



**24 Der ALTE BRUCH mit Schacht 1 (Postkarte um 1903).**

Die nordwestliche Schrämwand links ist inzwischen auf 50 Meter Tiefe bis zur 605 m-Sohle niedergebracht. Das Beamtenhaus, das unmittelbar darüber gestanden hatte, gibt es nun nicht mehr.

**Neuer Schacht 1**

Um die Jahrhundertwende ist der ALTE BRUCH bis auf das Niveau des Schiefermühlenstollens, die 50 m-Sohle, niedergebracht. Solange war die Wasserlösung von 1848 ausreichend. Bei größerer Tiefe muß hier nun ebenfalls – wie schon seit 20 Jahren im KIESSLICH – gepumpt werden. In beiden Brüchen ist man dabei, die 70 m-Sohlen vorzurichten. Im ALTEN BRUCH wird ein Erkundungsstollen hin zum »uralten« PETERSLOCH getrieben, der besten Stein zeigt. Nun heißt es, wie schon so oft in der Vergangenheit des Bruches, doch noch nie in dieser Größenordnung: alte Schuttehalden umsetzen.

Mit den Lokomotiven wird Schutte, vor allem aus dem Gebiet PETERSLOCH, in Richtung Loquitztal gebracht. Von 1903 bis 1909 werden aus dem KIESSLICH über 200.000 m<sup>3</sup>, aus dem ALTEN BRUCH mehr als 500.000 m<sup>3</sup> abgefahren. Da die Abraumstrossen die provisorische Spalthütte am PETERSLOCH erreicht haben, muß diese abgebrochen werden. Als geeigneten Platz für einen (größeren) Spalthütten-Ersatzbau hat die Direktion eine Stelle an der Werkbahnstrecke unweit von Hütte I ausersehen. »Die neue Hütte soll im Lichte 35 m lang und 12 m breit werden, sodaß Locomotivzüge hindurch fahren können«, heißt es im Bauantrag. Die dann »Waldhütte« genannte dritte Großhütte wird 1903 unter Verwendung von Abbruchmaterial der kleinen Hütte gebaut.

Die zahlreichen Neubauten und Anschaffungen kosten viel Geld. Besonders teuer ist der Ersatz des tonnlägigen durch den neuen saigeren Förderschacht auf BRUCH I, der von 1905 bis 1910 angelegt wird. Der alte Schacht hätte die 70 m-Sohle, die jetzt begonnen wird, nicht erreichen können.

Fazit der ersten Jahre des neuen Jahrhunderts: »Die Herzogl. Schieferbrüche in Lehesten, die bis einschließlich 1899 gut rentierten, haben seitdem neben unbefriedigendem Absatz insbesondere schwer gelitten durch schlechte Anbrüche. Es machten sich sehr bedeutende Kosten für Raumarbeiten zur Beseitigung von unbrauchbarem Gestein und für eine neue Schachtanlage erforderlich [...] Die Jahre 1900–1905, 1908, 1909 schlossen zufolge dessen mit Unterbilanz ab, und es waren bedeutende Vorschüsse für die Schieferbrüche erforderlich. Sie belaufen sich gegenwärtig auf 464.440 M.«

Für die Beleuchtung der Spalthütten und Werkstätten nutzen die Herzoglichen Schieferbrüche kleine Solaröl- und Petroleumlampen, seit einigen Jahren werden auch »Keroslampen« (ein Petroleumglühlicht) getestet. »Die letzteren, welche eine Lichtquelle von 700 Kerzenstärken liefern, haben sich in unserer neuen Spalthütte, welche einen sehr hohen Dachstuhl hat, gut bewährt, obwohl auch für die Schablonschneider Einzelbeleuchtung vorzuziehen ist.«



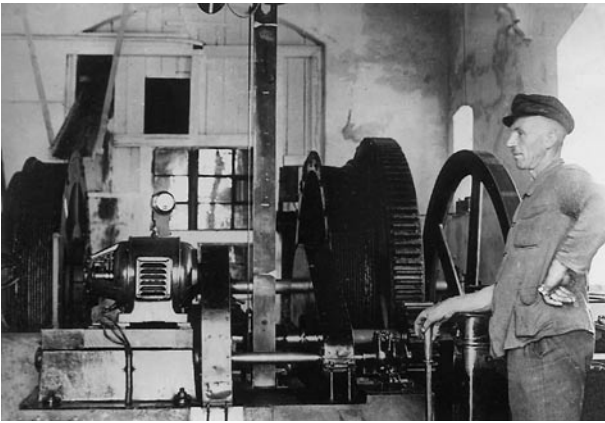
**25 Blick über den Bruch auf Schacht 1 (Postkarte um 1912).**

Aus dem tonnlägigen Förderschacht ist ein saigerer geworden. Der Verlauf des Gleises rechts hinter den Felsvorsprung läßt die Lage des alten Füllorts noch erahnen. (Dort befindet sich auch das Mundloch des Schiefermühlenstollens, des tiefen Stollens von 1848.) Nun führt die Grubenbahn zweigleisig (!) in den neuen Stollen direkt unter dem Schachtgebäude. Unten ist die Strosse 6 (585 m) bereits begonnen.

**26 Reklamekarte um 1910.**

Weiter entfernte Absatzorte sind in diesen Jahren unter anderem Hannover, Königsberg, München, Frankfurt, Riga und Wien. Dorthin werden ganze Wagenladungen zum Versand gebracht.





**27 Maschinenhaus Schacht 1.**

Seit 1909 arbeitet hier ein Elektromotor. Das Gebäude des Maschinenhauses, für den Schrägschachtbetrieb 1878 an dieser Stelle gebaut, steht bis heute.



**28 Räume im ALTEN BRUCH (um 1904).**

Ein Bild wie fürs Lehrbuch ist dieser Blick vom Zechenplatz nach Westen: Der Tagebau ist in Strossen bzw. Sohlen aufgeteilt, diese wiederum in einzelne »Räume«. Unten im Bruch werden die Wagen mit Muskelkraft bewegt. Über die Bremsberge – in der Mitte und rechts am Rand (dort mit überdachter Haspel) – gelangen sie auf die 50 m-Sohle (605 m), die am Schacht 1 angeschlagen ist. Auf den oberen Sohlen findet Lokomotivbetrieb statt. Vorn im Bild der Speisesaal.

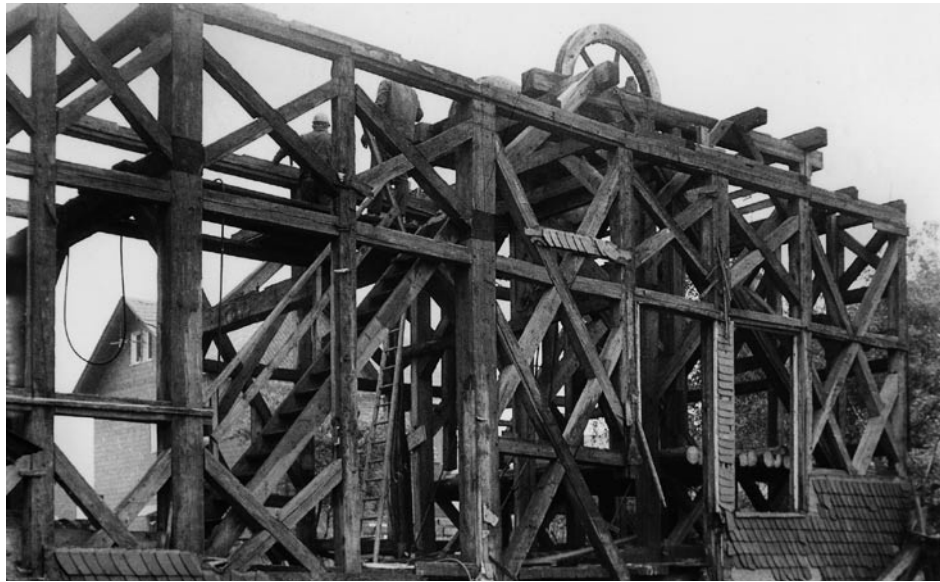
**29 Hängebank Schacht 1.**

Der linke Förderkorb hat einen vollen Hunt nach oben gebracht. Fünf Förderleute und der Anschläger sind fürs Bild versammelt. Dieser Gebäudeteil wird 1977 abgerissen.



**100 Hängebank und Maschinenhaus von Schacht 1 1972.**

Nach dem Ende der Gewinnung im Tiefbaufeld »Lager I« muß sich dieser Schacht 1964 ein letztes Mal bewähren: Die gesamte Förderung aus dem Tagebau KIESSLICH läuft über Schacht 1, da Schacht 2 bereits abgeworfen ist. Bald darauf wird auch Schacht 1 stillgelegt. Während das Maschinenhaus (rechts) als Wohnhaus und Lager weitergenutzt wird, verfällt das Schachtgerüst zusehends und muß 1977 abgerissen werden. Auch das Wohnhaus links am Bildrand verschwindet. Am Maschinenhaus über der Türe hat die »Sichtpropaganda« einen festen Platz. Der aktuelle Leitspruch hier ist: »Schluß mit dem verbrecherischen Krieg der USA in Vietnam! UN-Solidarität mit dem vietnamesischen Volk!«



**101 Beim Abriß des Schachtgebäudes 1977.**

Knapp 100 Jahre hat das Schachtgebäude an dieser Stelle gestanden, seit rund 70 Jahren über einem saigeren Schacht. Um die Schachtröhre später als Rohrleitungstrum nutzen zu können, wird der Schacht 1977 nur vorläufig verwahrt. Eine abgedeckte Öffnung bleibt. Die endgültige Betonplombe bekommt Schacht 1 erst 2010.

**Der Göpelschacht wird Denkmal**

Ein Jahrzehnt nach dem Ende der Förderung in Schacht 2 befaßt sich Mitte der 1970er Jahre der Denkmalschutz mit der Göpelschachtanlage. Der Freiburger Technikhistoriker Professor Otfried Wagenbreth schreibt dazu: »Die historische Bedeutung der Pferdegöpel rechtfertigt, einen solchen im Original als technisches Denkmal zu erhalten. Da der Göpel von Lehesten der einzige noch stehende bergmännische Pferdegöpel in der DDR ist, sollte es deshalb auch keine Diskussionen mehr über das »ob oder ob nicht«, sondern nur noch über das »wie« geben. Die typische Architektur ist beim Lehestener Pferdegöpel noch voll erhalten. [...] Die technische Inneneinrichtung ist im Schachthaus voll erhal-



**102 Maschinenhaus 1981.**

Der aus Schieferplatten gemauerte Schornstein bleibt erhalten. Am Maschinenhaus selbst ist vom Schiefermauerwerk nur am Anbau noch ein wenig zu sehen. Inzwischen lautet die Parole am Haus: »Vorwärts unter dem Banner von Marx, Engels und Lenin!«

ten. Unter dem Kegeldach des eigentlichen Göpels sind die entscheidenden Konstruktionshölzer noch vorhanden. Nur Göpelwelle und Seilkorb haben [...] einer damals moderneren Fördermaschine weichen müssen, die selbst jetzt auch schon Denkmalwert hat.«

Gegebenenfalls sei die Förderanlage auszubauen und die ursprüngliche Göpelanlage zu rekonstruieren. Von einer Umsetzung des Bauwerks, die wegen der Lage im Grenzsperrgebiet schon diskutiert wird, rät der Professor aber dringend ab. Der Göpel soll am authentischen Ort erhalten werden. 1975 wird er auf die Bezirksdenkmalliste gesetzt, 1979–81 werden Teile der Balken und der Schieferdeckung erneuert.



**103 Der Göpel vor der Renovierung.**

Seit 1975 gilt er als Technisches Denkmal, doch sein Zustand ist ruinös. Zum Ende des Jahrzehnts bekommt er neue Balken und wird 1981 neu eingedeckt, wobei statt der Spitzwinkelschablonen nun die alt-deutsche Form aufs Dach kommt.



**105 Verwaiste KISSLICH-Spalthütte 1981.**

In den Tagebauen gibt es für die Dumper nichts mehr zu tun; die Hütte wird nun nicht einmal mehr als Garage gebraucht. Sie steht leer und soll abgerissen werden. Die »Organe« sehen sie als möglichen »Schlupfwinkel« zur Flucht in den Westen, den es zu beseitigen gilt. Der Abriß kann zwar in letzter Minute verhindert werden, doch die alte Doppelspalthütte verfällt weiter. Man beachte die ins Gebälk gesetzte Aufseherbude.

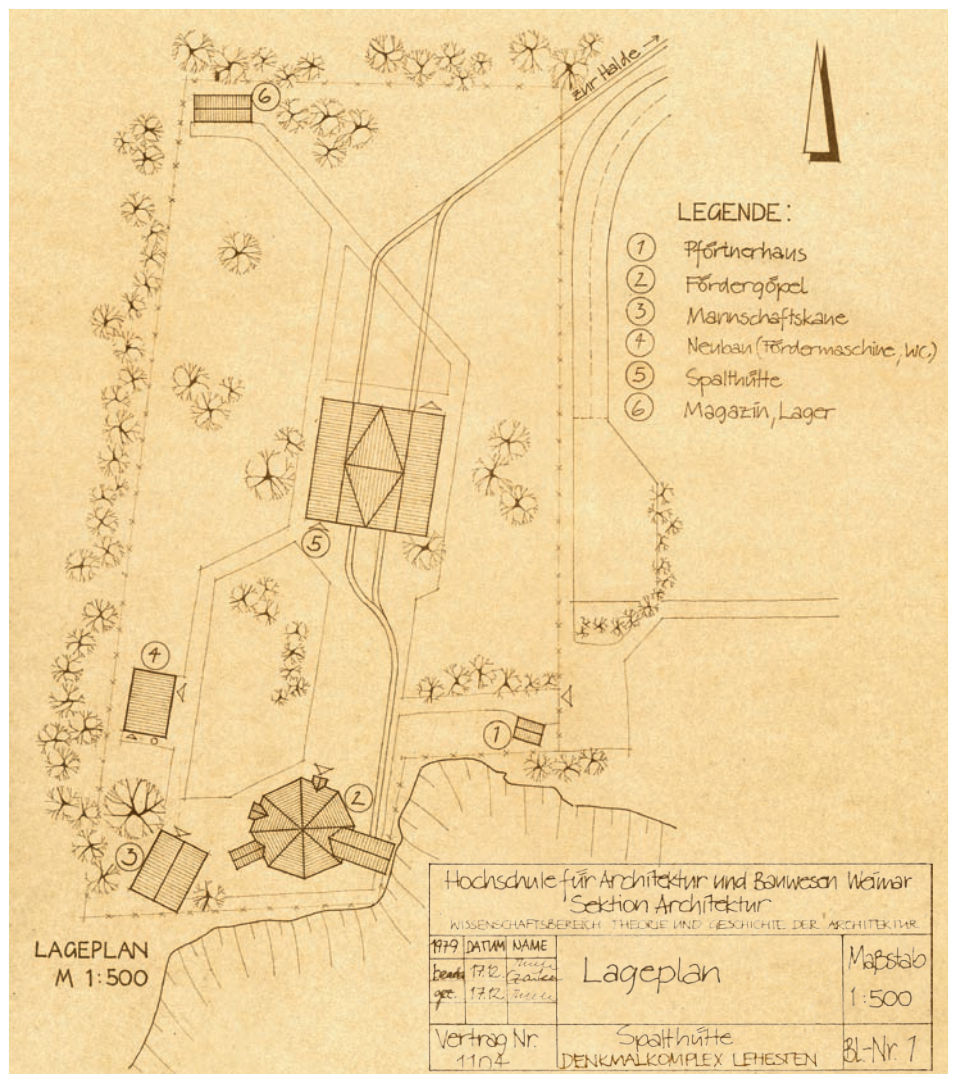
**106 Entwurf für das KISSLICH-Areal als Denkmal.**

1979 befaßt sich die Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen mit dem historisch wertvollen Gebäudeensemble. Die museale Nutzung, wie sie die Studie vorsieht, scheitert jedoch an der Lage im Grenzsperrgebiet. Erst nach 1989 wird es für die Pläne aus Weimar eine reale Möglichkeit geben.



**104 Göpelschacht am Kiesslich 1972.**

Sämtliche Anlagen sind in einen Dörrröschenschlaf verfallen. Hinter den Bäumen ist der Schacht, vor acht Jahren als Förderanlage abgeworfen, kaum noch zu sehen. Nur ganz unten laufen noch die Pumpen der Wasserhaltung.





**DAS ERBE WIRD VERSPIELT**

**Karl Oertel Schieferbrüche  
Lehesten G. m. b. H. seit 1906**

Am 1. April 1903 stirbt Karl Oertel auf seinem Gut Amalienberg im badischen Gaggenau. Seine Erben führen die Firma zunächst als offene Handelsgesellschaft unter Leitung von *Emil Oertel*, Sohn Karls aus zweiter Ehe, und *Wilhelm Schmidt*, weiter. 1906 wird das Unternehmen zur *Karl Oertel Schieferbrüche Lehesten G. m. b. H.* Geschäftsführer werden bzw. bleiben die bisherigen Teilhaber und Leiter *Emil Oertel* und – für weitere zwei Jahre – *Wilhelm Schmidt*. 1908 tritt *Wilhelms Sohn Willi (Willibald) Schmidt*, ein Enkel Karl Oertels, an die Stelle des Vaters.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs kommen neue Maschinen in den Betrieb, Schrämmaschinen, Bagger und Krane werden beschafft. 1907 wird die Bohrarbeit, wo möglich, auf Preßluft umgestellt und dafür die dampfmaschinengetriebene Preßluftstation, das »Luftwerk« mit angeschlossener Wäscherei, errichtet. Prominentestes Gerät wird 1912 der Kabelkran, der für den Abbau von Lagerteilen unterhalb der bisherigen Hauptsohle beschafft wird.



**177 Dampfbagger.**  
Die Eisenbahnen im und zum Bruch sind Karl Oertels Werk. Die weitere Technisierung erlebt der große Unternehmer nicht mehr. Dampfbagger, Schrämmaschinen und Preßluftbohrer kommen erst nach seinem Tod. Aufnahme im Abraumbetrieb mit dem 1905 gebauten Bagger der Hamburger Firma *Menck & Hambrock*, wohl kurz nach der Anlieferung.

**178 Ingersoll-Schrämmaschine.**  
Schrämen mit Maschinenkraft – ein bedeutender Fortschritt beim Einsetzen der Tagebau-Rückwände. Die zwei Maschinen werden 1904 aus Amerika beschafft. Auch dabei ist der *OERTELSBRUCH* führend; kein anderer Schieferbetrieb der Gegend hat Schrämmaschinen. Foto aus den 1930er Jahren.



**179 Kabelkran-Anlage.**

Das Großgerät liefert 1912 die Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel aus Saarbrücken. Die Unternehmerfamilie Heckel wird später auch Gesellschafter der Karl Oertel Schieferbrüche Lehesten G. m. b. H., Max Heckel 1931 einer der Oertel-Geschäftsführer. Der Kabelkran auf dem Niveau der D-Sohle fördert Schutte und Rohstein von den hier nun in Angriff genommenen Sohlen unterhalb. In den Jahren der Wirtschaftskrise 1930–34 liegt der Kran still, wird dann aber wieder in Betrieb genommen, bis ihn ein Schrägaufzug ersetzt. 1938 kaufen ihn die Carl Sparmann & Co. G. m. b. H. Granitwerke Dresden. Die Demontage zieht sich bis zum Februar 1939 hin.

**180 Gegengewichtsseite des Kabelkrans.**

Die mitlaufende Gegengewichtsstation auf der Gräppenbach-Seite spannt die Kranbahn über ca. 175 m. Das Gleis des Krans ist 125 m lang. Damit kann er über 20.000 m³ Tagebauraum erreichen.





**376 Rohsteinzug  
an der Spalthütte D.**

*Die Lokomotive von Hagans bzw. R. Wolf, die jüngste im Bestand, schiebt den Zug bis in die Hütte. Auf den hinteren Wagen liegen Rohsteinplatten von normaler Größe, an der Spitze des Zugs »große Lager«, die sich nicht mehr per Hand verladen lassen.*



**377 Kleine Lok, großer Stein.**

*Ein besonders großer Block wird zur Hütte gebracht, der wohl für eine besondere (Werkstein-) Verwendung vorgesehen ist. Im Hintergrund steht der Lokschuppen für die Normalspurloks der Anschlußbahn.*



**378 Zahnradlokomotive (SLM 421/1885) in der Grube (1925).**

Da von den ursprünglichen Zahnradstrecken nicht mehr alle existieren bzw. auf den verbliebenen das Aufkommen zurückgegangen ist, tun die beiden Zahnradmaschinen nun auch Dienst auf den Strossengleisen im Bruch. Hinten arbeitet der zweite Oertelsche Dampfbagger (Menck & Hambrock Typ G).



**379 Die »Große Rehbachlok« dampft wieder.**

1926 herrscht noch Hochbetrieb auf der Strecke durch den Stollen zur Rehbachhalde. Gut also, daß der starke C-Kuppler wieder betriebsbereit ist, denn diese Lok kann längere Züge bespannen als die Zweiachser. Der Lokführer ist offenbar ein Kollege aus der oberfränkischen Nachbarschaft: Zipfel ist ein verbreiteter Name in der Gegend um Reichenbach. Das »Hattelle« (Ziege) deutet gleichfalls darauf hin.

**380 Bagger-Zug-Betrieb im Abraum, ca. 1923–25.**

Sieben Wagen dürften mehr als genug sein für die kleine Karlsruher Dampflok – immerhin fast 50 Jahre alt –, der achte steht abgekuppelt dahinter. Mit vier Tonnen Ladung pro Wagen kommt ein Zuggewicht von über 30 t zusammen.

Um einen der Kastenkipper zu beladen, braucht der Dampfbagger von Menck & Hambrock nur einen vollen Löffel.







**472 SLM-Lok 415/1885.**

Die Führerhausseite. Parallel zum Anschlußbahngleis verläuft der Weg nach Lehesten.

**Daten der Normalspur-Zahnradlokomotiven**

	SLM	ME
Baujahr	1885	1898
Fabriknummer	415	2967
Kesselnummer	646	2967
Spurweite	1.435 mm	
Bauart	B1'/b-n4t	
Länge über Puffer	7.140 mm	
Breite	2.500 mm	
Höhe (über Kamin)	3.400 mm	
Größtes Dienstgewicht	23 t	
Ganzer Radstand	3.550 mm	
Fester Radstand	2.000 mm	
Raddurchmesser (Adhäsionsräder)	900 mm	
Raddurchmesser (Zahnräder)	573 mm	
Raddurchmesser (Laufachse)	750 mm	
Abstand der Zahnräder	1.050 mm	
Abstand Zahn- zu Adhäsionsrad	450 mm	
Zylinderdurchmesser (äußere Zylinder)	300 mm	
Kolbenhub (äußere Zylinder)	500 mm	
Zylinderdurchmesser (innere Zylinder)	300 mm	
Kolbenhub (innere Zylinder)	400 mm	
Heizfläche	48 m <sup>2</sup>	
Rostfläche	1,1 m <sup>2</sup>	
Dampfdruck (max)	10 (12) atü	12 atü

aus: LATH – StA Rudolstadt, Bergamt Saalfeld Nr. 1353; SLM-Archiv Nr. 846; Hefti, Zahnradbahnen der Welt; Rinecker, Das System Abt im Oertelsbruch



**473 SLM-Lok 415/1885.**

Die Ansicht schräg von vorn ist auf dem Adhäsionsabschnitt der Anschlußbahn aufgenommen. Hinter der Lok quert die Straße zum Betrieb die Bahn.



### Die zweite Lok, diesmal aus Esslingen

1898 kommt die Maschinenfabrik Esslingen doch noch zum Zuge. Die Firma Oertel bestellt eine zweite Lok für die Anschlußbahn. Esslingen liefert – nach heutigem Kenntnisstand – im wesentlichen einen Nachbau des SLM-Entwurfs. Nur der Kessel ist bei der 13 Jahre jüngeren Maschine für einen höheren Betriebsdruck (12 atü) ausgelegt.

Für die Lok von 1885 fertigt SLM 1904/05 einen neuen Kessel (Kesselnr. 2449, nun auch für 12 atü) und baut ihn in Winterthur in die Lok ein. Will man der Überlieferung Glauben schenken, fährt die Zahnradlok aus eigener Kraft zum Herstellerwerk!

Die Zahnradlokomotiven tun über Jahrzehnte hinweg ihren Dienst. Einzig den schweren Transport-Erfordernissen für den Rüstungsbetrieb ab 1943 sind sie nicht gewachsen. Auf der Steilstrecke werden sie dafür durch Reichsbahnlokomotiven ersetzt. Wie alles übrige Inventar der Firma Oertel sind die Anschlußbahnloks an die Steinbruch-Verwertungs G. m. b. H. verpachtet. Wahrscheinlich nutzt diese sie weiter für leichtere Züge auf der Anschlußbahn und zum Rangieren im Bruch. Dorthin ist das Normalspurgleis inzwischen verlängert.

Die Spuren der zwei Lokomotiven verlieren sich 1954. Ende 1947 ist die Esslinger Lok instandgesetzt worden, sie kann aber wegen Kohlemangel nicht dauerhaft in Betrieb genommen werden. Die SLM-Maschine ist so reparaturbedürftig, daß man sie 1950 zerlegt, mangels neuer Siederöhre jedoch nicht wieder in Betrieb setzt.

Die Betriebsmittelkartei des Werks Schmiedebach vermerkt für die Esslinger Lok 1952 eine Generalreparatur. Per Vertrag vom 9. Februar 1952 wird sie vermietet an die *Bauunion Eisenach* zum Einsatz beim Bau der Schiefer-Großmahlanlage Unterloquitz. Die Bauunion nutzt sie bis September 1953,

danach läuft sie bis Januar 1954 für die Aufbauleitung des Werks. Im März steht sie für Reparaturen (Sicherheitsventil, Injektor) im Bahnbetriebswerk Probstzella und soll den Schiefergruben Lehesten zurückgegeben werden (siehe auch Band 3, S. 331).

Doch in Lehesten und Schmiedebach sind die Gleise längst abgebaut. Bei der Hauptverwaltung Kali und Nichterzbergbau in Erfurt, dem »übergeordneten Organ« der Schieferbetriebe, heißt es, die Kaliwerke Staßfurt und Schierstedt sowie die Braunkohlenindustrie habe Interesse an den beiden Normalspurloks. Unterdessen hat aber die Reichsbahn »Werklok 2967« an das *Zementwerk Karsdorf* vermittelt. Am 29. April 1954 sei die Maschine zum VEB Lokomotivreparatur Mühlhausen überführt worden, auf Veranlassung der Karsdorfer. Diese Umsetzungsfrage sei damit wohl geklärt, meint die Rbd Erfurt im August 1954.

Zur SLM-Maschine erklärt die Reichsbahn den Schiefergruben folgendes: »Die zerlegte Lok [...] wurde durch das Reichsbahnamt Saalfeld dem VEB Maxhütte angeboten, der jedoch wegen des hohen Alters und des derzeitigen Zustandes der Lok kein Interesse zeigte. Ein anderer Interessent wird kaum zu finden sein. Da die Lok das ausmusterungsfähige Alter erreicht hat, schlagen wir Ihnen vor, diese zu verschrotten bzw einem Lokreparatur-Betrieb als Ersatzteillieferer anzubieten.«

#### Quellen:

Archiv SLM Winterthur, Order Nr. 846, 880, 1363, 3594.

Archiv KZ-Gedenkstätte »Laura«.

Archiv Schieferdorfmuseum Schmiedebach.

#### 474 Werksfoto der Esslinger Lok für den OERTELBRUCH.

*Die 1898 als Reserve gelieferte Maschine ist nahezu identisch mit der Lok aus der Schweiz.*

*Am einfachsten sind die beiden Lokomotiven an den Schildern zu unterscheiden: Bei SLM steht »System Abt« über dem Hersteller-schild, bei Esslingen darunter.*