

# **Die Eisenbahnen zur Förderung auf der Himmelfahrt Fundgrube in Freiberg/Sachsen**

von

**Jens Pfeifer**

publiziert in:

Tagungsband 17. Internationaler  
Bergbau-& Montanhistorik – Workshop

Freiberg in Sachsen

1. bis 5. Oktober 2014

Seite 113 – 124

Herausgeber: Freudenstein e. V. Freiberg

ISBN: 978-3-86948-364-1

**Die Eisenbahnen zur Förderung  
auf der Himmelfahrt Fundgrube  
in Freiberg/Sachsen.**

Jens Pfeifer (Freiberg)

**1. Einleitung**

Jahrhundertlang hatten die Bergleute das gelöste Gestein und die Erze in verschiedenen Gefäßen, wie Körben, Eimern, Kübeln, Säcken, Beuteln und Erzmulden transportiert und zu Tage gebracht. Im 15. Jahrhundert wurden dann Schubkarren und ab dem 16. Jahrhundert Hunte auf hölzernen Gestängebahnen für die horizontale Förderung eingesetzt. Mit dem Einführen der Schießarbeit im Bergbau, 1574 in Schio, 1627 in Schemnitz/Slowakei und 1643 erstmals in Freiberg nachgewiesen, änderten sich auch die dabei gelösten Gesteins- und Erzmengen. Diese wurden größer und die Bergleute waren gezwungen eine andere Technologie der Förderung einzuführen. Im Freiburger Revier wurde ab 1779 der ungarische Hunt eingeführt. Sein Fördervolumen betrug ca. 0,1-0,2 m<sup>3</sup> und man konnte damit eine Fördergeschwindigkeit von mehr als 0,5 m/s erreichen.

Bereits 1738 sollen auf den Kohlengruben zu Whitehaven die Holzbahnen durch eiserne ersetzt worden sein. Diese Schienen hatten vorstehende Ränder, was ein abgleiten der Räder von den Schienen verhinderte. 1767 wurden durch Richard Reynolds auf der Coalbrookdale-Eisenhütte in England gusseiserne Barren in Plattenform auf verschlissenen Holzbohlenschienen der Hüttenbahn aufgelegt. Sie erfüllten ihren beabsichtigten Zweck hervorragend.<sup>1</sup> 1789 kamen die einfacheren Kantenschienen von Jessop, und Wagenräder mit Spurkränzen zur Anwendung. Erst seit 1805 beginnt die Einführung der schmiedeeisernen Schienen und 1820 hat Birkinshaw die ersten langen Eisenbahnschienen mittels besonders geformter Walzen produziert. Im Laufe der Entwicklung der Eisenbahnschienen gab es die vielfältigsten Schienenprofile, einen Überblick dazu gibt die Veröffentlichung von Simetsberger.<sup>2</sup> Um 1800 gab es in England bereits auf über 2.400 km oberirdische Industrie-Eisenbahnen auf denen die Wagen mit Pferden oder Menschen bewegt wurden.

<sup>1</sup> Rossberg, Ralf Roman: S. 14 und S. 424

<sup>2</sup> Weisbach, Julius; Simetsberger, Wolfgang

**2. Die erste sächsische Eisenbahn auf der  
Alten Mordgrube**

Die erste eiserne Schienenbahn im Freiburger Revier und auch in ganz Sachsen - wurde 1829-1830 vom Maschinendirektor Christian Friedrich Brendel (1776-1861) am Mendenschacht der Alten Mordgrube in Freiberg-Zug installiert. Brendel war in seiner Funktion als Kunstmeister ab 1811 und als Maschinendirektor ab 1817 für das gesamte Maschinenwesen im sächsischen Berg- und Hüttenwesen zuständig. Brendel war vorher von Juni 1802 bis Januar 1805 zu einer Studienreise in England unterwegs gewesen. Dabei lernte er auch den Eisenbahntransport in den Gruben und Manufakturen kennen, u.a. in der Steinkohlengrube bei Newcastle under Lyme und in Sheffield. Im Eisenwerk von Mr. Dawson in Julneck bei Leeds studierte er eine Pferdeisenbahn.<sup>3</sup>

Die Eisenbahn am Mendenschacht verlief von den in der Haldenmauerung gelegenen Erzrollen über einen aufgeschütteten Damm bis zur Mordgrübner Wäsche und hatte eine Länge von 134 Lachter.<sup>4</sup> Die Schienen bestanden aus mit dem Hammer glatt geschmiedeten <sup>3</sup>/<sub>8</sub> Zoll starken und 2½ Zoll breiten Eisenbändern, welche mit Nägeln mit versenkten Nagelköpfen längs an den Außenkanten von Straßbäumen (Lagerholz längs unter der Schiene) aufgenagelt waren. Die Länge der Eisenschienen betrug wegen der Ausdehnung durch die Sonneneinstrahlung lediglich 6 Ellen.<sup>5</sup> Trotzdem gab es in der heißen Mittagsonne Probleme: Die Schienen warfen sich auf und zogen die gegen 3 Zoll langen Nägel mit heraus. Mit dem erweitern der Stoßfugen konnte das Problem teilweise beseitigt werden. Aus den Rechnungen ist ersichtlich, dass 80 Stück der Schienen vom Pfeilhammer in Pöhla und 75 Stück aus dem Münzner'schen Eisenhammer in Obergruna bezogen wurden. Der Förderhunt war nach Art der englischen Förderwagen mit einem eisernen Spurkranzrad versehen und fasste 9,21 Kübel<sup>6</sup> (=302,848 Liter). Leer wog der Hunt 7 Zentner und 25 Pfund und mit Pochgut gefüllt 19 Zentner und 38½ Pfund. Insgesamt kostete die Herstellung der Schienenbahn 2.830 Taler und 1 Pfennig. Die Anlage wird sich bei ca. 400 Talern Kostenersparnis pro Jahr in nicht ganz 6 Jahren bezahlt gemacht haben.<sup>7</sup> Diese erste sächsische Eisenbahn, so kurz sie auch war, lieferte für die Diskussion über die

<sup>3</sup> Wagenbreth, Otfried (2006), S. 45 und 54

<sup>4</sup> Das Lachter wurde in Sachsen bis 1830 zu 1,98223 Meter und ab 1830 auf 2,00 Meter festgesetzt

<sup>5</sup> Die Länge der Sächsischen und Freiburger Bergelle betrug zu 0,57143 Meter

<sup>6</sup> Der Kübel zu 2500 Leipziger Kubikzoll = 32,8825 Liter

<sup>7</sup> Kalender ... auf das Jahr 1833. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 73-76. Uhlich, 1932.

erste deutsche Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden (1836-1839) Argumente für eine Beschleunigung des Baues.

1853 erhöhte man den Damm so dass die Erhöhung an der Wäsche 2 Ellen und 15 Zoll<sup>8</sup> betrug. Die Schienen aus Flacheisen wurden gegen T-förmige Eisenschienen ausgetauscht. Das geschah weil in der alte Einkehrherdwäsche eine Abläuter- und Setzwäsche eingerichtet werden sollte.<sup>9</sup>

Das Vorbild der übertägigen Eisenbahn auf der Mordgrube in Zug/Freiberg machte Schule und so wurde 1833 auf der Eisensteingrube am Rothenberg bei Erla<sup>10</sup> auf der 46 Lachterstrecke unter dem Johannis Stolln eine 47 Lachter lange Eisenbahn, nach dem Mordgrübner Vorbild, in Betrieb genommen.<sup>11</sup>

### 3. Untertägige Eisenbahnen

#### Eisenbahnen zur Streckenförderung

Nach den gesichteten Unterlagen hat man 1840 auf der Himmelfahrt Fundgrube auf der siebenten Gezeugstrecke auf dem Jupiter Stehenden eine 291 Lachter lange Eisenbahn hergestellt und dadurch eine bessere und leichtere Förderung erreicht.<sup>12</sup> Im gleichen Jahr wurden zwischen dem Abrahamer Treibeschacht und dem Davider Richtschacht auf der zweiten Gezeugstrecke auf dem Gottlob Morgengang und Casper Spat eine 53,5 Lachter lange Eisenbahn angelegt; ebenso auf der sechsten Gezeugstrecke zwischen dem Abrahamer Treibeschacht bis zum Frischglück Stehenden mit einer Länge von 118,3 Lachter. Die Schienen der beiden letztgenannten Bahnen waren 2 Zoll hoch, ½ Zoll dick und 6 Ellen lang. Diese waren 1 Zoll tief in Stege eingelassen und ruhten mit ihren Enden jeweils auf Blechunterlagen. Mit „Kettelhaken“ waren sie an den Stegen befestigt, wobei sie durch ein Lager- bzw. Winkeleisen am Mittelsteg in einer aufrechten Stellung gehalten wurden. Sie waren aus Schmiedeeisen gefertigt und hatten ein Gewicht von 32 Pfund. Die lichte Weite betrug 20 Zoll. Die Hunte besaßen eine feste Achse mit gusseisernen Rädern von 14 Zoll Durchmesser, mit Leitkränzen. Der Inhalt der Hunte betrug auf der zweiten Gezeugstrecke 6,93 Kübel und auf der sechsten Gezeugstrecke 6,649 Kübel.<sup>13</sup> 1846 wurden bei Himmelfahrt samt Abraham auf einer Länge von 891,3 Lachter neue Eisenbahngleise in der

<sup>8</sup> Der Sächsische Zoll hatte eine Länge von 2,3599 cm

<sup>9</sup> Jahrbuch 1855. Freiberg, Craz & Gerlach. Seite 65

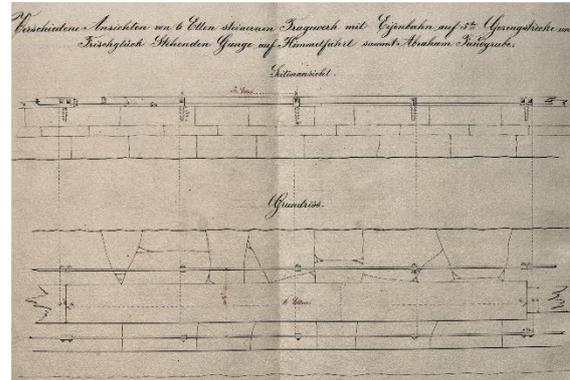
<sup>10</sup> Im Westerzgebirge bei Schwarzenberg

<sup>11</sup> Kalender ... auf das Jahr 1835. Freiberg, Gerlach, S. 161

<sup>12</sup> Kalender ... auf das Jahr 1842. Dresden, Teubner, S. 131 und 137

<sup>13</sup> BergAFG 40174 Grubenakten Freiberg Nr. 55, S. 53b – 56

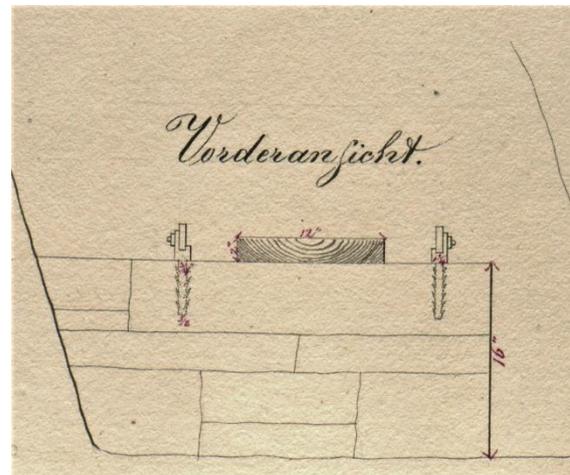
Grube verlegt.<sup>14</sup> 1847 folgten weitere 156<sup>6</sup>/<sub>7</sub> Lachter und es wurde mit dem Bau weiterer Eisenbahnen begonnen.<sup>15</sup>



**Abbildung 1: Eisenbahn auf der 5. Gezeugstrecke  
Frischglück Sth.**

(Zeichnung: SächsBergAFG 40089, Nr.1-232)

1852 wurden die alten Eisenbahnschienen - nach einer Zeichnung aus dem Bergarchiv Freiberg handelte es sich um Stegschienen - auf einer Länge von 828 Ellen gegen neue T-Schienen ausgetauscht. Der Kostenaufwand betrug über 750 Taler.<sup>16</sup>



**Abbildung 2: Detail der Schiene.**

(Zeichnung: SächsBergAFG 40089, Nr.1-232)

1854 erhielten weitere 1.135,2 Lachter Strecke Eisenbahngleise für die Förderung. Gleichzeitig wurden aber auch auf 1.513,8 Lachtern Länge alte Schienen gegen neue T-Schienen ausgewechselt. Die Kosten für

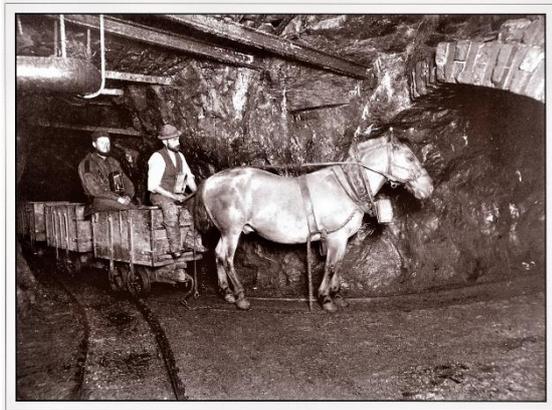
<sup>14</sup> Kalender ... auf das Jahr 1848. Dresden, Teubner, S. 138

<sup>15</sup> Kalender ... auf das Jahr 1849. Freiberg, Gerlach, S. 120

<sup>16</sup> Jahrbuch 1854. Freiberg, Craz & Gerlach. Seite 74. BergAFG 40089 Grubenförderung, Nr. 1-232

den Schienentausch beliefen sich auf über 4551 Taler.<sup>17</sup>

1870 wurde die für die Huntestöße sehr anstrengende 500 Lachter lange Eisenbahn zwischen dem Alt Elisabether Schachtrevier und dem Thurmhofschaft auf der 6. Gezeugstrecke abgeworfen und für die Förderung mit 2 Ponys eingerichtet. Dafür musste untertage ein Pferdestall eingerichtet, die Firse in einer entsprechenden Höhe nachgerissen sowie die Wassersaige ausgestürzt und planiert werden.<sup>18</sup> Durch die sehr guten Erfahrungen mit dieser Pferdeförderung - schnellere Förderung und Kostenersparnis von 1 Neugroschen und 8 Pfennige für das Schock Kübel Fördergut - wurde 1871 eine weitere Eisenbahn für die Pferdeförderung angelegt. Diese verband die Abbaue auf dem Christoph, Casper, Jupiter und Kirschbaum Stehenden mit dem Füllort am Davidschacht auf der 6. Gezeugstrecke auf einer Länge von 420 Lachter.<sup>19</sup>



**Abbildung 3: Pferdeeisenbahn auf der 8. Gezeugstrecke des Abrahamschachtes**

(Foto: Heinrich Börner. 1892)

Damit waren nunmehr 5 Grubenpferde im Einsatz. Die Förderhunte hatten ein Fassungsvermögen von 15 bis 18 Zentnern.<sup>20</sup> 1872 wurde eine weitere, 1.854 Lachter lange Pferdeeisenbahn auf der 5. Gezeugstrecke zwischen den Ludwigschachter Bauen und dem Davidschacht fertiggestellt.<sup>21</sup> Ab 1873 wurde geplant, den Einsatz von Pferden auf die 5. Gezeugstrecke im Thurmhofschaft und auf die 8. Gezeugstrecke im Abrahamschacht auszudehnen.<sup>22</sup> Auf der 8. Gezeugstrecke zwischen dem Davidschacht und dem 308 Lachter entfernten

Abrahamschacht und von dem hier nochmals 290 Lachter entfernten Thurmhofschaft hat man 1871 insgesamt 5 Förderversuche mit einer zwei PS starken Grubenlokomotive zur Förderung unternommen. Die Versuche wurden als gelungen betrachtet. Als der regelmäßige Betrieb beginnen sollte, trat in Folge einer unvermuteten Wetterstockung ein Unfall ein, welcher die Inbetriebnahme verzögerte. Die erneute Inbetriebnahme der Lokomotive sollte nach der Niedergewältigung der aufgegangenen Grundwasser erfolgen, weil die unter Wasser stehenden tiefen Strecken einen normalen Wetterzug verhinderten.<sup>23</sup> Über einen weiteren Einsatz der Lokomotive ließen sich in den Akten keine Belege mehr finden. Die Lokomotive selbst war 1870 schon fertig. Wo und von wem sie gebaut wurde, konnte jedoch noch nicht ermittelt werden. Sie besaß einen 570 Millimeter weiten und 1.270 Millimeter hohen stehenden Zylinderkessel mit Feuerbüchse und 18 Flammenrohre aus Messing. Die Heizfläche betrug 2,798 m<sup>2</sup> und der Kessel wurde für 3 Atmosphären Betriebsüberdruck getestet. Als Brennmaterial wurde Koks verwendet mit dem Ziel, möglichst wenig Rauch entstehen zu lassen.<sup>24</sup> Die weltweit erste Grubenlokomotive war die 1813 von William Hedley (1779-1843) erbaute „Puffing Billy“. Diese Lokomotive wurde im Kohlenbergwerk Wylam upon Tyne eingesetzt und lief dort bis 1862. Es folgte der Einsatz von Grubenlokomotiven in Südwest Wales, in amerikanischen Bergwerken in Pennsylvania und West Virginia und kurze Zeit später auch im lothringisch-luxemburgischen Minettegebiet.<sup>25</sup> Im deutschen Bergbau wurden die ersten Grubenlokomotiven ab 1863 für die Hunteförderung eingesetzt.<sup>26</sup> Der Einsatz einer Lokomotive für die untertägige Förderung zeigt die Innovationsfreudigkeit, aber auch den Druck, die Gesteigungskosten für die Erze zu minimieren.

1873 wurde die Eisenbahnförderung auf den Strecken weiter ausgebaut, so auf der 8. Gezeugstrecke beim Abrahamschacht und auf der 5. Gezeugstrecke beim Thurmhofschaft. Nunmehr waren 8 Pferde in der Grube beschäftigt.<sup>27</sup> Ab 1874 begann man, alte Schienen

<sup>17</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1856. Freiberg, Craz & Gerlach, S.69

<sup>18</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1872. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 90

<sup>19</sup> Jahrbuch...auf das Jahr 1873. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 127

<sup>20</sup> Jahrbuch...auf das Jahr 1873. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 106

<sup>21</sup> Jahrbuch...auf das Jahr 1874. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 139

<sup>22</sup> Jahrbuch...auf das Jahr 1875. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 157

<sup>23</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1873. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 127; Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fundgrube bei Freiberg auf das Jahr 1871. Gerlach, Freiberg, 1872. S. 27.

<sup>24</sup> Aus dem Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fundgrube bei Freiberg auf das Jahr 1870. In: Berg- und Hüttenmännische Zeitung, 1817; Nr. 39, S. 336-338. Leipzig, Verlag Arthur Felix.

<sup>25</sup> Gööck, Roland: Die großen Erfindungen Bergbau, Kohle, Erdöl. Sigloch Edition, Künzelsau, 1991. S.138 / Meisterwerke aus dem Deutschen Museum, Band III. Artikel zu „Puffing Billy“.

<sup>26</sup> Thiel: Daten zur Geschichte des Eisenbahnwesens und der Bahntechnik. Brandenburgische TU Cottbus, 2011.

<sup>27</sup> Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fdgr. bei Freiberg auf das Jahr 1873. Gerlach, Freiberg 1874. S. 16

von den Gezeugstrecken, auf welchen die Abbaue ausgerzt waren, wiederzuverwenden und auf neu aufgefahrener Strecken einzubauen. Das erfolgte 1874 auf den Rothschönberger Stollflügeln dem Hoffnung Spat, Glückstern, Hugo und Unbenannten Stehenden vom Thurmhof Richtschacht in Südost auf einer Länge von 998,9 Metern. Nunmehr kam das neunte Pferd für die Förderarbeit in Beschäftigung.<sup>28</sup> Auf der halb 11. Gezeugstrecke beim Elisabeth Schacht hatte man 1876 die ungarische Hunteförderung abgeworfen und dafür Eisenbahngleise auf einer Länge von 598 Metern hergestellt. Die dafür erforderlichen Schienen wurden von der Abrahamschachter 5. Gezeugstrecke und auch vom Rothschönberger Stolln entnommen, weil sie dort nicht mehr benötigt wurden. Die Kosten dafür betragen über 1.118 Mark.<sup>29</sup> Schließlich wurde 1882 auf der ½10. Gezeugstrecke zwischen dem Abraham- und dem Thurmhofschacht eine weitere Eisenbahnförderstrecke angelegt.<sup>30</sup> Ab 1883 konnten bei der Neuanlage von Eisenbahngleisen auch Stahlschienen aus der Döhlener Gusstahlfabrik verwendet werden. Außer der größeren Haltbarkeit hatten diese den Vorteil billiger zu sein als die bisher eingebauten Eisenschienen. Der Preis betrug einschließlich der Fracht bis Freiberg für 100 kg 17 Mark und 25,2 Pfennige. Der laufende Meter kostete damit 1 Mark 16 Pfennige. Die bisher von der Bergmaterialienniederlage bezogenen Schienen kosteten den laufenden Meter 1 Mark 56 Pfennige.<sup>31</sup>

#### **Eisenbahnen zur Schachtförderung**

Um die Eisenbahnschienen zur Förderung in den Treibeschächten anzuwenden, wurde 1842 der erste größere Versuch dieser Art im Freiburger Revier auf der Alten Mordgrube Fundgrube in Zug unternommen. Im Mendenschacht, dem Kunst- und Treibeschacht, waren die Treibetonnen bisher mit 5 Zoll hohen Walzen versehen. Diese wurden mit gusseisernen Rädern mit in Pfannen mit Metallfuttern laufenden Achsen versehen. Die Schienen hatten 1½ Zoll Breite und ¾ Zoll Stärke. Mit dieser Förderanlage konnten im Vergleich zu der alten Anlage eine Erhöhung der Förderleistung von 20% erzielt werden.<sup>32</sup>

**Tabelle Länge der Eisenbahnen Himmelfahrt  
Fundgrube** <sup>33</sup>

Jahr	Übertägige Eisenbahnen	Neu gebaute untertägige Eisenbahnen (Strecken- und Schachtförderung)	Gesamte Länge
1840		462,8 Lachter auf Strecken	
1842	1.081, 1/3 Ellen		
1846		891,3 Lachter auf Strecken	
1847	1.071 Ellen		
1847		156 6/7 Lachter auf Strecken	
1853	114 Lachter		
1854	1.128,6 Lachter	1.135,2 Lachter auf Strecken	5.878,3 Lachter gesamt 4.320,3 Lachter Streckengleise 429,4 Lachter Schachtgleise
1855		390,3 Lachter auf Strecken	6.768 Lachter gesamt 4.710,6 Lachter Streckengleise 2.057,4 Lachter Übertage
1856		258,8 Lachter auf Strecken	4.969,4 Lachter Streckengleise 7.026,8 Lachter gesamt
1859	533,8 Lachter (Über und Untertage)		
1860		645,1 Lachter auf Strecken	6.890,36 Lachter Streckengleise
1861		738,84 Lachter auf Strecken	7.629,2 Lachter Strecke 1.757,8 Lachter Übertage
1863	58,2 Lachter	896,8 Lachter auf Strecken	8.526 Lachter Strecke 1.816 Lachter Übertage
1872	1.247,2 Meter (Unter- und Übertage)		29.190,7 Meter gesamt
1873		1.783,2 Meter	30.973,9 Meter gesamt
1874		998,9 Meter Strecke aus anderweitig Frei gewordenen Schienen	
1881		3.842,7 Meter Strecke	
1882		2.504,4 Meter	
1883		4.188 Meter Strecke	
1884		6.523,8 Meter (davon 4.522,4 Meter mit Stahlschienen)	
1885		8.800,77 Meter (alle mit Stahlschienen)	

<sup>28</sup> Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fdgr. bei Freiberg auf das Jahr 1874. Gerlach, Freiberg 1875. S. 21

<sup>29</sup> Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fdgr. bei Freiberg auf das Jahr 1876. Gerlach, Freiberg 1877. S. 16

<sup>30</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1884. Bd. 2, Freiberg Craz & Gerlach, S. 118

<sup>31</sup> Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fundgrube bei Freiberg auf das Jahr 1883. Gerlach, Freiberg, 1884. S. 5.

<sup>32</sup> Kalender ... auf das Jahr 1845. Dresden, Teubner, S.58-59

<sup>33</sup> Jb. 1856, S.69/ Jb. 1848, S. 138/ Jb. 1849, S. 120/ Jb. 1844, S. 149/ Kal. 1847, S. 119/ Kal. 1855, S.74/ Jb. 1857, S. 79/ Jb. 1875, S. 158/ Jb. 1886, S. 117/ Jb. 1862, S. 79/ Jb. 1874, S.140/ Jb. 1858, S. 70/ Jb. 1863, S. 84/ Jb. 1865, S. 89/ Jb. 1883, S. 125/ Jb. 1885, S. 119/ Geschäftsbericht Himmelfahrt Fdgr. 1873, S. 16/

Auch auf der Himmelfahrt Fundgrube wurden Eisenbahnschienen zur Schachtförderung eingebaut. So befanden sich 1854 im Alt Elisabether und im Abrahamer Treibeschacht Eisenbahngleise mit einer Gesamtlänge von 429,4 Lachter.<sup>34</sup>

#### **Weitere untertägige Eisenbahnlinien**

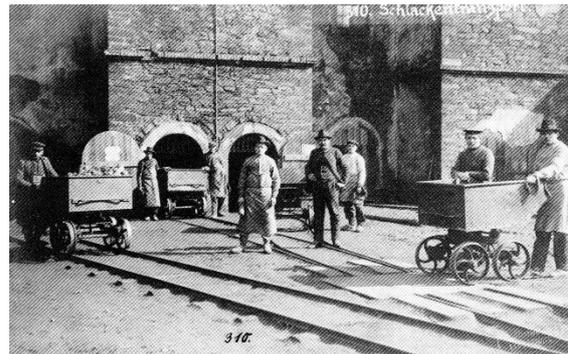
Auf der Grube Churprinz Friedrich August Erbstolln in Großschirma, nördlich von Freiberg an der Mulde gelegen, wurde im Jahr 1838 eine Eisenbahn auf der zehnten Gezeugstrecke vom Treibeschacht bis unter den vierten Friedrichschacht auf einer Länge von 253 Lachter Länge gebaut. Die dafür benötigten Schienen hatten eine Länge von 6 Ellen, eine Breite von 1½ Zoll und eine Stärke von  $\frac{3}{8}$  Zoll bestanden aus Schmiedeeisen und wurden vom Hammerwerk Rothehammer bei Unterwiesenthal<sup>35</sup> geliefert. Die Kosten für diese Eisenbahn beliefen sich auf 1.020 Taler und 2 Groschen. Für die Förderung hat die Maschinenbauanstalt in Halsbrücke einen Förderwagen zu über 149 Taler geliefert. Ein weiterer Förderwagen wurde auf der Grube selbst mit einem Kostenaufwand von über 112 Talern hergestellt. Die in einem Quartal anfallenden Fördermasse betrug 3.471 Wagen à 10 Kübel. Die Förderung dieser Menge hätte mit ungarischen Hunden einen Kostenaufwand von 227 Taler und 17 Groschen verursacht. Mit der neuen Eisenbahn betragen die Kosten nur noch 58 Taler 13 Groschen und 8 Pfennige. Somit ergab sich eine Kostenersparnis von 169 Taler 4 Groschen und 4 Pfennige im Quartal, aufs Jahr bezogen von 676 Taler 17 Groschen und 4 Pfennige. Hinzu kommt noch eine Kostenersparnis bei der Materialförderung für Mauersteine und Holzausbau. Somit hat sich die Eisenbahn inklusive der Hunte in 1½ bis 2 Jahren amortisiert.<sup>36</sup>

Nicht nur auf der Himmelfahrt Fundgrube in Freiberg sondern auch auf anderen Bergwerken im Freiburger Bergrevier wurden neue unter- und übertägige Eisenbahnlinien errichtet. So wurde 1840 auf dem Segen Gottes Erbstolln zu Gersdorf eine 372 Lachter lange Eisenbahnlinie angelegt, welche über- und untertägig, vom Joseph-Treibeschacht bis zum Pochwerk führte. Diese Anlage kostete über 1.885 Taler.<sup>37</sup>

## **4. Übertägige Eisenbahnanlagen**

### **Eisenbahnen im Hüttenrevier**

Auf der Muldener Schmelzhütte wurde 1839 eine erste Eisenbahn zum leichteren Transport der Schlacken von den Abstichen der Öfen zum Haldensturz eingerichtet.<sup>38</sup> 1872 bestanden in der Muldener und in der Halsbrücker Hütte Eisenbahnverbindungen von 8.932 Metern und ein Jahr später 9.178 Meter.<sup>39</sup>



**Abbildung 4: Muldenhütten Schlackentransport mit Eisenbahnen**

(Foto: A. Heinicke um 1900)

### **Eisenbahnlinien zwischen dem Abrahamschacht und dem Trockenpochwerk am Bärtschacht**

1840 wurde über dem Bärtschacht in der Nähe des Davidschachtes mit dem Bau eines 9-stempeligen Trockenpochwerkes begonnen. Dieses Pochwerk konnte bereits 1841 in der 8. Woche Trinitatis fertiggestellt werden. Die Kosten hierfür betragen 4.562 Taler, 23 Neugroschen und 3 Pfennige. Der Antrieb des Pochwerkes wurde von einem Pochrad in ca. 50 Meter Tiefe über ein Schachtgestänge realisiert. Um die Erze von der Setzwäsche am Abrahamschacht leichter und kostengünstiger zum Trockenpochwerk am Bärtschacht zu transportieren, wurde nach den Plänen Brendels noch im selben Jahr mit dem Bau einer Eisenbahnlinie begonnen.<sup>40</sup> Diese ging 1842 in Betrieb. Der berechnete Kostenvoranschlag vom 26. Mai 1840 betrug 5.802 Taler, 12 Neugroschen und 8 Pfennige<sup>41</sup>, der vom September 1841 betrug 4.133 Taler 9 Neugroschen und 5 Pfennige<sup>42</sup> Der tatsächliche Kostenaufwand betrug dann aber 5.463 Taler, 4 Neugroschen und 3 Pfennige.

<sup>34</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1856. Freiberg, Craz & Gerlach, S.69

<sup>35</sup> heute Hammerunterwiesenthal bei Oberwiesenthal am Fuße des Fichtelberges

<sup>36</sup> Kalender ... auf das Jahr 1840. Freiberg, Gerlach, S. 109-111

<sup>37</sup> Kalender ... auf das Jahr 1842. Dresden, Teubner, S. 136

<sup>38</sup> Kalender ... auf das Jahr 1841. Dresden, Teubner, S. 106

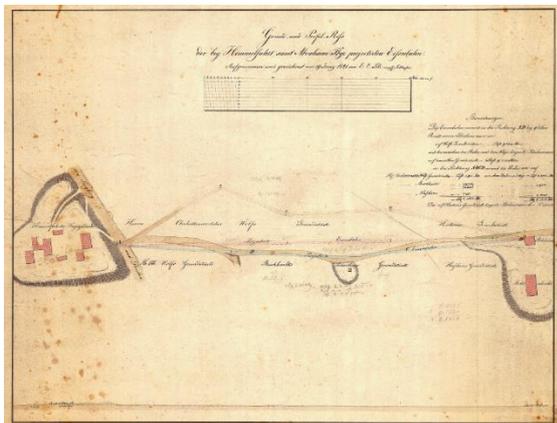
<sup>39</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1873. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 216 und 1874, S. 193

<sup>40</sup> Kalender ... auf das Jahr 1843. Dresden, Teubner, S. 104

<sup>41</sup> BergAFG 40174 Nr. 55 Grubenakten Freiberg, S. 102-103b

<sup>42</sup> BergAFG 40174 Nr. 55 Grubenakten Freiberg, S. 254-257b

Denn für den Bau der Eisenbahnstrecke war es erforderlich, durch die Halde des Abrahamschachtes einen Tunnel anzulegen. Dieser Tunnel hat eine Länge von  $112 \frac{1}{3}$  Ellen und weist eine Lichte Höhe von  $4 \frac{1}{2}$  Ellen auf. h. er ist breit genug, um zwei Gleise durch den Tunnel zu führen. Außerhalb des Tunnels war die Strecke lediglich mit einem Gleis belegt. Die Gleislänge vom südlichen Portal des Tunnels bis zur Setzwäsche betrug 75 Ellen und vom nördlichen Ende des Tunnels bis zum Pochwerk am Davidschacht 894 Ellen. Auf dem letzten Stück der Strecke war es wegen des Höhenausgleichs nötig einen Eisenbahndamm aufzuschütten. Dieser Damm ist im Durchschnitt 4 Ellen hoch und 6 Ellen breit. Bei dieser Eisenbahnstrecke wurden Versuchsweise im Tunnel und auch auf anderen Streckenteilen - insgesamt auf 126 Ellen Länge - gegossene und auch durchgehend geschmiedete Eisenbahnschienen verwendet.<sup>43</sup>



**Abbildung 5: Eisenbahntrasse vom Abrahamschacht zum Pochwerk am Bärtschacht**

BergAFG 40102-Nr. 2-1700)

#### **Eisenbahn zwischen Thurmhofschacht und Abrahamschacht**

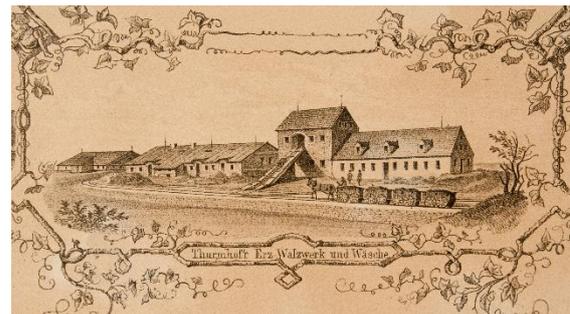
Der Neubau der Poch- und Wäsch-Anlage bei der Harteschachter Halde (beim Thurmhofschacht) war gegen Ende des Jahres 1845 vollendet. Für den Antrieb des Pochrades benutzte man das Aufschlagwasser aus dem dort endenden Himmelfahrter Kunstgraben, welcher das Wasser aus dem Münzbach hierher führte. Diese Wäsche-Anlage wurde ebenfalls mit einer Eisenbahn mit dem Abrahamschacht verbunden. Dafür war es notwendig einen Eisenbahn-Damm von der Abrahamer Schachthalde aus nach der neuen Wäsche auf 320 Lachter Länge anzulegen.<sup>44</sup>

<sup>43</sup> Kalender ... auf das Jahr 1844. Dresden, Teubner, S. 149. BergAFG 40174 Nr. 55 Grubenakten Freiberg, Himmelfahrt samt Abraham, S. 247 ff.

<sup>44</sup> Kalender ... auf das Jahr 1848. Dresden, Teubner, S. 138-139

Die Eisenbahn mit einer gesamten Länge von 1.071 Ellen und 15 Zoll wurde 1847 vollendet und dem Betrieb übergeben. An der Neuen Wäsche am Thurmhofschacht wurde eine 12 Ellen lange Weichenbahn für die leeren Hunte und eine gusseiserne Drehscheibe von 1 Elle 15 Zoll Durchmesser angebracht. Die Hunte konnten auf den Rollboden mit zwei Vorrichtungen Hochgezogen und dort ausgestürzt werden.<sup>45</sup>

Damit war nun eine durchgängige Eisenbahnverbindung von der Thurmhofer neuen Wäsche am Harteschacht über den Abrahamschacht bis zum Trockenpochwerk am Bärtschacht vorhanden. 1855 war die Eisenbahn derart desolat, dass dieselbe abgebaut und etwas östlich des Fahrweges neu verlegt wurde. Dabei wurde auch die zu tiefe Lage der Querung an der Dresdner Chaussee beseitigt. Die Kosten dafür betragen über 2.452 Taler.<sup>46</sup> Auch 1882 waren an den Eisenbahngleisen umfangreiche Reparaturen notwendig geworden. Auf einer Länge von 1.132,5 Metern erfolgte eine Erneuerung der Schienen und Schwellen. Die Kosten dafür betragen über 5.539 Mark.<sup>47</sup>



**Abbildung 6: Pferdeeisenbahn am Thurmhofschacht**

(Lithographie von C.W. Arld; Sammlung Bernhard Wagenbreth)

#### **Eisenbahnen auf dem Thurmhofschacht**

1859 wurde auf dem Thurmhofschacht am südlichen Giebel des Treibehauses eine neue Scheidebank errichtet. Für den Abtransport der geschiedenen Erze war es nötig von der Haupteisenbahn eine 131 Ellen lange Zweigbahn unter die Scheidebank zu bauen. Dafür wurde in die Halde des Schachtes ein Tunnel im Niveau der Haupteisenbahn geführt. Er reichte bis

<sup>45</sup> Kalender ... auf das Jahr 1847. Freiberg, Gerlach, S. 119

<sup>46</sup> Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fdgr. Bei Freiberg auf das Jahr 1855. Freiberg 1883. S. 9

<sup>47</sup> Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fdgr. Bei Freiberg auf das Jahr 1882. Freiberg 1883. S. 22

an den Schacht und hat dort ein kleines Füllort. Im Tunnel endeten die von der Scheidebank angelegten Rollen, d.h. hier konnten die Hunde aus den Erzrollen befüllt werden. Der Tunnel wurde in offener Bauweise ausgeführt, wofür jedoch die Haldenauffüllung abgetragen werden musste. Im Anschluss wurden die Erzrollen und die Haldenmauer wieder bis in das Niveau der Scheidebank hochgemauert.<sup>48</sup> Der Transport im Niveau der Rasenhängebank, vom Treibeschacht zur Scheidebank, erfolgte ebenfalls über eine neu erbaute, 18 Lachter lange Eisenbahn.<sup>49</sup>

Eine weitere Investition erfolgte 1862, als auf dem Thurmhofschacht ein neues Dampfwalzwerk gebaut wurde. Damit wollte man erstens die Erzverarbeitung unabhängig machen von den unsteten Aufschlagwassermengen aus dem Himmelfahrter Kunstgraben und zweitens die Möglichkeit schaffen, die in den vorhandenen drei Setzwäschen anfallenden „bleischen Aftern“, das Grubenklein sowie das Scheidmehl feiner zu walzen und zu setzen. Von der bereits vorhandenen Haupteisenbahn wurde eine 38 Lachter lange Eisenbahn bis zu den Rollenstürzen des Walzwerkes gebaut. Dazu war es erforderlich, einen 50 Ellen langen und 9 Ellen hohen Damm aufzuschütten der von einer hölzernen Brücke unterbrochen wurde.<sup>50</sup> Ein Jahr später wurde das an das Dampfwalzwerk anschließende Gebäude, das Trockenhaus für die im Walzwerk gewonnenen „bleischen Kupferaftern“ fertiggestellt. Die Eisenbahn, die bisher im Dampfwalzwerk endete, wurde um 18,9 Lachter durch das Trockenhaus hindurch verlängert.<sup>51</sup>

Schließlich wurde 1864 an der östlichen Seite des Kesselhauses ein 21 Ellen hohes Brechergebäude gebaut. In diesem Gebäude fand neben der Brechmaschine eine 10 PS starke Dampfmaschine Platz, welche den Dampf von den Kesseln der Förderdampfmaschine erhielt. Auf zwei Klaubebühnen wurde das gebrochene Erz sortiert und konnte anschließend in sechs darunter befindliche doppelte Erzrollen gestürzt werden. Von der Haupteisenbahn verlief eine Zweigstrecke bis zu den Erzrollen, von wo aus das Erz mit Eisenbahnhunten abgefördert werden konnte. Diese Anlage erforderte Kosten in Höhe von über 4.814 Taler.<sup>52</sup>

Als schließlich 1889/90 die neue Staatsbahn unmittelbar westlich an der Halde des Thurmhofschachtes vorbei geführt wurde, fehlte es an Fläche für die

Haldenschüttung. Im Norden reichte die Halde schon bis an die Dresdner Straße, im Osten befanden sich die Aufbereitungsgebäude vom Thurmhofschacht und im Süden der Knappenweg. Es wurde beschlossen, eine Brücke über die Eisenbahnstrecke Freiberg-Halsbrücke zu bauen und auf der anderen Seite der Gleisanlagen die Haldenaufschüttung weiterzuführen. Die Brücke wurde nach dem damaligen Oberbergrat Oscar Bilharz, „Bilharzbrücke“ genannt. Während der Einstellung des Bergbaus wurde die Brücke 1912 abgetragen. Das Haldenmaterial wurde als Baustoff verwendet und abgefahren.



**Abbildung 7: „Bilharz-Brücke“ am Thurmhofschacht  
während des Abriss**

(Foto: Paul Schulz 1912)

#### **Übertägige Eisenbahn auf dem Abrahamschacht**

1853 wurde für den innerbetrieblichen Transport im Schachtgelände eine Eisenbahn zwischen dem Wassergöpel-Treibeschacht und der 1840 - 42 erbauten großen Scheidebank verlegt. Dabei musste zwischen diesen Gebäuden eine 12 Ellen weite und 6 Ellen breite steinerne Bogenbrücke errichtet werden. Für das Grubenklein wurde neben der Brücke in der Haldenmauer eine besondere Rolle gemauert. Ein weiteres neues Gleis reichte bis zum Haldensturz; auch die Setzwäsche schloss man an die Eisenbahn an. Die Länge der Gleise betrug insgesamt 114 Lachter; der Kostenaufwand inklusiver dreier Förderwagen lag bei 1.450 Taler und 28 Neugroschen.<sup>53</sup>

#### **Die Eisenbahnanlage vom Davidschacht zur Davider Wäsche im Muldental**

1854 wurde von der Himmelfahrt Fundgrube die mittlere Ratsmühle bei Halsbach im Muldental erworben. Damit wollte man sich die Wasserrechte der Mühle sichern, die für die Ludwigschachter Wasserräder und für die neu zu erbauende Wäsche benötigt wurden. In der 12. Woche Reminiscere wurde die alte Wäsche

<sup>48</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1859. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 76-77

<sup>49</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1865. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 89

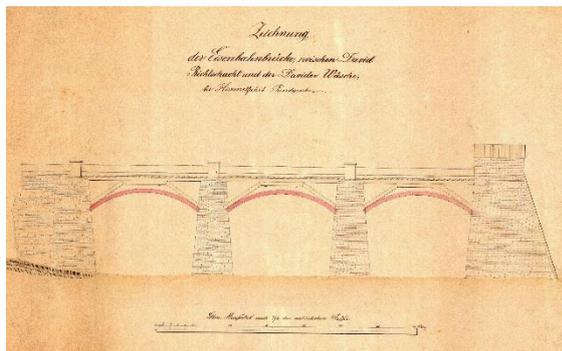
<sup>50</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1864. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 87

<sup>51</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1865. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 87

<sup>52</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1864. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 72

<sup>53</sup> Jahrbuch 1855. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 74

abgebrochen und bis 1855 ein neues Wäschegebäude mit einer Länge von 75 Ellen und einer Tiefe von 18 Ellen errichtet. Hier verarbeitete man die aus dem Davidschacht geförderten Pochgänge. Das Wäschegebäude war mit 8 Stoßherden einer hydraulischen Setzmaschine und zwei Siebtrommeln ausgestattet. Das im selben Gebäude eingerichtete Pochhaus enthielt 24 Pochstempel in 2 Abteilungen. Der Antrieb erfolgte über drei Räder mit 10 Ellen Durchmesser und verschiedenen Breiten. Zu der Anlage gehörte noch ein Erzhaus für die Aufbewahrung der gewaschenen Erze. Die Gesamten Kosten beliefen sich auf über 30.309 Taler, wobei der Kauf der Mühle nicht mit einbegriffen ist.

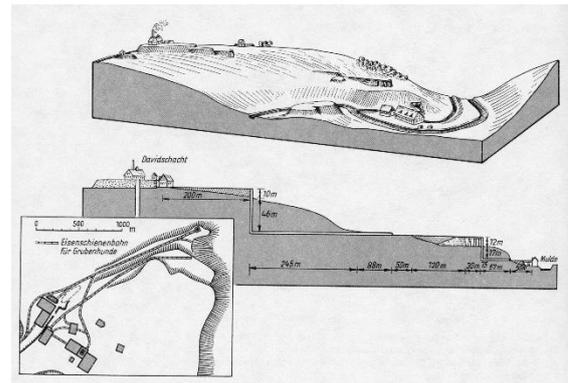


**Abbildung 8: Eisenbahnbrücke zur Davider Wäsche**

(Zeichnung: BergAFG 40102, Nr. 2-1602)

In den ersten Jahren erfolgte der Transport der Erze vom Davidschacht bis zur neuen Wäsche auf Pferdefuhrwerken in das steil abfallende Muldental. Der Höhenunterschied betrug ca. 85 Meter. Um den Erztransport zu vereinfachen, wurde hier in den folgenden Jahren eine bemerkenswerte Erzförderanlage mit zwei Rollschächten, zwei Tunneln und drei Bahndämmen realisiert. Für den horizontalen Transport wurden ebenfalls Eisenbahngleise verlegt. Die Anlage begann auf der Haldenfläche am David Richtschacht bzw. am Trockenpochwerk am Bärtschacht. Um das abfallende Gelände zum Muldental auszugleichen war es notwendig einen Damm mit anschließender gemauerter Brücke anzulegen. Die Länge bis hierher betrug ca. 200 Meter. Hier befand sich der erste Rollschacht mit einer Tiefe von 56 Metern. Vom mittleren Muldenhang wurde von 1855 bis 1857 im Gegenortbetrieb ein 245 Meter langer Erzförderstollen bis zum ersten Rollschacht vorgetrieben. Der Durchschlag erfolgte Anfang 1857. Vom Mundloch aus schloss sich ein 88 Meter langer offener Trasseneinschnitt und ein 50 Meter langer Bereich ohne größere Nivellierungsarbeiten an. Das aus dem Einschnitt gelöste Gesteinsmaterial wurde auf den nun folgenden Bahndamm aufgeschüttet. Der Damm hat eine Länge von 120 Metern und war im unteren Bereich mit einer

Trockenmauer ca. 8 Meter Höhe versehen. An den Bahndamm anschließend führte eine auf Holzpfählern ruhende 30 Meter lange Brücke bis zum zweiten Rollschacht an. Der untere Rollschacht hatte eine Tiefe von 29 Metern und endete im Niveau der neuen Wäsche. Bis zu diesem Schacht wurde der 67 Meter lange untere Erzförderstolln angelegt. Vom Mundloch aus folgte nun wiederum ein 50 Meter langer Erzbahndamm mit Brücke welche direkt im Wäschegebäude endete. Im Februar 1858 konnte die gesamte Anlage in Betrieb gehen.<sup>54</sup>



**Abbildung 9: Eisenbahnanlage vom Pochwerk am Davidschacht zur Davider Wäsche**

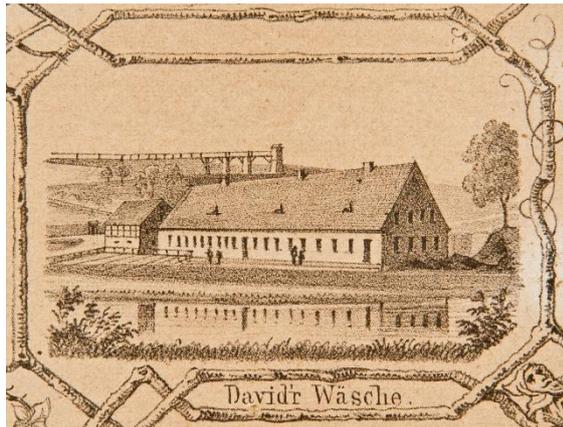
(Zeichnung: Otfried Wagenbreth, 1986)

Insgesamt kostete die Anlage 16.703 Taler 19 Neugroschen und 8 Pfennige. Die Gesamtlänge der Eisenbahn betrug ca. 850 Meter.<sup>55</sup>

Von dieser Erztransportanlage haben sich die beiden Erzförderstollen mit den Rollenschnauzen und die Mundlöcher sowie der untere Erzbahndamm erhalten. Der obere Erzbahndamm und der Rollschacht wurden durch die Halde des Davidschachtes in der Betriebsperiode von 1937 bis 1970 vollständig überkippt. Dals 1889 die neue Zentralaufbereitung ihren Betrieb aufnahm, wurde die Davider Wäsche außer Betrieb gestellt, verkauft und als Rohpappenwerk weiter genutzt.

<sup>54</sup> Jahrbuch 1857. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 79-81. Wagenbreth/Wächtler (1986), S. 201-203. Wagenbreth/Hofmann (1957), S. 130-132. BergAFG 40162 Nr. 73, Nachlass Jobst (unpaginiert)

<sup>55</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1859. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 71



**Abbildung 10: Davider Wäsche mit dem Eisenbahndamm und der Brücke**

(Lithographie von C.W. Arld:  
Sammlung Bernhard Wagenbreth)

#### **Eisenbahn auf der Reichen Zeche Richtschacht**

Von der Rasenhängebank des Reiche Zeche Richtschachtes zur Haldenkannte wurde 1853 mit einem Kostenaufwand von über 108 Talern eine „Auslaufeisenbahn“ von 10 Lachter Länge angelegt.<sup>56</sup>

Weiterhin war eine Eisenbahnverbindung zum Trockenpochwerk am Bär- bzw. Davidschacht geplant. Die Projektpläne liegen im Bergarchiv Freiberg vor.<sup>57</sup> Indes lassen sich in den Akten und auch in der Literatur keine Belege für die Verwirklichung des Projektes finden. Der Reiche Zeche Richtschacht wurde erst 1890 mit einer Eisenbahn zur Zentralaufbereitung versehen.

#### **Eisenbahn zur Zentralaufbereitung**

Die Grundsteinlegung der neuen Himmelfahrter Zentralaufbereitung zwischen dem Abrahamschacht und dem Davidschacht erfolgte am 3. Juli 1888 und schon am 1. Oktober 1889 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Damit konnten die Davider Wäsche im Muldental, die Thurmhofer Wäsche, die Hornmühlwäsche, in der die Erze von Elisabeth-Schacht aufbereitet wurde und die Oberneugeschreier Wäsche in Halsbrücke, wohin die Erze von Reiche Zeche Richtschacht geliefert wurden, stillgelegt werden. Die Standortentscheidung wurde im Wesentlichen von den verkehrstechnischen Bedingungen und der Wasserverfügbarkeit bestimmt. Die Eisenbahnanlage zwischen Thurmhof-, Abraham- und Davidschacht führte

<sup>56</sup> Geschäftsbericht über das Berggebäude Himmelfahrt Fdgr. Bei Freiberg auf das Jahr 1853. Gerlach, Freiberg 1854

<sup>57</sup> BergAFG 40102-2, Grund und Seigerriss der von dem Davidnach dem Reichzecher Richtschacht projektierten Eisenbahn bei Himmelfahrt Fdgr. gez. Ritter 1853. (MF 19197-1 und -2)

direkt an der Zentralaufbereitung vorbei; auch die neu zu bauende Staatseisenbahn von Freiberg nach Halsbrücke sollte in geringer Entfernung hier vorüberführen. Der Energiebereitstellung diente eine Verbunddampfmaschine mit 105 PS Leistung. Für die Wasserversorgung wurde vor der Zentralwäsche ein Wäscheteich mit einem Reservoir von 10.000 m<sup>3</sup> Volumen angelegt, der aus dem Himmelfahrter Kunstgraben gespeist wurde.



**Abbildung 11: Pferdeisenbahn an der Reichen Zeche**

(Foto: Karl Reymann, 1905)

Zu dieser Wäsche sollten nun alle Grubenanlagen der Himmelfahrt Fundgrube ihre Erze liefern. Dazu wurde es auf dem Reiche Zeche Richtschacht und dem Alte Elisabeth Schacht erforderlich eine Eisenbahn bis zur Zentralaufbereitung zu bauen. Auf dem Haldenplateau der Reichen Zeche wurde eine neue Scheidebank gebaut. Die geschiedenen Erze stürzte man über zwei je 20 Kubikmeter fassende Rollen welche sich in der Haldenmauerung befanden. Eine Rolle wurde für kiesige, die andere für blendige Erze benutzt. Die Erze zog man direkt in die Hunte der Pferdeisenbahn ab und transportierte diese zur Zentralwäsche.

Der Pferdeisenbahntransport zur Zentralaufbereitung wurde mit Fertigstellung der Anlage im August 1890 aufgenommen.<sup>58</sup> Die normalspurige Staatseisenbahn zwischen Freiberg und Halsbrücke wurde am 15. Juli 1890 eröffnet und diente vor allem dem Bergbau und den Hüttenanlagen der Halsbrücker Hütte. In Freiberg wurde unweit des Abrahamschachtes der Schachtbahnhof – auch Ostbahnhof genannt - angelegt. Von hier aus

<sup>58</sup> Jahrbuch ... auf das Jahr 1891. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 144. Bilharz, O. 1890

wurde über eine Pferdeeisenbahn die Zentralaufbereitung der Himmelfahrt Fundgrube erschlossen, sodass die aufbereiteten Erze über die Anschlussbahn bis zu den Hüttenwerken in Halsbrücke oder zur Muldner Schmelzhütte transportiert werden konnten.

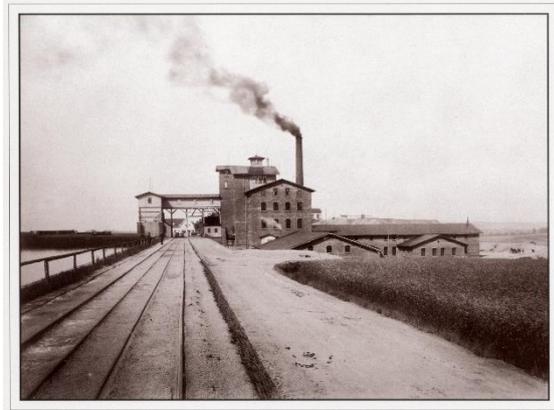


Abbildung 12: Eisenbahntrasse zur Zentralwäsche

(Foto: Heinrich Börner, 1892)

Einen Überblick über das gesamte Eisenbahnnetz der Himmelfahrt Fundgrube gibt die nachstehende Zeichnung.

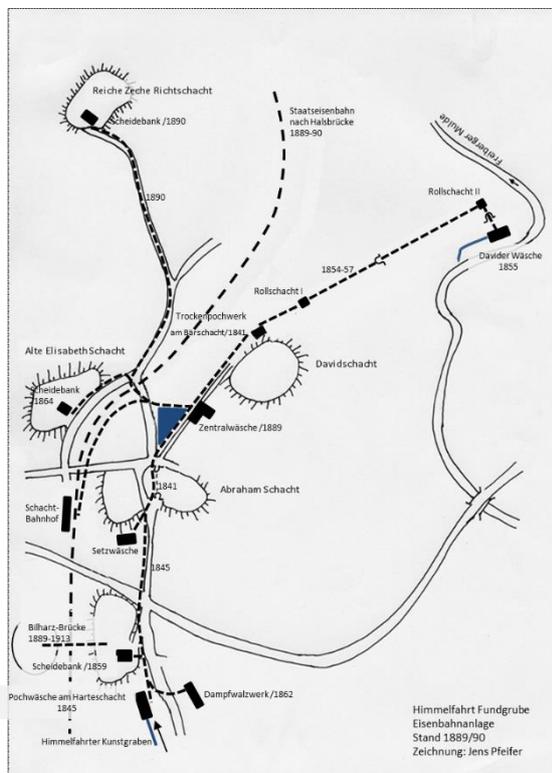


Abbildung 13: Eisenbahnanlagen der Himmelfahrt  
Fundgrube

(Zeichnung: Jens Pfeifer)

## 5. Geplante aber nicht realisierte Eisenbahn- Anlagen

1840 gab es den Plan, auf dem Damm des Roten Grabens eine Eisenbahnverbindung vom „Stollngänger Bergbau“ (Bergbau auf dem Hauptstollgang Stehenden bei Tuttendorf) bis zur Wäsche der Grube Oberes Neues Geschrei der Himmelfahrt Fundgrube bei Halsbrücke auf dem Damm des Roten Grabens zu bauen. Das Eisenbahnprojekt wurde aber nie umgesetzt.<sup>59</sup>

Ende der 1840er Jahren gab es ernsthafte Überlegungen eine Revier-Pferdeeisenbahn anzulegen, welche die wichtigsten Gruben des Reviers mit den Hüttenanlagen verbinden sollte. Die Bahn sollte von der Grube Himmelsfürst über Brand und Zug in das Münzbachtal, dann entlang des Himmelfahrter Kunstgraben bis zu der bestehenden Himmelfahrter Eisenbahn reichen. Dabei waren entsprechende Stichbahnen zu Vergnügte Anweisung, Beschert Glück und Junge Hohe Birke vorgesehen. Einige Schwierigkeiten, die aber zu überwinden gewesen wären, sah man wegen des steilen Muldengehänges in der Anbindung an die Muldner Hütte. Die Halsbrücker Hütte hätte vom Davidschacht aus mit einer zum Roten Graben hin allmählich abfallenden Trasse ebenfalls erschlossen werden können. Die Reiche Zeche wäre mit einer Zweigbahn zu erschließen gewesen.

Auch die im nördliche Revier liegenden Gruben könnten mit einer unterirdischen Eisenbahnanlage im Treue Sachsen Stolln und im Adolph Stolln von der Grube Churprinz Friedrich August Erbstolln erschlossen werden. Von Churprinz erfolgt der Erztransport auf dem Erzkanal bis zur Halsbrücker Hütte. Damit wären dann auch die Gersdorfer Gruben über das Pitzschebachtal und dem Gersdorfer Bach an die Eisenbahn anzuschließen. Die Gruben Alte Hoffnung Gottes Erbstolln, Gesegnete Bergmannshoffnung sowie Emanuel und Michaelis könnten mit zum Teil unterirdischen Stichbahnen an die Haupttrasse angeschlossen werden.<sup>60</sup> Diese innovativen und weitsichtigen Pläne wurden dann ja auch, wenn auch nur in kleinen Teilen, realisiert. So die Eisenbahnlinien Freiberg-Halsbrücke und Freiberg-Brand-Langenau 1890.

Ein weiteres Eisenbahnprojekt gab es zwischen dem Turmhof 6. Maß Schacht und dem Rote Grube Richtschacht. Ob es sich um eine übertägige oder untertägige Eisenbahnverbindung handelte und wo genau die Trasse der Eisenbahn geplant war konnte nicht

<sup>59</sup> BergAFG 40174 Nr. 55 Grubenakten Freiberg, Himmelfahrt samt Abraham Fdgr. S. 23-24b

<sup>60</sup> BergAFG 40005 Nr. 80 Oberbergamt Freiberg, Maschinenbaudirektion, S. 282-289

ermittelt werden da die entsprechende Akte im Bergarchiv Freiberg wegen Beschädigung zur Benutzung gesperrt ist.<sup>61</sup>

Zwischen der 1889 neu erbauten Zentralaufbereitung und den Schachtanlagen vom David Richtschacht und vom Reiche Zeche Richtschacht gab es das Projekt einer Kettenbahnanlage. Dieses Projekt ist von der Königin Marienhütte in Cainsdorf bei Zwickau erstellt worden. Dabei sollte der Antrieb der Kettenbahn von einer Dampfmaschine am David Richtschacht ausgehen.<sup>62</sup> Diese Anlage wurde nicht realisiert.

## **6. Eisenbahnlinie Dresden - Tharandt – Freiberg**

Nachdem Friedrich List 1833 seine Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnnetz als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“ veröffentlicht hatte, kam auch in Sachsen der Eisenbahnbau in Gang. Zuerst wurde die Strecke Leipzig Dresden über Riesa gebaut. Dabei kamen für den Bau des ersten Eisenbahntunnels auf dem europäischen Festland in Oberau bei Weinböhla sächsische Bergleute zum Einsatz. 1835 bildete sich in Chemnitz ein Ausschuss für eine Bahn Zwickau-Chemnitz-Riesa. Das bedeutete das Freiberg vom Bahnverkehr abgekoppelt sein würde. Deshalb bildete sich eine Gesellschaft zu dem Zweck, die Verkehrsbelange Freibergs bei der sächsischen Regierung zu vertreten. Die Freiburger Professoren Ferdinand Reich (1799-1882) und Julius Weisbach (1806-1880) sowie der Maschinenmeister Friedrich Wilhelm Schwamkrug (1808-1880) verfassten eine Denkschrift die für den Bau einer Eisenbahnstrecke Chemnitz-Freiberg-Dresden eintrat und ihre technische Ausführbarkeit darlegte. Diese Schrift wurde am 12. September 1842, also einige Monate vor der Eröffnung des Landtages, dem Ministerium übergeben. Die staatlichen Hütten in Halsbach und Muldenhütten benötigen jährlich etwa 140.000 Scheffel Koks, 30.000 Scheffel Kohlen und 6.000 Scheffel Kochsalz. Mit einem Bahntransport stieg der Gewinn der Hütten und auch die Einnahmen der Bahn aus den Transportleistungen waren beträchtlich. Bei der Abstimmung im Landtag entschied man sich für die Bahn Chemnitz - Riesa und Freiberg fand keine Berücksichtigung.

1852 veröffentlichte Oberberghauptmann Constantin von Beust (1806-1891) seine Schrift „Die Eisenbahn-Linie von Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau“. In ihr wird dargelegt, dass der Hauptmangel des

sächsischen Bahnnetzes darin besteht, dass die Steinkohle nicht mit der Industrie verbunden ist. Der Zwickauer Kohle fehlt die Verbindung nach Chemnitz und der Freitaler (Plauenscher Grund) Kohle die Verbindung in das Bergbau- und Hüttengebiet von Freiberg. Die jährlich aufzubringenden Fuhrlöhne für die Freiburger Hütten betragen dafür jährlich 75.000 Taler. Der Landtag berücksichtigte auch diesmal die Petition aus Freiberg nicht, beschloss aber 1851/52 die Kohlengruben des Plauenschen Grund an die Eisenbahn nach Dresden anzuschließen. Der Kampf Freibergs für einen Anschluss an die Eisenbahn währte noch lange und erst am 29 Juni 1858 wurde der Bahnbau in der ersten Kammer des sächsischen Landtages beschlossen. Der Baubeginn sollte im Frühjahr 1859 erfolgen, wurde aber durch den Ausbruch des von Napoleon III. herbeigeführte österreichisch-italienischen Krieges gestört. Nachdem am 11. Juli 1859 Frieden geschlossen wurde konnte nun der Bahnbau beginnen. Am 11. August 1861 wurde die 20,3 km lange Strecke von Freital bis Freiberg für den Eisenbahnverkehr mit entsprechenden Festlichkeiten eröffnet. Es sollten dann noch einmal sieben Jahre dauern bis die Bahn bis nach Chemnitz verlängert wurde. Der Landtag beschloss 1870 eine Eisenbahnlinie von Freiberg über den Erzgebirgskamm bei Moldau (Moldawa) nach Dux (Duchcov) zu bauen um die böhmischen Braunkohlenlagerstätten an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Die Teilstrecke Freiberg - Mulda eröffnete 1875 und von nun an konnten jährlich 6.000 Klafter Holz, welche bisher auf der Muldenflöße nach Freiberg geschafft wurden, zu den Freiburger und Halsbrücker Hütten transportiert werden. Die Muldenflöße wurde dahingehend eingestellt. Im Mai 1885 war die Strecke nach Dux fertiggestellt.<sup>63</sup> Mitunter fuhren hier pro Tag 500 Eisenbahnwagons mit böhmischer Braunkohle nach Sachsen.

Ab August 1848 wurden in der Cainsdorfer Königin Marienhütte die ersten Eisenbahnschienen in Sachsen hergestellt. Das war für den weiteren Ausbau der sächsischen Eisenbahnlinien ein entscheidender Fortschritt, da von nun an die Schienen nicht mehr aus dem Ausland bezogen werden mussten.<sup>64</sup>

---

<sup>61</sup> BergAFG 40102 Nr. 2-C2114

<sup>62</sup> BergAFG 40102, 2-K3216 und 2-K3217

---

<sup>63</sup> Hermann Walther (1957)

<sup>64</sup> Der Bergwerksfreund, Bd. XII, Nr. 40, S.638-639, Eisleben, 1848

## **7. Eisenbahnlinie Freiberg – Halsbrücke**

1889 wurde ausgehend vom Freiburger Hauptbahnhof eine normalspurige Zweigbahn nach Halsbrücke über Tuttendorf gebaut und am 15. Juli 1890 feierlich eröffnet. Dabei wurde unterhalb des Abrahamschachtes der Freiburger Ost- oder Schachtbahnhof angelegt. Das Hauptanliegen dieser Bahnstrecke war es, die Halsbrücker Hütte an das Bahnnetz anzuschließen um die Erze, Brennstoffe und sonstige Materialien preiswert transportieren zu können. Vom Ostbahnhof wurde über ein Schmalspurgleis der Erztransport von der Himmelfahrter Zentralwäsche zur Staatseisenbahn realisiert und von hier aus konnten diese entweder in die Muldener oder in die Halsbrücker Hütte auf Schienen befördert werden. Die Bedeutung des Schachtbahnhofes sieht man an dem viergleisigen Ausbau und einem noch heute vorhandenen Beamtenwohnhaus. Da mit dem Bahneinschnitt der Verbindungsweg einerseits zwischen Alte Elisabeth Schacht und Reiche Zeche Richtschacht und andererseits der Zentralaufbereitung unterbrochen war baute man östlich des Alten Elisabeth Schachtes eine noch heute vorhandene Steinbogenbrücke über die Halsbrücker Bahnlinie. Über diese Brücke führte nun das Pferdebahngleis von Reiche Zeche und Alte Elisabeth Schacht zur Zentralaufbereitung.<sup>65</sup>

### **Literatur:**

Adler, Torsten (2003): Die Eisenbahntechnischen Anlagen der Freiburger Bahnhöfe. In: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Denkmale in Sachsen. Stadt Freiberg. Beiträge, Hrsg. Yves Hoffmann und Uwe Richter, Band II. Seite 485-492. Werbung und Verlag, Freiberg, 2003.

Bergwerksfreund [Der], 1848, Bd. XII, Nr. 40, S. 638-634. Eisleben, Verlag G. Reichardt, 1848.

Bilharz, O.: Die neue Central-Aufbereitungswerkstätte der Grube Himmelfahrt bei Freiberg in Sachsen. In: Jahrbuch für das Berg- und Hüttenwesen im Königreich Sachsen auf das Jahr 1890. Freiberg, Craz & Gerlach. Seite 67-82.

Herrmann, Walther (1957): Zwanzig Jahre Kampf des Freiburger Bergbaus um die Eisenbahn. In: Bergbau und Bergrecht. Freiburger Forschungshefte D 22. Akademie-Verlag Berlin, 1957. S. 187-210.

Rossberg, Ralf Roman: Geschichte der Eisenbahn. Sigloch Edition, Künzelsau 1999.

Simetsberger, Wolfgang (2011): Historische Entwicklung der Schienenprofile. Von der antiken Steinrille zum Schienenprofil nach EN 13674 und ÖN EN 14811. Zweite Bachelorarbeit, Fachhochschule St. Pölten. 2011.

Uhlich (1932): Eisenbahnbeginn im sächsischen Erzbergbau. In: Jahrbuch für das Berg- und Hüttenwesen in Sachsen 1932. Seite A17-A18. Freiberg, Craz & Gerlach 1932.

Wagenbreth, Otfried und Hofmann, Fritz (1957): Alte Freiburger Bergwerksgebäude und Grubenanlagen. Freiburger Forschungshefte D 19. Akademie-Verlag, Berlin, 1957.

Wagenbreth, Otfried und Wächtler, Eberhard (Hrsg.), (1986) Der Freiburger Bergbau Technische Denkmale und Geschichte. VEB Deutscher Verlag für Grundstoffindustrie, Leipzig, 1986.

Wagenbreth, Otfried (2006): Christian Friedrich Brendel. Leben und Werk eines bedeutenden Ingenieurs der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Freiburger Forschungshefte D 221, TU Bergakademie Freiberg, 2006.

Weisbach, Julius (1867): Die Fortschritte des Bergmaschinenwesens in den letzten 100 Jahren. In: Die Fortschritte der berg- und hüttenmännischen Wissenschaften in den letzten hundert Jahren. Zweiter Teil der Festschrift zum 100jährigen Jubiläum der Kgl. Sächsischen Bergakademie zu Freiberg. Freiberg, Craz & Gerlach, 1867. S. 34-40.

---

<sup>65</sup> Jahrbuch 1890. Freiberg, Craz & Gerlach, S. 100.  
Adler, Torsten 2003