



Abb. 18: Stollen 5, Aufbruch 2 mit einem quadratischen Querschnitt von ca.  $2 \times 2$  m<sup>2</sup>.

Sie hatten eine Fläche von  $2 \times 2$  m<sup>2</sup> und lagen 15 m auseinander (Abb. 14 auf Seite 37). Der Aufbruch lag teilweise in der Stollenwand (Abb. 18). Die Außenwand des Aufbruchs entsprach der späteren Kammerbreite.<sup>67</sup> Die Arbeit musste über Kopf ausgeführt werden und war deshalb gefahrvoll, besonders das Bohren und Bereißen. Nach dem Erreichen des Kammerfirstes wurden beide Aufbrüche durch einen Hilfsstollen verbunden.<sup>68</sup>

Vor dem weiteren Ausbau wurde ein Aufbruch durch eine Holzwand in der Breite verkleinert.

Am Ende befand sich eine Rutsche. Über den so verkleinerten Aufbruch wurde das ausgebrochene Gestein nach unten befördert und über die Rutsche di-

rekt in die bereitstehenden Loren geladen (Abb. 19).

Der andere Aufbruch diente zum Befahren für den weiteren Ausbau sowie zur Versorgung mit Strom und Druckluft und der Bewetterung.

Vom Hilfsstollen aus ging jetzt der Kammerausbau los. Zunächst wurde eine  $2\frac{1}{2}$  m hohe Kammer über die gesamte Fläche der späteren Kammer mit einem gewölbten First ausgebrochen. Von dieser begann man nun durch Strossenabbau (von oben nach unten) das restliche Gestein abzubauen (Abb. 20). Hierfür waren je Strosse mehrere Sprengungen nötig. Die letzte Strosse über dem Stollen sollte mit nur einer Sprengung über die gesamte Fläche abgebaut werden.<sup>69</sup> Bis



Abb. 19: Stollen 5, Aufbruch 1 mit Teilen des ehemaligen Holzbaus.

zum Einstellen der Arbeiten wurde keine der Kammern fertig gestellt.<sup>70</sup>

## Förderung

Zum Abtransport des ausgebrochenen Gesteins wurden zunächst Kipploren mit  $1\frac{1}{2}$  m<sup>3</sup> Fassungsvermögen und 60 cm Spurweite verwendet.

Sie wurden ausschließlich von Hand geladen. Jeder Stollen hatte einen eigenen Gleisanschluss, der bis zur Ladestelle führte.<sup>71</sup> Im vorderen Teil der einzelnen Gleise verwendete man fertig montierte, kurze und leichte Gleisstücke. Sie dienten einerseits zum schnelleren Nachführen der Gleise zur Ladestelle am Haufwerk, andererseits zum schnelleren Abbau vor

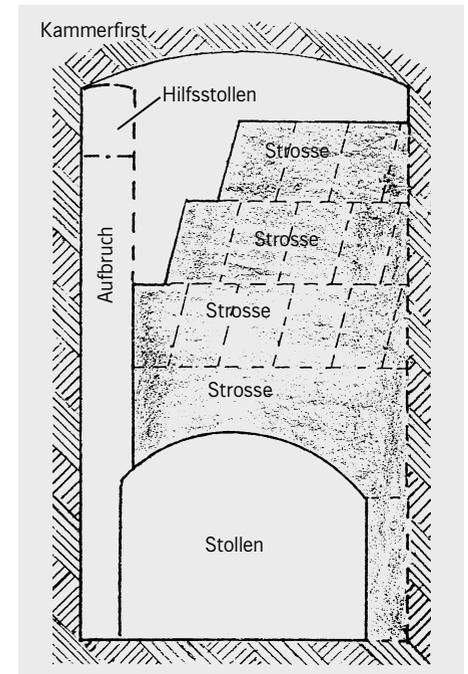


Abb. 20: Erweitern des Stollens zur Kammer

67 Müller, J.: Stollenbefahrung 1992–93

68 OBA U-Verl. III 567/45g

69 Müller, J., Zzb. A.S.

70 Müller, J.: Stollenbefahrung 1992–93

71 OBA U-Verl. III 68/45g

dem Sprengen. Die Gleise aus den Stollen führten zum Hauptgleis zu den zwei Kippen.

Die beladenen Loren wurden von Dampflok zu den Kippstellen gefahren. Eine Zugbesatzung bestand aus drei Arbeitern, dem Lokführer und zwei Helfern. Ihre Aufgabe war das Stellen der Weichen und das Auskippen der Loren.<sup>72</sup>

Die erste Kippe lag vor dem noch nicht begonnenen Stollen 12 und den späterer geplanten Stollen 13–15. Hier wurde mit dem angefahrenen Gestein eine Senke aufgefüllt und ein Plateau angelegt.<sup>73</sup> Darauf wurden die Gleise für den Stollenbetrieb verlegt. Diese Arbeiten waren Anfang Januar beendet.<sup>74</sup>

Die zweite Kippe lag zwischen den Stollen und dem Hochwasserdamm an der Söse. Hier wurde nur Gestein aus den Stollen in 3–5 m Höhe aufgeschüttet und

regelmäßig planiert. Dieses Gestein sollte später gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Reich und der Firma Schimpf zur Gipsherstellung in der Mühle Verwendung finden (siehe *Nachteile und Schwierigkeiten der Firma Schimpf* auf Seite 53).

Durch den Einsatz von Salzgitterlardan Anfang–Mitte Januar in den Stollen waren größere Loren erforderlich. Dafür musste die Gleisanlage auf 90 cm Spurweite umgebaut werden. Für den Umbau war die Firma Stöhr verantwortlich.<sup>75</sup>

Über die Tarnung der Kippe gibt es drei unterschiedliche Berichte. Im ersten heißt es, sie werde regelmäßig ganz mit Farbe besprüht,<sup>76</sup> im zweiten nur teilweise<sup>77</sup> (Flecktarnung). Im dritten Bericht ist gar keine Tarnung vorgesehen, man sollte annehmen, dass es sich hier um eine normale Gipslagerung aus dem Steinbruch handelte.<sup>78</sup>

## Druckluftversorgung

Wie bei der Besprechung am 7. Oktober 1944 angesprochen, gab es bei der Beschaffung von Kompressoren trotz größter Anstrengung aller Beteiligten erhebliche Schwierigkeiten. Unter anderem wandte sich das OBA mit einem Schreiben vom 12. Oktober 1944 an das Reichswirtschaftsministerium (RWM).<sup>79</sup>

Das OBA beklagte darin einen Druckluft- und Gerätemangel und bat um Mithilfe bei der Beschaffung. Im Antwortschreiben des RWM vom 28. Oktober 1944 wurde mitgeteilt, dass dieses zur Zeit nicht möglich wäre (Abb. 21).<sup>80</sup> Viele Firmen wollten ihren Betrieb unter Tage verlegen.

72 Müller, J., Zzb. A.S

73 CIOS-Bericht xxxII-17

74 OBA U-Verl. III 413/45g

75 Firma Schimpf: Schriftstück vom 6. Januar 1945, OT-Bauleitung, Aktenvermerk

76 Müller, J., Zzb. A.S.

77 CIOS-Bericht xxxII-17

78 CIOS-Bericht xxxIII-38

79 OBA U-Verl. III 1935/44g

80 OBA U-Verl. III 2161/44g

## Der Reichswirtschaftsminister

OBH 82507/44 g

Berlin, den 28. Oktober 1944

Telefon: 16 41 21

Es wird gebeten, dieses Geschäftszeichen und den Gegenstand bei weiteren Schreiben anzugeben

An  
das Oberbergamt,  
z.Hd. von Herrn OBR.Dennert - o.ViA.-,  
(20) Clausthal-Zellerfeld,  
Hindenburgplatz 9.

III 2161 g

Oberbergamt  
Eing. 31. OKT. 1944  
i Clausthal-Zellerfeld

Auf den Bericht vom 12. Oktober 1944  
- III 1935/44 g -

Betrifft: "Dachs 4".

Die Angelegenheit der Materialbeschaffung ist in einer Besprechung unter Leitung von Generalkommissar Geilenberg zum Gegenstand einer eingehenden Prüfung gemacht worden. Generalkommissar Geilenberg glaubt, daß die erforderlichen Kompressoren kurzfristig zu beschaffen sind, hat jedoch angeordnet, daß zwei andere Bauvorhaben seines engeren Arbeitsbereichs noch vor dem Bauvorhaben "Dachs 4" mit Gerät versorgt werden sollen.



Beglaubigt  
Kanzleiangestellte

c/1453

05.10.44 - I

Abb. 21: Probleme bei der Materialbeschaffung

Die ersten beiden Kompressoren wurden von Verbrennungsmotoren angetrieben (Diesel oder Benzin). Sie waren auf den Untergestellen von Kipploren montiert. Die Gesamtleistung betrug 40 m<sup>3</sup>/min, der Druck 6 bar. Durch Treibstoffmangel gab es erhebliche Ausfallzeiten.<sup>81</sup>

Mitte November begann man mit dem Bau eines Gebäudes für weitere Kompressoren. Es lag zwischen den Stollen 5 und 6, etwa 20 m von der Wand entfernt, und sollte sie vor Witterungseinflüssen schützen.<sup>82</sup> Das Gebäude wurde Anfang Dezember fertiggestellt.

Trotz aller Bemühungen konnten erst Ende Dezember 1944 zwei Kompressoren beschafft werden. Mit dem Aufstellen wurde sofort begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte Mitte Januar nach der Fertigstellung der dazugehörigen Druckluftleitungen. Der Antrieb erfolgte durch Elektromotoren. Die Gesamtleistung mit den zwei bereits vorhandenen Kompressoren betrug jetzt 125 m<sup>3</sup>/min<sup>83</sup>, der Betriebsdruck 6 bar.

Die Druckluftleitungen liefen vom Kompressorhaus, wie es jetzt genannt wurde, rechts und links auf Pfosten vor

81 Müller, J., Zzb. A.S.

82 CIOS-Bericht xxxIII-38, Bild 16

83 OBA U-Verl. III 413/45g



Abb. 22: Stollen 4 – in die Sohle verlegte Rohrleitung für Druckluft im Bereich des Mittelstollens. Der Stollen steht unter Wasser.

den Stollen entlang. Zu jedem Stollen zweigte eine Versorgungsleitung ab.<sup>84</sup> Diese war in den Stollen unter dem First verlegt. Mit dem Beginn der Kammererweiterungen mussten sie teilweise wieder demontiert werden. Im Hinblick auf die spätere Nutzung, den Betrieb der Anlage, erfolgte die Verlegung in die Sohle<sup>85</sup> (Abb. 22).

Die Kompressorstation für die Produktionsanlage sollte geschützt im Berg eingebaut werden. Dafür begann man Ende November mit einem Querstollen zwischen den Stollen 5 und 6, der Mitte Dezember fertiggestellt war. Er war 5½ m breit, 5 m hoch und 20 m lang. Mit dem Aushub der 5½ m breiten, 2 m tiefen und 10 m langen Grube sowie der Guß mehrerer Fundamente in und an beiden Enden waren die Vorarbeiten Mitte Januar abgeschlossen (Abb. 23).<sup>86</sup>

Die Fundamente in der Grube hatten eine Höhe von 2 m. Auf ihnen wurden die Halterungen für die Kompressoren montiert.<sup>87</sup> Die Grube sollte später mit Kühlwasser für die Kompressoren aufgefüllt werden. Zur Abdeckung dienten Bohlen. Auf den Fundamenten an den Enden sollten die Elektromotoren für den Antrieb, er erfolgte über Keilriemen, die Vorratskessel sowie die Verteiler mit den dazu gehörenden Armaturen montiert werden. Ende Januar wurde mit dem Aufstellen der beiden Kompressoren begonnen.<sup>88</sup>

Es handelte sich um einen Kolben- und einen Schraubekompressor<sup>89</sup> mit einer Gesamtleistung von 190 m<sup>3</sup>/min mit 6 bar Betriebsdruck.<sup>90</sup> Die Luft sollte durch ein Ansaugrohr aus dem Stolleneingang angesaugt werden. Die Druckluft sollte zuerst für den weiteren Ausbau der Stollen und später für den Betrieb der Anlage genutzt werden. Zum Schutz vor Verschmutzung wurde der Querstollen an beiden Seiten durch eine Mauer verschlossen. Die eingebauten Tore hatten eine Breite von 2,8 m (Abb. 24).<sup>91</sup>

Der Aufbau der Kompressoranlage war bis Ende Februar noch nicht beendet. Ob dies noch im März geschah, ist nicht bekannt. Die ersten vier Kompressoren sollten nach Beendigung des Stollenausbaues wieder zurückgegeben werden. Dazu ist es nicht mehr gekommen.<sup>92</sup>

84 CIOS-Bericht xxxiii-38, Bild 17

85 Müller, J.: Stollenbefahrung 1992–93

86 OBA U-Verl. III 413/45g

87 Müller, J.: Stollenbefahrung 1992–93

88 OBA U-Verl. III 413/45g

89 CIOS-Bericht xxxiii-38

90 OBA U-Verl. III 413/45g

91 Müller, J.: Stollenbefahrung 1992–93

92 Müller, J., Zzb. A.S.



Abb. 23: Querstollen für die Kompressoranlage. Die Fundamente der Anlage in der 2 m tiefen Grube.



Abb. 24: Stollen 5 – ummauerter Eingang zum Querstollen für die Kompressoranlage.