

Die Entwicklung der Gießener Braunsteinbergwerke I "Nordfeld" (Oberhof, Unterhof)

- 1840 Ein Lindener Bub entdeckt am Oberhof feine, mulmige, braune Erde und verkauft sie auf dem Gießener Wochenmarkt als "Blumenerde". Das Geschäft ging nicht lange gut. Das Erzvorkommen war aber schon seit 1828 bekannt. Der **Großherzoglich-Hessische Berginspektor August Storch** begutachtet die Lagerstätte und sucht für den bergmännischen Abbau Gesellschafter.
- 1841 Storch findet als **Gesellschafter** den Hofadvokaten Wilhelm Briel aus Gießen und dessen Schwager Gottlieb Metzler, Mühlenbesitzer in Löhnberg.
- 1843 Briel lässt das vier Morgen große **Grubenfeld** in den Gemarkungen "Großenlinden und Leihgestern" ("Bergwerkswald") auf sich alleine verleihen. Am Oberhof beginnt der Erzabbau in Pingen und durch einfache Schächte.
- 1844 Die Gemeinde Allendorf verpachtet „zum Behufe der Anlegung einer **Braunsteinwäsche** 80 Ruthen Allendorfer Local Maß der sog. Kuhweide an das Gießener Braunsteinbergwerk auf 3 Jahre“. Pferdefuhrwerke bringen das Erz zur Erzwäsche am Kleebach.
- 1850 Die dampfgetriebene "**Erzwäsche an der Heuchelheimer Lahnbrücke**" wird angelegt. Es beginnt der Erztransport auch auf der neu gebauten Strecke der Main–Weser–Bahn. **Verladung am Bahnhof Gießen** (spätere Margaretenhütte).
- 1853 Der englische Bergwerksbesitzer und **Erzhändler E.W.Fernie** aus Leistecer/England erwirbt einen Teil der Grube, 1863 den Rest. Er setzt den schottischen Bergbaufachmann **Peter Wilson** als Betriebsleiter ein. Wilson stellt erfahrene Bergleute aus dem Lahn-Dill-Revier ein, darunter den Obersteiger **Georg Appel**.
- 1856 **Das Bergwerk erzeugt 7 362 t absatzfähiges Erz**, alle anderen Gruben des Großherzogtums Hessen zusammen nur 255 t.
- 1857 Fernie setzt **Samuel Pascoe** als Bergwerksdirektor ein.
- 1863 Die **Bahnstrecke Gießen - Niederlahnstein** wird fertiggestellt und für den Erztransport genutzt. Der Transport an den Rhein ist wegen der vielen Schleusen per Schiff mehr als doppelt so teuer wie mit der Bahn.
- 1879 Die Erzmengen haben so zugenommen (Jahresförderung 121 087 t), dass eine **Seilbahn** für den Erztransport vom Unterhof zur "**Bahnhofswäsche**" (später "Margaretenhütte") gebaut wird. Sie war in einer 12- Stunden Schicht in Betrieb und führte über die Klinikstraße. In den achtziger und neunziger Jahren wurden über diese Seilbahn täglich 300 bis 400 t Eisenmanganerz befördert und verladen.
- 1894 Die zweirädrigen Pferdekarren werden aus dem Grubenbetrieb entfernt und durch **Kippwagen auf Gestänge und zwei Schrägaufzüge** ersetzt. Aus Betrieb 8, der tiefsten Tagebausohle, werden die übrigen Tagebaue durch Stollen verbunden und durch sie die Förderung dem Schrägaufzug zugeführt.
- 1896 Zwei **Benzinlokomotiven** werden eingesetzt, eine Weltneuheit.

- 1897 **Fernie verkauft den Grubenbesitz** an eine neu gebildete 1000-teilige "Gewerkschaft Gießener Braunsteinbergwerke vormals Fernie". 990 Kuxe (Anteile) der Gewerkschaft gelangen in den Besitz des Industriellen Albert Zobel in Straßburg.
- 1899 Im Betrieb 8 am Unterhof beginnt man mit dem **Bau eines Elektrizitätswerks** (Gleichstrom, Antrieb durch zwei Dampfmaschinen). An der Gelnhäuser Bahnstrecke wird ein **Misch- und Verladewerk** gebaut (heute Bieber+Marburg am Gießener Ring). Ab 1903 fährt die Grubenbahn von Betrieb 8 aus durch Hauptstollen und Gailstollen das neue Werk an.
- 1906 Das Stollennetz hat eine Länge von über 3 km erreicht. Die **Seilbahn wird stillgelegt**. **Fahrdrahtlokomotiven** lösen die Grubenpferde, Lokomobilen (Dampfmaschinen) und Benzin Lokomotiven in Tagebauen und Stollen ab. Zur Wasserhaltung wird im Betrieb 8 der **Friedrich-Wilhelm-Schacht abgeteuft** (17 m, 1915: 43 m).
- 1907 In dem Misch- und Verladewerk an der Gelnhäuser Bahnstrecke wird ein zweiter Drehrohrofen zum Rösten des mulmigen Erzes eingebaut. Über eine **Bandanlage mit Verladetrichter** wird das Fertigerz direkt in die Waggons verladen.
- 1912 Am Ostrand von **Betrieb 8** wird eine **Erzwäsche** gebaut.
- 1915 Am Oberhof (Anwesen Nr. 26a) wird ein **neuer Fahrschacht zum Hauptstollen** abgeteuft, um das Einfahren der fast 1300 Bergleute zu beschleunigen.
- 1916 **Friedrich Krupp**, Essen, erwirbt 977 Kuxe des Bergwerks. Die "**Grube Grenze**" (am Südrand von Kl.-Linden) wird hinzugekauft.
- 1917 Der **Alfredschacht wird im Südwestfeld abgeteuft**. Es ist daran gedacht, das dort geförderte Erz über einen Stollendurchschlag nach Betrieb 8 zu fördern.
- 1818 Das **Kalkwerk Haas** wird angekauft. Dessen Feldbahn kann nun als Grubenbahn auch Erz zur **Verladestelle Großen-Linden** an die Main–Weser–Bahn transportieren.
- 1921 Im April bricht ein **Streik** aus, der zu einer **zweijährigen Betriebsruhe** führt. Danach wird der Betrieb mit Bergleuten aus Bieber wieder angefahren.
- 1929 Das Bergwerk wird von der **Sieg–Lahn–Bergbau GmbH** übernommen. Der **Untertagebau** an Oberhof und Unterhof und der Betrieb des Misch- und Verladewerkes wird **eingestellt**. Bis etwa 10 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg wird hier noch Restschlämme gefördert (Betrieb 9). Die Erzverladung erfolgt nur noch über Großen-Linden. Dort werden auch Aufbereitungsanlagen in Betrieb genommen.