teil davon als Kaue.
- Zwei Anbauten am Maschinenhaus als Kompressorenräume.
- Das Schaltheus.
- Die Bohrschmiede (Fachwerk).
- Eine Wellblechbarake als Magazin.
- Ein hölzerner Förderturm (Teufgerüst) und ein solcher aus Stahl.
- Ein großer Schuppen (Holz), in dem die beiden Haspel zum Sumpfen untergebracht wurden.

Das Huthaus blieb zum Teil Wohnhaus und wurde vom Ober-, Fahr- und Maschinensteiger bezogen. In den Kompressorenräumen wurden installiert: ein Schütz-Kompressor, ein Demag-Kompressor und später noch ein Flottmann-Kompressor.

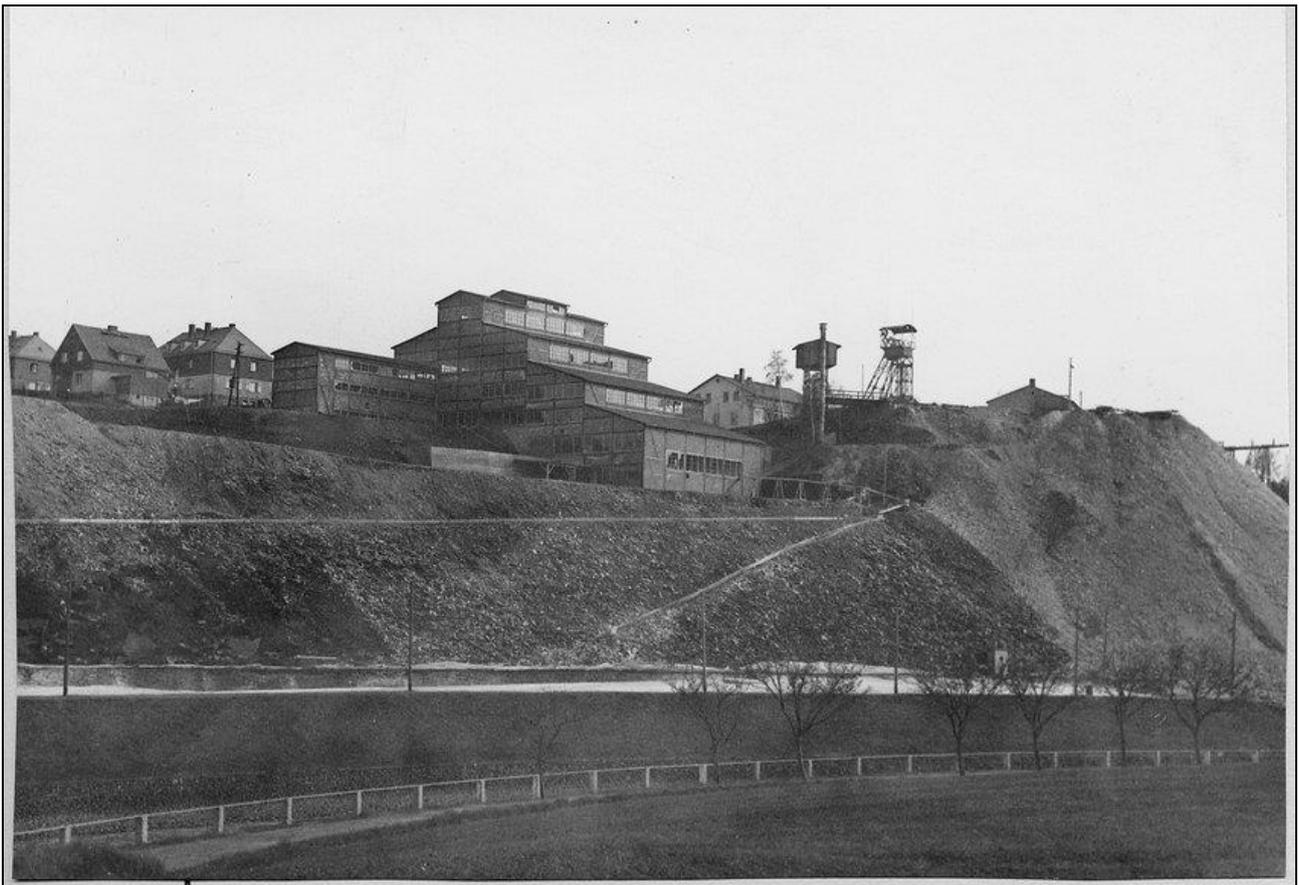
Diese Bauten wurden 1936 alle in Benutzung genommen. Der Betrieb lief unter dem Namen „Gewerkschaft Halsbrücker Bergbau“ und wurde 1940 der „Sachsenerz-Bergwerks-AG“ angeschlossen. Nach dem Sumpfen der Grube im Dezember 1936 wurde der Holzturm demontiert und zum Ferdinandschacht versetzt, dessen Sumpfung auch vorbereitet wurde. Diese Sumpfung gestaltete sich relativ einfach und wurde mehr oder weniger im Selbstlauf vollzogen. Während der Vortriebsarbeiten zur Verbindung mit dem „Ferdinandschacht“ strömte das Wasser durch das klüftige Gebirge von selbst in das Beihilferfeld, so daß der Rest beim Durchschlag fast drucklos ablief.

In der Bohrschmiede wurde gleichzeitig die mechanische Werkstatt und in einem abgeschlossenen Raum die Zimmerei untergebracht. 1937 wurde die Aufbereitung und das Labor mit PKW Garage eingerichtet. Auch ein Förderhaus wurde um den Schacht gebaut. Gleichzeitig entstand aus dem Schuppen, der die Sumpfhaspel beherbergte, eine in Flach- und Fachwerkbau errichtete mechanische Werkstatt, wo später auch die Zimmerei untergebracht wurde. Am „Ferdinandschacht“ wurde ein Fördermaschinenhaus und ein kleines

Wohnhaus gebaut und in Betrieb genommen. Im Februar 1939 ist die Bohrerschmiede abgebrannt und wurde anschließend neu und massiv wieder aufgebaut.

Mit der Ausweitung des Grubenfeldes wurde auch die Belegschaft verstärkt. 1939 kamen die ersten Dienstverpflichteten von der Grube „Pobershau“. Das brachte Schwierigkeiten in der Unterbringung. Nach dem Umbau des Dachgeschosses über der Fördermaschine, in einem Umkleideraum wurde zwar diese Kalamität beseitigt, doch blieb der Übelstand mit den sanitären Anlagen bestehen. 1940 wurde dann ein neues Bad, nördlich des Verwaltungsgebäudes, mit darüber liegendem Umkleideraum gebaut. In der selben Zeit wurde auch die Druckluftversorgung knapp. Zur Abhilfe wurde das Kompressorenhaus verlängert und mit einem 70 m³ Kompressor ausgerüstet.

Zur Auffüllung und Verstärkung der Belegschaft (es waren schon viele zum Wehrdienst eingezogen) kamen ab 1942 Ostarbeiter, Slowenen und Slowaken in den Betrieb. Zur Unterbringung der Ostarbeiter wurden am VII. Lichtloch zwei Baracken aufgestellt und im alten Huthaus eine Küche eingerichtet. Die Slowenen wurden im Saal des Gasthauses Erzschnelze und die Slowaken in der Sandmühle untergebracht. Die Belegschaft war in dieser Zeit auf 550 Mann angewachsen. 1943 wurde vor dem im Freien stehenden Transformatoren am Schaltheus eine 0,75 Meter starke Splitterschutzmauer errichtet. Bis zum Kriegsende wurde nichts mehr gebaut.



Die Grube Beihilfe um 1940. Foto: Dr. Reh, Digitalisat: Sammlung H. Herklotz

Die 200 Meter Sohle war die Tiefste im Grubenfeld, die im Südosten ca. 400 Meter und im Nordwesten etwa 1550 Meter aufgefahren war. Nach Aufwältigung der Strecke und dem

Einbau von Tragwerk, Schienen und Rohrleitungen wurde als erstes die Verbindung zum „Ferdinandschacht“, der bis auf die 200 Meter Sohle reichte, hergestellt.

Gebohrt wurde mit sogenannten Schlangenbohrern mit geschmiedeter Schneide (Kreuzschneide) und Flottmann-Bohrhämmern (trocken). Das Abbohren des Stoßes erfolgte mittels Keileinbruch, Hilfs- und Kranzlöchern. Das Zünden der Schüsse wurde mit Zündschnur und der Karbidlampe ausgeführt. 1938 wurden die Zündstäbchen und 1939 die Sammelzünder (Rakete) eingeführt. Auch die Einführung des elektrischen Zündens in den Vortrieben fiel in die selbe Zeit. Das Naßbohren, welches Ende 1937 eingeführt wurde, stieß auf sehr heftigen Widerstand von Seiten der Hauer. Vor allem in den Überhauen wurde trotzdem noch längere Zeit trocken gebohrt.

Die anschließend eingeführten Bohrstützen waren anfangs genauso unbeliebt. Die Vortriebe in Aus – und Vorrückung, sowie das Abteufen der Schächte wurden alle ohne Sonderbewetterung gefahren. Geladen wurde mit der Schaufel, größere Brocken mit der Hand. Später wurden zur Erleichterung der Schaufelarbeit vor dem Schießen Blechplatten am Stoß ausgelegt. Ende 1938 wurden im Betrieb die Berthel-Widia-Kronen entwickelt und anschließend zur Produktion an die Firma Erler in Halsbrücke gegeben. Die ersten Kronen wurden mit Sägezahnwinde an der Bohrstange befestigt. Erst gegen 1942 wurde der Konus angewandt.

Zur vertikalen Untersuchung und Vorrückung der Abbaublöcke wurden am Anfang nur Überhauen gefahren. Da keinerlei Mechanisierung vorhanden war, mußte alles Ausbaumaterial und Bohrgezähe mit Muskelkraft in demselben transportiert werden. 1939 wurde eine kleine Handwinde eingeführt, die dann auch zum Transport von Material und zum Abbau eingesetzt wurde. Die Überhauen wurden zwei- und dreiräumig (mit einer oder zwei Rollen) gefahren. Im Jahre 1939 wurde das erste Steigort gefahren. Die Steigorte, die bis 45° Steigung und fast ausnahmslos ohne Ein- und Ausbau gefahren wurden und dadurch wesentlich billiger waren, verdrängten die Überhauen und dieselben wurden nur noch selten gefahren.

Zur Verbindung der verschiedenen Stollen im Feld, bzw. zur Schaffung mehrerer Angriffspunkte beim Auffahren derselben, wurde außer den Blindschächten noch Fallorte gefahren. Das Einfallen dieser Fallorte betrug ca. 40°. Als erstes wurde 1941 das Fallort 324 von der 300 Meter Sohle südöstlich des Blindschachtes II zur 350 Meter Sohle geteuft. Ihm folgte 1942 das Fallort 309 nordwestlich des Blindschachtes I ebenfalls zwischen diesen beiden Sohlen. Waren diese beiden Fallorte in vertaubten Zonen der Lagerstätte gefahren, so wurden 1943 / 44 zwei Fallorte im Nebengestein von der 350 zur 450 Meter Sohle geteuft. Fallort 450 wurde erst an die 400 Meter Sohle angeschlossen und dann zur 450 Meter Sohle weitergefahren.

Fallort 476 wurde gleich bis zur 450 Meter Sohle gefahren und erst 1950 an die 400 Meter Sohle angeschlossen. Vor dem Anfahren der Fallorte wurde erst ein entsprechender Haspelraum ausgeschossen und ein einräumiger Haspel aufgestellt. Es wurde nach Bohrlehre aufgefahren. Das anfallende Haufwerk wurde mit normalen Streckenhunten abgefördert. Die Hunte waren mit einem besonderen Gehänge am Seil befestigt und mit Schleppspieß ausgerüstet. Im Fahrtrum wurden Treppen eingebaut und Fahr- und Fördertrum durch eine Stempelreihe und Geländerleiste voneinander getrennt. Am Fuße der Fallorte wurden Drehscheiben eingebaut, über die dann beim Auffahren der Strecke die Hunte herangebracht werden konnten.

Das Niederbringen der Schächte geschah unterschiedlich. Einmal durch direkte Teufarbeit oder wenn es angebracht war, durch Aufbrechen eines Überhauen und Nachriß, sowie Einbringen der Einbauten von oben. Beim Teufen wurde das anfallende Haufwerk durch Kübelförderung mit Schlittenführung gehoben, während, wenn mit Aufbruch gearbeitet

wurde, die Massen unten abgezogen werden konnten. Gesackt wurde mit Hand. Das Zünden der Schüsse erfolgte elektrisch. Am Anfang von der 200 Meter Sohle mit Strom aus dem Netz, mit vorgeschaltetem Widerstand. Das zuzitende Wasser wurde mit kleinen druckluftbetriebenen Pumpen (Wasserjäger) gehoben. Bei größerer Teufe und stärkerem Zufluß mit der Kesselpumpe. Im Blindschacht II, wo der Wasserzufluß unwahrscheinlich hoch war, kam ein Druckluft-Kolben-Pumpen-System „Hülseberg“ zum Einsatz. Diese Pumpe wurde auch bei der Auffahrung des Fallortes 324 eingesetzt, wo die Vortriebsarbeiten einige Male wegen zu starkem Wasserzufluß gestundet werden mußten.

Nach dem Sumpfen der Grube und Aufwältigen der 200 Meter Sohle wurde sofort mit der Vorbereitung zum Weiter-teufen des Hauptschachtes – „Beihilfe“ - begonnen. Im freien Trum oberhalb der 200 Meter Sohle wurde auf einer entsprechenden Bühne ein einrümiger Haspel aufgestellt. Mit diesem Haspel wurde die Kübelförderung während der Teufarbeiten durchgeführt. Zur Führung des Kübels diente ein Schlitten, der in Leitbäumen lief. Nach dem Abteufen bis zum Sumpf der 250 Meter Sohle wurde in diese Leitbäume ein einetages Fördergestell (Aluminium) eingehangen. Dieses Gestell diente zur Seilfahrt zur 250 Meter Sohle. Mit ihm wurde auch das Haufwerk von den Auffahrungen des Füllortes und des Pumpenraumes dieser Sohle in Hunten hochgefördert. Dieselbe Funktion hatte dieser Haspel beim Abteufen des Schachtes zur 350 Meter Sohle und Auffahren eines Teiles der Strecke im Sommer 1941 beibehalten. Nach dem Auffahren der 400 Meter Sohle über Fallort 450 wurde der Schacht 1944 durch einen Überhauen angefahren und 1950 im Nachriß geteuft.

Nach Anschluß des „Ferdinandsschachtes“ an das Grubenfeld wurde mit den Vorbereitungsarbeiten für das Abteufen der Blindschächte begonnen. Nach Festlegen der Standorte durch kurze Querschläge wurden ca. 12 Meter hohe Aufbrüche gefahren, an deren Kopf je ein Haspelraum ausgeschossen wurde. In diesen Räumen wurde diagonal zur Schachtscheibe je ein zweirümiger Haspel gestellt, mit denen die Teufarbeiten und später die Förderung und Seilfahrt von und zu den tieferen Sohlen durchgeführt wurde. Die beiden Blindschächte wurden 1937 zur 300 Meter Sohle geteuft. Blindschacht I blieb auf dieser Sohle stehen. Blindschacht II wurde 1943 / 44 bis zur 350 Meter Sohle geteuft.

Nachdem der Ferdinandschacht wasserfrei war, wurde sofort mit dem Einbringen der Einbauten begonnen. Die Einstriche wurden in die vorhandenen Bühnenlöcher eingesetzt. Das ergab eine Verengung der Fördertrümer. Um aber die Förderung mit normalen Hunten durchführen zu können, wurde die Führung der Gestelle an der Stirnseite angebracht. Zu diesem Zweck wurden die Leitbäume an Stahltraversen montiert. Diese wurden mit den Einstrichen verschraubt. Die Fördergestelle waren einetages.

Der erste Abbau lag kurz hinter Blindschacht I an einem alten Überhauen, welcher zur 160 Meter Sohle führte und wurde nur kurzfristig betrieben. Die Nächsten folgten zwischen Blindschacht II und „Ferdinandschacht“. Technologie: Firstenstoßbau mit Fremdversatz, der in diesen Fällen aus Bergmühlen geschossen wurde. Zur Aufnahme und zum Transport des Erzes dienten Kratze, Trog und Schubkarren. Diese Technologie wurde beibehalten, bis Ende 1938 die ersten Abbauhunte eingeführt wurden, die auf 50-er bzw. 65-er Schienen liefen. Ein Versuch in den Kriegsjahren mit Schüttelrutschen wurde bald wieder eingestellt, da dadurch die Reinerzgewinnung gefährdet war.

Zur Erleichterung der Schaufelarbeit und zur Vermeidung von zu großen Erzverlusten wurde die Planie dicht mit Pfosten abgedeckt. Ein späterer Versuch die Planie mit Spühlbergen abzudecken scheiterte an der Nässe. Der Sand wurde zum Teil durch den Versatz bis zur Grundstrecke ausgespült und behinderte dort den Wasserabfluß.



Der Ferdinandschacht um 1937. Digitalisat:: Sammlung H. Herklotz

Zur Vorrichtung der Abbaublöcke wurden Begrenzungsüberhauen gefahren und dazwischen, in ca. 30 Metern Abstand blinde Erzrollen mit hochgezogen. Die Überhauen dienten zur Untersuchung der Blöcke und während dem Abbau zur Versatzzuführung, Bewetterung und als Fluchtweg. Als weitere Vorrichtungsarbeiten wurden Abbaustrecken gefahren, von denen aus der Abbau angesetzt wurde. Nur in vereinzelt Fällen, wenn ausgesprochen gutes Erz an stand, wurde die gesamte Firste heruntergedrückt und ein Firstenkasten eingebaut. Auf diesem Firstenkasten wurden Bergepolster aufgebracht und auf diesen der Abbau angesetzt.

Zur Beschleunigung des Abbaus wurde auf der 200 Meter Sohle im Südosten ein Magazinbau gefahren. Hier wurde durch Hereinbrechen des Hangendes die Erzförderung völlig blockiert, so daß mehrere hundert Wagen nicht abgefördert werden konnten. Der Firstenstoßbau mit der beschriebenen Technologie blieb bis zur Einstellung des Betriebes 1945 erhalten.

Nach dem Öffnen des Johannesschachtes wurde über dem Schacht (freies Trum) ein Holzturm gestellt, der die Seilscheiben zum Hängen der Sumpfpumpen trug. Die Grube war bis zum Niveau des „Rothschönberger Stollen“ abgesoffen. Bis zu diesem Niveau wurden die Einbauten eingebracht und dann mit zwei Sumpfpumpen das Wasser gehoben. Die weiteren Einbauten wurden mit dem Absinken des Wasserspiegels nachgezogen. Anfang November 1936 waren die Sumpfarbeiten beendet. Vier Meter über der 200 Meter Sohle liegt dort der alte Pumpenraum. In diesem wurden zwei $3,2 \text{ m}^3 / \text{min}$. Pumpen installiert und in Betrieb genommen. Die Steigleitungen und das Kabel waren schon mit dem Fortschreiten der Sumpfarbeiten verlegt worden. Als 1937 der Schacht bis zur 250 Meter

Sohle geteuft war, wurde dorthin die Hauptwasserleitung verlegt. Dieser Pumpenraum wurde bestückt mit: zwei 3,2 m³ und zwei 5 m³ Pumpen. Auf der 200 Meter Sohle wurde eine 0,7 m³ Pumpe gestellt und nur zeitweise in Betrieb genommen.

1939 wurde der Schacht zur 350 Meter Sohle geteuft und auch dort eine Wasserhaltung eingerichtet. Zwei 1,5 m³ Pumpen kamen dort zum Einsatz, die aber das Wasser nur bis zur 250 Meter Sohle brachten. Die Wasserhaltung auf der 400 Meter Sohle wurde erst in den 50-er Jahren gebaut. Vorher, d. h. ab 1943 wurde das Wasser der 400 Meter Sohle über das Fallort 450 zur 350 Meter Sohle gebracht.

Zwei kleine Wasserhaltungen bestanden noch im Blindschacht II bis zum Durchschlag des Fallortes 324 zur 350 Meter Sohle und auf der 4. Gezeug Strecke am „Ferdinandschacht“, die das dort zusitzende Wasser zur Dritten („Rothschönberger Stollen“) brachte. Diese beschriebene Pumpenkapazität bestand bis 1945.

Nach dem Sumpfen war in der Grube kein Wetterzug feststellbar. Der Hauptschacht hatte sich zwar schnell zum Ausziehschacht entwickelt, doch wurden ihm die Wetter nur vom „Anna- und Rothschönberger Stollen“ zugeführt. Sehr bald stellten sich auch verschiedene leichte Wetterströme über alte Baue ein, die aber unkontrolliert und nicht immer als Frischwetter bezeichnet werden konnten. Dieser Zustand änderte sich, nachdem der „Ferdinandschacht“ an das Grubenfeld angeschlossen war. Der „Ferdinandschacht“ zog ein. Der sich hier eingestellte Wetterstrom war bald so stark, daß die Teufarbeiten im Hauptschacht, Blindschacht I und II, sowie die Überhauen in der Nähe des „Ferdinandschachtes“, die alle ohne Sonderbewetterung gefahren wurden, keine größeren Wetterschwierigkeiten hatten. Allerdings wurde die Druckluft zu Hilfe genommen und damit am Schichtanfang die Schießschwaden ausgespült. Dieses Verhältnis hat sich einige Jahre gehalten. Obwohl öfters bei Umgang des Abbauens mehrere Baue hintereinander geschaltet waren, wurden sie immer relativ gut bewettert. Einschränkend muß gesagt werden, daß an heißen Sommertagen der Wetterstrom wesentlich schwächer wurde. Bis Mitte 1937 wurde trotz Trockenbohrens in den Vortrieben ohne jede Sonderbewetterung gearbeitet. Mitte 1937 kamen die ersten beiden Lüfter in den Betrieb. Es waren druckluft-betriebene Ventilatoren von 200 Millimetern Durchmesser und ca. 100 Metern Lutten aus Zinkblech. Gegen Ende des selben Jahres wurden 400 Millimeter Lüfter eingeführt. Die dazu gehörigen Lutten waren aus verzinktem Stahlblech mit Bund und Flansch. Die Bewetterung erfolgte saugend, doch waren die vertikalen Vortriebe alle ohne Sonderbewetterung, d. h. sie wurden nur durch Diffusion und Druckluft bewettert.

Nach Aufnahme des Betriebes wurde jede horizontale Förderung von Hand durchgeführt. Auf der 200 Meter Sohle geschah das gruppenweise. Die Hunte von und zum Vortrieb am „Ferdinandschacht“ und Blindschacht II wurden von einer Gruppe bis zur Umfahrung am Blindschacht I geschoben, während die andere Gruppe die Strecke von dort bis zum Hauptschacht bewältigte. Das Wechseln der Wagen in den Vortrieben wurde an der nächsten Weiche vorgenommen, die manchmal sehr weit vom Ort entfernt war. So wurde verfahren bis 1938 die erste Batterielok auf der 200 Meter Sohle eingesetzt wurde. Nach der teilweisen Auffahrung der 250 Meter Sohle kam auch dort eine Lok zum Einsatz. 1939 als die 300 Meter Sohle von den Blindschächten I und II aufgefahren wurde, die aber keine Verbindung, weder untereinander noch mit dem Hauptschacht erhielt, wurde am Hauptschacht I eine Diesellok eingesetzt. Im Frühjahr 1941 wurde noch eine E-Lok auf der 350 Meter Sohle in Betrieb genommen. Außer einer Reservelok für die 250 Meter Sohle wurde der Lokpark bis 1945 nicht mehr erweitert.

Im Herbst 1936 wurde mit der Vorbereitung zum Bau der Aufbereitung begonnen. Das Erdreich auf dem gesamten Komplex wurde abgetragen und das darunterliegende Gestein stufenförmig ausgesprengt. Gleichzeitig wurde mit der Auffahrung des Schrägschachtes

begonnen. Der Schacht wurde mit ca. 16° Einfallen gefahren und endete in der alten Radstube am Hauptschacht, 23 Meter unter der Rasenhängebank. Nach dem Auffahren des Schachtes wurde in der Radstube und dem darüber liegenden Schacht ein Bunker eingebaut und am Kopf in einem ausgeschossenen Raum ein Backenbrecher aufgestellt. Darüber wurde zum Entleeren der Hunte ein Kreiselkipper aufgestellt. 1937 wurde die Aufbereitung gebaut. Mit dem Fortschreiten der Bauarbeiten wurden auch die Aggregate und Anlagen eingebaut: ein Kegelbrecher, eine Kugelmühle (2.000 x 2.500 Millimeter), ein Rechenklassierer, eine 14-zellige Flotationsanlage und ein Eindicker mit Scheibenfilter, sowie die Bandanlage und ein Schwingsieb für den Schrägschacht. Zur Aufgabe des Roherzes kamen im Schrägschacht, an der Kugelmühle und am Kegelbrecher, je ein Schubwagenspeiser zum Einsatz. Die Kugelmühle hatte eine Durchsatzleistung von täglich 240 Tonnen. Geliefert und eingebaut wurde diese Anlage von „Krupp-Gruson-Magdeburg“. Am 27. September 1937 wurde das erste Erz an die Hütte geliefert.

1942 wurde diese Anlage erweitert. Nach Errichtung eines zweiten Mühlenbunkers wurde eine zweite Kugelmühle (2.500 x 3.000 Millimeter) mit Klassierer und einem Satz Tiefzellen (10 Zellen), System „Goepfel“ Bochum, eingebaut. Diese Mühle hatte eine Durchsatzleistung von 300 Tonnen. Die Mühlen liefen im Wechsel. Zur Schaumbildung in den Tiefzellen wurde Druckluft aus dem Netz entnommen. Gleichzeitig wurde der Scheibenfilter demontiert und an seine Stelle zwei kleine Trommelfilter gestellt. Mit dieser Anlage wurde außer Bleierz noch Flußspat gewonnen.

3.3.2. Unfallgeschehen

Der Grubenbetrieb war nicht von Unfällen verschont geblieben. Im Jahre 1940 wurde auf der 7. Gezeug Strecke südöstlich des „Ferdinandschachtes“ ein Streckenvortrieb gefahren. Der dort eingesetzte Hauer hatte mit Hilfe des Lehrhauers die Sprenglöcher geladen und besetzt und war dabei, die elektrischen Zünder zu koppeln. Der Lehrhauer hatte in der Zwischenzeit einen Hunt mit Bohrgezähe beladen und schob diesen aus dem Sprengbereich. Plötzlich zündeten sämtliche Schüsse im Stoß. Der Hauer wurde von den Massen verschüttet.

Die vom Bergamt eingesetzte Untersuchungskommission stellte folgendes fest:

1. Die Zündung mußte erfolgt sein, als der letzte Zünder an die Schießleitung gekoppelt wurde.
2. Die Zündmaschine war in der Kiste verschlossen und der Schlüssel befand sich in der Hosentasche des tödlich Verunglückten.
3. Die Zündleitung lag dicht an der Rohrleitung und berührte sie öfter. Außerdem war sie nicht kurzgeschlossen.
4. Zur Zeit des Unfalls ging über Tage ein Gewitter nieder.

Im Ergebnis wurde folgende Anweisung herausgegeben:

1. Zündleitungen dürfen nicht an der Rohrleitung verlegt werden.
2. Zündleitungen müssen stets kurzgeschlossen sein.
3. Bei Gewitter ist das elektrische Zünden der Schüsse verboten.

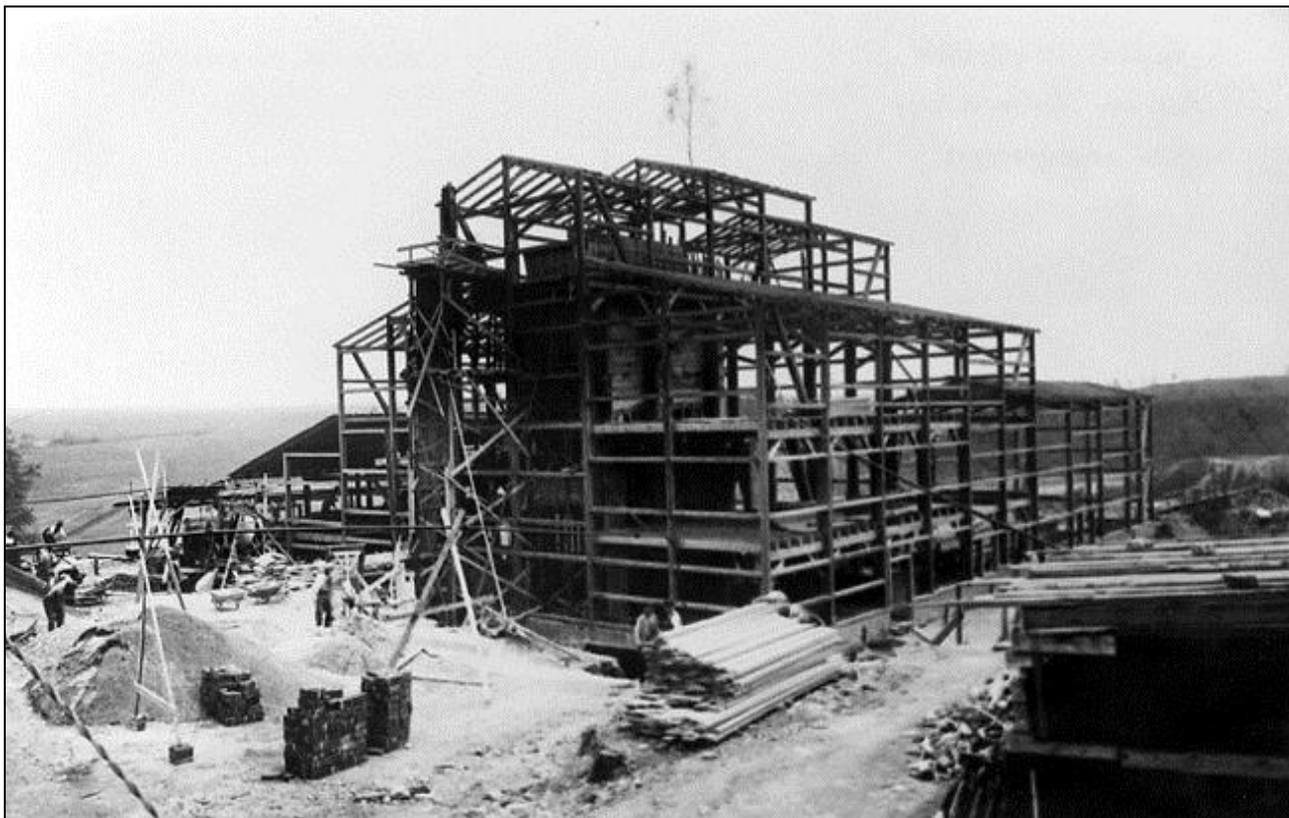
Die alte Fördermaschine war zum Festlegen der Lostrommel mit Steckbolzen ausgerüstet. Das ergab Schwierigkeiten beim Abschließen, da die Differenz von einem Steckloch zum

anderen zu groß und die Füllorte nicht mit Schwingbühnen ausgerüstet waren. Um dieses abzustellen, sollte ein neuer Festkranz auf die Welle der Lostrommel montiert werden, der mit einer Nut versehen war, in der 8 Senkkopfbolzen (Schwalbenschwanz) zum Festlegen der Trommel liefen. Zum Umbau der Maschine wurden die Pfingstfeiertage bestimmt (1938 drei Tage). Am Dienstag früh sollte die Maschine wieder in Betrieb genommen werden. Durch grobe Verletzung der Sicherheitsvorschriften (Senkkopfschrauben und Trommelbremse waren nicht angezogen) ging das Fördergestell in den Schacht, wobei das Seil mitgezogen wurde. Das wiederum hatte zur Folge, daß die Fangvorrichtung nicht wirksam werden konnte. Das Fördergestell wurde in dem Verdickten, im Sumpf völlig deformiert. Das Seil riß nach dem Ablaufen an der Trommel ab und ist unter starker Schlingenbildung in den Schacht gefallen – Totalschaden.

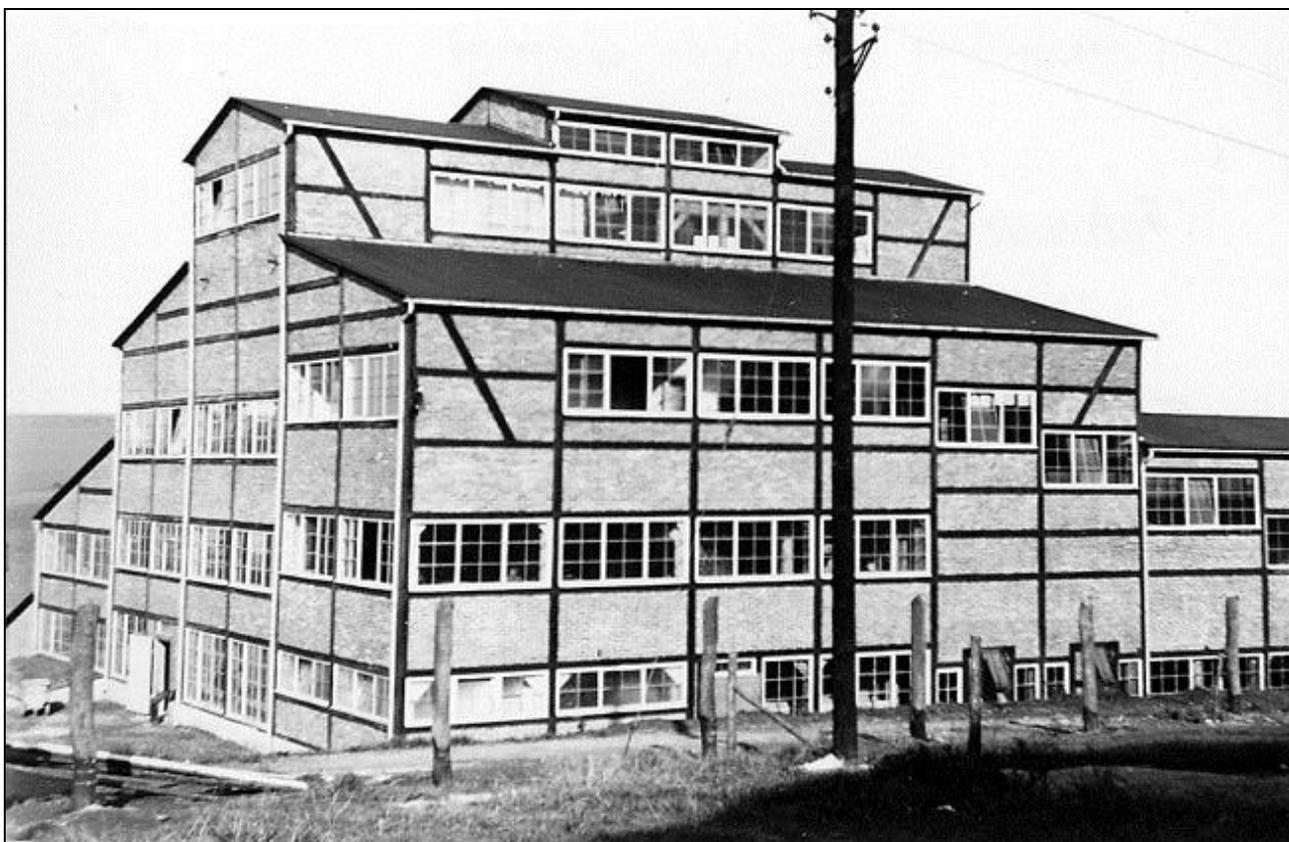
1940 wurde von der Zwickauer Maschinenfabrik ein Kompressor mit einer Ansaugleistung von 70 m³ geliefert. Dieser Typ war mehr oder weniger ein Versuchsmodell und wurde auch nicht in Serie gebaut. Im Sommer 1943 wurde in der Mittagsschicht wie üblich dieser Verdichter in Betrieb genommen. (Über Schichtwechsel wurde er stets abgeschaltet.) Die Maschine lief ganz normal an. Nach dem Einlegen des Reglers explodierte der Hochdruckzylinder, wobei die Riemenscheibe des Motors zerschlagen wurde und einzelne Stücke bis in den Hof flogen. Der Luftdruck war so heftig, daß von seinem Wirbel die unteren Dachziegel abgerissen wurden. Obwohl sich zwei Kollegen im Kompressorenraum befanden, kam es nur zu einer Hautabschürfung am Unterarm des Maschinisten. Im Mantel des Hochdruckzylinders hatten sich Risse gebildet, durch die aus dem äußeren Kühlmantel Wasser eingedrungen war. Als die Maschine auf Arbeit geschaltet wurde, hat sich wahrscheinlich ein Stück des Zylindermantels gelöst. Es gab einen harten Wasserschlag, der den gesamten Zylinder demolierte. Dieser Kompressor wurde nicht wieder aufgebaut.

3.3.3. Bilddokumente aus dem Zeitraum 1935 – 1945

Die nachstehenden Bilder entstanden in den Anfangsjahren der Grube „Beihilfe“ und vermitteln uns einen ungeschönten Eindruck von dieser Betriebsperiode und ergänzen die Beschreibung der Grube von Reinhold Klanthe. Leider lässt sich heute nicht mehr mit Sicherheit jeder Bildautor ermitteln.



Bau der Aufbereitungsanlage der Grube „Beihilfe“ 1937. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



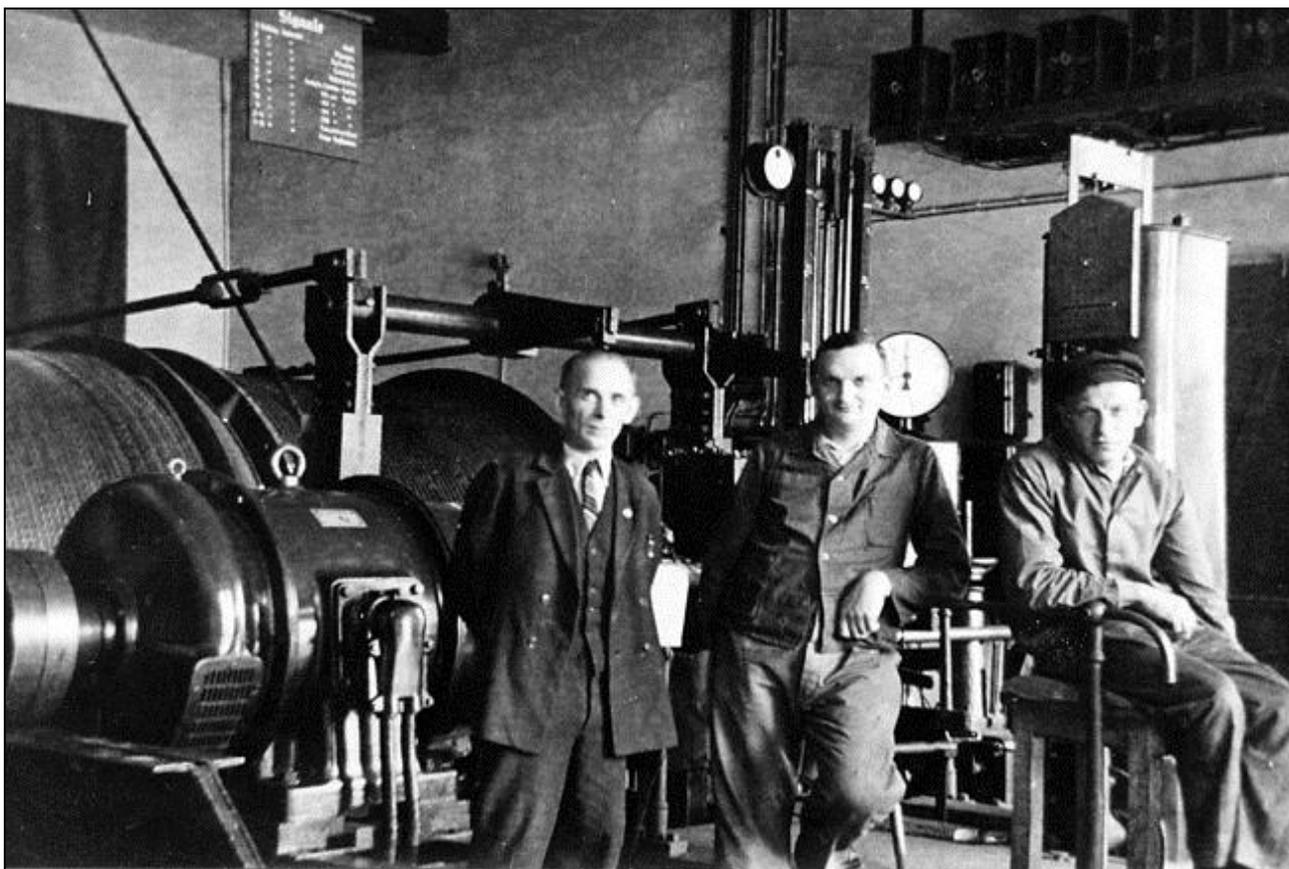
Die fertige Aufbereitung im Oktober 1937. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Ansicht der Aufbereitung und der Bergarbeitersiedlung. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



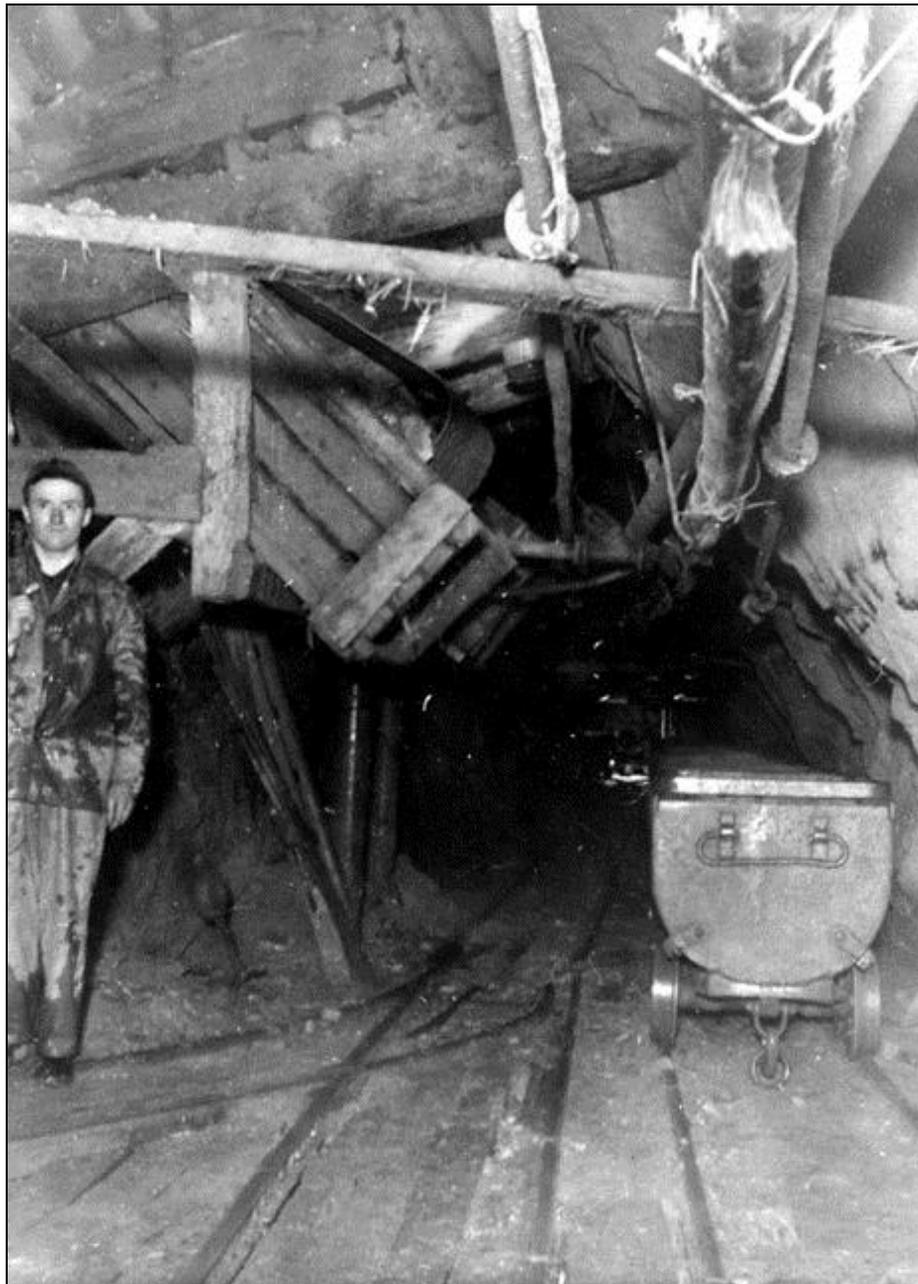
Der Johannes Schacht 1936. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



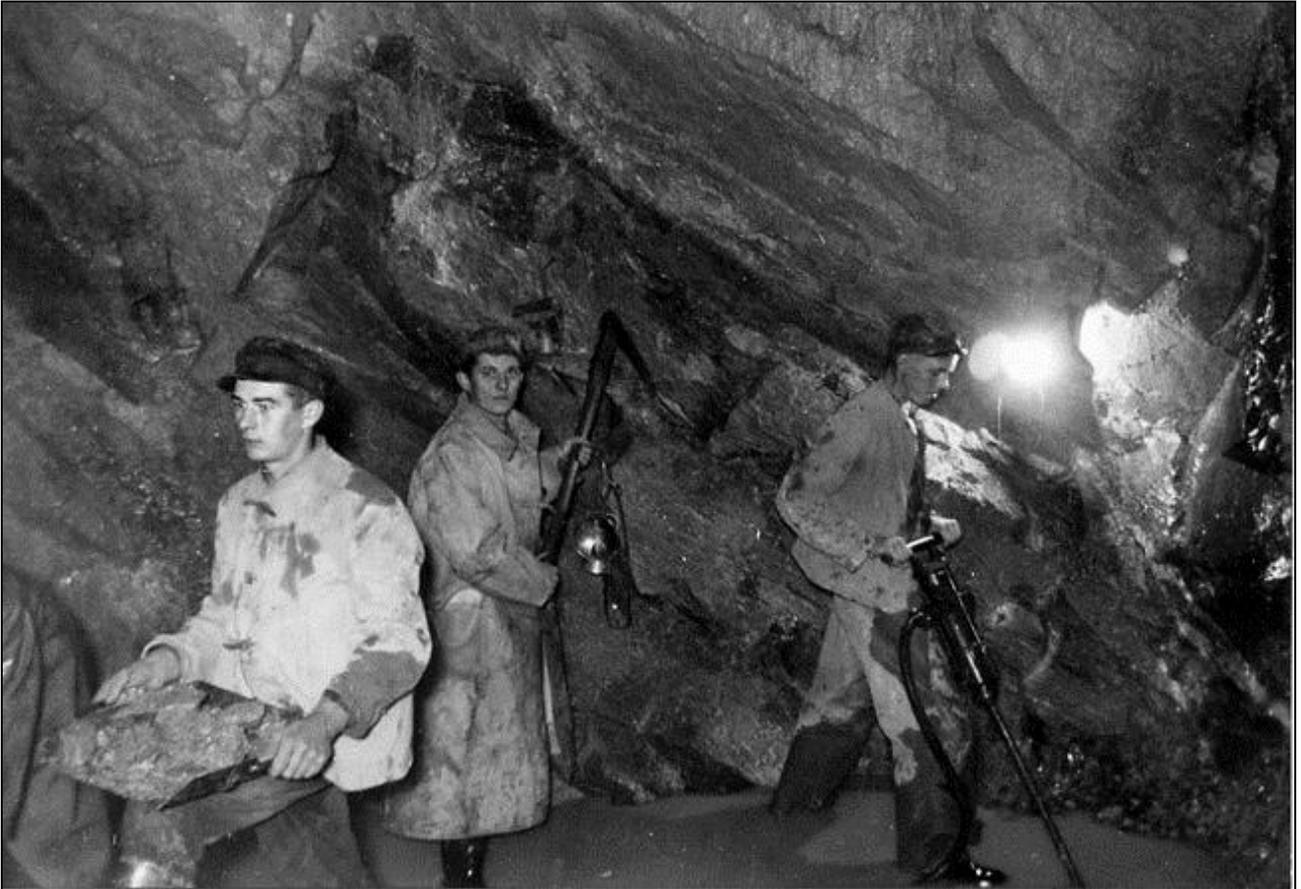
Die Fördermaschine des Johannes Schachts 1937. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



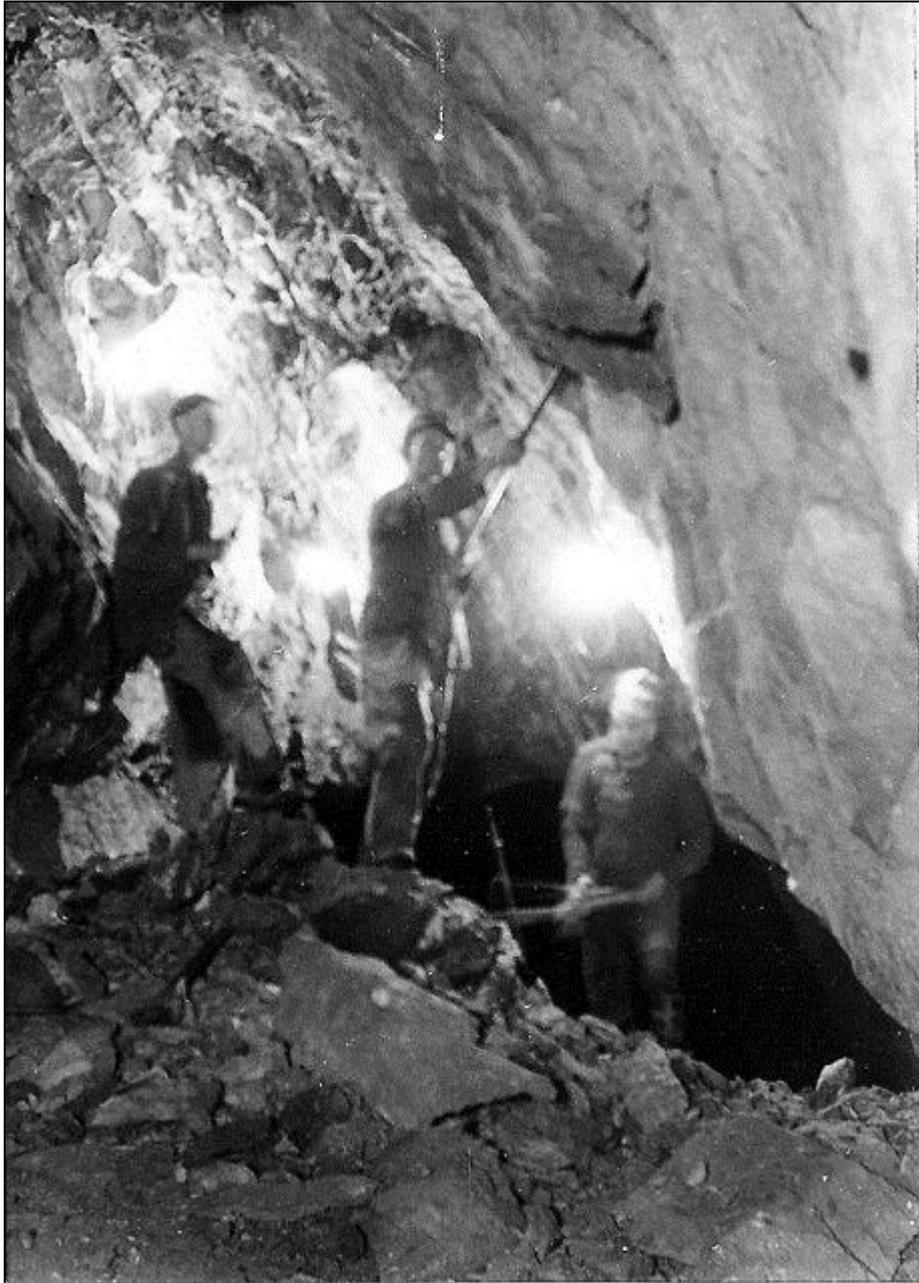
Probenehmer um 1937 vor dem Johannes Schacht. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Der Bahnhof auf der 200 m Sohle am Überhaun 9. Im Bild Steiger Frenzel. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



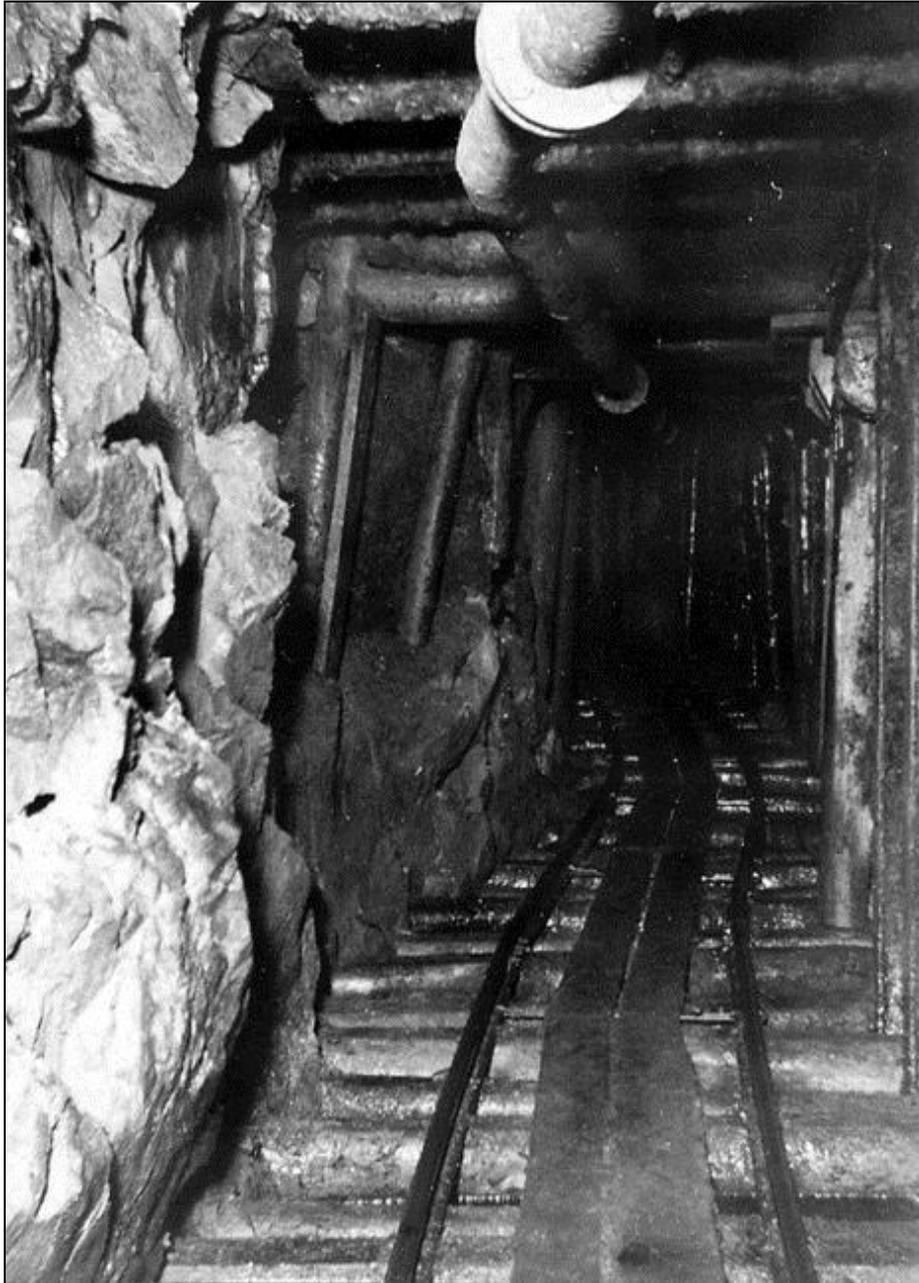
Bilder von der Arbeit auf der 200 m Sohle: Der Teufbeginn für den Blindschacht 2 um 1937.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



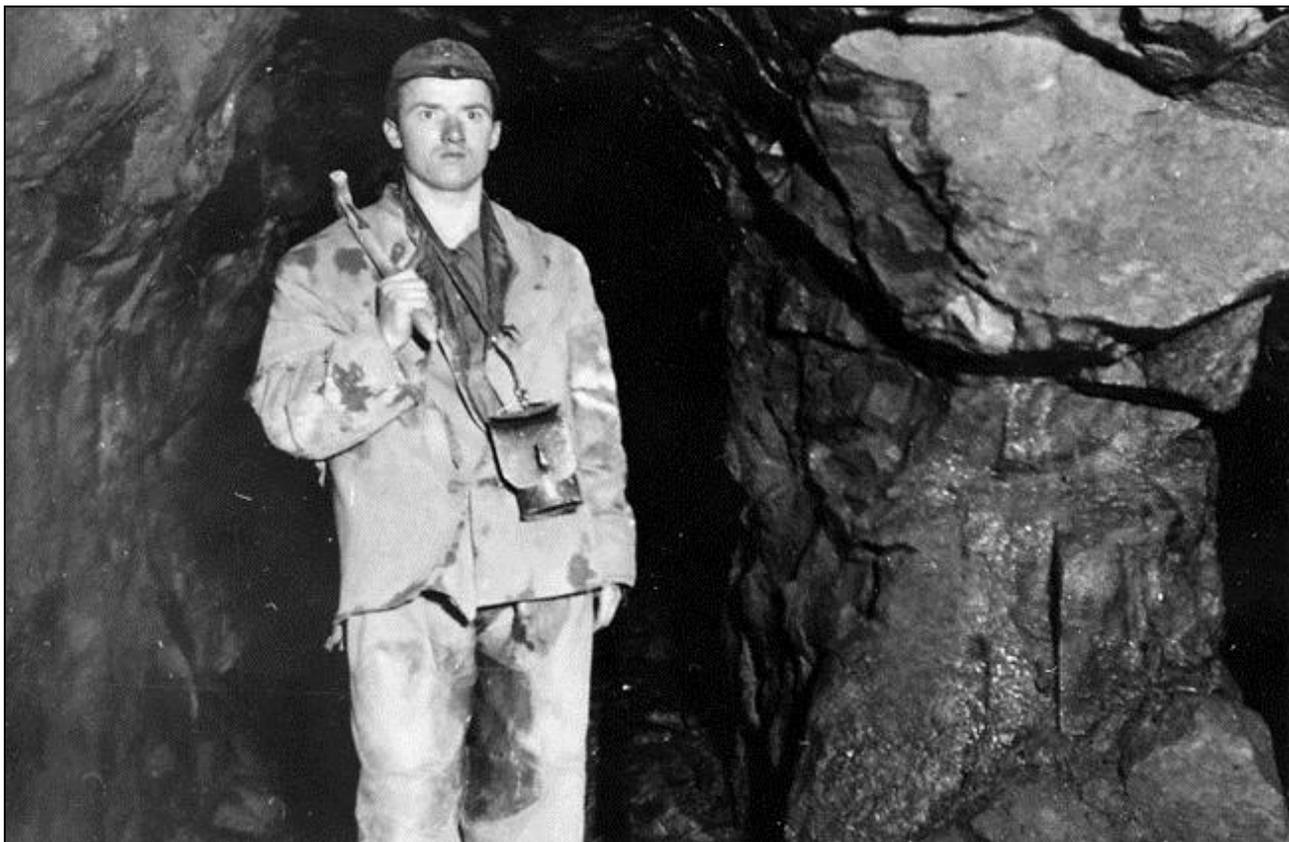
Bilder von der Arbeit auf der 200 m Sohle: Bereiarbeiten in einem Abbau um 1940.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Wegfüllarbeit im Abbau 3 auf der 200 m Sohle um 1940. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Eine vorgerichtete Strecke mit Ausbau, Druckluftleitung und Gleisanlage. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



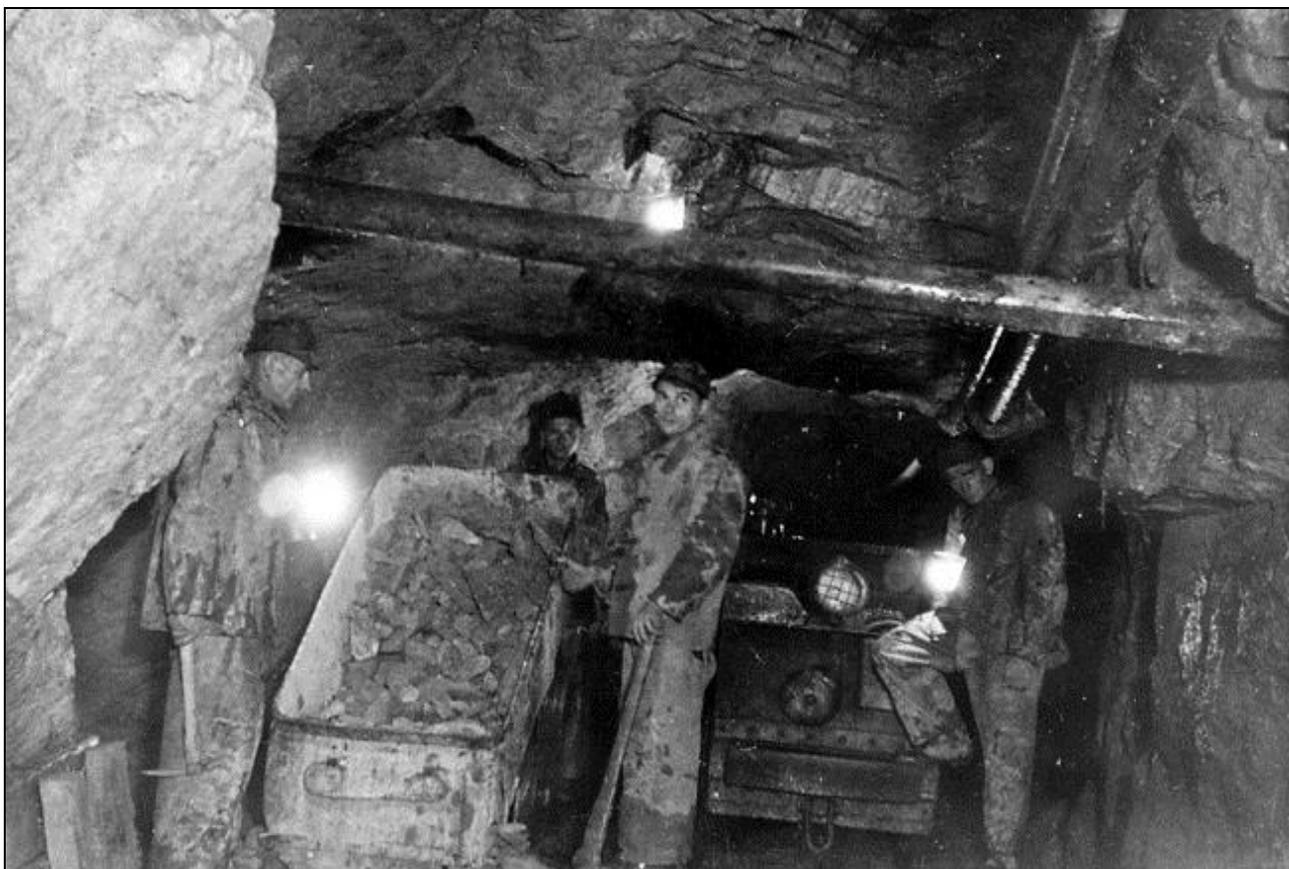
Steiger Frenzel auf einer Gangstrecke mit hartem und weichem Trum im Südost- Feld der 200 m Sohle.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Starker Wasserzufluß im Bereich der 200 m Sohle. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Zug mit Akku-Lok um 1940 auf der 200 m Sohle. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Das Stürzen von tauben Bergen auf der 250 m Sohle. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Streckenkreuz im Hauptquerschlag auf der 250 m Sohle. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



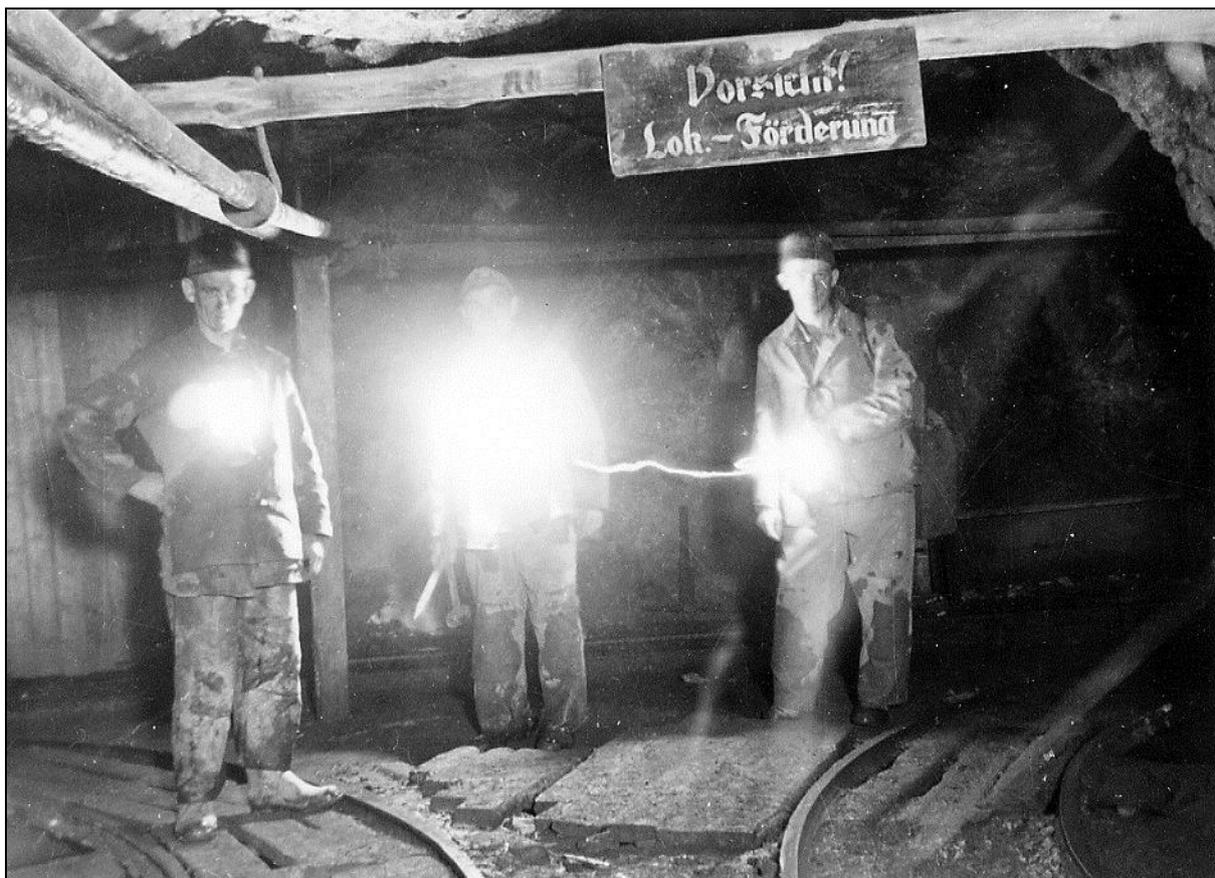
Durchschlag beim Streckenvortrieb von Strecke 21 und 23 auf der 250-m-Sohle.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



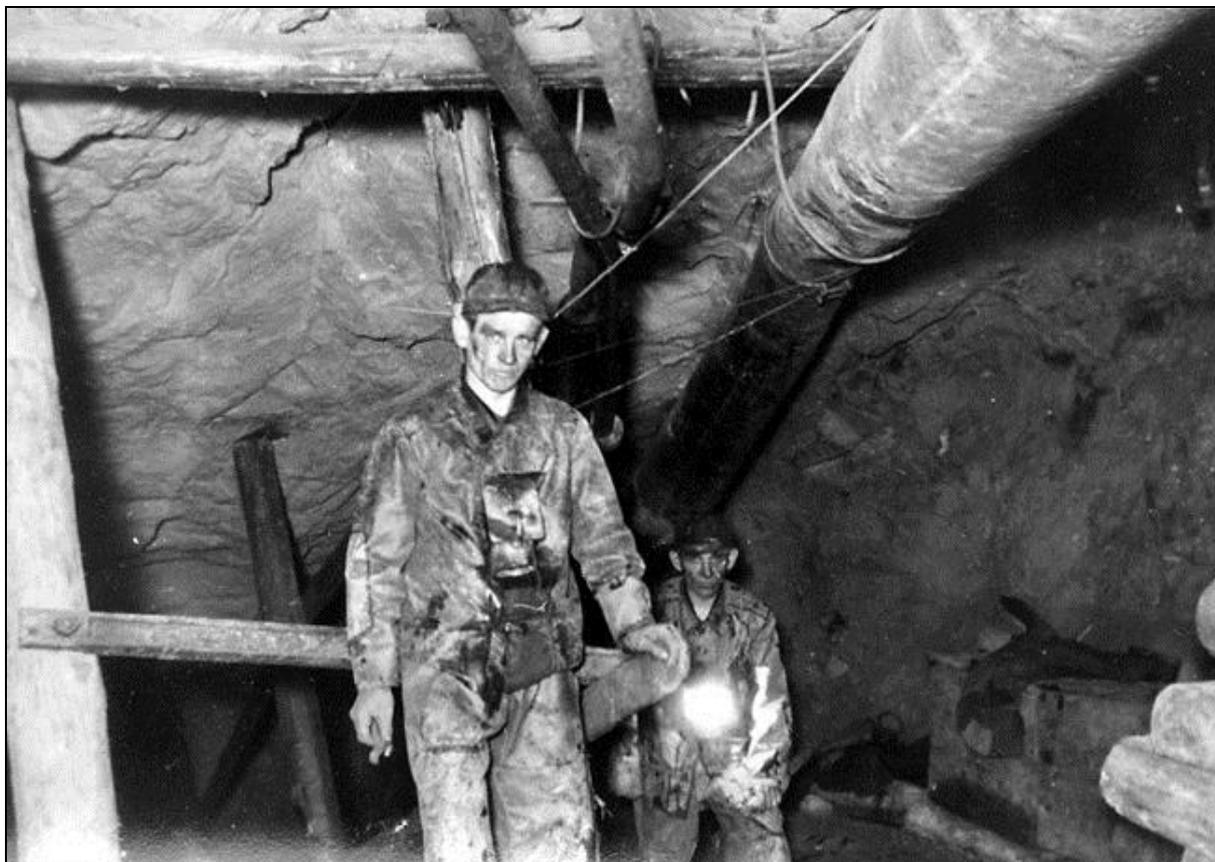
Streckenvortrieb auf der 250 m Sohle mit Flottmann-Bohrhammer und Bohrstütze.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Das Füllort von Blindschacht 2 auf der 250 m Sohle um 1940. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



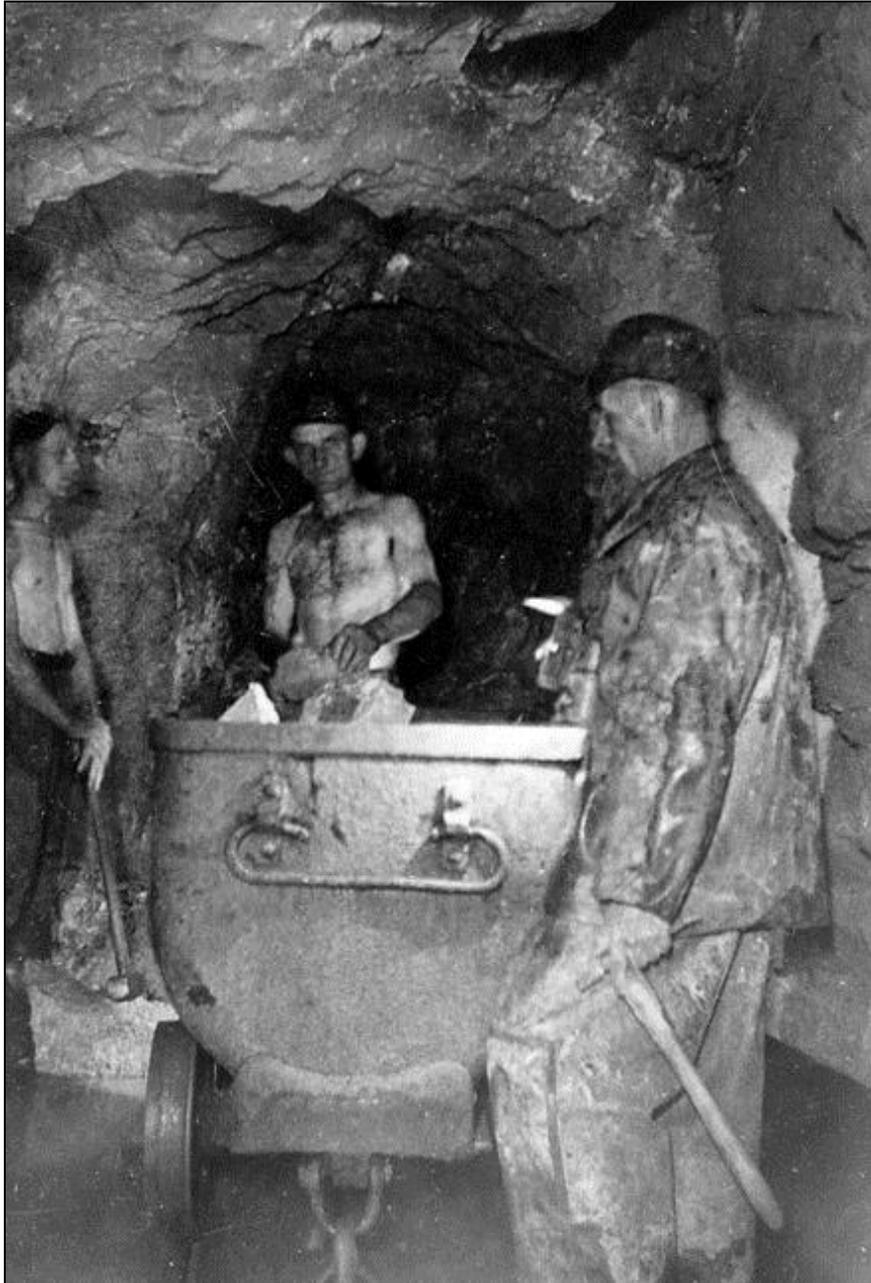
Am Blindschacht 1 auf der 300 m Sohle. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Das Fallort 309 auf der 300 m Sohle gut 360 m westlich vom Blindschacht 1.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Füllort vom Johannes Schacht auf der 350 m Sohle. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Vortrieb 351 auf der 350 m Sohle gut 900 m westlich vom Johannes Schacht.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



50 m Sohle mit Gangauffahrung im Ostfeld. Links das harte Trum und rechts das weiche Trum des Halsbrücker Spates. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz

3.4. Die Betriebsperiode von 1945 – 1968

3.4.1. Die Wiederinbetriebnahme nach den Kriegswirren

Nach Erhalt des Wiederaufbau- und Produktionsbefehls mußten erst die fehlenden Maschinen und Aggregate ersetzt werden. Wie und unter welchen Umständen in dieser Zeit das Nötige beschafft wurde, soll hier nicht beschrieben werden, doch ging es dabei nicht immer legal zu. Am 02. Mai 1947 konnte die Produktion wieder aufgenommen werden. Die Anfangsproduktion war sehr bescheiden. Die Höhe derselben wurde von der Kugelmühle bestimmt, die eine Durchsatzleistung von 36 Tagestonnen hatte. Diese Leistung wurde in der Folgezeit durch Einsatz größerer Aggregate (Brecher, Kugelmühle, Flotation und Filter) langsam gesteigert und erreichte in den frühen 60er Jahren 680 Tonnen pro Tag.

Im Juli 1954 und nochmals 1958 traten Produktionsstörungen durch Hochwasser der Mulde auf. In beiden Fällen ist die Grube bis einschließlich der 400 Meter Sohle abgeseffen. Als Maßnahmeplan wurde das sogenannte 18 Punkte-Programm aufgestellt (dies wird an anderer Stelle beschrieben). Mit Erweiterung des Grubenfeldes auf dem „Samuel Spat“ sollten die Baue der „Isaak Grube“ unterfahren werden. Um unliebsame Überraschungen durch eventuelle Standwasser in diesen Bauen zu vermeiden, wurden dort Untersuchungen vorgenommen.

Aufgewältigt wurden dort:

- Der Neuschacht bis zum Niveau des „Annastollen“.
- Der Stollen vom Halsbrücker Spat bis zum „Breithauptschacht“.
- Der „Isaakstollen“ vom unteren Kunstschacht bis zum Neuschacht.
- Im „Samuelspat“ wurde ein Steigort von der 3. Gezeug Strecke aufgefahren. Es befand sich westlich der Alten Meißner Straße.

Das „Churprinzer Grubenfeld“ wurde an das Beihilfer Feld angeschlossen und auch dort Abbau betrieben. Ab 1955 erfolgten im Rahmen der Erkundung im Nordwest-Feld verstärkte Auffahrungen. Dabei trat die seit langem bekannte „Felsitzone“ erneut in Erscheinung. Nach genaueren Untersuchungen wurde in Erwägung gezogen, diese Lagerstätte abzubauen. Parallel dazu wurden Erkundungen auf Schwerspat betrieben. Folgende Variante wurde in Erwägung gezogen: Nach Auslaufen der Blei-Zinkproduktion den Schwerspat abzubauen und in der Zwischenzeit die Felsit-Gewinnung vorzubereiten. Diese Variante mußte fallen gelassen werden, da zum einen auch der Schwerspat andernorts ökonomischer gewonnen werden konnte und zum anderen die Technologie der Aufbereitung des Roherzes (Felsit) noch nicht günstig gelöst werden konnte.

Zur Sicherung der Grubenbaue, sowie der Tagesoberfläche wurde 1961 / 62 im zentralen Grubenfeld, in Gangnähe, 12 Bohrlöcher mit Teufen von 27 bis 113,5 Metern niedergebracht. Mit diesen Untersuchungen sollte festgestellt werden, in wie weit in den alten Grubenbauen Hohlräume vorhanden sind, die eventuell zu Brüchen führen könnten. Mit 6 Löchern wurden Hohlräume von 0,9 bis 5 Metern angebohrt. In den übrigen wurde, außer kleinen Gangklüften nur Versatz und Holz vorgefunden. Die Hohlräume sollten mit Spülbergen ausgefüllt werden. Es wurden auch einige Versuchsspülungen vorgenommen.

Die eingesetzte Kommission vertrat dann die Meinung, daß:

1. die Spühlberge zu fein sind und dadurch keinen festen Versatz garantieren,
2. das eingebrachte Wasser zu vorzeitigen Brüchen führen kann.

Dieses Vorhaben wurde dann mit Billigung der Bergbehörde aufgegeben.

Folgende Tagebrüche sind in den letzten Jahren gefallen:

- 1961 Tagebruch am „Freudensteiner Tagesschacht“
- 12.05.1964 Tagebruch am „Isaak“, Nähe „Richterschacht“
- 12.05.1965 Tagebruch nordwestlich der „Altväterschächte“
- 23.12.1965 Tagebruch am „Lorenz Gegentrum“, Richtung „Freudensteiner Spat“

Nach der Demontage wurde ab Mitte 1946 der Betrieb wieder aufgebaut und nahm unter dem Namen „Landeseigene Betriebe, Industriegewerkschaft 6“ am 02. Mai 1947 die Produktion wieder auf. Im Herbst 1947 wurde auf dem freien Gelände, gegenüber dem Kompressorhaus, eine 30 Meter lange Holzbaracke aufgestellt und Anfang 1948 als Küche, Speise- und Belegschaftsraum genutzt. Im selben Jahr wurde auch die Garage vor dem Labor gebaut. 1950 wurde das Waschhaus und der Schuppen am Huthaus abgerissen und an dieser Stelle das neue Magazin errichtet.

1951 / 52 beim Aufbau des Kulturhauses mußte auch das neue Bad weichen. Die Unterbringung und sanitären Anlagen reichten in dieser Zeit nicht aus. In der Baracke wurde ein Teil als Waschraum abgegrenzt, wo das Wasser im Waschkessel erwärmt wurde. Die Kollegen aus Halsbrücke gingen in Arbeitskleidung nach Hause. Dieser Zustand änderte sich erst 1952, als das neue Kulturhaus fertig wurde. Hier wurde in Benutzung genommen: eine moderne Küche mit Speisesaal, eine Ambulanz, eine Zahnstation, eine Bibliothek, ein Musik- und ein Lesezimmer, sowie eine moderne Kauenanlage (schwarz und weiß) mit Bad.

1951 wurde bei dem Versuch am Lorenz Gegentrum den 4. Maß (Fundgrübner) Schacht aufzuwältigen, dort eine Baracke gebaut. Im selben Jahr wurde im „Schreiberschacht“ ein Stahlurm, ein Fördermaschinenhaus, ein Hängebankgebäude und eine Kaue errichtet. Später folgte ein Werkstattgebäude. Auch der „Konstantinschacht“ und der „Oberschlägige Kunstschacht“ wurden bis zur 3. Gezeug Strecke aufgewältigt.

1952 begannen die Arbeiten zur Aufwältigung der Grube „Alte Hoffnung Gottes“ in Kleinvoigtsberg, die dann im Januar 1960 wieder abgeworfen worden. Dort wurden folgende Bauten errichtet. Das alte Förderhaus wurde vollkommen umgebaut (Denkmalschutz). Neubauten: ein Fördermaschinenhaus, ein Schalt- und Kompressorenhaus und eine Kaue mit Verwaltungsräumen.

1953 wurde die alte Werkstatt und die Bohrerschmiede abgetragen und eine neue Werkstatt, sowie an Stelle der Bohrerschmiede das neue Schalthaus errichtet. Die Zimmerei wurde in einer Baracke hinter der Werkstatt untergebracht. In der selben Zeit wurde vor dem Betriebseingang eine Verwaltungsbaracke erstellt.

Im selben Jahr ist am Hauptschacht ein neues Fördermaschinenhaus und ein neuer Turm errichtet und in Betrieb genommen worden.

1954 wurde auch am „Ferdinandschacht“ mit dem Bau eines neuen Maschinenhauses und einer Kaue begonnen, und nach Aufstellen des Stahlurmes vom Hauptschacht 1955 in Betrieb genommen. Die Kaue wurde 1956 in ihrem letzten Teil fertig.

1957 wurde der Tunnel im Münzbachtal gebaut und die Seilbahn errichtet. Die Seilbahn bestand aus sieben Stützen, Verlade- und Umkehrstation. Die Bahn ist, außer bei Funktionsproben, bei denen mehrere Havarien eintraten, nicht in Benutzung gewesen. Alle Stützen, bis auf Stütze V, die den Hochbehälter für das Sperrwasser der Bergpumpen aufnahm, wurden 1962 / 63 wieder umgelegt.

1959 bei den Vorbereitungen zum Teufen des Neuschachtes am „Lorenz Gegentrum“ wurden dort folgende Bauten errichtet: ein Stahlurm, ein Maschinenhaus, eine Kaue mit Heizung und Verwaltungsräumen, sowie eine Werkstatt mit Kompressorenraum.

Der Schacht wurde Anfang 1961 bis zur 250 Meter Sohle niedergebracht. 1960 wurde ohne jeden Produktionsausfall und bei voller Förderung das alte Förderhaus am Hauptschacht abgerissen und ein neues Hängebankgebäude mit vollmechanisiertem Wagenlauf und neuer Lampenstube gebaut.

Im gleichen Jahr erfolgte der Bau einer Schwimm- und Sinkanlage, die es ermöglichen sollte, Roherz mit niedrigem Gehalt zu verarbeiten, da ein ständiger Rückgang der Gehalte in der Lagerstätte zu verzeichnen war. Auf Grund der begrenzten Perspektive wurden nur wenige Aggregate in Betrieb genommen.

Mit der übernommenen Technologie und mit den schweren Arbeitsbedingungen wurde bis Mitte 1953 in den Vortrieben gearbeitet. Dann wurde der erste Überkopf-Schaufellader eingeführt. Vorherige Versuche mit dem Salzgitterlader brachten nicht den gewünschten Erfolg. Erst von dieser Zeit an war es möglich, die schwere Schauellarbeit zu reduzieren

bzw. später fast ganz zu beseitigen. Zur Erzielung größerer Abschlagstiefen, welche die neue Technologie erforderte, kam der Kanonen- oder Brenneinbruch zur Einführung, der dann in verschiedenen Varianten bis zum Schluß der Vortriebe angewendet wurde.

1964 kam der Bohrhammer BH 62 (eine Entwicklung der SDAG Wismut) in allen Leistungsstufen zum Einsatz. Dieser mußte aber nach kurzer Zeit wieder aus dem Betrieb genommen werden, da durch die hohe Vibration des Hammers, bei den Hauern Gelenkschäden auftraten. Es kam daher der Hammer VK 21 / 3, 1966 zum Einsatz.

Wie schon beschrieben, wurden die vertikalen Auffahrungen in der Lagerstätte hauptsächlich als Steigorte gefahren. Diese Steigorte dienten am Ende der Strecken auch zur Wetterzu- und abführung zur bzw. von der nächsten Sohle. Da aber auch diese Steigorte zeitweilig als Bergerolle benutzt wurden, kam es oft zur Unterbrechung der Wetterführung. Es wurde deshalb die Forderung erhoben, zumindest diese Steigorte zweitrümig zu fahren. Ein Steigort mit nebeneinander liegenden Trümmern wurde wegen seiner starken Einbauten sehr kostenaufwendig. Ferner wurde das Erz soweit verdünnt, daß es nur noch als Berge abgefördert werden konnte. Ein Vorschlag, die beiden Trümer übereinander zu legen, brachte bessere Ergebnisse: erstens keine große Verdünnung und zweitens leichteren Abbau.

Als erstes Steigort dieser Art wurde 1952 das Wettersteigort von der 350 zur 250 Meter Sohle gefahren. Zur Erleichterung der Transportarbeiten konnte über dem Ausbau, neben der Fahrt eine Materialrutsche angebracht werden, worin mit einem Haspel alles Arbeits- und Ausbaumaterial hochgezogen werden konnte. Später wurde ein Schlitten konstruiert, der auf den Fahrtenholmen lief und die Materialrutsche ersetzte. Auf diese Weise konnten die Steigorte mit größerer Steigung gefahren werden, was wiederum die Auffahrungslängen verkürzte.

Um das Steigen im Fallort zu verhindern, wurde 1950 ein Schlitten konstruiert und gebaut, der mit Fangzeug ausgerüstet, von der Behörde zur Seilfahrt zugelassen wurde. Im selben Jahr wurde im Fallort 476 beim Anschluß an die 400 Meter Sohle eine Art Falltür eingebaut, die mit einer Drehscheibe ausgerüstet war. Diese Klappe ermöglichte es, Hunte von der 400 Meter Sohle einzuschieben und abzufördern, während im geöffneten Zustand von der 450 Meter Sohle gefördert werden konnte.

Der Blindschacht II wurde 1953 auf der 250 Meter Sohle südwestlich des Schachtes ein Haspelraum mit Seilschacht aufgefahren und eine neue Maschine montiert. Der Schacht oberhalb der Seilscheiben wurde 1955 abgeworfen. Das weitere Abteufen erfolgte 1953, indem der Schacht von der 400 Meter Sohle durch ein Überhauen angefahren und von der 350 Meter Sohle nachgerissen wurde. In gleicher Weise wurde 1959 beim Abteufen zur 450 Meter Sohle verfahren. 1960 / 61 wurde dann der Blindschacht II bis zur 600 Meter Sohle geteuft. Der Blindschacht III wurde 1958-59 von der 250 Meter Sohle bis zur 400 Meter Sohle aufgefahren. Bei diesen Teufarbeiten wurde das erste Mal mit einer Schwebebühne aus Stahl gearbeitet, die es ermöglichte, während des Teufens die Einbauten einzubringen. Diese Bühne hing an mehreren Haspeln und war mit verschließbaren Durchgängen für die Förderung, sowie an ihren Rändern mit Klappen, die an den Stößen abdichteten, ausgerüstet.

Der „Ferdinandschacht“, der auf der 200 Meter Sohle stand, wurde 1953 von der 250 zur 200 Meter Sohle durch ein Überhauen angefahren und anschließend von oben nachgerissen. 1955 wurden die Einbauten im Schacht versetzt. Die neuen Fördergestelle hatten zwei Etagen und wurden mit Seitenführung betrieben. Auf der 250 Meter Sohle blieb dieser Schacht stehen.

Dieser Neuschacht Lorenz Gegentrum wurde von 1959 bis 1961 vom „VEB Schachtbau Nordhausen“ geteuft. Da mehrere Bruchzonen durchörtert wurden, mußten mehrmals die Schachtstöße betoniert werden. Der Schacht endete auf der 250 Meter Sohle ohne Sumpf. Durch Änderung der Perspektive war dieser Schacht bereits wertlos geworden, bevor er die 250 Meter Sohle erreichte. Die letzten 10 Meter wurden noch geteuft, um einen Kontrolldurchgang zu erhalten. Unmittelbar nach dem Durchschlag begannen die Raubarbeiten.

Als Abbau im Grubengebiet Halsbrücke wird seit Jahrzehnten der klassische Firstenstoßbau als Abbauverfahren angewendet. Mit Wiederaufnahme der Produktion nach 1945 wurde ausschließlich dieses Abbauverfahren angewendet. Die Anpassungsfähigkeit dieser Abbaumethode an die Lagerstättenverhältnisse und die langjährigen Erfahrungen waren ausschlaggebend den Firstenstoßbau zu betreiben und den Neubeginn risikolos zu gestalten. Erst nach Aufbau der Industrie in der DDR konnte mit einer Mechanisierung und damit einer Produktionserhöhung und Arbeitserleichterung begonnen werden. Um die schwere Schaufelarbeit zu beseitigen, wurde 1953 / 54 der Schrägabbau eingeführt. Der von der Kopfstrecke eingeführte Versatz wurde mit Blechen, später mit Gummimatten (Förderbänder), abgedeckt und damit das Erz geschossen. War hierdurch eine körperlich schwere Arbeit beseitigt, so trat eine Andere auf. Der Transport der Matten und das Arbeiten auf der schiefen Ebene führten dazu, daß diese Abbau-methode nur kurzlebig war. Als nächstes wurde der Firstenstoßbau mit schräggestelltem Stoß eingeführt, mit dem Gewindehöhen von bis zu max. 6 Metern gefahren wurden. Dieser schräggestellte Stoß hat sich in verschiedenen Varianten bis zur Einstellung des Betriebes erhalten. Auf dem eingebrachten Versatz wurden ebenfalls Gummimatten verlegt und am Fuße des Versatzes ein Ladetisch gebaut. Durch darunterschieben des Huntes konnte das Erz von den schrägliegenden Gummimatten in den Hunt gekratzt werden (soweit es nicht von selbst rutschte). Dieser Ladetisch wurde, wenn auch in abgeänderter Form, nach Einführen der Schüttelrutsche beibehalten.

Beim Schüttelrutschenabbau wurde das Erz zum Teil auf die mit Schwellenhölzern abgedeckte Rutsche geschossen, so daß nach Wegnahme der Hölzer der größte Teil des Haufwerkes von selbst in die Rutsche lief. Um eine größere Produktivität im Abbau zu erreichen, befaßte sich 1959 ein kleines Kollektiv mit der Möglichkeit, trotz der negativen Ergebnisse in den Kriegsjahren, den Magazinbau in Halsbrücke wieder einzuführen. Beim Versuchsbau wurde beim Auffahren einer Abbaustrecke im 5 Meter Abstand Rollenaufbrüche bis zur Abbaustrecke gefahren und die verbleibenden Trichter betoniert.

Die Schrägen hatten eine Neigung von 55 – 60°. Trotzdem blieben nach dem Leerziehen ca. 3 Meter starke Haufwerksäulen stehen, die erst mit Druckwasser zum Einsturz gebracht werden mußten. Die Kegel wurden auf der Grundstrecke gegen Abrutschen gesichert. Bei stärkeren Bauen wurde der Firstenkasten völlig heruntergedrückt und die Rollen in 3 Meter Abstand gestellt. Wurden die ersten Magazine mit einer Länge von 25 und 40 Metern gefahren, so steigerte sich in der Folgezeit diese Länge bis auf 100 Meter. Das Ziel war schneller Verhiebsfortschritt bei maximaler Länge des Abbaus. Zu Anfang wurde vertikal gebohrt, doch bot der schräggestellte Stoß, der bis 3 Meter seigere Höhe gefahren wurde, mehr Sicherheit und gewisse Arbeitserleichterungen. Die Abbauleistung im Magazinbau wurde ständig gesteigert. Sie lag 1960 bei 2,49 m³, während 1968 6,7 m³ erreicht wurden. Ähnlich positiv entwickelten sich die Kosten, die von 21,11 Mark im Jahre 1962 auf 10,00 Mark in Jahr 1968 sanken.

Während der Demontage 1945 / 46 wurden, bis auf die Deutz-Diesellok, alle Lokomotiven und Ladeaggregate entfernt. Nach Wiederaufnahme des Betriebes war diese Lok das einzige maschinell, horizontale Fördermittel in der Grube, so daß die Förderung wieder von Hand durchgeführt werden mußte. Ende 1947 kamen zwei gebrauchte Akku-Loks von

Staßfurt in den Betrieb. Diese stellten damals eine große Erleichterung dar. Da das Grubenfeld in den nächsten Jahren ständig erweitert wurde, mußte auch der Lok-Park weiter erhöht werden. Das Grubenfeld wurde um einige Kilometer verlängert und auch die Nebenrümer wurden erschlossen.

Die Entwicklung des Lokbestandes in den letzten Jahren:

		1952	1955	1960	1966	1968
Hauptschacht	250-m-Sohle	3	3	4	8	9
	350-m-Sohle	3	3	3	-	-
	400-m-Sohle	-	2	3	4	-
Blindschacht II	300-m-Sohle	1	-	1	1	-
	450-m-Sohle	-	-	2	2	2
Ferdinandschacht	III. Gez. Str.	-	-	1	1	1
	V. Gez. Str.	-	-	-	1	1
	VII. Gez. Str.	1	1	1	1	-
	200-m-Sohle	-	1	1	-	-
Blindschacht III	300-m-Sohle	-	-	1	1	1
	350-m-Sohle	-	-	1	4	4
	400-m-Sohle	-	-	-	1	2
Schreiberschacht	VIII. Gez. Str.	-	-	1	1	1
Gesamt:		8	12	19	25	21

Weil die Aufbereitung am Hauptschacht lag, wurden alle anfallenden Erze über diesen Schacht gefördert. Außer Material, welches im Schacht oder in unmittelbarer Nähe desselben benötigt wurden, diente dieser Schacht nur der Seilfahrt und Erzförderung. Im „Ferdinandschacht“ wurden alle in der Grube nicht benötigten Berge, sowie alles Ausbau- und sonstiges Material gefördert. Im „Schreiberschacht“ wurde auch nur Material gefördert. In den Blindschächten II und III wurden Erz und Berge gehoben und Material eingehangen. Die Berge wurden erst am „Ferdinandschacht“ auf Flachhalde geschüttet und ab 1956 mit der Terrakonik auf Spitzhalde.

Vorhandene Fördermaschinen:

Hauptschacht	Trommelfördermaschine „Abus“ Nordhausen 400 1951 E Motor: 460 kW / 3 kW / 6 ms Seil 40 mm Gestell: 3 Etagen je 1 Wagen Teufe 530 Meter
Ferdinandschacht	Trommelfördermaschine „Abus“ Nordhausen 300 1953 E Motor: 200 kW / 3 kW / 4 ms Seil 30 mm Gestell: 2 Etagen je 1 Wagen Teufe 380 Meter
Schreiberschacht	Trommelfördermaschine „Abus“ Nordhausen 300 1952 E Motor: 200 kW / 4 ms Seil 30 mm Gestell: 2 Etagen je 1 Wagen Teufe 390 Meter

Blindschacht II	Flurförderhaspel „Abus“ Nordhausen 150 1953 Motor: 63 kW / 2 ms Seil 29 mm Gestell: 2 Etagen je 1 Wagen Teufe 350 Meter
Blindschacht III	Flurförderhaspel „Abus“ Nordhausen 150 1963 E Motor: 80 kW / 2 ms Seil 29 mm Gestell: 2 Etagen je 1 Wagen Teufe 150 Meter

Die gesamte Wasserhaltung mußte nach der Herausgabe des Wiederaufbau- und Produktionsbefehls durch die Besatzungsmacht erst in Ordnung gebracht werden. Zwei Pumpen aus den unterirdischen Kraftstofftanks aus Staßfurt waren die erste Hilfe. Sie hatten eine Leistung von je 2 m³. Mit der Erweiterung des Grubenfeldes nach Südosten und Nordwesten, sowie mit der weiteren Teufe verstärkte sich auch der Wasserzufluß. Die installierten Pumpen reichten nicht mehr aus. 1957 / 58 wurde auf der 250 Meter Sohle eine neue Sumpfstrecke und ein neuer Pumpenraum aufgefahren. In diesem Raum wurden 6 Pumpen mit je 2,5 m³ installiert. Am Fallort 476 auf der 450 Meter Sohle und am Blindschacht III auf der 400 Meter Sohle wurden Pumpenstationen eingerichtet. Mit dem Auffahren der oberen Sohlen im Bereich „Ferdinandschacht“ traten Schwierigkeiten in der Bohrwasser-versorgung auf. Es wurden deshalb zwei kleinere Stationen im Querschlag zum „Wilhelmspat“ und auf der 3. Gezeug Strecke eingerichtet. Zur Verstärkung des Nachtstrombezuges wurden auf verschiedenen Sohlen Wasserspeicher angelegt.

- 250 Meter Sohle zwischen Querschlag und Blindschacht II, sowie in der Richtstrecke Südost.
- 350 Meter Sohle im Querspat zum „Samuelschacht“.
- 400 Meter Sohle in der Südost Strecke.
- 450 Meter Sohle im Fallort 476.
- Am „Ferdinandschacht“, im Querschlag „Wilhelmspat“ und im Blindschacht III 400 Meter Sohle.

Folgende Pumpen waren Anfang 1968 in der Grube installiert:

Hauptschacht

250-m-Sohle	alter Raum: 2 x 5,1 x 2,3 und 1 x 2,5 m ³ /min. neuer Raum: 6 x 2,5 m ³ /min.
350-m-Sohle	2 x 2 m ³ /min.
400-m-Sohle	1 x 3,2,1 x 2,5,1 x 1,8 und SP 2 x 2,5 m ³ /min.

Rothschönberger Stollen 2 x 1,5 m³/min.
(für die Aufbereitung)

Ferdinandschacht

250-m-Sohle 2 x 0,5 und 1 x 0,3 m³/min. zur Bohrwasserversorgung

III. Gez. Str. 2 x 0,5 m³/min. zur Bohrwasserversorgung

Blindschacht III

400-m-Sohle 2 x 1,2,2 x 1,5 m³ und Speicherpumpe 2 x 2,5 m³

Kunstschacht

10. Gezeugstrecke 1 x 1,5 m³

Bis auf die Hauptwasserhaltung 250 Meter Sohle am Hauptschacht waren alle Pumpen automatisch bzw. ferngeschaltet. Auf Grund der Wasserspeicher brauchten die Pumpen der Hauptwasserhaltung nur noch nachts betrieben werden. Am Tage liefen nur die Speicherpumpen.

Nach Wiederaufnahme des Betriebes 1947 mußte mit der im 1. Kapitel beschriebenen natürlichen Bewetterung weiter gefahren werden. Durch das weitere Verteufen des Grubengebäudes und der Verlängerung nach Nordwesten, traten erhebliche Schwierigkeiten in der Wetterversorgung auf. Vor allem in den Sommermonaten konnte zeitweise das Minimum von 2 m³ Luft pro Mann / Minute im Einziehstrom nicht mehr nachgewiesen werden. Die Folge waren einige Unfälle durch Gasvergiftung, vor allem in Aufbrüchen, die damals noch alle ohne Sonderbewetterung gefahren wurden. 1952 wurde der erste Wettersteiger eingesetzt. Es war unbedingt erforderlich, für eine geregelte Wetterführung zu sorgen.

Nach Sumpfung des „Churprinzer Grubenfeldes“ wurde 1953 der überschlägige Kunstschacht auf der 250-m-Sohle durchfahren und dieser Schacht in die Wetterversorgung einbezogen. Es trat wohl eine Besserung ein, doch reichte der natürliche Strom nicht mehr aus, um wirklich gute Wetterverhältnisse zu schaffen. Im Kunstschacht 9. Gezeugstrecke wurde Anfang 1954 ein Lüfterraum aufgefahren. Der dort zum Einsatz gebrachte Lüfter war ein von der Wismut AG abgelegter Radiallüfter unbekanntes Typs. Er hatte eine Ansaugleistung von ca. 100.000 m³/Stunde. Nach einigem Experimentieren (Motor wechseln und Drehzahl verändern) wurde eine Leistung von 120.000 m³/Stunde erreicht.

Damit die Baue im Bereich des „Ferdinandschachtes“ oberhalb der 250-m-Sohle gut bewettert werden konnten, sollte der „Ferdinandschacht“ zum Ausziehen gebracht werden. Die jahrelang ausgekühlte Schachtröhre bot diesen Bemühungen jeden erdenklichen Widerstand. Viel wurde experimentiert, doch immer ohne Erfolg. Am Ende wurde auf der 7. Gezeugstrecke ein Querschlag, fast parallel zum Füllort gefahren, der durch ein kurzes Steigort mit der Schachtröhre verbunden war. In diesem Querschlag wurde ein Lüfter (axial 30.000 m³/h) eingebaut und mit diesem gegen den Wetterstrom in die Schachtröhre geblasen. Am 1. Mai 1954 zog der „Ferdinandschacht“ das erste Mal aus.

Anfang 1956 wurde der Kunstschacht durch ein Steigort von der 350-m-Sohle angefahren und über ein weiteres Steigort die 400-m-Sohle mit Frischwetter versorgt. Größere Schwierigkeiten traten wieder auf, als der „Drei-Prinzen-Spat“ angefahren war und dort Abbau umging. Nach dem Anfahren des „Schreiberschachtes“ durch einen Querschlag auf der 250-m-Sohle. 1960 wurde dieser in die Wetterführung einbezogen. Ein Axiallüfter, 60.000 m³/h, versorgte von dort aus das nordwestliche Grubenfeld. 1962 wurde am Kunst-

schacht auf der 250 Meter Sohle ein neuer Axiallüfter gestellt, der eine Leistung von 200.000 m³/h brachte und seine beiden Vorgänger ersetzte.

Die Art der Sonderbewetterung, wie sie vor 1945 vorhanden war, wurde auch nach Wiederaufnahme des Betriebes weiter beibehalten. Es waren 400 Millimeter pneumatische Lüfter und Lutten für die Strecken. Doch wurden die Steigorte noch ohne Sonderbewetterung gefahren, da keinerlei Einrichtungen (schwächere Lutten und Lüfter) vorhanden waren. Es wurden in 100er Rohren eingebaute Düsen eingesetzt, die sehr viel Druckluft verbrauchten und doch keine große Wirkung hatten. Erst 1953 konnte diese Kalamität weitestgehend beseitigt werden. In dieser Zeit wurden auch 300er Lüfter und Lutten geliefert. 1952 wurden die ersten elektrisch betriebenen Ventilatoren eingesetzt. Es waren Radiallüfter der Firma Zenner aus Olbernhau. Diese Lüfter brachten 10 000 m³/h und wurden mit einem 14 kW Motor angetrieben. Der erste Einsatz erfolgte am Blindschacht II im Querschlag zum „Samuelspat“. Die nächsten Lüfter wurden dann verbessert. Leistung 1180 m³ und Antrieb 9,5 kW. Ab 1956 kamen elektrisch betriebene Axial-Luttenlüfter in den Größen 300, 400 und 500 Millimeter. Diese Lüfter, die später auch zweistufig geliefert wurden und eine wesentlich geringere Antriebsleistung benötigten, hatten in der Folgezeit die Radiallüfter völlig verdrängt. 1956 wurde im horizontalen Vortrieb das erste Mal mit kombinierter Bewetterung gearbeitet.

Nach Erhalten des Wiederaufbau- und Produktionsbefehls war es sehr schwer, die Aufbereitung wieder produktionsfähig zu machen. Das einzige Produktionsmittel, welches in der Aufbereitung verblieben war, waren die Tiefzellen, die nichts weiter als nackte Holzkästen darstellten. Nach vielem Hin- und Herfahren konnten folgende Anlagen montiert werden: eine kleine Kugelmühle mit 36 Tonnen Tagesleistung, zwei Backenbrecher, eine Walzenmühle, ein Schüttelsieb, ein kleiner Trommelfilter und ein kleiner Kompressor für die Lufterzeugung für die Tiefzellen. Da die Bandanlagen im Schrägschacht nicht ersetzt werden konnten, wurden im Schacht Schienen verlegt und ein Bunkerwagen eingesetzt, der mit einem Haspel hochgezogen wurde. Die Anordnung war folgende:

Im alten Brecherraum wurde auf erhöhtem Fundament der Grobbrecher montiert. Davor wurde ein Schüttelsieb und anschließend ein kleiner Backenbrecher aufgestellt. Zwischen Grobbrecher und Sieb lief ein kurzes Förderband, welches das gebrochene Haufwerk auf das Sieb förderte. In dem darunterliegenden Bunkerschacht wurde auf Trägern und Konsolen die Walzenmühle montiert. Die beiden Brecher wurden mit einem Motor über Transmission angetrieben. Das zerkleinerte Erz aus dem Bunker wurde mit dem Bunkerwagen zur Aufbereitung gebracht, dort in einen Muldenkipper umgefüllt und zum Elevator gefördert, der das Erz in den Mühlenbunker brachte.

Der Flaschenhals der Produktion war aber die Kugelmühle. Sie wurde zwar mit stärkerem Motor und Getriebe ausgerüstet und erreichte dadurch 55 Tonnen am Tag, doch reichte auch dies nicht aus. Über den Jahreswechsel konnte eine zweite Kugelmühle, 1800 x 2000, aufgestellt werden. 1950 nach Demontage der kleinen Mühle kam eine Kugelmühle, 1500 x 3000, zum Einsatz. Bis hierhin waren alle Aggregate gebraucht. In der gleichen Zeit wurde eine 12-zellige Flotationsmaschine eingebaut. 1951 wurde eine neue Kugelmühle, 2200 x 2500, (Thälmannwerk Magdeburg) beschafft. Gleichzeitig wurde die neue Bandanlage im Schrägschacht gebaut. 1954 erfolgte die Inbetriebnahme des 3. Klärteiches am Sportplatz. 1955 Montage einer zweiten Kugelmühle, 2200 x 2500, und einer zweiten 12-zelligen Flotation. 1956 wurden die Flotationsmaschinen auf 14 Zellen erweitert. Der Klärteich am „Isaak“ wurde vorbereitet und im Dezember in Benutzung genommen. Der Bau des Klärteiches im Münzbachtal wurde begonnen. Inbetriebnahme 1958. 1957 wurde die Seilbahn zwischen „Isaak“ und Münzbachtal gebaut, ging aber nicht in Betrieb. Ende des Jahres wurden Rohrleitungen zur Beförderung der Spülberge zum Münzbachtal verlegt und dort eine Pumpstation gebaut. Diese Anlage ging 1958 in Be-

trieb. Von Ende 1959 bis Anfang 1961 wurde in der Aufbereitung ein Anbau errichtet und in diesem eine Schwimm- und Sinkanlage eingebaut. Diese Anlage wurde nicht in Betrieb genommen. 1961 wurde ein großer Blei- und Zinkfilter mit je einem Eindicker montiert und im Oktober die Zinkproduktion aufgenommen. Zur Überbrückung der Spitzenbelastungszeiten wurde 1962 in der Rösche unter dem Johannes-berg ein Wasserspeicher eingerichtet, der hauptsächlich in der Nacht gefüllt wurde.

Zur wirtschaftlichen Gestaltung des gesamten Betriebsgeschehens wurden von Kollegen des Betriebes folgende Vorhaben entwickelt und gebaut:

- 01.09.1962 wurden die Pumpen im Blindschacht III automatisch geschaltet.
- 02.07.1963 wurde eine hydraulische Untereinigung entwickelt und eingebaut.
- 03.09.1963 Füllort Blindschacht III wurde mechanisiert.
- 04.01.1964 die Pumpenstation 400 Meter Sohle wurde automatisch und zur Zeit ferngeschaltet.
- 05.03.1964 die vereinfachte Sonntagsschaltung wurde entwickelt und eingebaut.
- 06.04.1964 die Pumpen auf dem „Rothschönberger Stollen“ wurden ferngeschaltet.
- 07.07.1964 die Bohrwasserpumpen im Nordwest Feld wurden automatisch geschaltet.
- 07.08.1964 die Fernüberwachung und –übertragung wurde eingebaut. Mit dieser Anlage, die über das Telefonnetz arbeitete, konnten alle Sümpfe, Speicher, Trafostationen und der Hauptlüfter überwacht werden. Später wurden auch Druckluftschieber und der Hauptgrubenlüfter damit ein- und ausgeschaltet.
- 09.10.1964 Füllort und Umfahrung am Hauptschacht 250 Meter Sohle wurde mechanisiert.
- 10.05.1965 die automatische Sirenensteuerung wurde eingebaut.
- 11.8.1965 Mechanisierung der Füllorte Blindschacht II.
- 12.8.1965 Mechanisierung des Füllortes 400 Meter Sohle Hauptschacht. Hier wurde eine, mit Seilzug betriebene, vierfach übersetzte, pneumatische Aufschiebvorrichtung entwickelt und gebaut.
- 13.11.1965 die Pumpenstation im Fallort 476 wurde automatisiert.
- 14.1.1966 der Hauptgrubenlüfter wurde ferngeschaltet.
- 15.1.1966 die Hauptschieber des Druckluftnetzes wurden ferngeschaltet. Hier wurde ein Schieber entwickelt, der mit dem Durchflußmedium geöffnet bzw. geschlossen werden konnte. Die Anregung erfolgte über einen elektrischen Impuls.
- 16.3.1966 automatische Überwachung des maximalen Energiebezuges. Durch diese relativ einfache Lösung konnte dem Betrieb im Nutzungsjahr über 50 TM an Energiekosten gespart werden. Durch Einführung obriger Maßnahmen wurden über 30 Arbeitskräfte (Pumpenwärter und Kollegen der Förderung) eingespart werden.
- 17.6.1966 erfolgte die Fernüberwachung eines Kompressors am Hauptschacht. Durch diese Maßnahme wurde ein Kompressoren-Wärter in der Mittagschicht am Hauptschacht eingespart.

3.4.2. Die Sümpfung des Kurprinzer Grubenfeldes

Um neue Erzvorräte zu erschließen, sollte das nordwestlich an das Halsbrücker Grubenfeld anschließende „Kurprinzer Feld“ gesümpft und aufgewältigt werden. Das Wasser stand in diesem Feld bis zur Höhe des „Rothschönberger Stollen“. Die darunterliegende 4. Gezeug Strecke war zwar durchschlägig, aber durch ein 1,1 Meter starkes nicht ganz dichtes Ziegelverspünden verschlossen. Die Sümpfung von oben, d. h. über den bis zur 10. Gezeugstrecke aufgefahrenen „Schreiberschacht“, war sehr kostenaufwendig und scheiterte auch an den kurzfristig zu beschaffenden Aggregaten. So wurde das Anzapfen vom Beihilfer Feld vorgenommen. Die gesamte Sümpfung wurde in vier Etappen durchgeführt. Nach einigen Vorbereitungen wie, legen einer Abflußleitung von der 4. Gezeug Strecke zur 250 Meter Sohle und Beseitigen des Standwassers, wurde am 12.09.1950 ein 35 mm Loch von Hand durch das Verspünden gebohrt, durch welches das Wasser mit ca. 5 Atü abfloß. Nach dem Nachlassen des großen Druckes wurde am 08.10.1950 ein zweites Loch gebohrt und am Ende das Verspünden durch eine Sprengung beseitigt.

In der zweiten Etappe sollte das Wasser von der 7. Gezeug Strecke angezapft werden. Hier mußte aber erst durch einen Vortrieb die alte Strecke angefahren werden. Durch Ungenauigkeit der alten Risse wurde die Strecke ca. 4 Meter überfahren. Nach mehreren Fehlschlägen, gelang es doch am 14.06.1951 die alte Strecke anzubohren. Zur Sicherung dieser Arbeiten wurde vorher eine Dammtür für einen Betriebsdruck von 20 Atü eingebaut. Das gelöste Wasser wurde ebenfalls zur 250 Meter Sohle geleitet.

In der dritten Etappe (Anzapfen von der 250 Meter Sohle) mußte erst eine 450 Meter lange Strecke aufgefahren werden. Durch Anfahren von Kluftwasser wurden diese Arbeiten mehrere Mal gestundet. Von der am Ende der Strecke aufgefahrenen Bohrkammer wurde am 17.01.1953 durch ein 22,1 Meter langes Bohrloch der Kunstscht angebohrt. Vorher hatte man ein kurzes Rohr (100 mm Ø) einbetoniert, welches mit zwei Bauschienen verspreizt war. Am Rohr war ein Hochdruckschieber und ein Manometer angeschraubt. Durch den geöffneten Schieber wurde betoniert.

In der vierten Etappe wurde 1956 das Schachttiefste (ca. 12 Meter unterhalb der 10. Gezeug Strecke) mit einem Steigort von der 350 Meter Sohle angefahren. Hier wurde nur noch das Wasser aus dem Schachttiefsten gelöst. Diese Auffahrung diente nur noch der Frischwetterzuführung für die tieferen Sohlen.

3.4.3. Unfallgeschehen und besondere Vorkommnisse

Auf der 350 Meter Sohle befindet sich etwa 60 Meter nordwestlich des Querschlag zum Hauptschacht eine alte Bohrkammer, von der aus in den Kriegsjahren ein Untersuchungsloch (60 Meter) in nördliche Richtung gebohrt wurde. Diese Kammer war mit einer Eisentür verschlossen. Im Jahre 1952 wurde zwischen Querschlag zu Fallort und der Northwest Strecke eine Ladestation aufgefahren, wobei das oben genannte Bohrloch durchfahren wurde. Nach dem Durchfahren wurde von zwei Steigern die Gebirgsstärke zwischen Ladestation und Bohrkammer ermittelt. Dazu wurden drei Ladestöcke benutzt, deren Länge vorher genau gemessen wurde. Die Ladestöcke wurden in das Loch eingeführt und am herausragenden Ende die Stärke festgestellt. Beim Entfernen der Stöcke blieb der mittlere im Loch. Am südlichen Stoß der Ladestation war ein Bergrücken (am Loch) stehen geblieben, der die Montage der Ladetische behinderte. Zur Beseitigung des Hindernisses waren am Unfalltag ein Hauer und ein Lehrhauer eingesetzt. Zur gleichen Zeit arbeiteten am Hauptschacht Querschlag ein anderes Paar, an der Verbindung Südost-Nordwest Strecke. Diese beiden Hauer mußten eine bestimmte Schießzeit einhalten, um die aus dem Feld kommende Mannschaft zur Seilfahrtzeit nicht zu gefährden. Der Haspelfahrer wurde be-

nachrichtigt und dieser ging nach dem Sperren des Fallortes mit zum Querschlag. Der Lehrhauer aus der Ladestation wurde zum Absperrren in die Nordwest Strecke geschickt. Der andere Lehrhauer sollte in der Nordwest Strecke in Nähe der oben genannten Kammer absperren, Bei diesem schloß sich der Haspelfahrer an. Die beiden Kollegen gingen zu der alten Kammer. Der Haspelfahrer öffnete diese und stellte sich in den Türrahmen. Beim Losgehen der Schüsse in der Ladestation drangen Schießgase in das alte Bohrloch. Der darin befindliche Ladestock wurde mit solcher Wucht herausgeschleudert, daß er dem Haspelfahrer in den Leib drang.

Im Juni 1941 wurde am „Ferdinandschacht“ erhöhter Wasserzufluß festgestellt, der sich rasch verstärkte. Alle sofort eingeleiteten Maßnahmen, Abdämmen durch Sandsäcke und Ableiten zum „Rothschönberger Stollen“ erwiesen sich als nutzlos. Das Wasser floß vom „Annastollen“, „Treue Sachsenstollen“ und der 4. Gezeug Strecke in den Schacht. Auf der 4. Gezeugstrecke stand eine Pumpe, die den normalen Zufluß bis zur 3. Gezeugstrecke hob, die aber diese Mengen nicht bewältigen konnte. Das Wasser stürzte bis zur 200 Meter Sohle, überschwemmte die Strecke und verfiel durch Steigorte und Überhauen zur 250 Meter Sohle. Auch die dort befindliche Wasserhaltung war diesen Wassermassen nicht gewachsen und so verstürzte das Wasser bis zur damals Tiefsten, der 350 Meter Sohle. Vor dem Absaufen konnten noch bewahrt werden: zwei Pumpenmotoren, ein Motor der Batterielok und das Ladeaggregat. – Da das „Kurprinzener Grubenfeld“ noch nicht aufgewältigt war, konnten die Ursachen nicht geklärt werden.

Im Juli 1954 führte die Mulde ein großes Hochwasser, wobei die Hochwassermarken von 1897 am Felsen in Rothenfurth überspült wurde. Das Wasser drang am Mundloch des „Anna Stollen“ ein, lief durch die Gewölbestrecke bis zum „Störtschacht“, verfiel in diesem bis zum „Treue Sachsen Stollen“ und verstürzte von dort durch den Kunstschacht in die Grube. Die 450 und 400 Meter Sohle sind dabei abgesoffen. Als Sofortmaßnahme wurde in Höhe der 3. Gezeug Strecke das Wasser im mittleren Kunstschacht durch ein starkes Traufdach, das entsprechend schräg gestellt wurde, abgefangen und zum Zuführungstrakt des „Rothschönberger Stollen“ geleitet. Hier mußte man allerdings feststellen, daß die Holzfluder, die zwischen „Ferdinandschacht“ und den „Altväterschächten“ in dieser Strecke verlegt waren, dieses Wasser nicht faßten und ein Teil desselben doch noch in die Grube stürzte. Doch konnte durch diese Maßnahme die Grube vor größerem Schaden bewahrt werden.

Beträchtliche Wassermassen verstürzten vom „Annastollen“ in den Hauptschacht. Das im Jahre 1910 unter der Mulde, über dem Ausbiß des Halsbrücker Spates eingebaute Betongewölbe, war im Laufe der Jahre an seinen Enden durchlässig geworden. Durch den hohen Wasserstand der Mulde gelangten größere Wassermassen zum „Annastollen“.

Eine andere Havarie entstand im Südost Feld, oberhalb „Rheinischweiner Brücke“ Die ständig steigende Mulde trat über die Ufer und drohte dort in den eingebrochenen Tageschacht der Grube „Rheinischer Wein“ einzudringen. Durch den Einsatz von Belegschaftsmitgliedern, Feuerwehr und freiwilligen Helfern wurde mit Pfosten, Lehmziegeln und Sandsäcken ein provisorischer Damm errichtet und die Gefahr beseitigt. 1955 wurde dort ein aktiver Damm aufgeschüttet.

Aufgrund der gesammelten Erkenntnisse wurde das schon erwähnte 18-Punkte-Programm aufgestellt und folgendes durchgeführt:

- Zum „Annastollen“ wurde unterhalb des „Störtschachtes“, über ein altes Lichtloch ein Zugang geschaffen und der Stollen durch ein Verspinden verschlossen.
- Im „Treue Sachsen Stollen“ wurde unter dem „Störtschacht“ durch Aufwältigung ein Wasser-durchfluß geschaffen.

- Auf der 3. Gezeug Strecke im mittleren Kunstschacht wurde ein hereingebrochener Abbau aufgewältigt und über die gesamte Schachtscheibe eine Betonbühne aufgebaut, die alles verströmende Wasser auffing und dem Stollen zuleitete. Jetzt war es möglich, in diesem Gebiet, alles zuzitzende Wasser kontrolliert abzuleiten.
- Die im „Rothschönberger Stollen“ verlegten Holzfluter wurden entfernt, die Durchschläge zu den unteren Sohlen weitestgehend abgedichtet und diese Strecke mit 0,9 Ø Tonhalbschalen ausgelegt.
- Der „Annastollen“ wurde unter dem Muldengewölbe mit Beton verpreßt. Der gesamte Hohlraum im Gewölbe wurde ausbetoniert und beiderseitig der Mulde Kontrollschächte angelegt.
- Im „Annastollen“ wurden beiderseitig vom „Ferdinandschacht“ je ein Verspinden eingebaut und diese als Wasserspeicher für die Bohrwasserversorgung genutzt.
- Im Südost Feld wurde der „Lorenz Gegentrümer Stollen“ bis oberhalb des 4. Maß aufgewältigt. Ebenfalls aufgewältigt wurde der „Annastollen“ von „Neue Weiße Rose“ bis zum „Hütten-schacht“. In dieser Strecke wurden Plastfluder verlegt, die das dort zuzitzende Wasser ableiteten. Das dortige Muldengewölbe wurde untersucht und für in Ordnung befunden. Diese Arbeiten wurden vom „Schallerschacht“ aus durchgeführt.
- Um die nördlich des Hauptschachtes, im Gebiet der Mulde zu sitzenden Wasser zu erfassen, sollten dieselben über die „Altväterschächte“ dem Stollen zugeführt werden. Zu diesem Zweck mußte der am „St. Jacob“ 1907 gefallene Bruch umfahren werden. In dem kleinen, 1908 niedergegangenen Bruch wurde ein kleiner Schacht bis zum „Annastollen“ geteuft und aus dem Umbruch heraus, mit einer Richtstrecke der Stollen nördlich des Bruches angefahren. Der Stollen wurde bis an die „Altväterschächte“ aufgewältigt. Diese Arbeiten gestalteten sich äußerst schwierig und der genaue Standort der Schächte konnte nicht einwandfrei ermittelt werden.

Aufwältigungen wurden auch im Feld der „Isaak Grube“ getätigt. Aufgewältigt wurden dort:

- Der Neuschacht bis zum Niveau des „Annastollen“, der Stollen selbst bis hinter den „Breithauptschacht“ und andererseits bis zum Halsbrücker Spat.
- Der „Isaakstollen“ vom unteren Kunstschacht bis zum Neuschacht. Diese Arbeiten wurden dann, aufgrund der Betriebsperspektive eingestellt.

Das dritte große Hochwasser trat im Juli 1958 auf. Ein starker Wasserzufluß wurde im Kunstschacht festgestellt. Die Untersuchungen ergaben, daß das Wasser aus der Rösche des Zechenteiches in die alte Radstube am „Schreiberschacht“ eindrang. Das Wasser floß durch die Wasserstrecke (21 Meter Sohle) zum Kunstschacht. Zwischen dieser Strecke und der Rösche zur Mulde bestand eine 250 Millimeter Abflußleitung, die aber durch ein angeschwemmtes Pfostenstück verschlossen war. Nach dem Durchschlagen eines Holzverspindens und entfernen der oben genannten Pfoste traten in diesem Abschnitt wieder normale Verhältnisse ein.

Ein anderer starker Zufluß war in dieser Zeit im Mittelfeld, zwischen Hauptschacht und Blindschacht I. Die hier zufließenden Wasser kamen aus den höhergelegenen alten Bauten. Der Zutritt des Wassers in das Grubengebäude konnte nicht einwandfrei ermittelt werden. Die Rösche an der alten Radstube wurde vermauert. Zwischen Querschlag Hauptschacht und Blindschacht II auf der 250 Meter Sohle wurde ein ca. 800 Meter langes Kapselfeld gebaut, welches auch zur besseren Nachtstromnutzung diente.

3.4.4. Arbeitsschutz

Der Seemann und der Bergmann wurden aufgrund der Außergewöhnlichkeit ihrer Berufe, im Volksmund; stets auf eine Stufe gestellt. Es ist daher nicht verwunderlich, daß schon sehr früh Vorschriften für das Betreiben des Bergbaus und zur Sicherung des Bergmannes erlassen und deren Einhaltung von staatlicher Seite überwacht wurden.

Bergvögte, Bergmeister, Bergräte und später Berginspektoren waren zu diesem Zweck eingesetzt. Doch wurden diese Überwachungen, zumindest was die Sicherheit des Bergmannes betraf, oft sehr formal durchgeführt. Der Verfasser erinnert sich noch gut, daß solche Be-fahrungen oft viele Tage vorher angekündigt wurden, so daß immer Zeit genug blieb, alle möglichen Unstimmigkeiten vorher zu beseitigen.

In den Jahren 1936/37 wurde ohne jede Sonderbewetterung in den Vortrieben (horizontal und vertikal) trocken gebohrt. Zur Erleichterung der Bohrarbeit wurden dann die Bohrstützen eingeführt. In der selben Zeit wurden auch in den horizontalen Vortrieben Druckluftlüfter eingesetzt. Zur Erreichung eines schnelleren Fortschrittes im Abbau wurden Versuche mit Schüttelrutsche und Magazinbauen gefahren. Obwohl hierbei die schwere Schaufelarbeit weitgehend und zum Teil ganz in Wegfall kam, wurden diese Versuche bald wieder eingestellt. Außer dem angeführten, sowie dem Bad und Umkleideräumen, wurden zur Arbeitserleichterung und Gesunderhaltung des Menschen nichts getan. Das Spiegelbild des Gesagten sind 12 tödliche Unfälle in 6 Jahren.

Schon während des Aufbaus der volkseigenen Wirtschaft trat damit eine Änderung ein. Im Oktober 1945 wurde von der Besatzungsmacht der Befehl 150 erlassen, der den Arbeitsschutz ins Leben rief. In seinem letzten Absatz heißt es: „Das unterste demokratische Organ in den Betrieben ist die Arbeitsschutzkommission.“ Durch diesen Befehl wurde die Überwachung der Sicherheit am Arbeitsplatz, den arbeitenden Menschen selbst in die Hand gegeben.

Im Betrieb wurde eine Arbeitsschutzkommission gewählt, die von der Arbeitsschutzinspektion geleitet wurde. Die Überwachung der technischen Sicherheit übernahm die Technische Bergbau Inspektion (TBI). Nach der Gründung der DDR wurde dieses System weiter ausgebaut. Außer der Arbeitsschutzkommission wurden noch Sicherheitsinspektoren und ehrenamtliche Arbeitsschutzinspektoren eingesetzt. Das Grubenrettungswesen wurde ausgebaut und der Grubenhilfsdienst ins Leben gerufen. 1952 wurde das Kulturhaus mit seinen vorbildlichen Einrichtungen übergeben. 1961 wurden die CO Selbstretter eingeführt.

Zur Arbeitserleichterung und Produktionserhöhung wurde in den Vortrieben Schaufellader eingesetzt. Im Abbau wurden Schräg-, Schrapper-, Schüttelrutschen und Magazinbau angewandt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Staubbekämpfung gewidmet. Ende 1952 wurden die ersten Staubbmessungen gemacht. Waren diese zum Teil unauszählbar, so konnten durch verschiedene Maßnahmen, wie gutes Anfeuchten des Haufwerkes, Abspritzen der Stöße und Firsten, Salzstreuen an trockenen Stellen in Einziehstrom und vor allem durch intensive Bewetterung sehr verbessert werden, so daß die Durchschnittswerte weit unter der vorgegeben Norm (250 T / cm³) lagen.

Außer dem staatlich angeordneten jährlichen Röntgen Untersuchungen wurde jeder Kollege in einer jährlichen Reihenuntersuchung erfasst und gegebenenfalls zu einer Vorbeugungs- oder Heilkur geschickt. Silikose und TBC Fälle wurden dadurch stark gemindert. Arbeitsschutzkleidung und Arbeitsschutzmittel wurden kostenlos ausgegeben. Auch andere prophylaktische Maßnahmen, wie Gripeschutzimpfungen, Ausgabe von Hautschutzsalbe und Reinigungsmittel wurden durchgeführt.

Zusammenfassend muß gesagt werden, daß vieles getan wurde, um die Arbeit zu erleichtern, die Sicherheit zu erhöhen und die Gesundheit zu erhalten. Trotz all dieser Maßnahmen konnte nicht verhindert werden, daß in den letzten 23 Jahren (1968) 12 tödliche Unfälle zu verzeichnen sind.

3.4.5. Bilddokumente aus dem Zeitraum 1945 – 1968

Die nachfolgende Bildersammlung stammt wiederum von verschiedenen Bildautoren die leider nicht alle namentlich bekannt sind oder eine genaue Zuordnung nicht mehr möglich ist. Die Bildergalerie stellt die Grube „Beihilfe“ in einer kleinen Auswahl während ihrer letzten Betriebsperiode dar. Schwerpunkt der Auswahl ist die übertägige Situation wichtiger Einrichtungen und Objekte des Bergbaubetriebes „Beihilfe“ zu Halsbrücke.



Eine der wohl bekanntesten Ansichten des Halsbrücke Bergbaubetriebes in den 1960er Jahren.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Verschiedene Ansichten der Aufbereitung der Grube „Beihilfe“. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



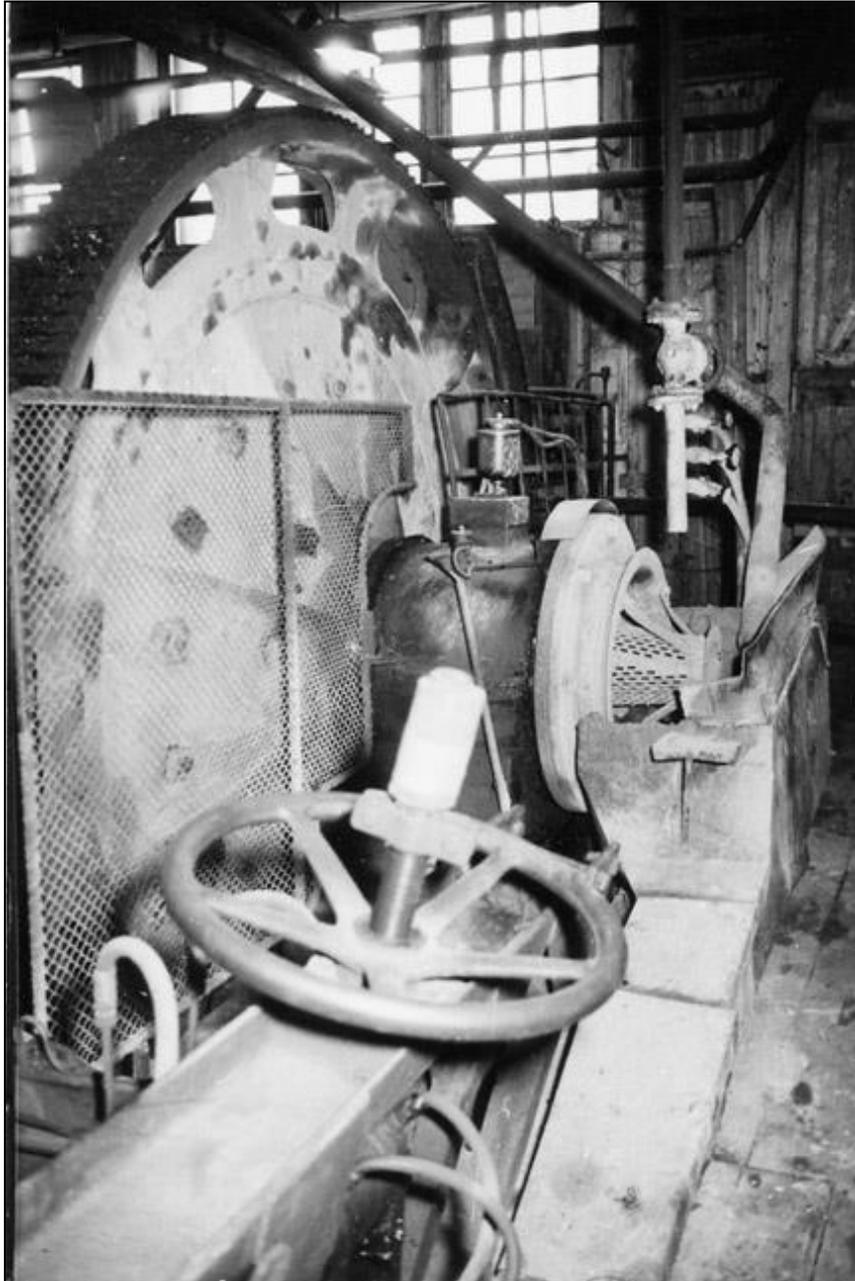
Ansicht über die Aufbereitung hinweg. Im Hintergrund die hohe Esse und die Grubensiedlung.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Ein Blick in den Schrägschacht mit der Förderbandanlage zwischen Aufbereitung und dem Hauptschacht.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



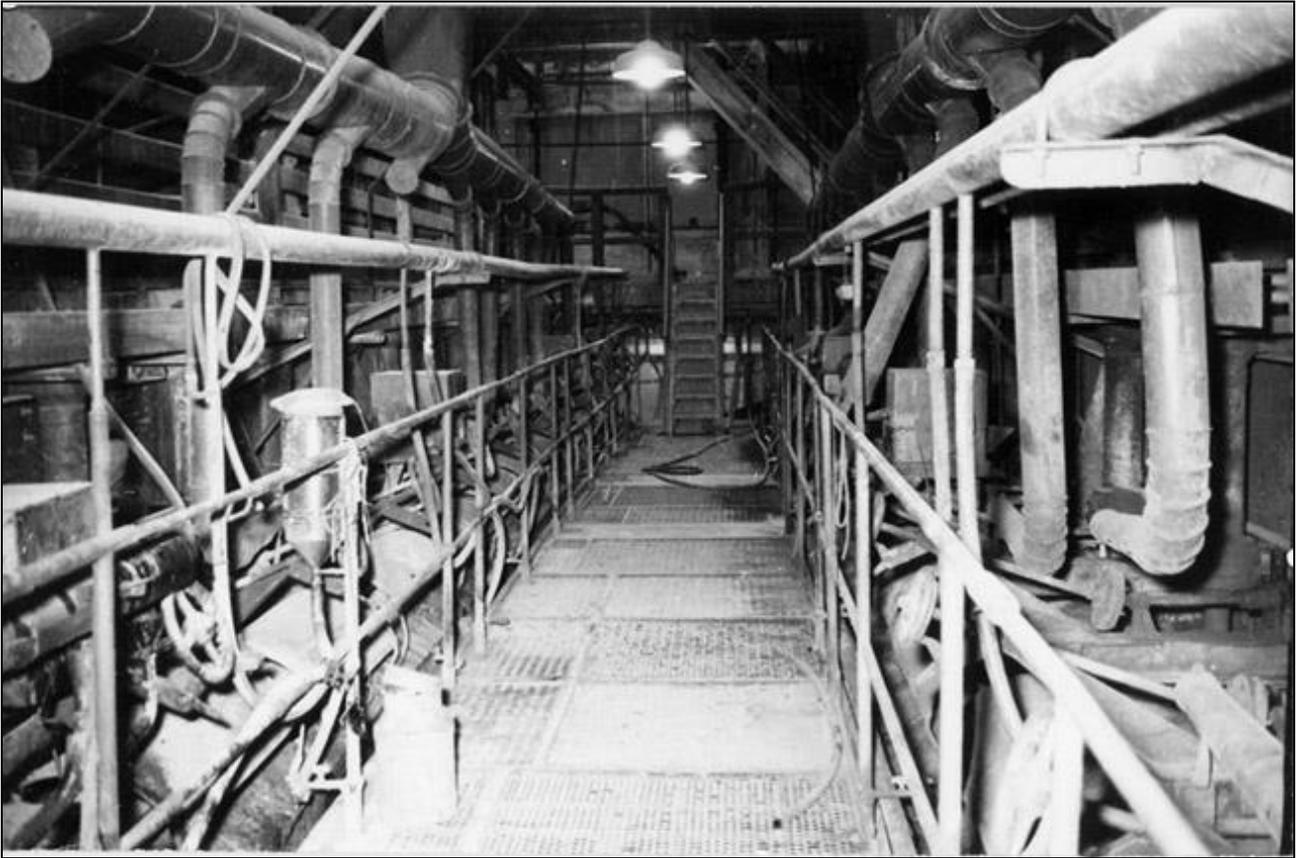
Ansichten der Kugelmühle in der Aufbereitung. Hier wurde das Erz zerkleinert.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Ansichten der Kugelmühle in der Aufbereitung. Hier wurde das Erz zerkleinert.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Der Eindicker. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Die aus 14 Zellen bestehende Flotationsanlage. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Der Trommelfilter. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Zwei Ansichten der Spülsandhalde im Muldentale. Oben der Zustand um 1955 und im Bild unten gegen Ende der 1950er Jahre. Hier wird die Halde vom 7. Lichtloch umspült und auch der „Churprinzer Kanal“ verschwindet unter den Sandmassen. Foto: Herrmann, Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Im Rahmen des „18-Punkte-Hochwasserschutzprogrammes“ der Grube „Beihilfe“ erfolgte als Hochwasserschutz auch die Verrohrung des Hüttengrabens. Im Bild der Abschnitt auf Höhe Grundstück Freiberger Weg 1. Foto: Jürgen Lange (†)



Ansicht der Grube „Neue weiße Rose“ vom Grundstück Freiburger Weg 1 aus. Aufgrund des Hochwassers von 1954 erfolgte eine Sanierung dieses Schachtes und der Grubenbaue. Foto: Jürgen Lange (†)



Während der Sanierung des „Weiße Rose Schachtes“ im Rahmen des „18-Punkte-Hochwasserschutzprogrammes“ von 1955. Foto: R. Klanthe



Während der Sanierung des „Weiße Rose Schachtes“ im Rahmen des „18-Punkte-Hochwasserschutzprogrammes“ von 1955. Foto: R. Klanthe



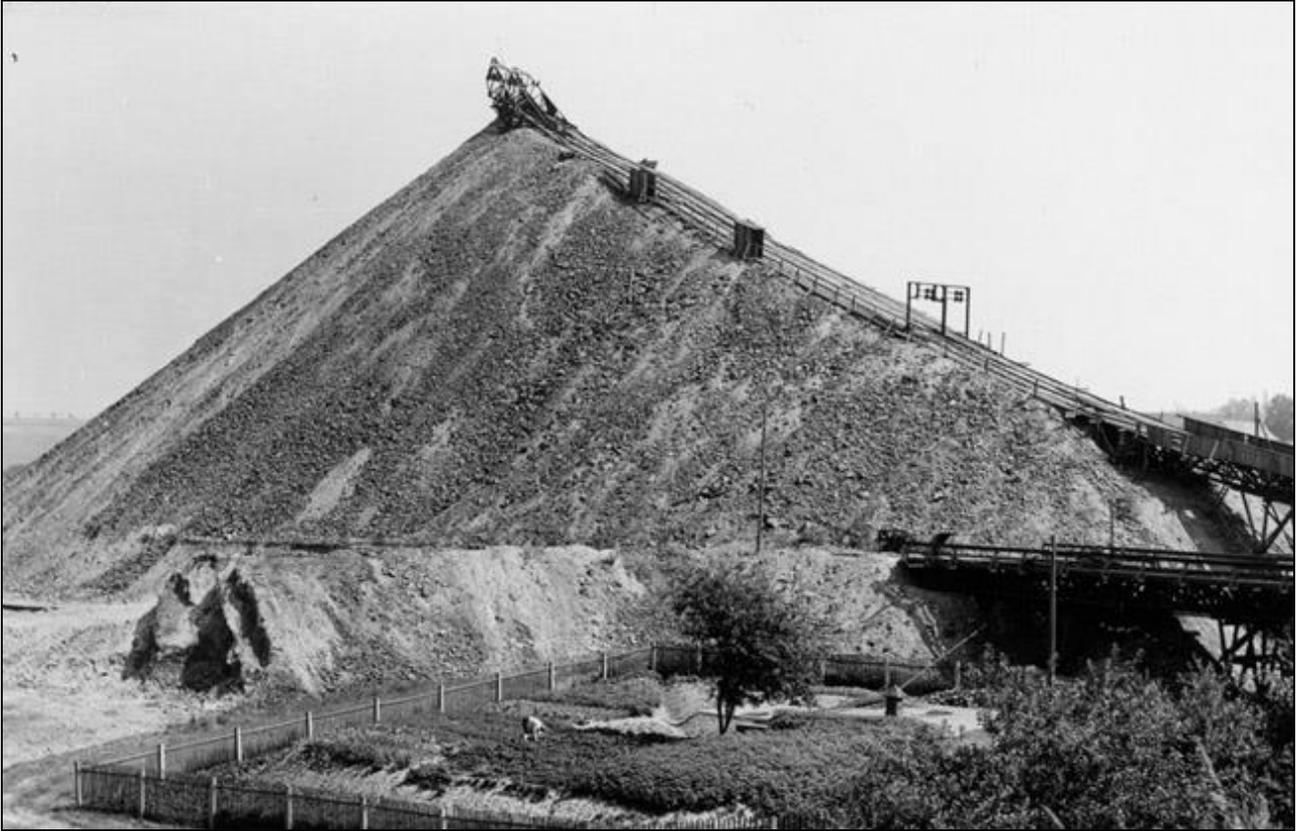
Der Neuschacht im Beihilfer Grubenfeld „St. Lorenz Gegentrum“ im Jahr 1968.
Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Der Schreiberschacht im Grubenfeld von „Kurprinz“. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Zwei Ansichten der wohl markantesten Schachthanlage des Halsbrücker Bergbaus: Der Ferdinandschacht in Rotenfurth. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Die einzige Spitzkegelhalde des Halsbrücke Bergbaus befand sich bis zu ihrer Abtragung 1987 am Ferdinandschacht in Rotenfurth. Die tauben Berge sind anfangs auf einer flachen Halde zwischen gelagert worden und erst 1956 begann die Aufschüttung zur Spitzkegelhalde mittels Terakonik-Aufzug. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Ansicht des Schachthauses mit dem neuen Fördergerüst von 1955. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz



Reinhold Klanthe (links) mit einigen Kollegen vor dem Gebäude. Digitalisat: Sammlung H. Herklotz

4. Ein Schlußwort von R. Klanthe

In welchen Jahren auf dem Halsbrücker Spat und seinen Nebentrümmern der Bergbau begann, ist nirgends festgehalten. Es ist aber anzunehmen, daß – wenn auch nicht früher – so doch in derselben Zeit, wie auch im benachbarten Freiberg.

Als Begründung für diese Behauptung, sei folgendes festgehalten: Es gibt hier zwei Stellen, wo nachweislich Bergbau betrieben wurde, aber für die kein Nachweis vorhanden ist, wann dort Bergbau betrieben wurde. Es sind dies:

- Die jetzt mit Abraum verfüllten, oberhalb des ehemaligen Gasthauses „Zur hohen Esse“ Liegenden „Nixenlöcher“ und
- Der oberhalb des Steinbruches, am rechten Muldenufer im Wald befindliche „Bingenzug“.

Diese beiden Stellen sind in schon alten Rissen unter obigen Namen verzeichnet.

Der Bergbau auf dem Halsbrücker Spat ist nun, wie schon mehrfach, im Jahr 1968 erneut eingegangen. Es ist aber kaum anzunehmen, daß der seit 800 Jahren betriebene Bergbau jemals wieder erblühen könnte. Doch kann ihm keiner streitig machen, daß es gerade der Bergbau war, der die gesamte andere Industrie der Gegend erblühen ließ. Denn gerade im Bergbau wurden die Naturkräfte intensiv genutzt und Anlagen geschaffen, die, wenn auch zum Teil in abgeänderter Form, von anderen gern übernommen wurden.

Doch die Hauptsache: nur durch den Bergbau reifte die Erkenntnis, welche Schätze die Erde birgt, sowie die Kunst, wie diese zu heben und der Menschheit nutzbar zu machen sind.

Glück Auf!

Reinhold Klanthe, 1968

5. Quellenauswahl

1. **Mitteilungen des Freiburger Altertumsvereins,**
u. a. Heft 4: zur Altväterwasserleitung
2. Ebenda, Heft 9: Einiges über den Halsbrücker Bergbau
3. Ebenda, Heft 20: Das Amalgamierwerk
4. Ebenda, Heft 29: Die Sprengung der Altväterbrücke
5. Ebenda, Heft 35: „Planer-“ und „Annastollen“
6. Ebenda, Heft 56: „Roter Graben“ und Goethe

7. **Jahrbücher für das Berg- und Hüttenwesen in Sachsen,**
u. a. Ausgabe 1878: Der Rothschnberger Stollen
8. Ebenda, Ausgabe 1898: Das Hochwasser 1897
9. Ebenda, Ausgabe 1890: Bau der Halsbrücker Esse

10. **Freiberger Forschungshefte,**
u. a. Heft A20, 1954
11. Ebenda, Heft A307, 1963

Weitere Quellen zum Halsbrücker Bergbau:

12. Männer des Metallhüttenwesens von Schiffner „Gaswerk in Halsbrücke“
13. Akte 1296 Bergbaumuseum „Das Hebewerk in Halsbrücke“
14. Aufzeichnungen der Markscheiderei der Grube Halsbrücke
15. Das 18-Punkte-Programm zur Sicherung gegen Hochwasser
16. Bericht zur Kenntnis der Schwerspatführung der Gänge des Freiburger Lagerstättenbezirkes – Weinhold / Gurkau – unveröffentlicht
17. Hartmann: Krummenhennersdorf in acht Jahrhunderten

Impressum

Herausgeber: Bergbauverein
„Hülfe des Herrn, Alte Silberfundgrube e.V.“
Albert-Schweitzer-Straße 16
09669 Frankenberg
Tel. 0171/8943913
Mail: bergwerk@bergbau-im-zschopautal.de
Internet: www.bergbau-im-zschopautal.de

Autoren: Eva Maria und Klaus Klanthe
Bergmannsruh 37
09633 Halsbrücke
Mail: halsbruecke@t-online.de

Lutz Mitka
Freiberger Weg 2
09633 Halsbrücke
Mail: redaktion@unbekannter-bergbau.de

Redaktion: Lutz Mitka
Freiberger Weg 2
09633 Halsbrücke
Mail: redaktion@unbekannter-bergbau.de

Helmut-Juri Boeck
Wasserturmstraße 15
09599 Freiberg
Mail: gestaltung@unbekannter-bergbau.de

Anmerkung der Redaktion:

Sofern in der Bildunterschrift keine besondere Quelle angegeben ist, sind alle im Beitrag verwendeten Fotos eigene Aufnahmen oder sie wurden unserer Redaktion vom Verfasser bzw. Bildautoren zur Verfügung gestellt.

Alle Einzelbeiträge beziehen sich auf den vorn angegebenen Stand der Recherchen. Insofern zu einem späteren Zeitpunkt Ergänzungen oder Korrekturen erfolgten, sind alle Beiträge online auf www.unbekannter-bergbau.de in der jeweils aktuellen Fassung zu finden.

Die Nummerierung der Einzelbände und Hefte folgt im Wesentlichen ihrem Erscheinungsdatum. Dieser Beitrag wurde erstellt im Juni 2017 auf Basis einer Materialsammlung aus dem Nachlaß von Reinhold Klanthe durch Eva-Maria und Klaus Klanthe, Halsbrücke. Wir bedanken uns für die umfangreiche Unterstützung bei der Erstellung dieser Dokumentation außerdem bei:

- Gerd Voigt, Freiberg
- Hubert Herklotz, Halsbrücke
- Nico Bonk, Hohentanne
- Jürgen Lange (†), Halsbrücke