

**Gewerkschaft Schwarzatal Schieferwerke**

1936 verkauft die Ausdauer A.-G. eines ihrer Mutungsfelder (WALDGLÜCK bei Probstzella) an die Direktoren Wetter und Fischbach sowie die Prokuristen Arno Fiedler und Albert Hofmann. Vom Notar wird daraufhin beurkundet: »Als Mit-eigentümer an dem soeben aufgelassenen Grubenfeld vereinigen wir uns hiermit zu einer Gewerkschaft, die den Namen »Gewerkschaft Schwarzatal Schieferwerke« trägt.« Das Feld WALDGLÜCK ist wohl nur formal nötig, um eine Gewerkschaft ins Leben zu rufen. Sitz wird Probstzella, Repräsentant Albert Hofmann, Hauptbetätigungsfeld zunächst das Schwarzatal. Dort, bei Böhlscheiben, hat sich die »Ausdauer« bereits Abbaurechte für Dachschiefer und Rohstoff für ein Schiefermahlwerk gesichert, die nun auf die *Gewerkschaft Schwarzatal Schieferwerke* übertragen werden. Laut Geschäftsbericht übernimmt die Ausdauer A.-G. 1938 »sämtliche Kuxen dieser Gewerkschaft, deren Ausbau wir finanziert haben.« Ausbau meint hier den Aufbau der Böhlscheibener Schiefermühle.

Analog zur Gewerkschaft Weinbergsbruch, die den Verkauf besorgt, ist die Gewerkschaft Schwarzatal fortan die Herstellerfirma der Schieferwerke Ausdauer A.-G. für sämtliche Mahlerzeugnisse, auch der Mühlen in Probstzella und der ab 1942 produzierenden Anlage in Tschirma bei Greiz.

Insgesamt liegt die Mahlkapazität der drei Standorte bei 35.000 Jahrestonnen. Die Betriebswerkstätten in Probstzella sind ebenfalls der Gewerkschaft Schwarzatal zugeordnet.

**Bauhaus-Architekt Alfred Arndt in Diensten der »Ausdauer«**

Wo immer die Ausdauer A.-G. ab Mitte der 1930er Jahre zu bauen hat, ist als Architekt *Alfred Arndt* engagiert. Der Bauhaus-Alumnus, Schöpfer des »Haus des Volkes« (1926/27), ist 1933 nach Probstzella zurückgekehrt. Hier arbeitet er als Werbegraphiker und entwirft Gebäude, in erster Linie für Industriebetriebe der Gegend. Die »Ausdauer« beauftragt Arndt unter anderem mit den Planungen für diese Bauten:

- Ausbau der Büros am BISMARCKSTOLLEN Probstzella (1937/38),
- Spalthüttenvergrößerung am MÜHLENBRUCH (1938),
- Erweiterung der Schiefermühle Probstzella (1939),
- Umbau der Spalthütte BISMARCKSTOLLEN zu Lager und Werkstatt (1939/40),
- Neubau der Schiefermühlen Böhlscheiben (1937/38) und Tschirma (1941).

Das Wohnhaus Direktor Wetters, gebaut 1936, ist ebenfalls ein Entwurf Alfred Arndts.

**55 »Ausdauer«-Stammaktie, von 1928/29 (verkleinert, im Original DIN A4).**

Nach dieser Kapitalerhöhung hat die Gesellschaft ein Grundkapital von 600.000 RM, verteilt auf Stamm- und Vorzugsaktien.



## DER BETRIEB DES UNTERLANDS

# Schiefergruben Probstzella / Unterloquitz 1948 – 1963

**In puncto Dachschieferproduktion stehen die Loquitztaler weit hinter dem Pendant und Rivalen aus dem Oberland, den Schiefergruben Lehesten. Was Neuerungen angeht – Schieferschere und -sägen, Porensinter – haben sie jedoch die Nase vorn.**

Die Firma, die im Sprachgebrauch der Anlieger weiter nur »die Ausdauer« ist, heißt 1947/48 offiziell viel komplizierter: *Thüringer Schieferindustrie, Werk Ausdauer* – vormals *Schieferwerke »Ausdauer«* – das ganze noch versehen mit dem Zusatz »Landeseigener Betrieb«. Von der alten Aktiengesellschaft sind unverzichtbare »Leitungskader« weiterhin dabei, Alfred Geißler zum Beispiel als stellvertretender Werkleiter, oder Otto Henniger als Grubenbetriebsleiter.

Die Geburtsstunde der Schiefergruben Probstzella kommt dann mit der Deklaration als »Volkseigentum« zum 1. Juli 1948. Zu dem Volkseigenen Betrieb (VEB) gehören als »Werke« die »Ausdauer«-Abteilungen in Probstzella und bei Reichenbach, wobei die Namen ERNST-WILHELM- und FRIEDRICH-ENGELS-STOLLEN nach gerade einmal drei Jahren schon wieder verworfen werden. Ersterer ist von 1949 an das *Werk Ausdauer* der Schiefergruben Probstzella, letzterer das *Werk Mühlenbruch*. Die Betriebe der ehemaligen Gewerkschaft Schwarzatal, Tschirma und Böhlischeiben, sind anfangs noch unter einem Dach vereint und werden am 1. Januar 1950 getrennt. Tschirma ist jetzt eigenständig als *Schiefergruben Greiz*, gehört also nicht mehr zum Probstzellaer VEB, wohl aber (wieder) – bis 1951 – das *Werk Böhlischeiben*.

## 1950/51: Die Schiefergruben Probstzella schlucken »Glückauf« und Gebr. Grosser

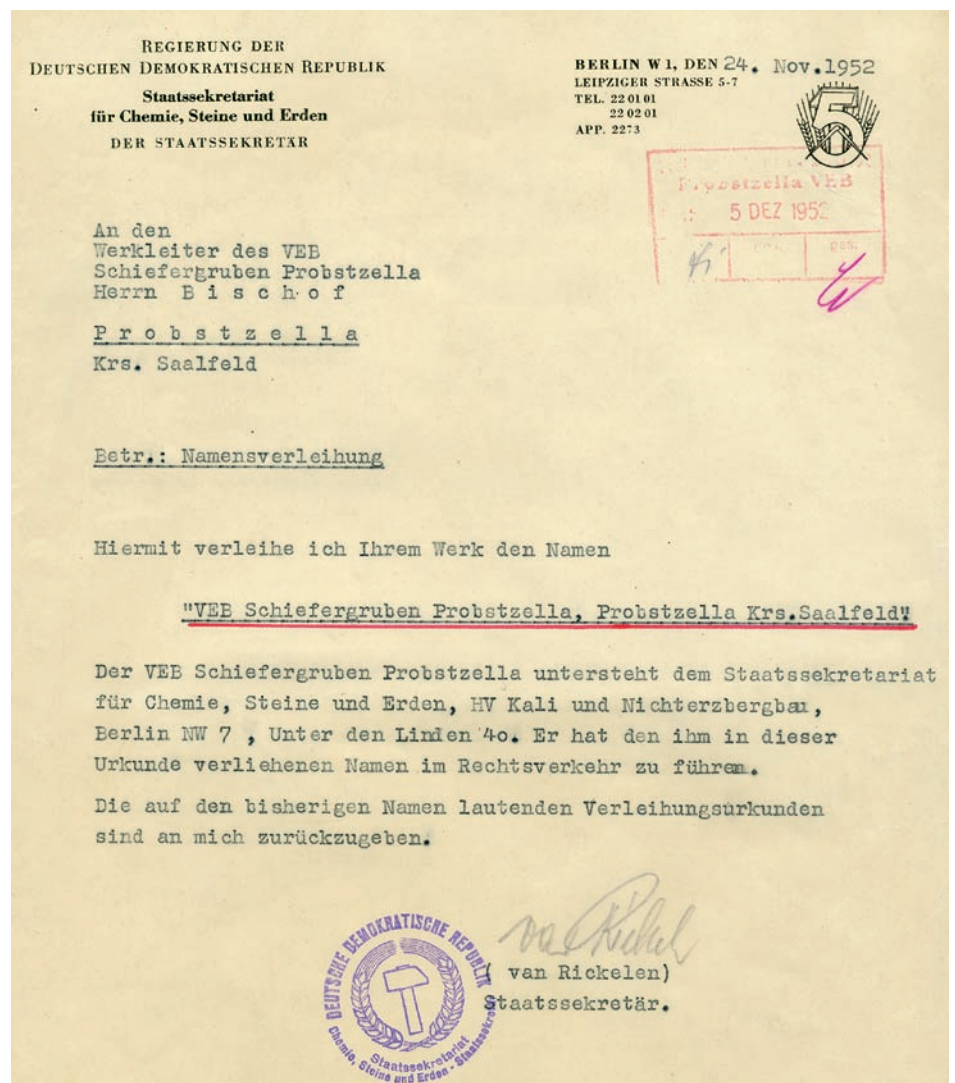
Mit der Übernahme der Gewerkschaft »Glückauf« 1950 verschiebt sich der Schwerpunkt des Betriebs vollends in den Raum Reichenbach/Unterloquitz. Es gebe »noch für viele Jahre gute Abbaumöglichkeiten«, heißt es im Betriebsplan für den MÜHLENBRUCH 1951, »zumal durch die Zusammenlegung [...] die trennenden und die Entwicklung hemmenden Markscheiden in Fortfall gekommen sind«. Gemeint sind damit in erster Linie die aneinanderstoßenden Gruben ZUFRIEDENES GLÜCK (»Ausdauer«), GLÜCKAUF (Gewerkschaft »Glückauf«), MÜHLENBRUCH (»Ausdauer«) und BRAND (»Glückauf«), die nun im Wortsinne »grenzenlos« und dadurch zweckmäßiger aufgeschlossen werden können. Dasselbe trifft auf die Reichenbacher Gruben HARTMANN (»Glückauf«) und FORTUNA (»Ausdauer«) zu.

Nachdem die Abteilungen der Gewerkschaft »Glückauf« als *Werk Glückauf* und *Werk Hartmann* zu den Schiefergruben Probstzella gekommen sind, folgen im Jahr darauf, 1951, die vormals Grosserschen Betriebe als *Werk Bocksberg* und *Werk Kolditz*. Damit ist sämtlicher Schieferbergbau im Loquitztal bei den Schiefergruben Probstzella vereint.



### 60 Briefkopf der Schiefergruben Probstzella 1951.

Der aus den Schieferwerken Ausdauer hervorgegangene Betrieb gehört zur Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Mineral und Erz, die in Erfurt ihren Sitz hat.



### 61 Namensgebung 1952.

Das Schreiben ist quasi Gründungsdokument für den eigenständigen Volkseigenen Betrieb ohne VVB-Instanz.

## SCHIEFER, LEICHT GEMACHT

## Das Porensinterwerk Unterloquitz und der Bordenschiefertagebau

1954 laufen am Baustoff-Forschungsinstitut Weimar Experimente zu im DDR-Bauwesen dringend benötigten Zuschlagstoffen für Leichtbeton. »Auf unsere Anregung wurden diese Versuche auf Schieferabfälle ausgedehnt«, berichtet Bernhard von Roehl, der zu jener Zeit in Probstzella mit der Forschung und Entwicklung betraut ist. Sollte sich Schiefer, durch Hitze porös gemacht, als Zuschlagstoff eignen, wäre das ein willkommener Ausweg aus der Misere mit dem Schiefermehl. In Weimar sei man sehr an Blähschiefer interessiert, »da gegenwärtig in kaum zu verantwortender Weise auch Wohnbauten mit Hohlblocksteinen usw. durchgeführt werden, die keine ausreichende Wärme- und Schalldämmung gewährleisten«.

Auch der Werkleiter der Schiefergruben Probstzella setzt große Hoffnungen in die Baustoff-Innovation, doch habe, so Roehl, Kollege Greiner die Sorge, »daß diese Produktionsmöglichkeit wieder von einem anderen Betrieb weggeschnappt wird und daß möglicherweise der Betrieb Probstzella nur die Schieferschutte liefern muß, die Produktion aber an anderer Stelle aufgenommen wird«. Die Bemerkung zielt auf den Schwesterbetrieb in Steinach, zu dessen Gunsten Probstzella zuletzt wiederholt zurückstehen mußte, etwa beim Schiefermehl und bei der damals noch aussichtsreich scheinenden Produktion künstlicher Dachplatten.

Nach Labortests mit diversen Gesteinsproben von Leder- bis Bordenschiefer gibt es im Dezember 1954 im Drehrohrofen von Polysius/VEB Zementanlagenbau Dessau einen Großversuch mit zehn Tonnen Zuschneideschutte aus der Unterloquitzer Spalzhütte. Das Ergebnis ist ordentlich; der blaue Stein ist offensichtlich gut geeignet. Die Standortfrage wird entsprechend der Vorräte pro Unterloquitz entschieden, wobei die geographische Lage und die bessere Bahnanbindung eine wesentliche Rolle gespielt haben dürften.

In Dessau folgen bis 1957 weitere Testreihen, bei denen aus thüringischem Rohmaterial Leichtbausteine hergestellt werden. Dafür wird eigens eine fahrbare Brecheranlage nach Unterloquitz gebracht.

### Erste Drehofenanlage für Leichtzuschlagstoffe der DDR

Das Blähschiefer- oder Porensinterwerk, das erste seiner Art in der DDR, besteht aus zwei je 18 m langen Drehrohröfen von zwei Meter Durchmesser, welche – kohlenstaubbefeuert – den Schiefersplitt blähen. Parallel zum Bau der Fabrik muß sich der Unterloquitzer Grubenbetrieb auf Mehrleistung einstellen, unter anderem die Förderstrecken herrichten. Immerhin ist der Schuttebedarf für das Porensinterwerk auf 140 Wagen am Tag veranschlagt.

Trotz vieler Mängel wird am 11. August 1958 für das neue Werk eine vorläufige Betriebsgenehmigung erteilt. Schon im September ist der Durchsatz so hoch, daß die Beschickung mit Aus- und Vorrichtungsschutte aus der Grube nicht mehr ausreicht und die nahegelegenen Halden in Angriff genommen werden müssen. Allerdings häufen sich die Ausfälle.

### Zur Technologie des Porensinterwerks

Auszug eines Artikels der Betriebszeitung »Der Schieferkumpel«

Vom Schiefer bis zum fertigen Porensinter durchläuft das Einsatzmaterial folgenden technologischen Prozeß:

Die von der Grube und Halde kommende Schieferschutte wird über einen Backenbrecher vorgebrochen und über einen Kegelbrecher nachgebrochen, so daß die Schieferschutte kleiner als 30 mm, vereinigt mit der Abfallschutte aus der Spalzhütte, auf ein Dreieckersieb aufgegeben wird. Das gebrochene Material wird in vier Fraktionen aufgeteilt, die aus Bunkern über Telleraufgeber, Bänder und Becherwerke den beiden Drehrohröfen aufgegeben werden. [...] Die Drehrohröfen werden mit Kohlenstaub beheizt und erreichen in der heißesten Zone, der Sinterzone, Temperaturen bis 1.250 Grad Celsius. [...] Das Schiefermaterial durchläuft im Ofen zunächst die Vorwärmzone. Die Temperatursteigerung erfolgt allmählich und erreicht in der Sinterzone ihren Höchstwert.

Ab 1.100 Grad Celsius beginnt der Schiefer an der Oberfläche zu schmelzen. Es bildet sich eine Schmelzhaut von hoher Viskosität, welche den im Innern des Schiefers entstehenden Gasen beim Entweichen einen Widerstand entgegengesetzt. Der entstehende Gasdruck läßt im Innern des Korns Hohlräume entstehen, welche als Poren bezeichnet werden.

Nach dem Verlassen der Sinterzone durchläuft der Porensinter luftgekühlte Trommeln und gelangt über Schwungrinnen und Becherwerke zur Endabsiebung.

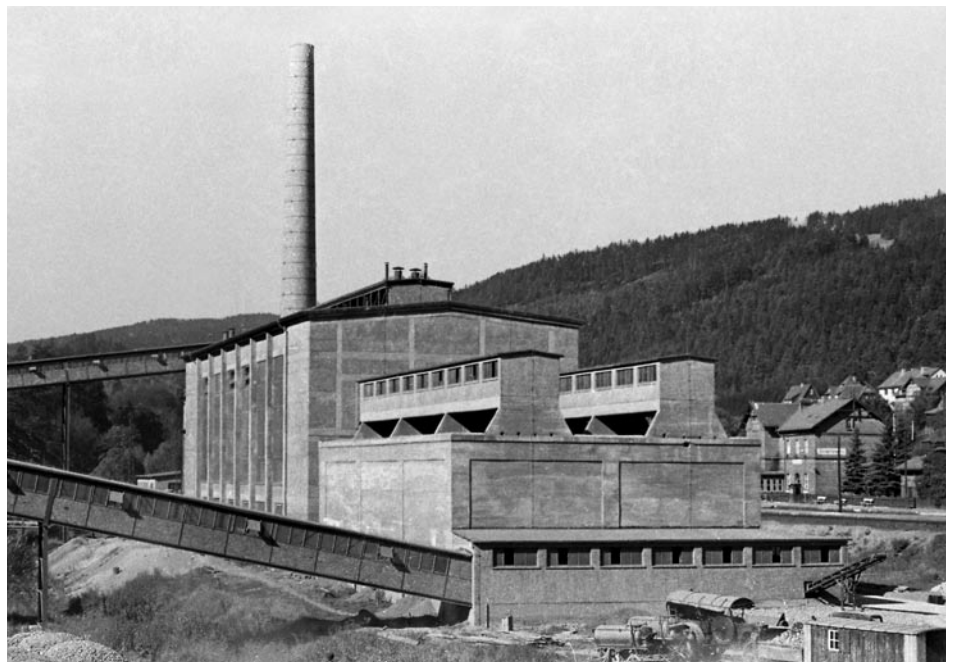
Die zum Sintern notwendige Temperatur und Wärmemenge wird durch eine regelbare Kohlenstaubzuführung vorgenommen. Ein zeitweiliges Ansteigen oder Abfallen der Sintertemperatur kann durch den Sekundärluftstrom abgefangen werden, indem man den Abgasschieber entsprechend öffnet oder schließt.

Sollte dennoch eine Überhitzung des Schiefers in der Sinterzone eintreten, so entstehen Zusammenballungen von Porensinterkörnern. Diese Zusammenballungen werden nach Abkühlung über Stachelwalzwerke auf die gewünschte Körnung gebracht.

Die Endklassierung wird mit Siebschwingrinnen vorgenommen. [...]

Porensinter wird zur Zeit in folgenden Körnungen hergestellt: 0–3, 3–7, 7–15, 15–30 mm.

aus: »Sind Abfälle wertlos?« von Gerhard Hauptmann, in »Der Schieferkumpel« Nr. 5/1963



112 Das Porensinterwerk 1958.

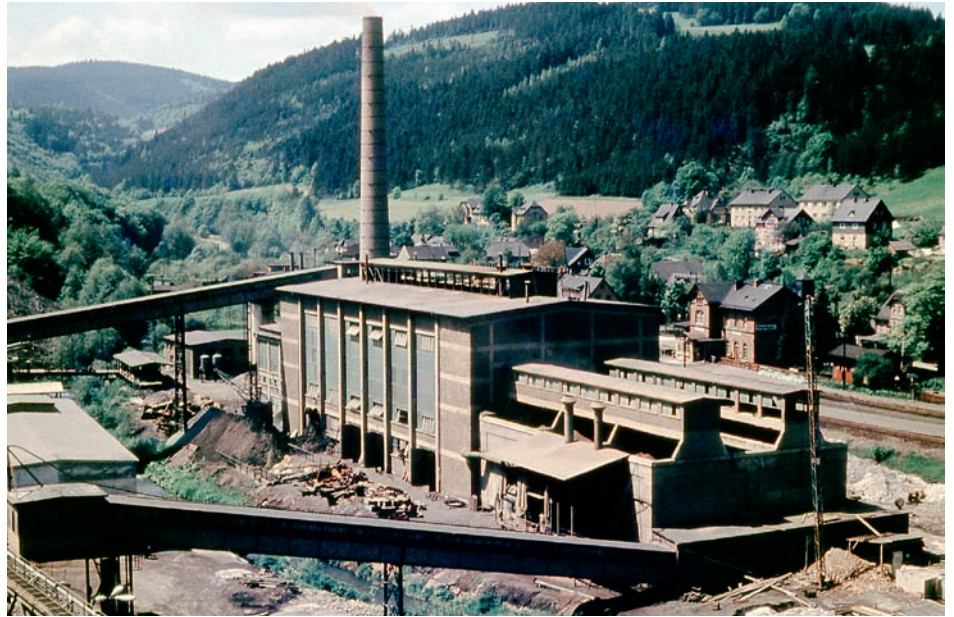
Ein Bemühen des Betriebes sei zwar erkennbar, heißt es zum Ortstermin mit Bergamt und Arbeitsschutzinspektion am 18. September 1959, doch sei die Staubentwicklung im Sinterhaus, in der Verladeanlage und – »bis zum äußersten gesteigert« – in den Entschungsanlagen unzumutbar. »Die Gefahr erhöht sich umso mehr, wenn mit Einsatz der Winterperiode bei geschlossenen Fenstern gearbeitet werden muß.«

Probleme bereiten vor allem die Kohlenstaubbunkerung, deren Leitungen oft verstopfen, und die Becherwerke, die häufig versagen. Durch die Stillstände und das Hoch- und Runterfahren der Öfen wird das Ofenfutter zerstört und muß neu gemauert werden.

Bei einer Befahrung am 18. September 1959, über ein Jahr nach (der provisorischen) Inbetriebnahme, ist die Bergbehörde kurz davor, daß Werk wieder stillzulegen. Das Protokoll klingt ernüchternd: Von einer »nicht produktionsreifen Konstruktion« ist darin die Rede, eine kontinuierliche Produktion sei nicht möglich, der »ungeheuerliche Materialverschleiß« niemandem mehr zuzumuten. »Die Staubentwicklung ist derart groß (sie tritt aus allen Gebäudeöffnungen ins Freie), so daß die dort arbeitenden Menschen sich in ernster Gefahr befinden.«

Die rund 50 Männer und Frauen, die aus anderen Abteilungen des Betriebs zum Porensinterwerk gekommen sind und dort ohne Vorkenntnisse »ins kalte Wasser geworfen« wurden, müssen an ihren Aufgaben wachsen. »Ein neues Werk schuf neue Menschen«, titelt, nachdem die Anlaufschwierigkeiten überwunden sind, die Betriebszeitung voller Pathos. Da ist das »neue Werk« schon kaum noch wiederzuerkennen und in weiten Teilen umkonstruiert.

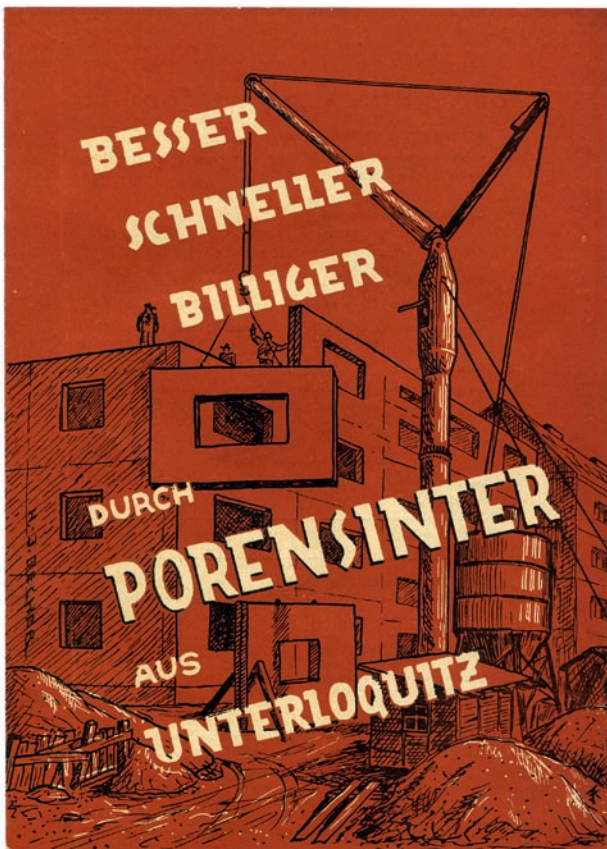
1961 erreicht das Blähschieferwerk mit 63.100 m<sup>3</sup> seine projektierte Leistung, geht dann sogar ziemlich schnell weit darüber hinaus (1969: ca. 110.000 m<sup>3</sup>). Die nahen Halden werden absehbar bald aufgezehrt sein, so daß schon 1963 der Beschluß gefaßt wird, anschließend oberhalb des



**118 Blick auf das Werk um 1970.**

Durch technologische Änderungen wie »Grobkornaufgabe« und »Dietzebrücken« (spezielle Wärmetauscher-Einbauten in den Trommeln) erreicht das Porensinterwerk nach zehn Jahren fast das Doppelte der ursprünglich projektierten Leistung. Allerdings sinkt der Verkaufspreis für den Blähschiefer Mitte der 1960er Jahre drastisch: von 23 MDN je Kubikmeter auf rund 14 MDN.

Vorbrecher und Bahnverladung befinden sich jenseits der Loquitz; Ausgangsmaterial und Fertigprodukt werden mit Bandbrücken über den Fluß gebracht.



**120 Prospekt 1960.**

»Wer von modernem Bauen spricht, denkt an Porensinter!«, sagt das vierseitige Heftchen mit Blähschiefer-Fakten. Je nach Körnung kommt das Material für Putzmörtel (0–3 mm), Hohlblocksteine (3–7 mm), Großplatten (7–15 und 15–40 mm) sowie als loser Füllstoff in Frage.



**119 Am Vorbrecher 1973.**

Lastkraftwagen transportieren die Schutte von den Halden zum Vorbrecher, der sich hinter der Mahlanlage, unmittelbar neben den Stollenmundlöchern der 300 m-Sohle, befindet.

Der unterflur installierte Backenbrecher bringt das Rohmaterial auf Stücke unter 200 mm. Vereint mit Aus- und Vorrichtungsschutte aus dem Grubenbetrieb gelangt der Stein per Plattenband zunächst ins Mühlengebäude (Silo in der 5. Etage) und von dort zum Porensinterwerk.

Werks im Bordschiefer, der gleichfalls blähfähig ist, einen Tagebau aufzuschließen. 1969/70 wird ein entsprechender Versuch unternommen. Der am Arnsberg dazu gewonnene Bordschiefer muß jedoch länger im Ofen verweilen, was die Leistung senkt. Auf Geheiß der VVB Zuschlagstoffe und Natursteine soll VTS aber »auf Grund des außerordentlich dringenden Bedarfes [...] alle nur möglichen Reserven zur Erhaltung der derzeitigen Produktionskapazität« einsetzen, sprich: zunächst auch entferntere Halden mit kulmischem Schiefer (FRANIK, MÜHLENBRUCH) abtragen.

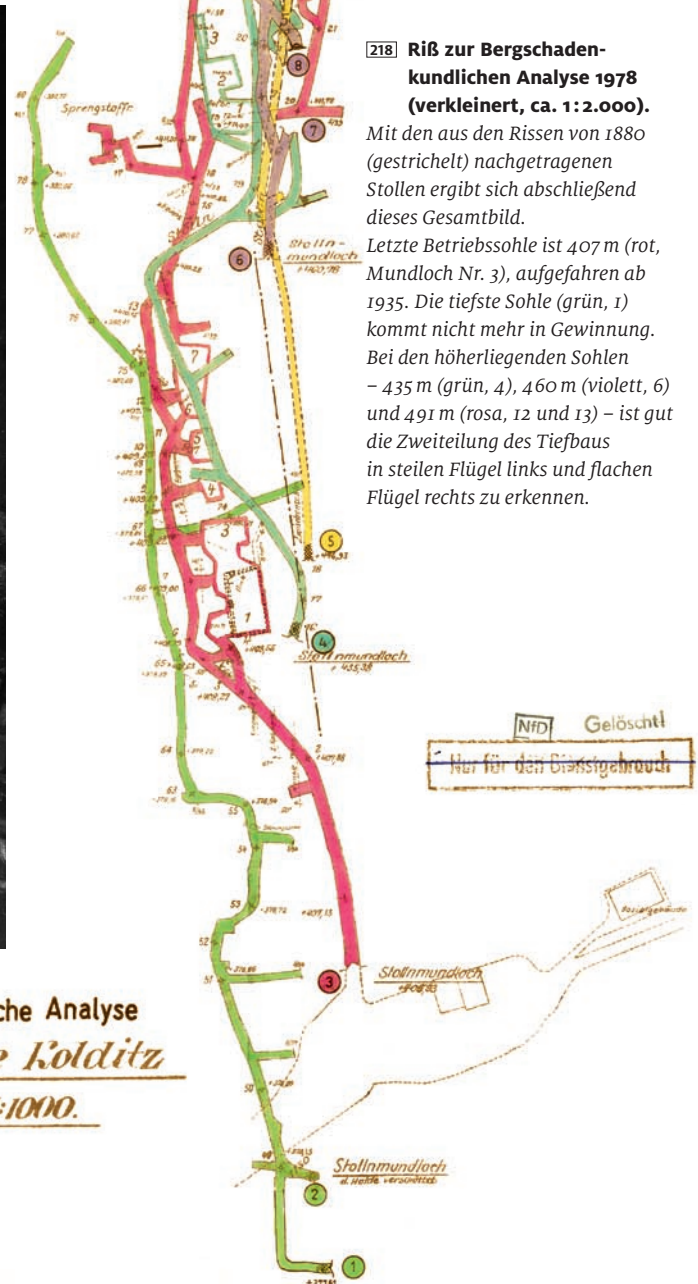
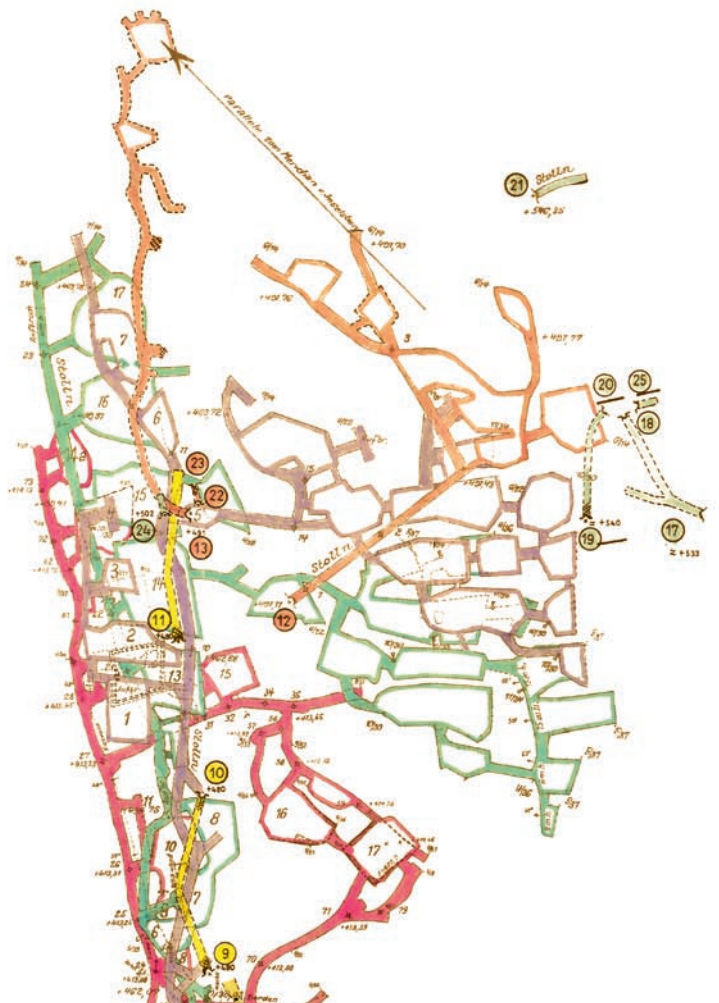
Mitte der 1960er Jahre ist Blähschiefer als Zuschlagstoff etabliert und der erzeugte Leichtbeton von den Baustellen der Republik kaum noch wegzudenken. 1964 zum Beispiel geht Unterloquitzer Porensinter an das Betonwerk Heringen, die Wohnungsbaukombinate Erfurt, Glauchau und Freiberg, die Baustoffwerke Treffurt, Bad Salzungen und Suhl, sowie die Maxhütte Unterwellenborn.



**216 Spalthütte KOLDITZ 1954.**  
 Der womöglich einzige Zuschneider des kleinen Betriebes hat seinen Arbeitsplatz ins Freie verlegt, was des Staubes wegen auf jeden Fall gesünder ist. Der Arbeitsvorrat ist im Vordergrund gestapelt. Die Hütte auf der 407 m-Sohle ist 1951 als Ersatz für den abgebrannten Vorgänger nur notdürftig, ohne Dach- und Wand-schiefer, errichtet worden.



**217 Grube KOLDITZ 1953.**  
 Foto von der Gewinnung untertage, genauer: vom als Gesenk weitergebauten Hohlbau 12 (im Riß rechts gepunktet).



**218 Riß zur Bergschadenkundlichen Analyse 1978 (verkleinert, ca. 1:2.000).**  
 Mit den aus den Rissen von 1880 (gestrichelt) nachgetragenen Stollen ergibt sich abschließend dieses Gesamtbild. Letzte Betriebssohle ist 407 m (rot, Mundloch Nr. 3), aufgeföhren ab 1935. Die tiefste Sohle (grün, 1) kommt nicht mehr in Gewinnung. Bei den höherliegenden Sohlen - 435 m (grün, 4), 460 m (violett, 6) und 491 m (rosa, 12 und 13) - ist gut die Zerteilung des Tiefbaus in steilen Flügel links und flachen Flügel rechts zu erkennen.

**Bergschadenkundliche Analyse**  
**Schiefergrube Kolditz**  
**Grundriß 1:1000.**  
 Nachgere bis: 404, 514, 515, 516, 517, 518  
 alle Sohlen

### Nach dem Krieg

Während Grossers Grube BOCKSBURG gleich nach Kriegsende wieder arbeitet, wird KOLDITZ erst nach einem guten Jahr, im Juni 1946, mit drei Mann über- und vier untertage wieder in Betrieb genommen. Anfangs gibt es keinen Strom; der Plan, wie am Bocksberg einen Bremsberg ins Tal für die Abfuhr der Fertigware anzulegen, scheitert daran, daß kein Stahlseil zu beschaffen ist. Weil in laufenden Abbauen gestörte Lagerpartien anstehen und neue noch nicht fertig vorgefertigt sind, wird 1950 begonnen, die Pfeiler zwischen den Hohlbauen der 407 m-Sohle hereinzugewinnen.

Am 30. Dezember 1950 brennt die gerade zwölf Jahre alte Spalthütte ab, was den Betrieb für einige Zeit zum Erliegen bringt. Noch im Frühjahr steht ein Ersatzneubau, in dem allerdings nur vier Spalter tätig sind. Der neue, kurzzeitige Betriebsführer Albert Hofmann bringt, wie er es von seiner früheren Tätigkeit bei der »Ausdauer« kennt, eine Neuerung ins Werk: den Rheinischen Abbau.

Für 1951 stehen schließlich 747 t Schieferproduktion zu Buche. Da steht die Firma Grosser samt der Grube KOLDITZ schon unter Zwangsverwaltung der VVB Schiefer. 1952 wird das Bergwerk als Betriebsabteilung (BA) Kolditz den Schiefergruben Probstzella angeschlossen. In deren Betriebsplan vom März 1952 steht: »Im Grubengebäude der BA Kolditz sind noch Reste bauwürdigen Schiefers im steilen Lagerflügel auf der 406 m-Sohle vorhanden. Unverritz ist der flache Lagerteil vom Muldentiefsten bis zur Stollensohle, in demjenigen von der Stollensohle bis zur 438 m-Sohle steht ein Hohlbau, in dessen östlichem Stoß ein 70 qm großer Rheinischer Abbau eingesetzt worden ist. Oberhalb der 438 m-Sohle ist der flache Lagerschenkel [...] mit gutem Erfolg abgebaut worden.«

Der flache Flügel, der auf anderen Gruben in der Regel nicht bauwürdig ist, soll also noch gewonnen werden. Auf dem Plan steht dazu eine neue, tiefere Sohle auf 377 m. 1952 wird begonnen, auf diesem Niveau eine Untersuchungsstrecke aufzufahren, unter Nutzung eines alten Stollens aus dem 19. Jahrhundert (siehe rechts oben), dessen Mundloch allerdings mit Halde überstürzt ist.

Arbeitskräftemangel läßt all diese Arbeiten bis März 1954 ruhen. Erst als sich der Betrieb beim Schiefermehl verkalku-

### Täglich 40 Hunte Eis

Die bereits verlassenen Stollen auf den höhergelegenen Strossen froren während der Kälteperiode an ihren Mundlöchern sehr bald ein. Durch diesen Umstand konnten die Gewässer nicht abfließen und suchten sich einen neuen Weg. Dieser führte unter Tage zum Hauptförderstollen. Hier kam ihnen der in den Berg einziehende Kaltluftstrom entgegen; hiermit war eine natürliche Eismaschine ungeahnten Ausmaßes entstanden. [...] Hatte man sich auch morgens bei Schichtbeginn einen Weg in die Grube gebahnt, so war das Fördergleis durch immer neue Vereisung in kürzester Frist wieder unter Eis und Wasser verschwunden. [...] Die Abbaubelegschaften wurden um die Hälfte reduziert, um die Kräfte freizubekommen, die für die Arbeiten »im Eis« benötigt wurden. Täglich mußten etwa 40 Hunte Eis gefördert werden und insgesamt betrug die Zahl über tausend.

aus: »Volkswacht«, 10. März 1956, Archiv Alfons Olbricht

Walter Glemnitz 1953

### Ein alter Stollen mit farbigen Tropfsteinbildungen in der Umgebung von Probstzella

Seit mehreren Jahren werden in dem Raum Probstzella – Lehesten geologische Erkundungsarbeiten durchgeführt. [...] Im Sommer vergangenen Jahres ist unter anderem auch eine Untersuchungsstrecke am Rande der zwischen Probstzella und Gabe Gottes gelegenen Kolditzhalde angesetzt worden. [...]

Im Verlaufe der Erkundungsarbeiten ist ein aus dem Jahre 1880 stammender alter Stollen angefahren und aufgewältigt worden. Nach einem im Auftrage des damaligen Besitzers R. W. Frege angefertigten Grubenrisses beträgt die Länge der annähernd im Schichtenstreichen angelegten Strecke und mehrerer Querschläge insgesamt etwa 150 m. Das Mundloch ist von der Schieferhalde überrollt.

Der angetroffene alte Stollen war teilweise bis zu einer Höhe von 40 cm mit Wasser gefüllt. Nach beendeter Sumpfung bot sich dem Auge ein unerwartetes Bild dar. Im Scheine der Grubenlampe leuchteten überall an der Firste, an beiden Stößen und auf der Sohle die kräftigen Farben verschiedenartig geformter, märchenhaft anmutender Tropfsteinbildungen auf. Es herrschen ein sattes Rotbraun, glänzendes Schwarz und ein mattes Grauweiß vor. Seltener tritt eine hellgrüne Mineralausscheidung auf. Weite Teile des Stollens sind mit einem dicken, glänzenden Belage von schwärzlicher, rotbraun durchsetzter Farbe vollkommen überzogen. Die zahlreichen vorhandenen Stalaktiten erreichen eine Länge bis zu 1,20 m. Auf der Stollensohle befinden sich rundlich geformte Stalagmiten, deren größter eine Höhe von 25 cm besitzt.

In einem Zeitraum von rd. 70 Jahren haben eindringende Tagewässer die unterirdische Pracht geschaffen [...] Eine wesentliche Rolle spielt der in den unterkarbonischen Dachschiefern in beachtlicher Menge vorhandene Schwefelkies, eine Verbindung von Schwefel und Eisen. [...] Leider kann diese Anlage mit ihren Tropfsteinbildungen weiteren Kreisen der Bevölkerung nicht zugänglich gemacht werden, denn die Erkundung neuer Grubenfelder ist für die Dachschieferindustrie von vordringlicher Bedeutung.

aus: Archiv Alfons Olbricht



**219 Eisbildung hinter dem Mundloch der 407 m-Sohle, Januar 2010.**

Jenes winterliche Phänomen, das den Bergleuten dem Bericht links nach so zu schaffen machte, ist auch heute noch zu beobachten. Die auf der tiefsten Sohle in das Grubengebäude strömende kalte Außenluft trifft auf das hier abfließende Wasser. Es bildet sich Eis, das als Staumauer wirkt.

In strengen Wintern gefriert der Stollen so bis weit in die Grube hinein; das Eis türmt sich immer höher.



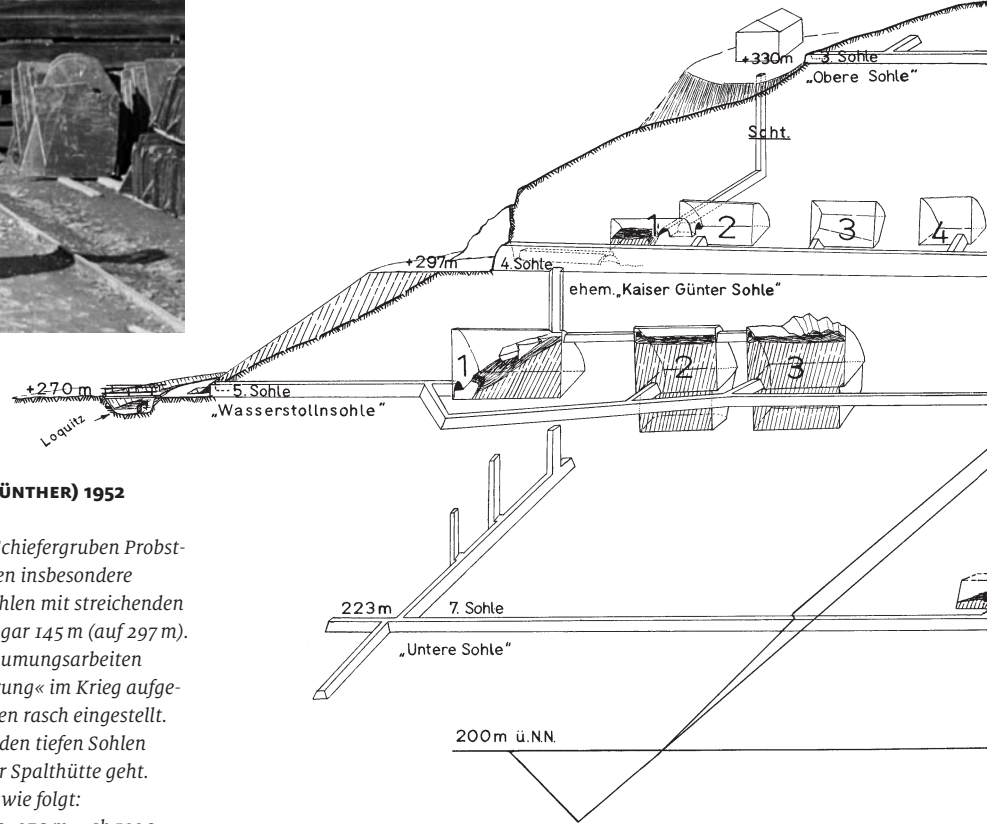
**362 Tagesanlagen von BRAND (Revier II) 1954.**

Seit 1905 steht hier die Spalthütte von KAISER GÜNTHER (auf Höhe der Kinder links).

Wegen schlechter geologischer Verhältnisse ist damals die 330 m-Sohle abgeworfen und die Hütte hierher umgesetzt worden. Die übrige Bebauung stammt von 1920 (Lager und Schmiede rechts) und 1921 (das Zechenhaus mit Küche links hinten). All diese Gebäude weichen in den 1950er und 60er Jahren Neubauten.

**363 Raumbild der Grube BRAND (ex KAISER GÜNTHER) 1952 (verkleinert, hier 1:1.500).**

85 Jahre Tiefbau bei Kaiser Günther sind für die Schiefergruben Probstzella ein schwieriges Erbe. Kopfzerbrechen bereiten insbesondere die überdimensionierten Hohlbaue der oberen Sohlen mit streichenden Längen bis 70 m (auf 357 m), 115 m (330 m) und sogar 145 m (auf 297 m). Ein Weiterbau auf Niveau 330 m wird nach Aufräumungsarbeiten – die Hohlbaue sind für die geplante »U-Verlagerung« im Krieg aufgefüllt und planiert worden – aus Sicherheitsgründen rasch eingestellt. Nachteilig ist zudem, daß der Förderschacht von den tiefen Sohlen nur bis zur 270 m-Sohle, nicht bis zum Niveau der Spalthütte geht. Die Betriebszeiten der Tiefbausohlen liegen etwa wie folgt: 357 m – ab 1867, 330 m – ab 1887, 297 m – ab 1900, 270 m – ab 1920, 245 m – ab 1932, 223 m – ab 1938. Während oben nur Thüringer Hohlbaue eingesetzt sind, wird später auf den unteren Sohlen meist rheinisch abgebaut. Der letzte Thüringer Hohlbau steht bis 1962 auf der 223 m-Sohle in Gewinnung.



**Revier I, Revier II – Grubenbetrieb der 1950er Jahre**

Die Baufelder untertage werden, obgleich sie zu einem Betrieb gehören und vom selben (Abteilungs-)Leiter geführt werden, getrennt betrachtet. Revier I, der MÜHLENBRUCH, steht in Tradition des früheren Betreibers, der »Ausdauer«. Hier wird ausschließlich rheinisch abgebaut. Gefördert wird über Bremsberge auf die 300 m-Sohle und dort, bis 1955/56 Grubenlokomotiven kommen, mit Pferd nach übertage. Bei der Förderung aus den Abbauen gibt es um 1959/60 einige Versuche zum Ersatz der Steinrutschen, etwa mittels Skipgefäßen/Kübeln. Seit 1958 ist dem Revier I das Baufeld HEIMANNBRUCH zugeordnet. Dort werden bis 1965 noch Lagerteile unterhalb der tiefsten Sohle aus Zeiten der Gewerkschaft »Glückauf« gewonnen.

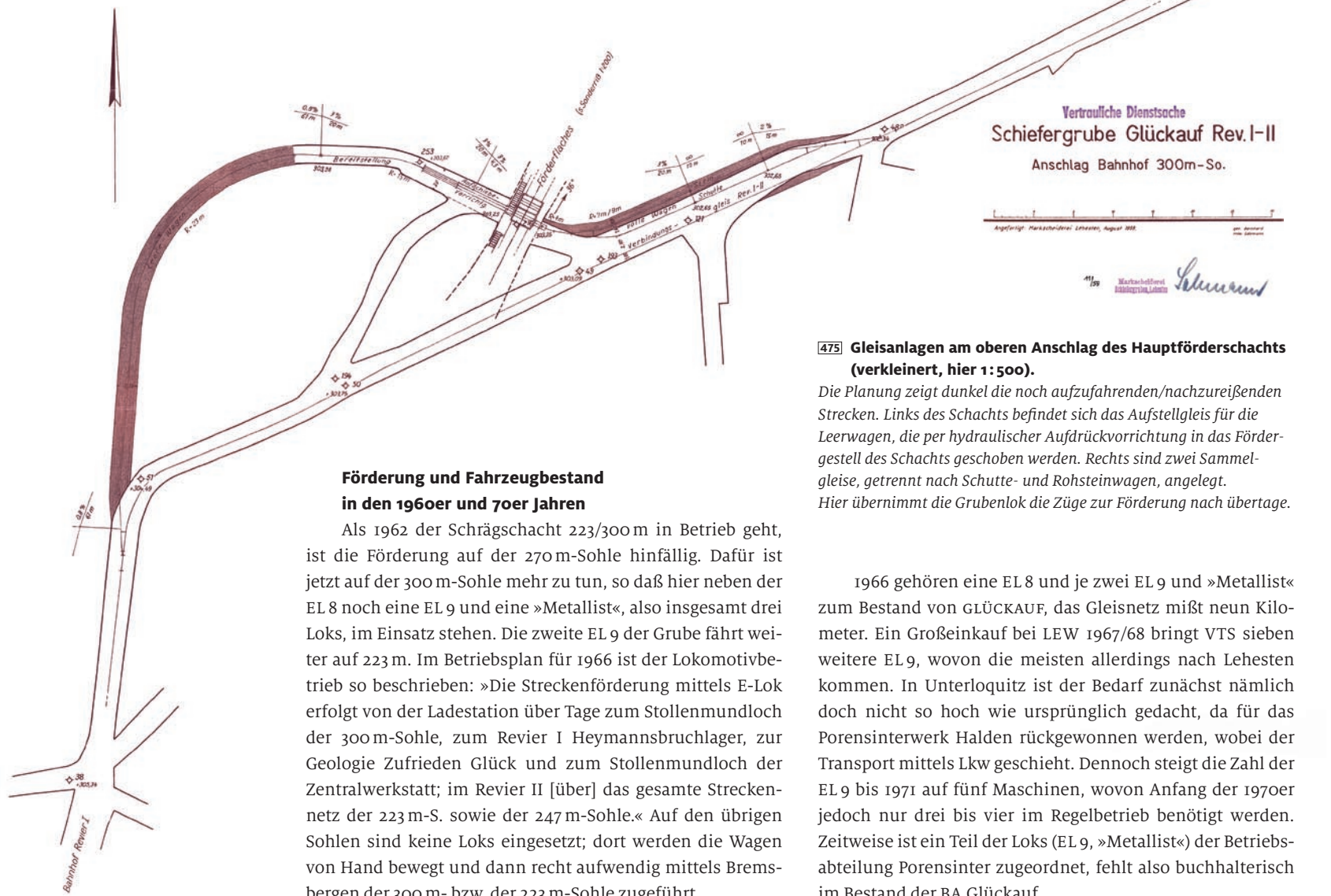
Im Revier II, BRAND und ARNSBERG, sind Rheinische Abbaue ebenfalls die Regel. Ab 1955 werden auch wieder, allerdings mit durchwachsenem Erfolg, einige Thüringer Hohlbaue betrieben. Die Technologie erhält 1959 sogar noch einmal Auftrieb, als mit der Stundung der Reichenbacher Grube FRANK Kumpel nach Arnsbach wechseln, die Erfahrung mit »Thüringern« haben.

1961 endet die Ära der Hohlbaue: »Der im Grubenbetrieb vorgesehene Versuch, einen Thüringer Abbau mit horizontaler Firse anzulegen und diese zu vernageln, ist nicht vorgenommen worden, da seit Mitte des Planjahres grundsätzlich



**364 Rheinischer Abbau auf der 205 m-Sohle BRAND um 1957.**

Der Werksgeologe schaut beim Austeilen zu. Am Kastenkipper fällt das Radprofil auf: Es scheint, als habe er doppelte Spurkränze. Die nun tiefste Sohle auf 205 m ist 1954 mit einem »Förderflachen« (Schrägschacht) von 223 m aus aufgeschlossen worden.



#### Förderung und Fahrzeugbestand in den 1960er und 70er Jahren

Als 1962 der Schrägschacht 223/300 m in Betrieb geht, ist die Förderung auf der 270 m-Sohle hinfällig. Dafür ist jetzt auf der 300 m-Sohle mehr zu tun, so daß hier neben der EL 8 noch eine EL 9 und eine »Metallist«, also insgesamt drei Loks, im Einsatz stehen. Die zweite EL 9 der Grube fährt weiter auf 223 m. Im Betriebsplan für 1966 ist der Lokomotivbetrieb so beschrieben: »Die Streckenförderung mittels E-Lok erfolgt von der Ladestation über Tage zum Stollenmundloch der 300 m-Sohle, zum Revier I Heymannsbruchlager, zur Geologie Zufrieden Glück und zum Stollenmundloch der Zentralwerkstatt; im Revier II [über] das gesamte Streckennetz der 223 m-S. sowie der 247 m-Sohle.« Auf den übrigen Sohlen sind keine Loks eingesetzt; dort werden die Wagen von Hand bewegt und dann recht aufwendig mittels Bremsbergen der 300 m- bzw. der 223 m-Sohle zugeführt.

#### 475 Gleisanlagen am oberen Anschlag des Hauptförderschachts (verkleinert, hier 1:500).

Die Planung zeigt dunkel die noch aufzufahrenen/nachzureisenden Strecken. Links des Schachts befindet sich das Aufstellgleis für die Leerwagen, die per hydraulischer Aufdrückvorrichtung in das Fördergestell des Schachts geschoben werden. Rechts sind zwei Sammelgleise, getrennt nach Schutte- und Rohsteinwagen, angelegt. Hier übernimmt die Grubenlok die Züge zur Förderung nach übertage.

1966 gehören eine EL 8 und je zwei EL 9 und »Metallist« zum Bestand von GLÜCKAUF, das Gleisnetz mißt neun Kilometer. Ein Großeinkauf bei LEW 1967/68 bringt VTS sieben weitere EL 9, wovon die meisten allerdings nach Lehesten kommen. In Unterloquitz ist der Bedarf zunächst nämlich doch nicht so hoch wie ursprünglich gedacht, da für das Porensinterwerk Halden rückgewonnen werden, wobei der Transport mittels Lkw geschieht. Dennoch steigt die Zahl der EL 9 bis 1971 auf fünf Maschinen, wovon Anfang der 1970er jedoch nur drei bis vier im Regelbetrieb benötigt werden. Zeitweise ist ein Teil der Loks (EL 9, »Metallist«) der Betriebsabteilung Porensinter zugeordnet, fehlt also buchhalterisch im Bestand der BA Glückauf.

#### 476 Zugbetrieb am MÜHLENBRUCH Anfang 1966.

Weil nach dem Gebirgsschlag vom Dezember 1965 der Förderweg ins Revier II (BRAND) unterbrochen ist, muß alles – Schutte und Rohstein – über den MÜHLENBRUCH gehen. Wo sonst nur selten noch ein Zug fährt, herrscht Hochbetrieb. Zu sehen sind die Unterloquitzer EL 8 (LEW 7.341/1955) links, hier bereits mit dem erhöhten, runden Führerstandsdach, und rechts eine von zu dieser Zeit zwei EL 9 der Grube (LEW 8.072/1957). Bei dem Gebäude im Hintergrund könnte es sich – die Freileitung und der Abzug deuten darauf hin – um eine Lokladestation handeln, die hier für den Notbetrieb behelfsmäßig aufgebaut worden ist. Denn von ihren regulären Ladestationen im Lokschuppen BRAND sind die Loks abgeschnitten.





## FAHRZEUG-BREVIER

# Akkumulator-Lokomotiven

Schon 1958 fahren in der Grube GLÜCKAUF alle Typen von Batterielokomotiven, die je in den thüringischen Schieferbergbau kommen: »Karlik«, »Metallist«, EL 8 und EL 9. Sie sollen hier beschrieben werden. Voran steht ein Exkurs zur Entwicklung der Akkuloks seit 1892, der zugleich zu Aufbau und Funktion dieser Schienenfahrzeuge Auskunft gibt.

## TECHNIKHISTORISCHER ÜBERBLICK

## Der Weg zu den klassischen Akkumulatorlok-Typen

Bereits die erste elektrische Lokomotive der Welt 1879 sollte in einem Bergwerksbetrieb fahren, war bestimmt für den Einsatz in der »Stadtgrube« Senftenberg, zu dem es jedoch nicht kam. Stattdessen reüssiert Werner Siemens mit der Lok auf der Berliner Gewerbeausstellung (und danach in London, Moskau, Frankfurt/Main) im Publikumsverkehr.

Im Jahre 1882 führen dann zwei Zechen die neue Technik ein: zunächst das Königlich-sächsische Steinkohlenbergwerk Zauckerode bei Freital, dann die Paulus-Hohenzollerngrube Beuthen in Oberschlesien. Diese ersten Anlagen, Streckenausrüstung und Fahrzeuge, liefert Siemens & Halske.

1902 gibt es bereits 70 elektrische Lokomotiven im deutschen Bergbau; ihren Platz haben sie zudem in britischen, belgischen, französischen und amerikanischen Gruben gefunden. »Die Fortschritte der Lokomotivförderung«, so der Titel eines Aufsatzes in der Bergbau-Fachzeitschrift »Glückauf« (Nr.6/1902), seien auch im elektrischen Grubenbahnwesen offensichtlich – und das »[t]rotz aller ihm entgegenstehenden Hindernisse, von denen an erster Stelle der technische Konservatismus unserer deutschen Bergleute und die geringe Vertrautheit der konstruierenden Elektrotechniker mit den Grubenverhältnissen zu nennen ist«, wie der Autor, Bergassessor Baum, schreibt. »Neben der Firma Siemens & Halske befaßt sich jetzt eine ganze Reihe von deutschen Elektrizitätsgesellschaften mit der Konstruktion von Grubenlokomotiven, so Schuckert & Co., die Union Elektrizitätsgesellschaft, welche die bewährten Modelle der amerikanischen General Electric Co. in Deutschland einführte, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Lahmeyer & Co., Helios, die Dresden-Glauchauer Elektrizitätsgesellschaft und die elektrotechnische Abteilung der Firma Orenstein und Koppel in Berlin.«

### 1892: Erste Akkumulator-Lokomotive

Assessor Baum kann in seinem Aufsatz auch schon auf ein Jahrzehnt Förderung mit Akkumulatorlokomotiven zurückblicken. Seine Beschreibung des von Schuckert & Co. gebauten Akkulok-Urahns liest sich kaum anders als eine Dokumentation weit jüngerer Vertreter: »Bei der ersten, im

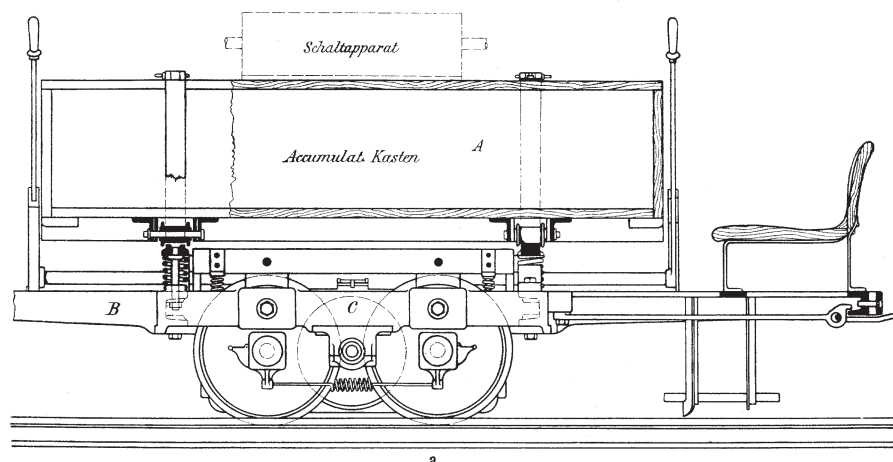
Jahre 1892 auf der Zeche Ver. Bonifacius [Kray bei Essen] versuchsweise zum Betriebe einer Haldenbahn von 350 m Länge eingeführten Lokomotive war die Batterie in einem Kasten untergebracht, welcher auf der Plattform des Motorwagens aufgestellt war. Mittelst einer an der Ladestation befindlichen Vorrichtung konnte der Kasten nach Erschöpfung der Batterie leicht gegen einen zweiten gleichartigen Sammlerbehälter ausgewechselt werden. Eine Batterie reichte für einen 6–8stündigen Betrieb oder eine Leistung von etwa 50tkm aus, nach 5stündiger Ladezeit war sie wieder gebrauchsfähig. Bei voller Fahrt, (150 m in der Minute) wurden die Akkumulatoren hintereinander, bei halber Fahrt (75 m pro Minute) nebeneinandergeschaltet. [...] Bei den oben angegebenen Geschwindigkeiten wurden 10 beladene Wagen befördert.«

### 1899: Erste schlagwettergeschützte Akkulok

Auf der Weltausstellung 1900 in Paris ist die erste explosionsgeschützte Batterielok (des Bergwerksunternehmens Vicoigne und Noeux) zu sehen. »Das Motorgehäuse ist [...] luftdicht verschlossen und mit einem Preßluftbehälter durch ein Rohr verbunden; die ausströmende Preßluft hält das Innere des Motors, wo an den Bürsten die Funken auftreten können, unter einem Überdruck, so daß die Grubenluft nicht eindringen kann. Die Kontakte des Fahrschalters, sowie die dazugehörigen Widerstände sind in einem eisernen Gehäuse luftdicht eingeschlossen und von Vaseline-Öl umgeben.«

### 534 Erste Akkumulatorlokomotive 1892.

Schuckert & Co. liefert diese Lok an die Steinkohlenzeche BONIFACIUS bei Essen.



### Vor- und Nachteile der Batterie-Lokomotiven

Zunächst ist die Zahl der Akkuloks noch sehr überschaubar, was vor allem an mangelnder Kapazität und Lebensdauer der Batterien liegt. Es gibt Für und Wider; zitiert sei dazu weiterhin aus dem »Glückauf«-Beitrag zum Stand der Technik 1902:

»Die Vorteile des Akkumulatorenbetriebes sind folgende:

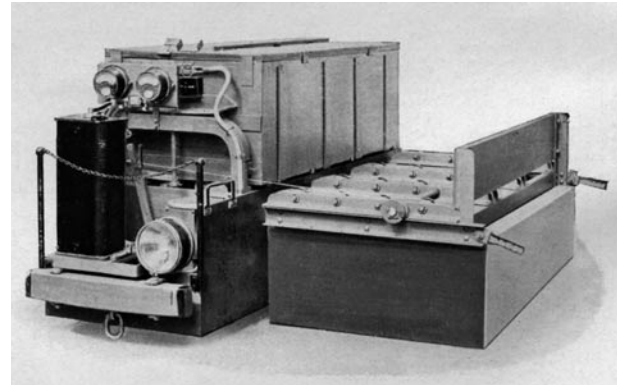
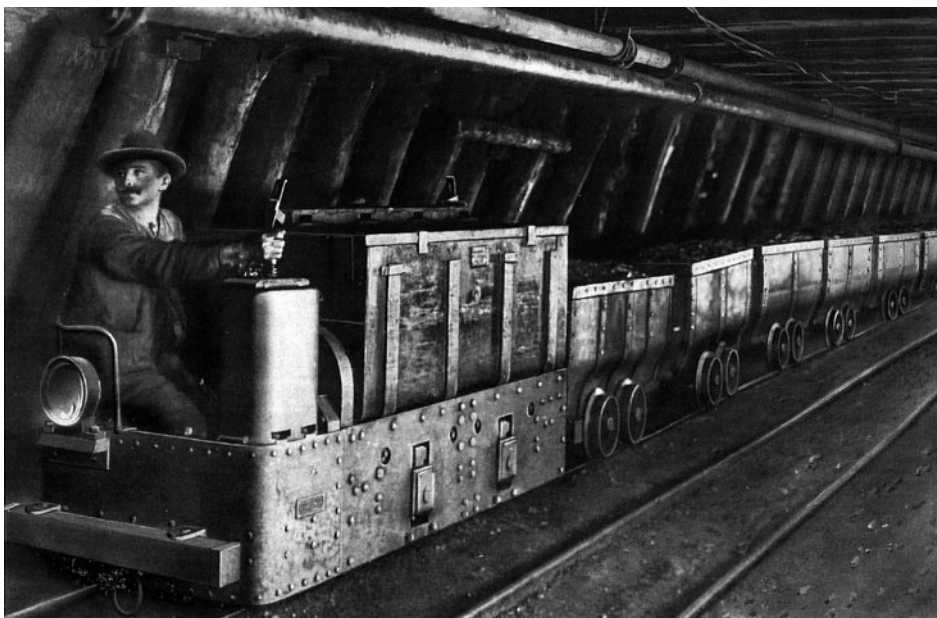
1. Elektrische Einrichtungen für die Fahrbahn wie Strecken- und Speiseleitungen sind nicht erforderlich.
2. Bei kleineren Förderungen kann oft die Ladung der Batterie durch eine auch zu anderen Zwecken benutzte Centrale, z. B. eine Lichtanlage, welche während des Tages unbenutzt bleibt, erfolgen [...]
3. Durch Umkapselung der Teile des elektrischen Apparates [...] läßt sich viel leichter wie bei den Kontaktlokomotiven ein Schutz gegen Schlagwetterentzündungen erreichen.

Diesen Vorteilen stehen aber überwiegende Nachteile entgegen, nämlich:

1. Das hohe Gewicht und der große Raumbedarf der Batterie. [...] Neben dem nutzlosen Mehraufwand von Energie verlangt der Akkumulatorenballast einen sehr kräftigen Oberbau, wie er sich bei den gewöhnlichen Grubenbahnen nur selten findet. Die großen Abmessungen, welche die Akkumulatorenlokomotive durch die Batteriekästen erhält, werden eine Einführung in Betriebe mit schmalen oder kurvenreichen Strecken sehr erschweren. [...]
2. Das starke Reparaturbedürfnis und die kurze Lebensdauer der Batterie. [...] Die Motoren verbrauchen beim Anfahren das 2–3 fache der Stromstärke, mit welcher sie während der Fahrt ausreichen. Diese gesteigerte Stromentnahme verursacht auf den Sammlerplatten außerordentlich intensive chemische Wirkungen, die [...] das Gefüge der Platten zerstören. Noch schädlicher wirken die Stöße beim Überfahren von Weichen und kleinen Hindernissen der Bahn. [...]
3. Ein weiterer, die Wirtschaftlichkeit des Akkumulatorenbetriebes sehr herabdrückender Faktor ist endlich der geringe Nutzeffekt [Wirkungsgrad].«

#### 536 AEG-Akkulok mit rollbarem Batteriebehälter 1904.

Einsatz auf Schacht GRILLO. Hier kommt das System mit den Rollen das erste Mal zum Einsatz. Nach einjährigem Probebetrieb werden drei weitere Lokomotiven in Auftrag gegeben, eine davon hier im Bild. Der Batteriekasten stützt sich auf vier, über die ganze Länge des Akkus reichende Walzen. Das Abrollen geschieht mit einem handbedienten Kettenantrieb (an der Rückseite der Lok). Benannt ist das Patent (»System Böhm«) nach seinem Erfinder Otto Böhm, dem Leiter der Akkumulatorenwerke Oberspree A.-G. und später, nach Übernahme durch die AFA, Leiter von deren Büro für Grubenlokomotiven und Geschäftsführer der Tochter Elektromontana.



#### 535 Akkulok und Ladetisch der Lahmeyer-Werke 1907.

Der Batteriebehälter läßt sich mittels Seilzug auf den Ladetisch neben dem Gleis abrollen. An diesem Prozedere, bald Standard für Akkumulator-Grubenlokomotiven, wird sich auch ein halbes Jahrhundert später, als die ersten Akkuloks in die thüringischen Schiefergruben kommen, im Prinzip nichts verändert haben.

#### Eine »Standardtype« und Ladetische

Es scheint, als habe man zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereits die »perfekte« Akkumulatorlokomotive gefunden. 1908 zum Beispiel wird eine zweimotorige,  $5\frac{1}{2}$  t schwere Grubenlok der (Felten & Guillaume-) Lahmeyerwerke Frankfurt/Main erwähnt, »deren Ausführung man direkt als Standardtype bezeichnen kann« (»Polytechnisches Journal« Bd. 323/1908).

Das Journal stellt dabei insbesondere auf den einfachen Tausch des Batteriekastens ab, der auf Rollen im Rahmen der Lok aufsitzt – ein Patent der *Akkumulatorenwerke Oberspree*, erstmals 1903 auf Zeche Monopol, Schacht GRILLO, eingeführt: »Soll nun die auf der Lokomotive befindliche erschöpfte Batterie gegen eine frisch aufgeladene Reservebatterie ausgewechselt werden, so wird die Lokomotive vor den unbesetzten Ladetisch gefahren, die beiden Seile oder Ketten der Ladetische werden in zwei an den Stirnwänden des Batteriebehälters angeordnete Haken eingehängt, und die Batterie wird mit 2–3 Kurbeldrehungen von der Lokomotive auf den Ladetisch abgerollt. In analoger Weise wird die auf dem anderen Ladetische stehende aufgeladene Batterie auf die Lokomotive abgesetzt. [...] Wird dann der doppelpolige Stecker, der an einem flexiblen Panzerkabel auf der Lokomotive angebracht ist, in die Steckdose des Batteriebehälters eingeführt, so ist die Lokomotive betriebsfertig.«

#### Zur Technik der elektrischen Grubenlokomotiven

Was die Hauptkomponenten angeht, ist die Akku-Grubenlok zur Jahrhundertwende mehr oder weniger festgelegt. Im Prinzip unterscheiden sich die Maschinen nicht von den Fahrdraktloks; nur die Stromquelle ist eben eine andere. Einige Punkte seien hier genannt; die Zitate stammen wiederum von Bergassessor Baum 1902:

#### Regelung der Motordrehzahl:

»Die Regelung der Motordrehzahl erfolgte bei älteren Lokomotiven ausschließlich nach der Widerstandsmethode, d. h. dadurch, daß man einen entsprechenden Teil der elektromotorischen Kraft durch die Widerstände in Wärme überführte. [...] Bei den neueren Lokomotivausführungen wird die



#### 566 Grube Lehesten,

##### Füllort 524 m-Sohle 1990.

Die in Lehesten nachgerüsteten Dächer sind standardisiert und abnehmbar. Vier Holme aus 3/4"-Rohr stecken in am Rahmen angeschweißten 1"-Rohrstücken. Das Dach ist leicht gewölbt und steht mittig bei 1,52 m über Schienenoberkannte. Die Lehestener Loks sind damit etwas höher als die Unterloquitzer. Die untertage eingesetzten Maschinen erhalten zudem noch Fenster mit Holzrahmen in Front- und Rückseite. Bei den Loks im Bild handelt es sich um LEW 9.396/1962 und dahinter die 11.552/1967.

#### Einsatz in den thüringischen Schiefergruben:

##### Spezialität Innenrahmen

Da es in den Schiefergruben keine Schlagwetter gibt, müssen die Grubenlokomotiven nicht explosionsgeschützt sein, was die Beschaffung preiswerter und die Unterhaltung/Instandsetzung einfacher macht. Als nachteilig für den Einkauf erweist sich hingegen die Spurweite, denn wegen der Restriktion des Außenrahmens gibt es für 700 mm keine EL 9 »von der Stange«. Die Bestellung der Schiefergruben Probstzella führt bei LEW also zu einer Sonderanfertigung. Gebaut als Einzelstück mit eigener Fertigungsnummer kommt die erste EL 9 1956 zur Grube GLÜCKAUF nach Unterloquitz. Eingesetzt wird die Lok untertage auf der 223 m-Sohle. Sämtliche in den folgenden Jahren nach Unterloquitz und Lehesten gelieferten Maschinen des Typs sind solche »EL 9 spez.« mit Innenrahmen und 700 mm Spurweite.

Für die Lokfahrer hat der abgewandelte Typ seine Vorteile: Die Sandkästen und das Bremsgestänge liegen außen, sind also frei zugänglich. Zum Besanden und Nachstellen der Bremsen muß dadurch die Batterie nicht mehr abgerollt werden und kann beim Laden auf der Lok bleiben. Denn bis auf die Schutteförderung für das Porensinterwerk arbeiten die Gruben meist nur einschichtig, wofür eine Akkuladung genügt. Die Batterie muß also im täglichen Betrieb nicht getauscht werden.

Insgesamt erhalten die Schiefergruben von 1956 bis 1968 13 EL 9 spez. Die letzte davon (LEW 11.349/1968) ist sozusagen eine Sonder-Sonderanfertigung: Es ist die einzige schon vom Hersteller mit Führerstandsdach versehene Lok, mit entsprechend längerem Rahmen. Die vorher ausgelieferten zwölf Maschinen bekommen ihr Dach erst nachträglich in den

#### Die Tachometerfrage

##### Hennigsdorf liefert Loks ohne Zulassung

Im Januar 1967 führen die Vereinigten Thüringischen Schiefergruben Klage bei der Obersten Bergbehörde der DDR: »Vor einer Woche wurden uns vom VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke ›Hans Beimler‹ Hennigsdorf 3 Grubenlokomotiven EL 9, Fabrik[at]ionsnummer 104.671, geliefert.« Mit Erstaunen habe man aber feststellen müssen, daß die Maschinen nicht den sicherheitstechnischen Vorgaben entsprechen. Befremdend sei vor allem, daß bei LEW diese Anforderungen erklärtermaßen nicht bekannt waren. »Fakt ist, daß wir drei neue Grubenlokomotiven haben, deren Einsatz in Frage gestellt ist.«

Das Problem sind die fehlenden Tachometer, die seit neuestem behördlich verlangt werden. LEW hatte die Loks ohne Tacho ausgeliefert. Doch selbst wenn sie welche hätten: Der Hersteller hat es offenbar versäumt, für die Typen EL 8/02, EL 8/02 (sch) und EL 9/01 (u/sch) rechtzeitig die Zulassung zu beantragen und »bummelt« bei den nötigen Unterlagen. »Aus diesem Grunde dürfen die von Ihnen an den VEB Vereinigte Thüringische Schiefergruben ausgelieferten Grubenlokomotiven Typ EL 9 vorerst nicht betrieben werden«, schreibt die Bergbehörde am 28. Februar 1967 an LEW. Und zur Tachofrage: »Wir sind auch nicht geneigt, für bereits vorhandene Einrichtungen an Grubenlokomotiven, deren Neukonstruktion nicht rechtzeitig fertig wird, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen.«

Ob die Behörde hart bleibt und für wie lange die fabrikneuen EL 9 abgestellt bleiben, geht aus den Akten nicht hervor. LEW verspricht die Nachrüstung mit Tachometern für April 1967. Allerdings erweisen sich die Apparate als nicht bergbaufest:

»Die vom VEB Lokomotivbau ›Hans Beimler‹, Hennigsdorf, eingebauten Tachoantriebe waren schon nach kurzer Zeit funktionsuntüchtig, da sich auf Grund der Grubenfeuchtigkeit die an die Innenseite der Spurkränze gedrückten Räder verschmierten und die Gummiringe lösten«, steht 1969 in der Betriebszeitung. Da hat VTS schon sämtliche Akkuloks, zwei EL 8 und 14 EL 9, mit einem selbstentwickelten, funktionstüchtigen Tachometerantrieb ausgestattet.

Ein Problem ist gelöst, das nächste wartet bereits: Es hat sich herausgestellt, daß auch die Scheinwerfer der LEW-Maschinen, bis auf die jüngsten, Ende 1968 gelieferten, nicht der Norm entsprechen. Ersatz muß beschafft werden, was im Realsozialismus gar nicht so einfach ist ...

Zitate aus: Archiv Thüringer Landesbergamt, VTS Unterloquitz Bd. 17 und Archiv Alfons Olbricht