

## Der Braunkohlenbergbau bei Halle-Nietleben (Sachsen-Anhalt) bis zum Jahr 1855. - Teil II: Der Neuglucker Verein

Eckhard OELKE

6 Abbildungen und 7 Tabellen

### Abstract

OELKE, E.: The brown coal mining near Halle-Nietleben (Saxonia-Anhalt) up to and including the year 1855. - Part II. The Neuglucker Verein. - Hercynia N. F. 52/2 (2019): 89 – 110.

The formation of the Neuglucker Verein in 1841 was the first merger of brown coal mines in the district of the Oberbergamt Halle. For about 10 years Neuglucker Verein was the mine with the highest production. In 1847 the lower seam was discovered, but it was only later dismantled. Also in 1847, mining in the eastern part of the mine field, the former Wilhelm mine, was converted to iron rails. The railway was led to a place of unloading. The coal was transported in English wagons. In 1855 the opencast mine had to be abandoned due to exhaustion. In that year the railway was extended to the Saale river as a horse railway and the mining of horses was introduced in the mine. Neuglucker Verein was the first pit in the district of the Oberbergamt Halle with an underground horse conveying system. In 1855 the Neuglucker Verein merged with the Alwiner Verein to form the Bruckdorf-Nietlebener Bergbau-Verein. Up to and including 1855, 988800 tonnes of brown coal had been mined by an opencast mine and several galleries and shafts of the Neuglucker Verein.

*Key words:* brown coal mining, Halle (Saale), Neuglucker Verein, Bruckdorf-Nietlebener Bergbau-Verein

### 1 Die Bildung des „Neuglucker Vereins“

Schon früh hatte es Bemühungen um einen Zusammenschluss der Gruben „Neuglück“, „Wilhelm“ und „Charlotte“ gegeben. Die Gewerken der drei aneinander grenzenden Gruben waren zu der Einsicht gekommen, dass es am besten sein würde gemeinschaftlich zu handeln und hatten dazu am 24.9.1838 ein Übereinkommen getroffen. Darin war festgelegt, dass der Eigentümer der Wilhelmgrube bei Nietleben und der Alwinengrube bei Bruckdorf, Dr. Müller aus Wettin, die Hälfte von diesen Gruben dem Gewerken der Gruben „Neuglück“ und „Charlotte“ bei Nietleben, J. G. Boltze aus Salzmünde, übergibt und umgekehrt dieser die Hälfte der Gruben „Neuglück“ und „Charlotte“ an Dr. Müller. Die 61 Kuxe von J. G. Boltze wurden in fünf Teile gesetzt, zu je 12 1/5 Kuxe. Diese erhielten Oberamtmann Wentzel in Brachwitz, Oberamtmann Zimmermann aus Friedeburg, Hüttenmeister Zimmermann aus Rothenburg, Amtsrat Bartels in Giebichenstein und J.G.Boltze. Von den 61 Kuxen des Dr. Müller gelangten schrittweise bis zum 10.12.1839 durch Kauf je 12 1/5 Kuxe an Landrat von Bassewitz in Halle, Dr. med. Guticke in Halle, Hütteninspektor Eggert aus Rothenburg, Kaufmann Friedrich Boltze



Die Gewerkenversammlung fand am 10.12.1839 in Wettin mit folgendem Ergebnis statt: Zusammenlegung der drei Grubenfelder in eins, Zusammenlegen des Kassen- und Rechnungswesens sowie Vereinigung der Zechenkuxe zu einer Gewerkschaft mit dem Namen „Neuglückler Verein“ zu Nietleben. Jeder Kux der bisherigen Gewerkschaft wird ein Kux des Neuglückler Vereins. Die Gegenbücher der drei Zechen werden geschlossen und ein neues Gegenbuch wird angefangen. Es gab nur noch einen Rechnungsführer bzw. Schichtmeister. Bisher war Wernicke für „Neuglück“ und „Charlotte“ zuständig gewesen und Heinrich für „Wilhelm“. Das Bergamt Wettin sollte entscheiden, wer von beiden Schichtmeister bleibt; am Gehalt beider sollte sich nichts ändern. Friedrich Boltze wurde ermächtigt, alles im Namen der Konsolidation weiter zu betreiben, in ihrem Namen Erklärungen abzugeben und alles zu erledigen, was zur Beendigung des Konsolidationsverfahrens noch erforderlich war. Der Berggerichtsrat Weiß sollte die abwesenden Gewerken (Bartels, Wucherer, Zimmermann/Friedeburg) informieren und deren Zustimmung einholen. Die Grubenbeamten erhielten ihre Tantiemen (Gewinnbeteiligung) nicht mehr von den Bruttoeinnahmen, sondern von den Nettoeinnahmen (bis zu 5%), woran nun auch die Kohlenmesser beteiligt wurden. Unterzeichnende Gewerken waren von Bassewitz, Dr. Müller, Dr. Guticke, Wentzel, Zimmermann, Eggert, J.G.Boltze und F.Boltze. Die Konsolidationsurkunde wurde durch das Bergamt Wettin am 5.9.1840 ausgefertigt und dem Oberbergamt Halle zur Bestätigung ("Confirmation") vorgelegt (LHASA, MD, ebda.). Das Grubenfeld des Neuglückler Vereins zeigt Abb. 1.

Tab. 1 Besoldungen der Aufsichtspersonen der Grube "Neuglückler Verein" 1852 (LHASA, MD, F 12, Nr. 206, Bd. 3).

Table 1 Pays of the persons in charge of the pit Neuglückler Verein 1852.

Name	Art
Schichtmeister Wernicke	Besoldung je Woche 5 Taler = 260 Taler
	Tantiemen aus dem Verkauf 351 Taler 14 Sgr 5 Pf
	Freie Wohnung und 80 "Tonnen" Kohle
Steiger Belger	Besoldung je Woche 3 Taler = 156 Taler
	Tantiemen aus dem Verkauf 198 Taler 8 Sgr 11 Pf
	Freie Wohnung und 60 "Tonnen" Kohle
Steiger Weißborn	Besoldung je Woche 3 1/2 Taler = 182 Taler
	Freie Wohnung und 60 "Tonnen" Kohle
Kohlenmesser Herzer, Heinicke und Pluto	Besoldung je Woche 3 Taler = 156 Taler
	16 Taler Mietentschädigung und 60 "Tonnen" Kohle

Im Protokoll einer Verhandlung am 22.6.1844 wurden als neue Gewerken der Geheime Medizinalrat Prof. Dr. Krukenberg sowie der Bankier Lehmann aufgeführt. Oberamtmann Zimmermann aus Friedeburg war vor einigen Wochen verstorben, Universalerbin war seine Witwe.

Nach dem Zusammenschluss zum „Neuglückler Verein“ erhielten die Grubenbaue folgende Bezeichnungen:

Südlicher Tagebau von Neuglück = Südliches Feld

Nördlicher unterirdischer Bau von Neuglück = Nördliches Feld

Ehemalige Wilhelmgrube = Östliches Feld  
 Ehemalige Charlottengrube = Westliches Feld

Der „Neuglückler Verein“ entwickelte sich überaus erfolgreich (Tab. 2). Zwischen 1840 und 1851 stieg die Förderung auf mehr als das Doppelte (225 %), die Einnahmen erhöhten sich etwa entsprechend (235 %), die gezahlte Ausbeute verfünffachte sich beinahe (485 %). 1849 hatte die Jahresausbeute erstmals die Kaufsumme der Grube „Neuglück“ übertroffen. Als Teil der Grubenausgaben lag die Ausbeute 1840 bei 20,7 %, ein schon stattlicher Wert, bis 1851 stieg er auf 44,4 % (Tab. 6). Als Gründe für den Aufstieg der Grube „Neuglückler Verein“, bis hin zur förderstärksten im Oberbergamtsbezirk Halle, führte das Oberbergamt an:

- die vorteilhafte Lage der Grube an „leistungsfähigen“ Straßen nach Osten (Stadt Halle), nach Westen und Nordwesten (Salzmünde, Mansfelder Land)
- das Entstehen neuer großer Kohleverbraucher in Halle und der ländlichen Umgebung, insbesondere Zuckerfabriken.

Regelmäßig vermerkte das Oberbergamt in seinen jährlichen Berichten einen „außerordentlich lebhaften Absatz“. Als wichtigste Ursachen für den 1847 deutlich gestiegenen Absatz benannte es die neu entstandene Zuckerfabrik Salzmünde (für das „Nördliche Grubenfeld“) sowie die „Kohlenformerei“ in Halle („Östliches Grubenfeld“). So gab Christian Weise 1845 bekannt, dass er eine neue Braunkohlenstein-Formerei einrichten wird und dort auch ausgelesene Knörpel zu 6 Silbergroschen je "Tonne" verkaufen wolle (Der Courier. Hallische Zeitung für Stadt und Land, 1845, Nr. 1 vom 2. Januar). Die zeitweilige Bedeutung der Zuckerfabrik Salzmünde geht aus einem anderen Inserat hervor:

Tab. 2 Förderung, Absatz, Einnahmen und Ausgaben der Gewerkschaft „Neuglückler Verein“ 1840 – 1851.

Table 2 Production, sales, income and expenses of the trade union Neuglückler Verein 1840 – 1851.

Jahr	Förderung (t)	Absatz (t)	Einnahmen			Ausgaben			Kasse Jahresende			Ausbeute Rthlr
			Rthlr	Sgr	Pf	Rthlr	Sgr	Pf	Rthlr	Sgr	Pf	
1840	32270	33048	26727	8	6	26532	5	9	1465	5	3	5490
1841	37749	35593	29578	16	0	28992	25	5	2050	25	10	6954
1842	35028	36001	26361	11	6	25912	4	10	2500	2	6	6100
1843	23880	25643	20538	4	6	20517	29	6	2520	7	6	7320
1844	33155	33106	?			?			?			?
1845	45563	45343	35205	9	0	35243	18	5	2346	7	10	14080
1846	31077	31250	24577	25	10	24772	12	0	2310	14	7	?
1847	41574	41722	34851	9	6	31019	21	5	2831	12	1	11776
1848	50780	50546	39071	27	2	38975	19	4	2927	19	11	10240
1849	59546	58197	49241	23	8	46243	5	10	2998	17	10	19840
1850	58344	56114	48248	22	6	44251	19	3	3997	3	3	16986
1851	72684	75708	62695	20	9	59917	14	5	2778	6	4	26624

*„Von den Gruben des Neuglückler Vereins bei Nietleben können jetzt fortwährend Braunkohlen nach der Zuckerfabrik in Salzmünde angefahren werden. So lange als der Weg schlecht bleibt, wird für Kohlen*

aus dem südlichen Felde 4 Silbergroschen und für die aus dem nördlichen Felde 3 ½ Silbergroschen pro Tonne bezahlt. Entfernt wohnende Fuhrleute finden auf der Nähe gutes Unterkommen und können auf guten Verdienst rechnen“ (Der Courier. Hallische Zeitung für Stadt und Land, 1850, Nr. 284 vom 5. Dezember).

Die wichtigsten "Aufsichtspersonen" der Grube wurden durch eine Gewinnbeteiligung ("Tantieme") an der Verkaufseinnahme animiert, das Mögliche zu einem hohen Absatz beizutragen. Das zeigt ein Auszug aus dem Betriebsplan für das Jahr 1852 (Tab. 1).

Die Abbaugebiete der Grube „Neuglückler Verein“ entwickelten sich unterschiedlich und sollen für den Zeitraum 1840 bis 1855 einzeln beschrieben werden. Seit 1841 lieferte das „Östliche Grubenfeld“, die ehemalige Grube „Wilhelm“, die meiste Kohle, seit 1846 sogar mehr als das „Südliche Grubenfeld“ und das „Nördliche Grubenfeld“ zusammen (vgl. Tab. 4, 5 und 6).

## 2 Das Südliche Grubenfeld

Im Jahr 1840 erreichte die Grundstrecke den westlichsten Teil des Südlichen Grubenfeldes. Sie wurde aber nicht eingestellt, vielmehr, um dem südlichen Flügel eine weitere Ausdehnung als Tagebau zu ermöglichen, nahe der Mutungsgrenze scharf nach Norden und dann nach Osten gewendet, wobei fast 400 t Kohle gewonnen wurden. Zur Ableitung des Wassers aus dem westlichsten Tagebauteil wurden Querschläge zur Grundstrecke aufgeföhren (Abb. 3).

Tab. 3 Struktur der Ausgaben des „Neuglückler Vereins“ 1848-1851.

Table 3 Structure of the expenses of the Neuglückler Verein 1848-1851.

Jahr	Ausgaben			davon für Grubenkosten			Generalkosten			Abgaben			Ausbeute
	Rthlr	Sgr	Pf	Rthlr	Sgr	Pf	Rthlr	Sgr	Pf	Rthlr	Sgr	Pf	
1848	38975	19	4	20300	21	7	4510	13	9	3924	14	0	10240
1849	46243	5	10	17718	28	10	4034	18	0	4649	14	0	19840
1850	44251	19	3	19872	22	5	2942	10	3	4540	16	7	16986
1851	59917	14	5	24202	21	3	4661	3	0	4429	20	2	26624

Erstmals gab es Klagen, dass die Maschine den Anforderungen der Wasserhaltung nur noch mit Mühe genügte. Sowohl nach einem starken Tauwetter im Januar als auch einem Gewitterregen im Juni gelang es der Maschine nicht mehr, das gesamte Wasser zu heben und den Tagebau trocken zu halten. Um eine völlige Säuberung der Grundstrecke zu vermeiden und zugleich neues Feld vorzurichten, wurde 1842 am Maschinenschacht, etwas nördlich der bisherigen Grundstrecke, eine neue Grundstrecke begonnen und bis zum Jahresende 214 m parallel der Tagebaukante nach Westen hin aufgeföhren (LHASA, MD, F 15, XI, Nr. 36, Bd. 1).

1844 rückte der Tagebau auf der 2., 3. und 4. Flügelabteilung nach Norden vor. Der allergrößte Teil der Kohle konnte weiterhin vor der oberen Strosse gewonnen und sogleich abgeföhren werden. Nur knapp 11 % der Kohlen (1.673 t) mussten unter der Grundstreckensole vor der tiefen Strosse gehauen und mit Karren zu einer Halde geföhrt werden. Die neue Grundstrecke auf dem Liegenden des Flözes wurde bis 486 m verlängert. Dort stieg das Liegende an, weshalb die Grundstrecke, um die Störung zu

umgehen, von da in etwas veränderter Richtung (hora West 6 ½) 56 m geführt werden musste. Zum Tagebau wurde ein 60 m langer Querschlag aufgeföhren, dabei wurden 328 t Kohle gewonnen. Von der Förderung des Jahres 1844 (Tab. 4) dienten 462 t der Dampfmaschinenfeuerung.



Abb. 2 Lochstein zwischen den Grubenfeldern „Neuglück“ und „Wilhelm“ (Foto: Sigrun Oelke, 2016).

Fig. 2 Boundary stone between the fields of Neuglück and Wilhelm.

Tab. 4 Förderung des Südlichen Feldes 1840 – 1851.

Table 4 Production of the southern field 1840 – 1851.

Jahr	Belegung	Abgeräumt	Förderung	davon			Absatz
	(Mann)			(La <sup>3</sup> )	(t)	Stückkohle	
	(Mann)	(La <sup>3</sup> )	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)
1840	109	6581 ¾	16461	2114	1220	13126	16600
1841	67 - 129	6318 ¼	13762	2011	877	10874	13739
1842	89 - 104	6890	14732	2537	518	11675	14191
1843	40 - 68	2467 ¾	10244	2032	17	8194	10373
1844	59 - 103	6532	15397	3189	41	12168	15583
1845	60 - 110	7520	19613	2775	-	16838	20246
1846	?	?	9657	1816	-	7841	9820
1847	?	?	11094	2345	-	8749	10936
1848	?	?	11766	2617	-	9149	12000
1849	?	?	17174	2113	-	15061	16948
1850	?	?	10018	2356	-	7662	9968
1851	?	?	17910	3083	-	14827	17165

Im Jahr 1845 wurde der Tagebau sehr stark betrieben (Tab. 4). Mit 19.613 t erreichte die Förderung ihren Höhepunkt, ebenso der Absatz mit 20.246 t und die Abraumarbeit auf allen vier Flügelabteilungen

mit  $7.519 \frac{3}{4}$  Kubiklachter (68.648 m<sup>3</sup>). Die Grundstrecke wurde 25 m parallel zur Tagebaukante weiter in westliche Richtung verlängert, um die 1 m hohe Heraushebung des Liegenden zu umfahren. Weil man dort ein leichtes Einfallen des Flözes bemerkte, verlängerte man die Grundstrecke zunächst 28 m in nordwestliche Richtung (hora 8,5) und dann wieder 25 m in genau westlicher Richtung. Bei diesen Arbeiten wurden 198 t Kohle, auf den Querschlägen vom Tagebau zur Grundstrecke 106 t Kohle gewonnen. Im Bereich der 1. Flügelabteilung, wo ein Teil der Grundstrecke durch den Tagebau erfasst und abgefahren worden war, musste ein Stück der Grundstrecke neu getrieben und um 10 m verlegt werden.

Um weitere Kenntnisse über die Lagerung des Flözes nördlich der 4. Flügelabteilung zu erhalten, wurden vier Bohrungen niedergebracht, etwa 100 m und 150 m von der Tagebaukante entfernt. Sie zeigten, dass das Flöz unter 12,8 m bzw. 10,7 m Deckschichten stets in der vollen Mächtigkeit von 5 m vorlag, so dass einer Fortsetzung des Tagebaus nach Norden nichts im Wege stand.

Die Grundstrecke wurde 1846 um noch einmal 161 m nach Westen verlängert und an der Grenze des Feldes bei insgesamt 645 m Länge eingestellt.

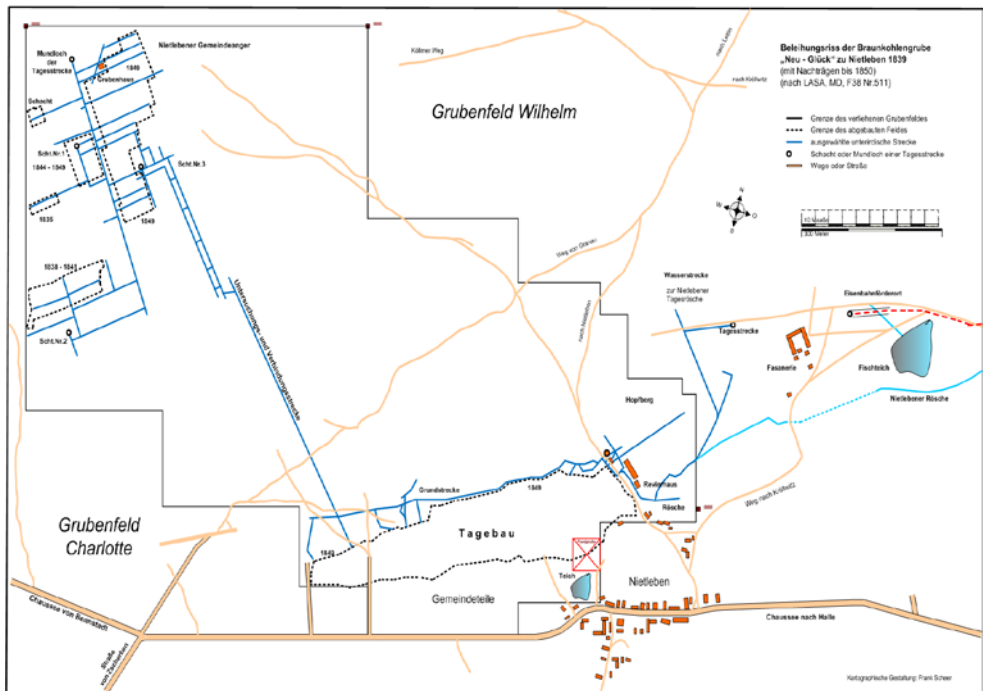


Abb. 3 Die Braunkohlengrube „Neuglück“ im Jahr 1839 (ergänzt bis 1849).

Fig. 3 The brown coal pit Neuglück 1839 (completed till 1849).

Die Untersuchungen im Norden der 4. Flügelabteilung wurden 1847 fortgesetzt. Gegenüber der westlichen Ausfahrt aus dem Tagebau wurde eine Untersuchungsstrecke nach Norden angesetzt, zunächst bis zu der nun als tiefe Wasserstrecke bezeichneten Grundstrecke und von dort weiter in

nordwestlicher Richtung (hora 10,3 West) auf dem hier leicht ansteigenden Flöz bis zu einer Länge von 385 m aufgefahren (Abb. 3). Überall war das Flöz 4,5 m mächtig, aber mit einer den westlichen Flügel kennzeichnenden tauben Bank von 0,5 m. Versuche auf der Dampfmaschine zeigten, dass die Kohle die gleiche gute Qualität wie die auf der 1. und 2. Flügelabteilung hatte. Somit war für das Südliche Grubenfeld zur Fortsetzung des Tagebaus nach Norden hin ein sehr großes Feld aufgeschlossen worden. Da die Sohle der Untersuchungsstrecke tiefer lag als die Sohle des Förderschachtes Nr. 3 im Nördlichen Grubenfeld, ergab sich außerdem, dass durch die vom Tagebau getriebene Untersuchungsstrecke eine Lösung des gesamten Nördlichen Feldes möglich war. Außerdem wurde geplant, die 3. Abbausohle des Östlichen Grubenfeldes (s. u.) mit der Untersuchungsstrecke zwischen dem Südlichen und Nördlichen Grubenfeld zu verbinden. Dann wäre es auch möglich, das Wasser aus dem Nördlichen Feld über diese Strecke durch die 3. Abbausohle auf kürzerem Weg der Nietleber Rösche zuzuführen.

Noch größere Bedeutung für die Zukunft der Gewerkschaft "Neuglückler Verein" hatte die Entdeckung eines 2. Kohleflözes. In der Absicht den Wasserzufluss zu verstärken, hatte man im Brunnen des Vorwerks Granau ein Bohrloch niedergestoßen und war in 15 m Tiefe auf ein 11 m mächtiges Flöz getroffen. Um dessen Ausdehnung zu erkunden, wurde im ausgekohlten westlichen Teil des Tagebaus ein Bohrloch angesetzt. Mit ihm fand man in 10,5 m Tiefe, im Liegenden des abgebauten (oberen) Flözes, ein Kohleflöz, das am Ende des Jahres 1847 mit 6,5 m noch nicht durchbohrt war.

1848 fand die Kohlegewinnung wieder vor den abgeräumten Strossen der 2., 3. und 4. Flügelabteilung statt. Vor der oberen Strosse wurden 6.977 t Kohle direkt von den Käufern verladen, vor der tiefen, unter der Sohle der Grundstrecke gelegenen Strosse 4.132 t zur Kohlenhalde gefördert, auf 70 bis 125 m langen, 4° bis 6° ansteigenden Laufbahnen. Die Stückkohlen wurden sofort verkauft. Kleine Mengen Kohle fielen beim weiteren Vortreiben der nördlichen Untersuchungsstrecke (218 t), die in nordwestliche Richtung bis auf eine Länge von 572 m gebracht wurde und bei einer Umbruchstrecke der Grundstrecke (57 t) an.

Auch 1849 wurde auf der 2., 3. und 4. Flügelabteilung sowie durch eine Umbruchstrecke Kohle gefördert. Die Untersuchungsstrecke musste aus Mangel an Frischluft ruhen, weshalb im Nördlichen Grubenfeld ein Gegenort begonnen wurde (s. u.). Die neue Grundstrecke erreichte die geplante westliche Grenze der Tagebauentwicklung. Auf der 2. Flügelabteilung war sie schon weithin durch den nach Norden vorrückenden Kohlenverhau beseitigt und durch eine Umbruchstrecke ersetzt worden. Das der tiefen Strosse zulaufende Wasser wurde durch Pumpen in ein „Wasserort“ auf das Niveau der Grundstrecke gehoben und dieser durch Querschläge zugeleitet. Die Dampfmaschine von 5,54 PS mit der Nutzleistung von 2,39 PS (ANONYMUS 1855) arbeitete zuverlässig und hob nicht nur das Wasser aus dem Tagebau, sondern auch das über die Untersuchungsstrecke aus dem Nördlichen Grubenfeld kommende Wasser 43 Fuß (13,5 m) hoch bis zur Nietleber Tagesrösche, 21,6 Kubikfuß (0,668 m<sup>3</sup>) je Minute.

Wiederum fanden Bohrversuche statt, um das 2. Flöz zu finden bzw. zu erkunden. Zwei dieser Versuche hatten Erfolg. Bohrloch 1 war angesetzt worden, wo die aus dem Tagebau nach Norden gerichtete Untersuchungsstrecke die Grundstrecke überfuhr. Die Bohrung erbrachte folgendes Profil: 2 ¼ Lachter Mergel (4,7 m), ¼ Lachter Kohle (0,5 m), 1 7/8 Lachter Mergel (3,9 m), 7 ¾ Lachter Kohle (16,1 m) und 3/8 Lachter Ton (0,8 m). Die etwa 200 m weiter nördlich angesetzte Bohrung 2 musste nach 7 m in einem wasserreichen Sand eingestellt werden. 10 m weiter stieß die 18,5 m tief niedergebrachte Bohrung 3 nach 12,5 m auf ein 5,7 m starkes Flöz (LHASA, MD, F 15, Nr. 161, Bd. 4).

Im Jahr 1850 wurde die 2. Flügelabteilung verlassen und nur noch die 3. und 4. Abteilung fortgesetzt.



Der Verhau der tiefen Kohlenstrosse erfasste zunehmend die Grundstrecke und machte Umbruchstrecken erforderlich. Um die geplante Einstellung des Tagebaus vorzubereiten und ihn durch eine unterirdische Kohलगewinnung, die zunächst auf den über der Tagesröschensohle befindlichen Flözteil beschränkt werden sollte, zu ersetzen, wurde 1851 ein Schacht 8 1/2 Lachter (17,8 m) abgeteuft. Zur Bestimmung des Schachtansatzpunktes wurde die 3. Abbausohlenstrecke des Östlichen Grubenfeldes (s. u.) markscheiderisch auf die Verbindungsstrecke aus dem Tagebau zum Nördlichen Grubenfeld übertragen. Der Schacht erhielt den Namen des Halleschen Geologen und Mineralogen Prof. Dr. Germar, der zu dieser Zeit Lehnträger der Gewerkschaft "Neuglücker Verein" war. Da der Germarschacht lange stehen sollte, erhielt er mit 12 Fuß 5 Zoll (3,90 m) Länge und 7 Fuß (2,20 m) Weite relativ große Dimensionen (LHASA, MD, F 12, II, Nr. 206, Bd. 3).

Vom Germarschacht, der 210 m vom Ansatzpunkt der Verbindungsstrecke entfernt abgeteuft worden war, wurde ein Ort zu der 3. Abbausohlenstrecke hin, die noch im Östlichen Grubenfeld anstand, begonnen und 25 m parallel dazu eine Nebenstrecke zur Luftzirkulation und beide durch vier Querschläge miteinander verbunden. Vom Östlichen Grubenfeld wurde dieser Strecke ein Ort entgegen getrieben (LHASA, MD, F 15, Nr. 161, Bd. 3).



Abb. 4 Situationszeichnung zur projektierten Kesselanlage auf der Grube "Neuglücker Verein" (1856).

Fig. 4 Map of the projected boiler plant at the mine Neuglücker Verein (1856).

Am Tag der Generalbefahrung 1852, dem 4. Oktober, hatte der Tagebau die 3. Flügelabteilung größtenteils überschritten und nur noch eine Flügellänge von 188 m. Der bereits abgebaute Teil des Tagebaus war 470 m lang. Bei der noch abzubauenen Länge von 188 m und einer Breite von 31 m, einer Flözmächtigkeit von 5,25 m und einer Kohlenschüttung von 55 „Tonnen“ (165 Ztr) je Kubiklachter Flözmasse (9,129 m<sup>3</sup>) errechnete sich ein restlicher Kohlenvorrat von 221.625 „Tonnen“ (664.875 Ztr = 33.243,75 t) und eine Laufzeit von nur noch 2 ½ Jahren. Das Deckgebirge war im Mittel 6 ½ Lachter (13,5 m) stark. Im Jahr 1853 wurden noch 16.407 t Kohle verkauft, dann erniedrigten sich die Förderung und der Absatz. 1854 fiel die tiefe Kohlenstrosse weg, weil das Liegende des Flözes sich bis zur Sohle der Grundstrecke gehoben hatte. Abraumarbeit wurde nicht mehr betrieben, der Tagebaubetrieb beschränkte sich auf die Kohlegewinnung der 4. Flügelabteilung.

Bis zum 3.3.1855 wurden die restlichen Kohlenvorräte am westlichen Ende des Tagebaus abgebaut und, da die Verbindung mit der 3. Abbausohle bereits hergestellt war, am 8.3.1855 die eigene Wasserhaltung eingestellt. Die Dampfmaschine wurde zum Verkauf angeboten, in den Gebäuden die Grubenschmiede und Schreinerei eingerichtet (Abb. 4). Zum Ausgleich für die nach Einstellung des Tagebaus fehlende Kohlenmenge sollte das Feld des Germarschachtes aus- und vorgerichtet werden. Daher wurde der Germarschacht 1854 ausgemauert, die von ihm angefangene Strecke zur 3. Abbausohle weiter verlängert. Doch wurden diese Arbeiten aufgegeben, weil sich zeigte, dass das Weitertreiben der 3. Abbausohle vom Brassertschacht aus (s. u.) günstiger war. Stattdessen wurde eine Hauptstrecke 10 m nördlich vom Schacht nach Südwesten getrieben und 1855 eine neue Förderstrecke 205 m und von dieser bei 194 m eine Hauptförderstrecke Nr. 1 121 m nach Südwest und bei 40 m eine zweite Förderstrecke 25 m nach Nordosten. Bei diesen Arbeiten wurden 683 t Kohle gewonnen (LHASA, MD, F 15, Nr. 161, Bd. 4, F 38, XVII, N, Nr. 2a, Bd. 1).

### 3 Das Nördliche Grubenfeld

Die Förderung des Nördlichen Grubenfeldes blieb bis in die Mitte der 1840er Jahre sehr bescheiden (Tab. 5). Sie erfolgte bis 1843 mit einem Haspel aus dem Schacht Nr. 2 und aus der Tagesstrecke, dann bis 1847 nur durch die Tagesstrecke. In dieser Zeit wurde die Kohle westlich der Tagesstrecke in der Nähe des verlassenen Schachtes Nr. 1 sowie östlich der Strecke zwischen den Flügelörter 4 und 5 gewonnen, 1845 und 1846 nur noch östlich der Tagesstrecke. 1847 teufte man 83 m östlich der Tagesstrecke den Schacht Nr. 3 bis 15,7 m ab.

Die 1848 stark angestiegene Förderung des Nördlichen Grubenfeldes entfiel zum größten Teil (6.945 t) auf den neuen Schacht Nr. 3, wogegen die Tagesstrecke (4.274 t) in der bisherigen Größenordnung verblieb. Ein Teil ihrer Förderung wurde aus dem Gebiet westlich des alten Schachtes Nr. 1 erbracht. Dort wurde ein neues Schachtgebiet für die Zeit ins Auge gefasst, wenn das Feld durch die vom Südlichen Grubenfeld her aufgefahrene Untersuchungsstrecke gelöst sein würde.

Auch 1849 lieferte der Schacht Nr. 3 aus einem 1,5 bis 2 m starken Flöz mit 7.035 t den größten Teil der Kohlenförderung des Nördlichen Grubenfeldes gegenüber 3.437 t durch die Tagesstrecke und 1.224 t beim Auffahren des Gegenortes (s. u.). Nachdem die für die Wasserlösung des Nördlichen Grubenfeldes wichtige, von Süden her getriebene Untersuchungsstrecke, die nun auch als Verbindungsstrecke bezeichnet wurde, aus Mangel an Frischluft nach 497 m eingestellt worden war, wurde 1849 an der nördlichen Grenzstrecke des Schachtes Nr. 3 ein Gegenort begonnen und auf dem leicht einfallenden

Flöz nach 277 m mit der Verbindungsstrecke zum Durchschlag gebracht. Die Strecke hatte insgesamt eine Länge von 1150 m, von der 653 m auf das nördliche und 497 m auf das südliche Grubenfeld entfielen. Nachdem die Wasserlösung gesichert war, wurde Anfang 1850 im Nördlichen Grubenfeld, westlich der Tagesstrecke, der neue Förderschacht Nr. 4 bis auf das Liegende 16 m abgeteuft, 145 m südwestlich von Schacht Nr. 3 und 125 m von der westlichen Grenze des Grubenfeldes entfernt gelegen. Auf den neuen Schacht entfiel sogleich mit 7.718 t gegenüber 4.462 t von Schacht Nr. 3 und 1.508 t der Tagesstrecke der größte Teil der im Nördlichen Grubenfeld geförderten Kohle (LHASA, MD, F15, XI, Nr. 36, Bd. 3).

Tab. 5 Förderung des Nördlichen Feldes 1840 – 1851.

Table 5 Production of the northern field 1840 – 1851.

Jahr	Belegung	Förderung	davon			Absatz
	(Mann)		Stückkohle	Knörpelkohle	Klare Kohle	
		(t)	(t)	(t)	(t)	(t)
1840	10 - 25	3987	338	273	3376	4330
1841	7 - 18	4925	451	317	4157	3989
1842	15 - 17	3809	283	114	3412	3338
1843	2 - 18	2758	307	8	2442	3819
1844	5 - 8	1859	159	28	1522	1727
1845	5 - 8	3227	166	4	3057	3241
1846	?	4185	206	2	3977	4011
1847	?	6981	401	14	6243	6523
1848	?	11677	471	6	10742	11442
1849	?	12189	545	-	11644	11697
1850	?	13720	676	-	13044	13110
1851	?	18858	929	-	17929	20196

Durch die Schächte 3 und 4 sowie die Tagesstrecke wurde auch 1852 gefördert. Wegen der durch den aufwändigen Holzausbau bedingten hohen Kosten wurde die Tagesstrecke noch 1852 als "zu holzköstig" aufgegeben. Die Verbindungsstrecke wurde weiter nach Norden verlängert, dort ein neues Schachtgebiet vorgerichtet und der Schacht Nr. 5 bis 22 m abgeteuft. Die Hauptförderung des Nördlichen Grubenfeldes kam 1853 aus den Schächten 4 und 5, nur geringe Mengen Kohle lieferten die Schächte 3 und der westlich der Tagesstrecke in der Nähe des Flözausstreichens neu abgeteuft Schacht 6. 1853 setzte das Nördliche Grubenfeld 8.375 t Kohle ab. Im Jahr 1854 wurde Schacht 7 und 1856 Schacht 8 abgeteuft. 1854 und 1855 förderten im Nördlichen Grubenfeld die Schächte 3, 4, 5 östlich der Tagesstrecke und 7 und (1855) 8 westlich der Tagesstrecke. 1855 wurde Schacht 4 eingestellt, die Kohle seines Schachtpfeilerers durch Schacht 3 gefördert, der ebenfalls aufgegeben wurde. Die Stärke des Kohlenflözes schwankte zwischen 1,5 und 2 m (LHASA, MD, F 38, XVII, N, Nr. 2a, Bd.1).

## 4 Das Östliche Grubenfeld

Am Ende des Jahres 1839 hatte die von der Nietleber Tagesrösche zur Grube „Wilhelm“ hin als Wasserstrecke aufgefahrene Verbindungsstrecke nach 385 m die Grenze des Östlichen Grubenfeldes erreicht. Sie wurde 1840 noch um 373 m bis zum Grenzort der Wilhelmgrube verlängert. Sogleich begann im Östlichen Grubenfeld eine bedeutende Ausdehnung der Grubenbaue. Der Plan sah mehrere Abbausohlen vor, die über die Verbindungsstrecke zur Tagesrösche entwässert werden würden. Die Umsetzung des Plans wurde noch im Jahr 1840 in Angriff genommen. Südöstlich vom Grenzort wurde aus der Verbindungsstrecke eine erste Abbausohle angefangen und auf dem Streichen des Flözes in nordwestlicher Richtung zunächst 344 m weit und dann noch 175 m weiter, also insgesamt 510 m in nordwestlicher Richtung aufgefahren. Zur Erleichterung des Absatzes der aus diesem Feldesteil zu gewinnenden Kohle wurde bei 100 m Länge der Abbausohle, nicht weit von der Straße entfernt, der Schacht Nr. 5 abgeteuft (Abb. 5) und durch eine 103 m lange Strecke mit dem Grenzort verbunden. Auf dem 18 m tiefen Schacht Nr. 5 war das Flöz 3,7 m stark.

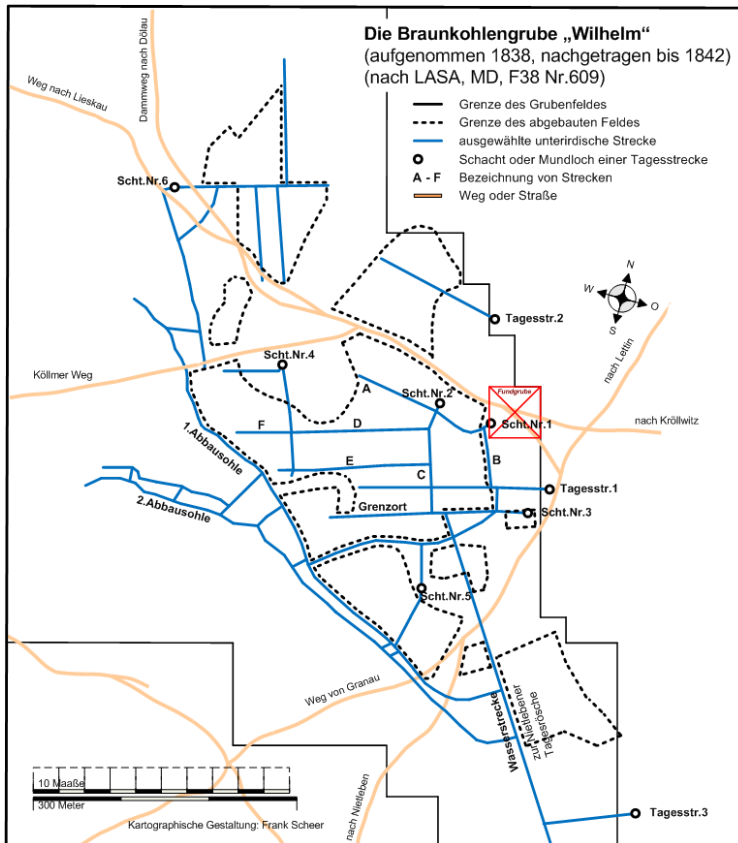


Abb. 5 Die ehemalige Braunkohlengrube „Wilhelm“ im Jahr 1842.

Fig. 5 The former brown coal pit "Wilhelm" in 1842.

Die Förderung des Östlichen Grubenfeldes stieg aber nicht nur durch die Aufnahme des Schachtes Nr. 5, sondern auch durch die in der Nähe des Fasaneriegartens angesetzte neue Tagesstrecke 3. Die nach Westen hin aufgefahrene Tagesstrecke erreichte nach 110 m die Süd-Nord gerichtete Verbindungsstrecke und trug zur Verbesserung der Luftzirkulation im Grubenfeld bei.

Um die Kohle im nordöstlichsten Teil des Grubenfeldes gewinnen zu können, wurde 1841 an der Straße Nietleben - Dörlau Schacht Nr. 6 14,5 m abgeteuft. Er durchsank das 1,5 m mächtige Flöz und erhielt auf dem Flöz eine Verbindung zu der von der Nietleber Tagesrösche herkommenden 1. Abbausohle (Abb. 4). Zur Vorbereitung des Abbaus wurde aus dem Schacht eine Strecke nach Osten aufgefahren. Die Förderung des Östlichen Grubenfeldes kam 1841 aus den Schächten 2 (3.554 t), 4 (3.724 t), 5 (3.664 t), 6 (861 t) sowie den Tagesstrecken 1 (4.418 t) und 2 (2.685 t). Die Gebiete von Schacht Nr. 2 und der Tagesstrecke 2 waren im Verlauf des Jahres leer gefördert worden, Schacht Nr. 2 wurde noch im Dezember des Jahres 1841 verfüllt.

Die 1. Abbausohle wurde 168 m weiter nach Nordwesten in der Absicht verlängert, neue Abbaumöglichkeiten für Schacht Nr. 4 zu schaffen. Der Plan ging aber nicht auf, weil die Zimmerung des Schachtes im Mai 1842 zusammenbrach. Da der Schacht eine völlig neue Auszimmerung gebraucht hätte, wurde er aufgegeben. Eine Folge war ein vorübergehendes Absinken der Förderleistung des Östlichen Grubenfeldes (Tab. 6). Eine andere Folge war das sofortige Bemühen um eine neue Förderkapazität. Deshalb wurde eine 2. Abbausohle begonnen. Sie war 112 m südlich der 1. Abbausohle an der Verbindungsstrecke zur Nietleber Tagesrösche angesetzt und wurde auf dem Flöz anfangs in genau westlicher Richtung aufgefahren (Abb. 4). Weil das Flöz aber stark einfiel, fuhr man schon nach 42 m das Hangende an und musste eine scharfe Wendung in eine nordwestliche Richtung nehmen. Die Strecke wurde verlängert, dann aber eingestellt, weil das Liegende des Flözes immer noch nicht erreicht war. Ein günstiger Schachtansatzpunkt hatte sich auch nicht ergeben. So wurde zur Stabilisierung der Förderung die 3. Tagesstrecke verlängert. Die Förderung kam 1843 aus den Schächten Nr. 5 (2.313 t) und 6 (1.039 t) sowie den Tagesstrecken 1 (3.127) und 3 (3.881 t).

Tab. 6 Förderung des Östlichen Feldes 1840-1851.

Table 6 Production of the eastern field 1840-1851.

<b>Jahr</b>	<b>Belegung (Mann)</b>	<b>Förderung (t)</b>	<b>davon Stückkohle (t)</b>	<b>Knorpelkohle (t)</b>	<b>Klare Kohle (t)</b>	<b>Absatz (t)</b>
1840	20 - 40	11823	513	1393	9917	12118
1841	47 - 66	19062	920	1331	16811	17865
1842	40 - 50	16487	685	885	14917	18472
1843	23 - 36	10878	949	509	9420	11451
1844	20 - 43	16899	1187	722	13991	15796
1845	23 - 43	22673	1202	548	20923	21856
1846	?	17235	908	215	16112	17419
1847	?	23987	1137	190	22660	24262
1848	?	28182	200	296	26686	27103
1849	?	30183	1007	374	28802	29552
1850	?	32556	877	406	31273	33036
1851	?	36192	634	372	35186	38348

Auch 1844 förderte das Östliche Grubenfeld aus den Schächten 5 und 6 sowie den Tagesstrecken 1 und 3. Weil die Deckgebirgsschichten trocken waren, standen dem unterirdischen Abbau kaum Erschwernisse entgegen und waren die Kosten relativ niedrig. Längere Bedeutung für den Grubenbetrieb hatte die 1844 begonnene 3. Abbausohle. Sie wurde 54 m südlich der 2. Abbausohle in der Verbindungsstrecke angesetzt. Eigentlich sollte sie nach Westen bis zu der Verbindungsstrecke zwischen Südlichem und Nördlichem Grubenfeld geführt werden. Doch das Flöz fiel beständig nach Südwesten ein, so dass die 3. Abbausohle immer mehr in nordwestliche Richtung dirigiert werden musste, wodurch sie sich der 2. Abbausohle, nun auch Mittelsohle genannt, bis auf 10 m annäherte. Am Ende des Jahres stand die 3. Abbausohle bei einer Länge von 386 m. Sie wurde 1845 noch bis 654 m gebracht und dann vorläufig eingestellt. Weil die Richtung der 3. Abbausohlenstrecke vom Streichen des Flözes abhing, hatte der Abstand zur 2. Abbausohle wieder bis auf gut 60 m zugenommen.

Die 3. Abbausohle war auch eingestellt worden, weil der Standort eines neuen Förderschachtes bestimmt werden sollte. Stattdessen fasste man 1846 jedoch ein anderes Projekt ins Auge, nämlich „*das ganze nördlich und nordwestlich des Hauptförderorts Nr.3 belegene Feld mittelst einer aus der Gegend der Fasanerie heranzuholenden sölhigen mit Eisenbahn zu versehenden Tagesstrecke abzubauen*“ (LHASA, MD, F 15, XI, Nr. 36, Bd. 2, Bl. 116R). Die 3. Abbausohle wurde nun für eine Eisenbahnförderung vorgesehen und nach Osten von der Verbindungsstrecke mit der Nietleber Rösche durch eine Tagesstrecke mit der Oberfläche verbunden.

Nun wurden Überlegungen angestellt, welche Eisenschienen und Wagen eingesetzt werden sollten oder wie das Ausstürzen am Ausladeplatz erfolgen sollte. Folgender Kostenplan wurde aufgestellt:

1. Vorrichtung des 3. Abbausohlenortes und Treiben neuer Örter	558 Rthlr	10 Sgr
2. Anlage der Wagenbahn	1490	„ 0 „
3. Anschaffung von 10 Wagen	215	„ 25 „
4. Anlage einer Hebevorrichtung	220	„ 0 „
5. Anlage eines Aufbewahrungsortes für die Stückkohlen	150	„ 0 „

Die Eisenbahn sollte auf einem Anger neben der Fasanerie beginnen und 2514 Rthlr 5 Sgr kosten (LHASA, MD, F 15, II, Nr. 161, Bd. 3, Bl. 63). Die massiven Eisenschienen waren 1 ¼ Zoll (3,25 cm) breit und 5/8 Zoll (1,63 cm) stark vorgesehen. Die Förderwagen (Englische Wagen) sollten im Lichten 5 ½ Fuß (1,73 m) lang, 2 Fuß (63 cm) breit und hoch sein, aus Holzgestell, hölzernen Spundbrettern mit Eisenbändern bestehen, Räder von 16 Zoll (42 cm) Höhe und 2 ½ Zoll Laufbreite haben. Die Spurweite des Wagens waren 26 Zoll (68 cm). Um täglich 300 „Tonnen“ fördern zu können, wurden 10 Wagen gebraucht.

Der Bau der Eisenbahn begann schon im Jahr 1847. Nahe einer östlich der Fasanerie neu entstandenen Nagelfabrik wurde mit dem Haldensturzplatz der Anfang der Eisenbahnförderung fixiert. Über die ersten 190 m hin wurde sie über Gelände geführt und dann 277 m als offene Rösche in das Gelände eingesenkt, von da ab aber, auch weil die Tagesoberfläche nach Westen hin leicht anstieg, unterirdisch vorgetrieben (Abb. 6).

Nach weiteren 300 m erreichte sie das Kohleflöz und nach 344 m die Verbindungsstrecke. Hier wurde die Richtung der Eisenbahnstrecke etwas in hora West 6,7 verändert und 1849 bis zu einer Länge von 1271 m aufgefahren. Bis zu dem Punkt, wo die erste Diagonale zur weiteren Feldeserschließung

angefangen werden sollte, fehlten noch 17 m. Mit dem Vorankommen der Strecke wurden sogleich die Schienen verlegt. Die tatsächlichen Anlagekosten der Eisenbahn waren mit 5.525 Talern mehr als doppelt so hoch wie der erste Kostenplan vorgesehen hatte. Fast die Hälfte der Summe entfiel auf die Kantenschienen (2.564 ½ Taler), die auf einer Unterlage aus Steinen verlegt wurden. Im Flöz wurden alle 20 m Füllörter eingerichtet, von denen die Abbaustrecken ausgingen. Bis zu den Füllörtern erfolgte die Förderung durch Menschenkraft mit Karren von 1,5 Ztr Kapazität, von da ab auf der Eisenbahn durch Englische Förderwagen mit einem Fassungsvermögen von 9 Ztr (OTTILIAE 1860).

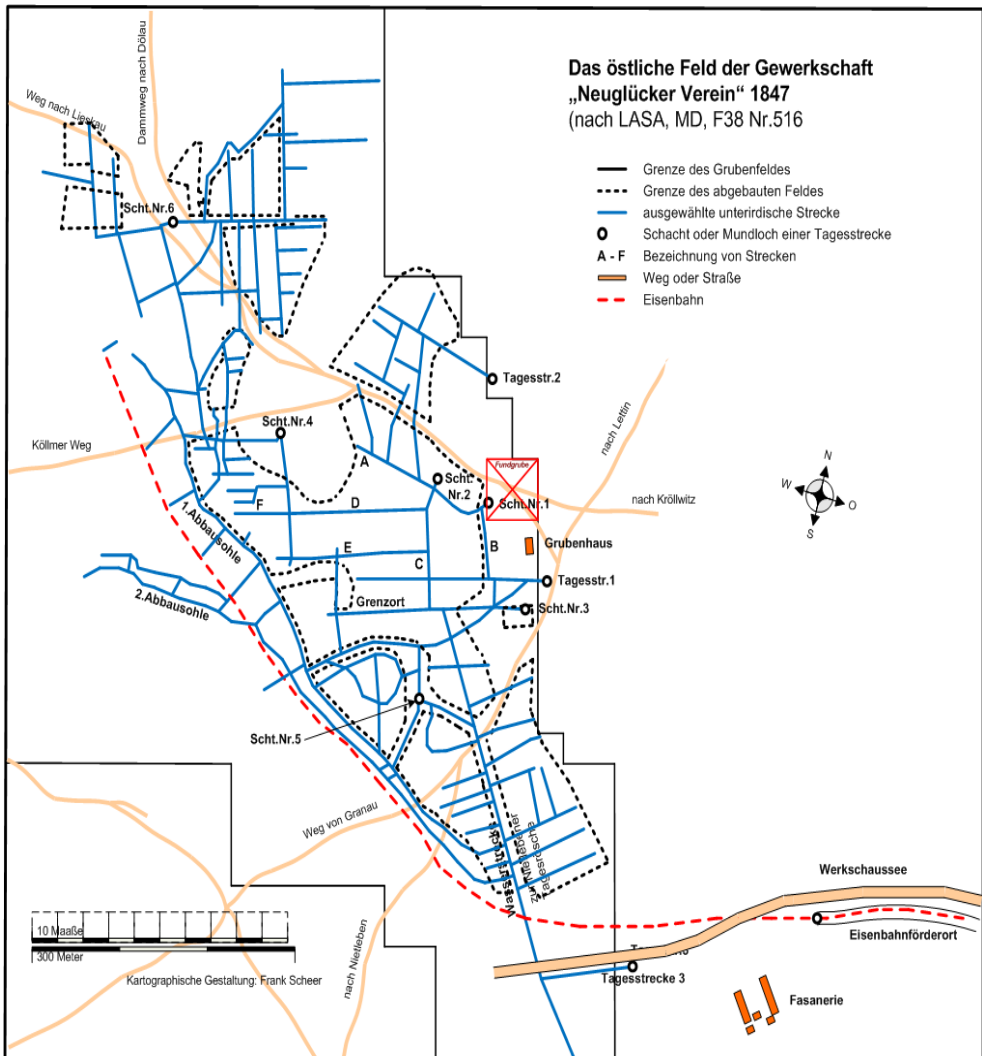


Abb. 6 Das Östliche Feld der Gewerkschaft „Neuglückler Verein“ 1847.

Fig. 6 The eastern field of the trade union Neuglückler Verein" 1847.

Die 1848 gegenüber dem Vorjahr deutlich höhere Förderung erbrachten Schacht 5 (5.579 t), Schacht 6 (5.641 t), Tagesstrecke 1 (5.143 t), Tagesstrecke 3 (8.727 t) sowie drei kleine Kohlegewinnungsstätten, darunter erstmals die Eisenbahnstrecke. Der Schacht 6 wurde ausgemauert, da er künftig als Wetterschacht dienen sollte. Nahe der Aussturzstelle der Eisenbahn wurde ein massiver Stückkohlenschuppen errichtet.

Schon 1849 lieferte die Eisenbahnstrecke unter den Abbaugebieten des Östlichen Grubenfeldes mit 7.812 t die meiste Kohle, dagegen 6.470 t Schacht 5, 1.052 t Schacht 6, 4.226 t Tagesstrecke 1 und 3.994 t Tagesstrecke 3. Bei 1287 m Länge der Eisenbahnstrecke war die Diagonale Nr. 1 angesetzt. Sie wurde auf vollem Flöz mit sanftem Ansteigen 278 m verlängert, so dass die Eisenbahn eine Gesamtlänge von 1565 m erreichte. Damit hatte man sich dem westlichen Grenzort des Schachtes 6 bis auf etwa 100 m genähert, und es war kostengünstiger, die dort anstehende Kohle vom Schacht 6 aus zu fördern. Zur Aufschließung des Feldes und Gewinnung der Kohle wurden von der Diagonalen Nr. 1 Querschläge in Richtung auf die Abbausohlenstrecke 1 aufgeföhren.

Im Jahr 1850 wurden im Gebiet der Eisenbahnstrecke bereits 15.482 t Kohle gewonnen. Letztmalig förderte Schacht 5 (3.508 t), sein Gebiet war verhauen, er wurde verfüllt. Schacht 6 förderte 5.597 t, Tagesstrecke 1 828 t, Tagesstrecke 3 1.236 t und ein neuer Schacht 7 5.713 t. Der Schacht 7 war 30 m nördlich des Mundlochs der Tagesstrecke 1 bis 12,5 m zum Abbau der dort anstehenden Restpfeiler abgeteuft worden. Schacht 7 sowie die Tagesstrecken 1 und 3 wurden noch 1850 eingestellt, weil ihre Feldesgebiete leer geföhrt waren. Ihre Strecken wurden verstürzt. Weil nach der Einstellung der Tagesstrecken und der Schächte 5 und 7 das Östliche Grubenfeld mit dem Schacht 6 und dem Mundloch der Eisenbahnstrecke nur noch zwei Ausgänge zur Tagesoberfläche hatte, teufte man 90 m südlich vom Schacht 5 ein Lichtloch 12 m auf die Eisenbahnstrecke ab, um die Belieferung der Grubenbaue zu erleichtern.

Die starke Förderung im Bereich der Eisenbahndiagonale Nr. 1 machte eine rechtzeitige Vorrichtung neuer Kohlepfeiler durch eine Diagonale Nr. 2 erforderlich. Deshalb wurde 777 m vom Mundloch der Eisenbahnstrecke entfernt eine neue Eisenbahn angesetzt und bis Ende 1850 105 m in Richtung WNW (hora 7,3) getrieben, 1851 aber in einem schwachen Bogen (hora West 10,2) 387 m weiter nach NNW dirigiert und mit der aus dem Schacht 6 kommenden Grenzstrecke zum Durchschlag gebracht. Ein Inventarverzeichnis vom 19.1.1852 listet u. a. 13 Eisenbahn-Förderwagen auf (LHASA, MD, F 12, II, Nr. 206, Bd. 3). Bis zu der Grenzstrecke wurde auch die Diagonale Nr. 1, deren Gebiet 1851 abgebaut war, um 106 m verlängert.

1852 waren das Gebiet des Schachtes 6 und auch schon der Bereich der Diagonale Nr. 2 weithin ausgekohlt, so dass gegen Ende des Jahres mit der Diagonalen Nr. 3 begonnen wurde. Sie wurde bis zur Grenze des Feldes geföhrt und mit Eisenschienen belegt. Um aber die geplante Mehrföhderung im Östlichen Grubenfeld zu erreichen, wurde auf der Beföh rung am 4.10.1852 beschlossen, einen neuen Föhderschacht abzuteufen und eine neue Dampfmaschine aufzustellen. Die Föhderdampfmaschine wurde bei der Gräflich Stolbergischen Maschinenfabrik in Magdeburg für Juni 1853 bestellt. Bei der Wahl des Schachtstandortes spielte eine günstige Lage für die Abfuhr der Kohle nach Halle eine wichtige Rolle. Der Schacht wurde am Ostfuß eines kleinen Berges angesetzt, wo ein früher von Nietleben kommender Weg über die 3. Abbausohle hinzog. Dem neuen Schacht mit dem Namen Brassert wurde ein Gebiet von 140 Lachter Breite und 150 Lachter Länge Ausdehnung zugeteilt, an das Schachtfeld des Germarschachtes grenzend. Bei 3 m Flözmächtigkeit errechnete sich ein Kohlenvorrat von 1,5 Mio „Tonnen“ (ca. 225.000 t), bei 4 m Flözmächtigkeit von 2 Mio „Tonnen“ (ca. 300.000 t).



Der Brassertschacht wurde seit dem 8.2.1853 mit 11 Fuß (3,45 m) Länge und 5 ½ Fuß (1,73 m) Weite abgeteuft. Er durchsank 5 Lachter Lehm, 9 ½ Lachter Sand und 4 Lachter Mergel, bevor er die Kohle erreichte. Erst in 15 Lachter Tiefe, also der Mergelschicht, stellte sich Wasser ein. Der Schacht stand auf der Sohle einer Nebenstrecke der 3. Abbausohle. Die Förderdampfmaschine hatte eine Leistung von 4 PS, die Förderung im Schacht erfolgte mit Wagen von 2 „Tonnen“ (6 Ztr) Inhalt. Sein Feld wurde in vier Pfeiler von je 70 m eingeteilt, die durch zwei Hauptförderstrecken mit Schienenweg geteilt waren. Im 2. Quartal 1854 stellte man die Verbindung des Brassertschachtes mit der 3. Abbausohle her, wobei sich herausstellte, dass die Brassertsohle 5 Zoll tiefer lag. Zwischen der Grundstrecke des Brassertschachtes und dem Germarschacht, über 670 m hin, betrug der Niveauunterschied sogar etwa 50 cm.

Das Östliche Grubenfeld förderte 1855 aus dem nordwestlichen und südwestlichen Gebiet des Schachtes Nr.6, dem Brassertschacht sowie dem Gebiet nördlich der 3. Diagonalen. Für die nächsten Jahre waren die Vorrichtung der 4. Eisenbahndiagonalen und die Verbindungen vom Brassertschacht zu den Bauen des Nördlichen Grubenfeldes und den Versuchsbauen des Germarschachtes wichtig. Die 4. Diagonale war in der Mitte der 3. Diagonalen angesetzt und wurde seit 1854 aufgefahren. Diese Arbeiten richteten neues Feld für den Abbau vor, aber weniger als erhofft, weil das durch die 4. Diagonale erschlossene Flöz nach Norden einfiel, wie auch der nördliche Teil des Brassertfeldes (LHASA, MD, F 38, XVII, N, Nr. 2a, Bd.1).

## 5 Neue Entwicklungen in der Mitte der 1850er Jahre

Nachdem der Tagebau im März 1855 eingestellt worden war, beschränkte sich der Grubenbetrieb auf das nördliche und östliche Grubenfeld sowie den dem südlichen Feld zugerechneten Germarschacht. Der Abbau im nördlichen Grubenfeld hatte an der westlichen Grenze begonnen, der im östlichen Grubenfeld an der östlichen Grubenfeldgrenze. Der Abbaubetrieb des nördlichen Feldes bewegte sich nach Osten, der des östlichen Feldes nach Westen. 1855 war das nördliche Feld nach Osten bis zu den Bauen des Schachtes Nr. 5 gelangt, das östliche Feld in westliche Richtung bis zum Ansatz der 4. Diagonalen. Dazwischen lag das Feld, das durch die Pferdeisenbahn (s. u.) ausgerichtet werden sollte, die also über etwa 500 m hin das Feld aufschließen sollte. Von dieser Ausrichtungsstrecke sollte dann, etwa 250 m vom Ansatz der 4. Diagonalen, parallel zu ihr nach Norden vorgegangen werden, soweit es die Mächtigkeit und Qualität des Flözes gestatteten, geschätzt 600 m weit (LHASA, MD, F 38, XVII, N, Nr. 2a, Bd. 1)

Da die meisten Abbaufelder des „Neuglückler Vereins“ erschöpft waren und aufgegeben werden mussten, hielt es die Gewerkschaft für angebracht, die verbliebenen Abbaufelder neu zu benennen, und zwar nach ihren Förderpunkten, d.h. der Eisenbahn, dem Brassertschacht und dem Germarschacht.

Ferner wurden Entscheidungen von langfristiger Bedeutung für die Entwicklung des „Neuglückler Vereins“ getroffen, nämlich der Zusammenschluss mit dem „Alwiner Verein“ Bruckdorf und der Bau einer Pferdeisenbahn zur Saale.

## 5.1 Der Zusammenschluss des „Neuglückler Vereins“ mit dem „Alwiner Verein“

Bereits seit der Bildung des „Neuglückler Vereins“ 1839 bestand in Person der Gewerke eine Verbindung mit der Gewerkschaft der Grube „Alwine“ bei Bruckdorf (s.o.). In der Öffentlichkeit wurde schon von der Vereinigten Bruckdorf-Nietlebener Gewerkschaft gesprochen, wie 1850 eine Mitteilung in einer Hallischen Tageszeitung erkennen lässt, dass nämlich Friedrich Boltze zu Gunsten seines Schwagers W.H. Politz von der Funktion des Faktors der Vereinigten Bruckdorf-Nietlebener Gewerkschaft zurückgetreten sei (Der Courier. Hallische Zeitung für Stadt und Land, Nr. 75 vom 31.3.1850). Den endgültigen Entschluss zur Bildung einer gemeinsamen Gewerkschaft fassten „Neuglückler Verein“ und „Alwine“ jedoch erst 1851. Bis es dazu kam, konsolidierte die „Alwine“ 1853 noch mit mehreren angrenzenden Gruben (Salina, Johannes, Frisch Auf, Neubescherung, Hallesche Grube), die sich in der Hand der Gewerke der "Alwine" befanden zum „Alwiner Verein“. Im Jahr 1855 schlossen sich dann der „Neuglückler Verein“ und der „Alwiner Verein“ zum „Bruckdorf-Nietlebener Bergbau-Verein“ zusammen.

## 5.2 Der Bau der Kohlenbahn zur Saale und die Einführung der unterirdischen Förderung mit Pferden

Seit Anfang der 1850er Jahre war die Grube "Neuglückler Verein" von einem Rückgang des Kohleabsatzes betroffen. 1851 setzte sie 74.194 t Kohle ab, 1852 noch 71.135 t, 1853 nur 63.724 t und 1854 gar nur noch 62.659 t. Für diese Entwicklung konnten mehrere Ursachen benannt werden, unter ihnen die schlechten Fahrwege der Kohle nach der Saale. Die Gewerkschaft verfasste daher eine "Promemoria über die Unentbehrlichkeit eines Schienenweges zur Saale für die Grube Neu Glückler Verein bei Nietleben". Darin wurde betont, dass schon die Wege in der Grube sehr lang seien und der Absatz nach der Saale hin nur dann verbessert werden könne, wenn die Fuhrkosten von der Grube zur Saale sehr billig werden. Bei den schlechten Wegen und hohen Futterpreisen für die vielen Pferde sei das z.Z. unmöglich. Nur durch eine billige Verbindung zur Saale könne die Grube "Neuglück" wieder voll konkurrenzfähig werden.

Am 15.2.1855 beantragte die Gewerkschaft beim Bergamt Eisleben, eine Eisenbahn nach der Saale anlegen zu dürfen. In dem Antrag hieß es, dass der Weg von der Grube zur Saale in so schlechtem Zustand sei, dass der Transport der Kohle sehr erschwert und in den letzten Monaten des Jahres 1854 sogar ganz unmöglich gewesen sei. Viele "Etablissements" hätten nicht mit Kohle beliefert werden können. Beratungen im Grubenvorstand, entweder eine Chaussee oder eine Eisenbahn zur Saale zu bauen, hätten ergeben, dass eine Eisenbahn vorteilhafter wäre. Deshalb möchte die Gewerkschaft, sobald es die Witterung erlaube, vom Endpunkt der Grubeneisenbahn eine Pferdeisenbahn zur Saale bauen, zum Kohlelagerplatz links von der Saubrücke am Fuß des Ladenberg'schen Weinbergs. Parallel dazu betrieb die Gewerkschaft die Umwandlung der schon vorhandenen Wagenförderung auf Eisenschienen in der 3. Abbausohle des östlichen Grubenfeldes in eine Pferdeisenbahn (LHASA, MD, F 38, XVII, N, Nr. 2a, Bd. 1).

Der Bau der Pferdeisenbahn bezog Äcker von sechs Grundbesitzern ein, in der Reihenfolge vom Endpunkt der Grubenbahn zur Saale: F. Boltze aus Schochwitz, Koch aus Nietleben, Ortsschulze Weise aus Nietleben, Bartels aus Gimritz, die Provinzial Irrenanstalt, abermals Bartels sowie Ländereien des Ladenberg'schen Weinbergs. Mit zwei Ausnahmen stimmten die betroffenen Grundbesitzer zu. Die

Ausnahmen waren Koch und Weise, die argumentierten, dass die anzulegende Bahn für die Gewerkschaft nicht notwendig sei, diese auch ohne die Bahn einen hohen Absatz erziele. Weise wäre allenfalls bereit gewesen, seinen gesamten, 20 Morgen großen Acker für 6000 Taler zu verkaufen, Koch forderte für jede abgetretene Quadratrute 10 Taler. Als die Gewerkschaft dies nicht akzeptierte, lehnten Koch und Weise einen Verkauf grundsätzlich ab. Die Gewerkschaft hatte nun nachzuweisen, dass die Bahn unentbehrlich war. Die schon involvierte Regierung des Regierungsbezirks Merseburg bezog den Standpunkt, dass eine Unentbehrlichkeit nicht erst dadurch gegeben sei, wenn eine Grube sonst zum Erliegen komme oder keine Ausbeute mehr geben könne. Doch wolle man gemeinsam mit dem Oberbergamt prüfen, ob vielleicht anderes Gewerbe ungünstig betroffen werde. Die Prüfung ergab, dass aus dem Bahnbau für die Kohlengrube Vorteile entstehen und anderes Gewerbe nicht ungünstig betroffen wird, dass vielmehr von der verbesserten Lieferung der Kohlen verschiedene Gewerbe der Stadt Halle und des Stadtuandes profitieren werden, die Stadt Halle auch durch den neuen Umschlagplatz an der Saale. Ungünstig wäre der Bahnbau nur für die betroffenen Ackerbesitzer, doch waren die in Frage kommenden Äcker klein, und für diese Verluste könnten die Ackerbesitzer entschädigt werden.

Weil mit den beiden Bahngegnern kein Übereinkommen zu erreichen war, erklärte die Merseburger Regierung am 19.12.1855, dass sie eine Enteignung auf der Basis eines 1838 erlassenen Gesetzes, das den Bau von Eisenbahnen in Preußen ermöglicht bzw. sehr erleichtert hatte, vornehmen könne. Das Oberbergamt wollte sich bei der Enteignung jedoch lieber auf ein Gesetz zur Hebung des Bergbaus aus dem Jahre 1804 beziehen, weil sich sonst immer behaupten ließe, eine Grube könne auch ohne eine Eisenbahn bestehen. Zur Vorbereitung des Enteignungsverfahrens wurde eine Kommission unter Vorsitz des Oberbergrates Beurmann eingesetzt. Die Gewerkschaft war in der Kommission durch den Geheimen Kommerzienrat Ludwig Wucherer vertreten (GSAPK, 121, Abt. F, Tit 1z, Sect. 1, Nr. 108).

Die Entscheidung zur Enteignung traf der preußische Minister von der Heydt. In Anerkennung der wirtschaftlichen Notwendigkeit des Bahnbaus lehnte von der Heydt am 25.1.1857 endgültig die Beschwerde von Koch und Weise gegen die Enteignung der beiden fraglichen Ackerstücke ab, ebenso deren nochmalige Bittstellung am 17.5.1857. Nun konnte die Grubeneisenbahn ihre Fortsetzung als Pferdeisenbahn zur Saale nehmen (LHASA, MD, F 15, III, Nr. 25). Die Kohlenbahn führte vom Kohlenlagerplatz am Habichtsfang auf fast geradem Weg zur Saale am Ladenberg'schen Weinberg und durchfuhr zwei Porphyrykuppen mit 80 m bzw. 300 m langen Tunneln. Die Pferdeisenbahn verbesserte die Absatzmöglichkeiten der Grube „Neuglückler Verein“ sowohl nach Halle hin als auch saaleabwärts. Am 25.9.1857 wurde sie in Betrieb genommen.

Übereinstimmend mit den Bemühungen um den Bau der Kohlenbahn zur Saale betrieb die Gewerkschaft 1855 die Umstellung des unterirdischen Eisenbahnbetriebs von Menschenkraft auf Pferdekraft, *„Die Umwandlung der bereits vorhandenen Wagenförderung auf Eisenschienen in der 3. Abbausohle des östlichen Grubenfeldes vom jetzigen Aussturzplatz bis zur 4. Diagonale in eine Pferdeisenbahn,....damit die Fortsetzung dieser Bahn bis ins nördliche Grubenfeld“* (LHASA, MD, F 38, XVII, N, Nr. 2a, Bd.1, Bl. 11). Damit die Pferdeisenbahn das Feld zwischen der 4. Diagonalen und dem westlich gelegenen nördlichen Grubenfeld ausrichtete, wurde sie etwa 500 m weit von der 4. Diagonalen bis zum Abbaugelände vom Schacht Nr. 5 des nördlichen Grubenfeldes gebaut. Etwa 250 m von der 4. Diagonalen entfernt, wurde parallel zu dieser eine Förderstrecke nach Norden aufgeföhren, die so weit getrieben werden sollte, wie es Flözmächtigkeit und -qualität gestatteten; vermutet wurden 600 m. Mit einem Aufwand von 3800 Talern wurde die Pferdebahn vollständig ausgewechselt, Bauten

und neues Inventar erforderten weitere 6200 Taler. Die Tagesstrecke erhielt gegenüber der bisherigen inneren Abmessung von 1,57 m Höhe und 1,31 m Breite die neuen Ausmaße von 2,35 m Höhe und 1,56 m Breite. Die Schienenbahn hatte 16 Zoll Spurweite, die Förderung erfolgte mit Englischen Förderwagen von 3 „Tonnen“ Kohle Inhalt (s. o.). Durch die Wagenförderung wurden viel höhere Nutzleistungen als mit der bisherigen Karrenförderung erreicht. Die Förderung mit Pferden wurde auf 1242 m Länge der Tagesstrecke eingerichtet, vom Mundloch der Tagesstrecke sodann über 1100 Lachter (2300 m) als "Tagesbahn" zur Saale. In einer 12stündigen Schicht förderte nun ein Arbeiter mit einem Pferd 9 Wagenzüge mit 12 Wagen (je 9 Ztr.), d.h. 48,6 t Kohle aus der Grube zur Saale. Die Förderung mit Pferden war 15 mal billiger als durch Menschenkraft. Zu diesem Zeitpunkt war die Grube „Neuglück“ die einzige Braunkohlengrube mit einer unterirdischen Pferdeförderung (OTTILIAE 1860).

Tab. 7 Die förderstärksten Braunkohlegruben im Oberbergamtsbezirk Halle 1855 und 1860 (t).

Table 7 The most extracting brown coal pits in the district of the Oberbergamt Halle 1855 and 1860 (t).

<b>Grube</b>	<b>1855</b>	<b>1860</b>
Neuglückler Verein Nietleben	57.96	67.088
Wilhelm Adolph Lebendorf	30.72	64.062
Kohlenwerke Riestedt-Emseloh	38.128	46.46
Georg Aschersleben	46.172	75.198
Concordia Nachterstedt	-	57.694
Archibald Schneidlingen	36.067	51.256
Vereinigte Neindorfer Zechen	43.295	68.028
Jacob Börnecke	25.267	56.129
Nr. 297 Zscherndorf (Deutsche Grube)	?	76.947
Königliche Grube Tollwitz	32.051	33.383
Königliche Grube Voigtstedt	42.072	29.551

## 6 Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Grube „Neuglückler Verein“

In der Mitte des 19. Jh. ragte „Neuglückler Verein“ unter den sehr vielen Braunkohlegruben durch den Umfang der Förderleistung heraus, er war über 10 Jahre hin sogar die Braunkohlengrube mit der höchsten Förderung in der gesamten Provinz Sachsen (BRINGEZU, OELKE & RAABE 2005: 231) und im Bezirk des Oberbergamtes Halle (Tab. 10; OTTILIAE 1859). Von 1826 bis 1855 förderte „Neuglückler Verein“ 988.800 t Kohle, von denen 173.289 t auf seine Vorgängergrube „Neuglück“ (1826 – 1839) und 36.519 t auf die Grube „Wilhelm“ (1835 – 1839) entfielen. Im Jahr 1852 erbrachte „Neuglückler Verein“ 4,3 % der Braunkohlenförderung Preußens. Der Zusammenschluss mit dem „Alwiner Verein“ festigte vorübergehend die starke Stellung unter den Braunkohlegruben um Halle (Saale), doch entwickelten sich gegen Ende der 1850er Jahre einige Gruben in anderen Revieren schneller als der „Neuglückler Verein“. Im Jahr 1860 förderten schon drei Gruben mehr Kohle als die Nietleber Grube (Tab. 7), der Anteil der Grube „Neuglückler Verein“ an der Braunkohlenförderung Preußens erniedrigte sich auf 2,1 %. Durch Kohlelieferungen sowie die 1884 aufgenommene Wertstoffindustrie (Schwelerei, Mineralöl-

und Paraffinfabrik) blieb die Braunkohlengrube „Neuglückler Verein“ jedoch für die Bevölkerung und das Gewerbe von Halle(Saale) bis zu ihrer Einstellung 1931 wichtig.

## 7 Zusammenfassung

OELKE, E.: Der Braunkohlenbergbau bei Halle-Nietleben (Sachsen-Anhalt) bis zum Jahr 1855. -Teil II: Der Neuglückler Verein. - Hercynia N. F. 52/2 (2019): 89 – 110.

Die 1841 erfolgte Bildung des Neuglückler Vereins war der erste Zusammenschluss von Braunkohlengruben im Distrikt des Oberbergamtes Halle. Etwa 10 Jahre lang war Neuglückler Verein die Grube mit der höchsten Förderung. 1847 gelang die Entdeckung des Unterflözes, das aber erst später abgebaut wurde. Ebenfalls 1847 wurde im östlichen Teil des Grubenfeldes, der früheren Grube Wilhelm, die Förderung auf eiserne Schienen umgestellt. Die Eisenbahn wurde bis zu einem Ausladeplatz geführt, der Kohletransport erfolgte in Englischen Wagen. 1855 musste der Tagebau wegen Erschöpfung aufgegeben werden. In diesem Jahr wurde die Eisenbahn als Pferdebahn bis zur Saale verlängert und in der Grube die Förderung mit Pferden eingeführt. Neuglückler Verein war die erste Grube im Distrikt des Oberbergamtes Halle mit einer unterirdischen Pferdeförderung. Der Neuglückler Verein vereinigte sich 1855 mit dem Alwiner Verein zum Bruckdorf-Nietlebener Bergbau-Verein. Bis 1855 waren durch einen Tagebau sowie mehrere Tagesstrecken und Schächte des Neuglückler Vereins 988800 t Braunkohle gefördert worden.

## 8 Literatur

- ANONYMUS (1855): Die preußischen Bergwerks-Dampfmaschinen im Jahr 1852. - Zeitschr. f. d. Berg-, Hütten- u. Salinenwesen in dem Preuß. Staate 2: 144.
- ANONYMUS (1856): Der Bergwerksbetrieb im Preußischen Staate im Jahre 1854. - Zeitschr. f. d. Berg-, Hütten- u. Salinenwesen in dem Preuß. Staate 3.
- BRINGEZU, H., OELKE, E. & RAABE, D. (2005): Der Braunkohlenbergbau in und um Halle (Saale). - Beitr. z. Regional- u. Landeskultur Sachsen-Anhalts 37: 221 – 269.
- FULDA, E., SCHRIEL, W. (1928): Bergbaulicher Teil. - In: Fritsch, K.v., Siegert, L., Weissermel, W.: Erläuterungen zur Geologischen Karte von Preußen u. benachbarten deutschen Ländern, Blatt Halle a.S. (Süd) Nr. 2605: 58-71, Berlin.
- GERICKE, H.O. (2002): Braunkohle - einstiger Reichtum Sachsen-Anhalts. - Beitr. z. Regional- u. Landeskultur Sachsen-Anh. 21: 1 – 245.
- HERTER, P. (1858): Beitrag zur Charakteristik der thüringisch-sächsischen Braunkohlenformation. - Abh. Nat. Ges. Halle 4: 41 – 85.
- KARPE, W. (1974): Die Nietleben-Bennstedter Mulde: Buntsandstein, Muschelkalk und Tertiär. - In: Krumbiegel, G., Schwab, M. (HRSG.): Saalestadt Halle und Umgebung. Ein geologischer Führer, Teil 2 - Salzlanddruckerei, Halle.
- KRUMBIEGEL, G., SCHWAB, M. (Hrsg.) (1974): Saalestadt Halle und Umgebung. Ein geologischer Führer, Teil 1 und 2. - Salzlanddruckerei, Halle
- NEUB, E. (1932): Schicksale der Braunkohlengrube „Neuglückler Verein“ in Nietleben. - Heimatkalender für Halle u. den Saalkreis 13: 40 – 46.
- OELKE, E. (2012): Über die Braunkohle und ihre Nutzung um das Jahr 1800 in Halle/Saale. - Der Anschnitt. Ztschr. f. Kunst u. Kultur im Bergbau 64: 143 – 159.

- OTT, M. (1978): Der Heidesee bei Halle-Nietleben als Beispiel für die Nutzung der durch den Bergbau verursachten Veränderungen der Umweltbedingungen. - Hercynia N. F.15: 216 – 223.
- OTTLILAE (1859): Das Vorkommen, die Aufsuchung und Gewinnung von Braunkohlen in der Preußischen Provinz Sachsen. - Ztschr. f. d. Berg-, Hütten- u. Salinenwesen in dem Preuß. Staate 7: 201 – 233.
- OTTLILAE (1860): Das Vorkommen, die Aufsuchung und Gewinnung von Braunkohlen in der Preußischen Provinz Sachsen (Fortsetzung).- Ztschr. f. d. Berg-, Hütten- u. Salinenwesen in dem Preuß. Staate 8: 113 – 151.
- SANTELMANN, H. (1925/1926): Die Halleschen Braunkohlelager in der Nietleben-Bennstedter Mulde. - Braunkohle XXIV: 533 – 541, 576 – 584, 616 – 625.
- SCHULTZE-GALLERA, S.B.v. (1929): Die Grube „Neuglück“ und der Streit in der Gemeinde Nietleben. - Heide Bote 3, Nr. 11, 12.

*Manuskript angenommen: 19. März 2019*

Anschrift des Autors:

Prof. Dr. Eckhard Oelke

Tulpenstraße 10, 06198 Salztal

E-Mail: [sigrun.oelke@gmx.de](mailto:sigrun.oelke@gmx.de)