

## Der Wetterschacht am „Gailstollen“

Der Erztransport erfolgte von Betrieb 8 aus zunächst durch den nach Süden führenden Hauptstollen, von dem der Transportstollen („Gailstollen“) nach Osten abbog. Der Wetterschacht des Transportstollens liegt direkt neben der Straße Gießen-Leihgestern, ist gut erhalten und wurde am 24.05.1968 für eine Befahrung geöffnet.

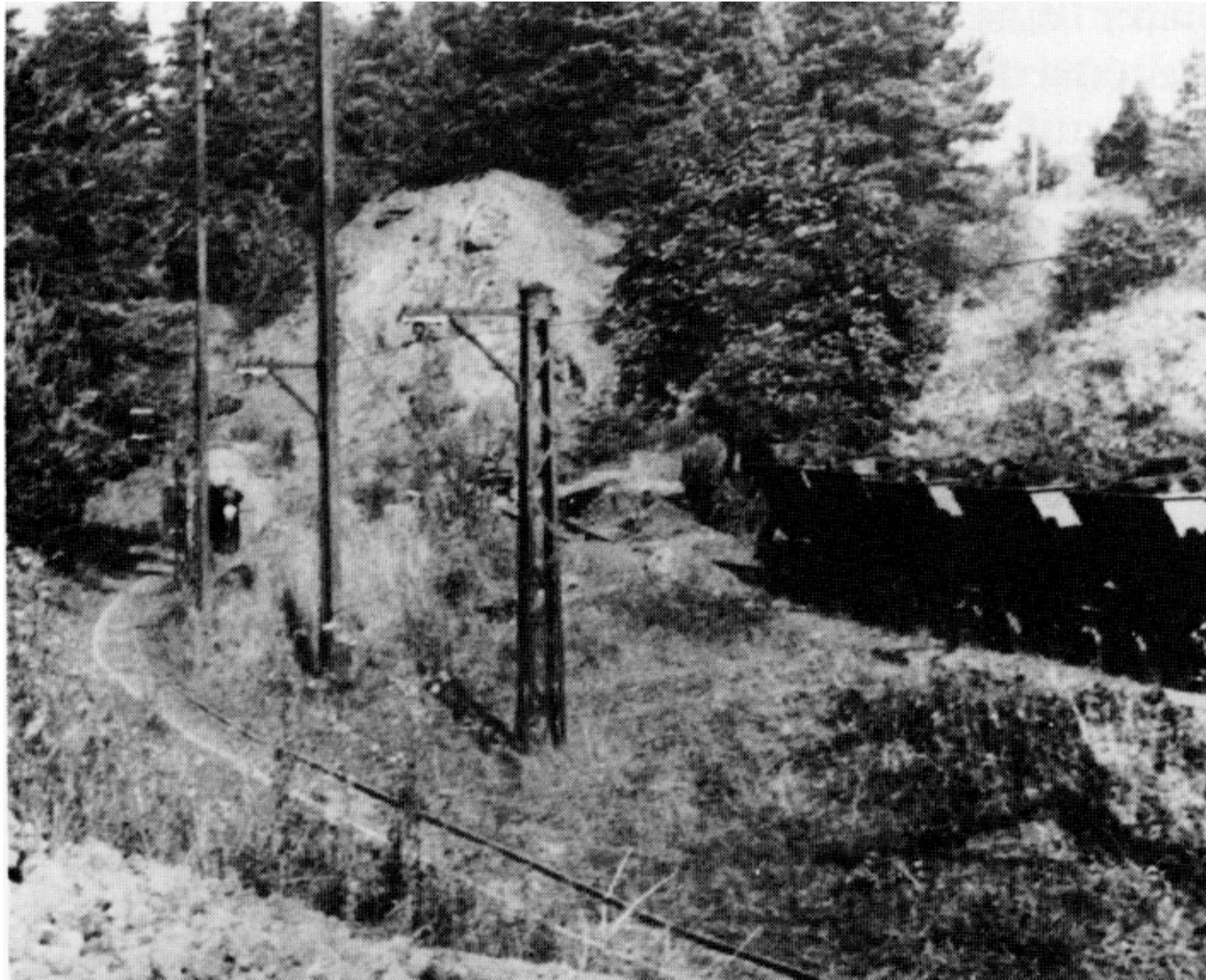
Die Befahrung diente der Prospektion für den Bau des Gießener Rings.





## Das östliche Stollenmundloch des Gailstollens, 1926

Der Geländeeinschnitt mit dem heute verschütteten Stollenmundloch, in dem nach Erinnerung von Heinrich Jung bis Kriegsende ein Kommandostab der Luftwaffe untergebracht war. Stollenmundloch und Rangierstrecke befinden sich nahe dem Gießener Ring, nahe der Stelle, an der eine Hochspannungsleitung die A485 überquert.





## **Trasse der Feldbahn zum Misch- und Verladewerk, am Gießener Ring 2005**

Rechts der Damm, auf dem die Rangierstrecke lag. Der Großteil der Strecke wurde vom Damm des Gießener Rings verschüttet.

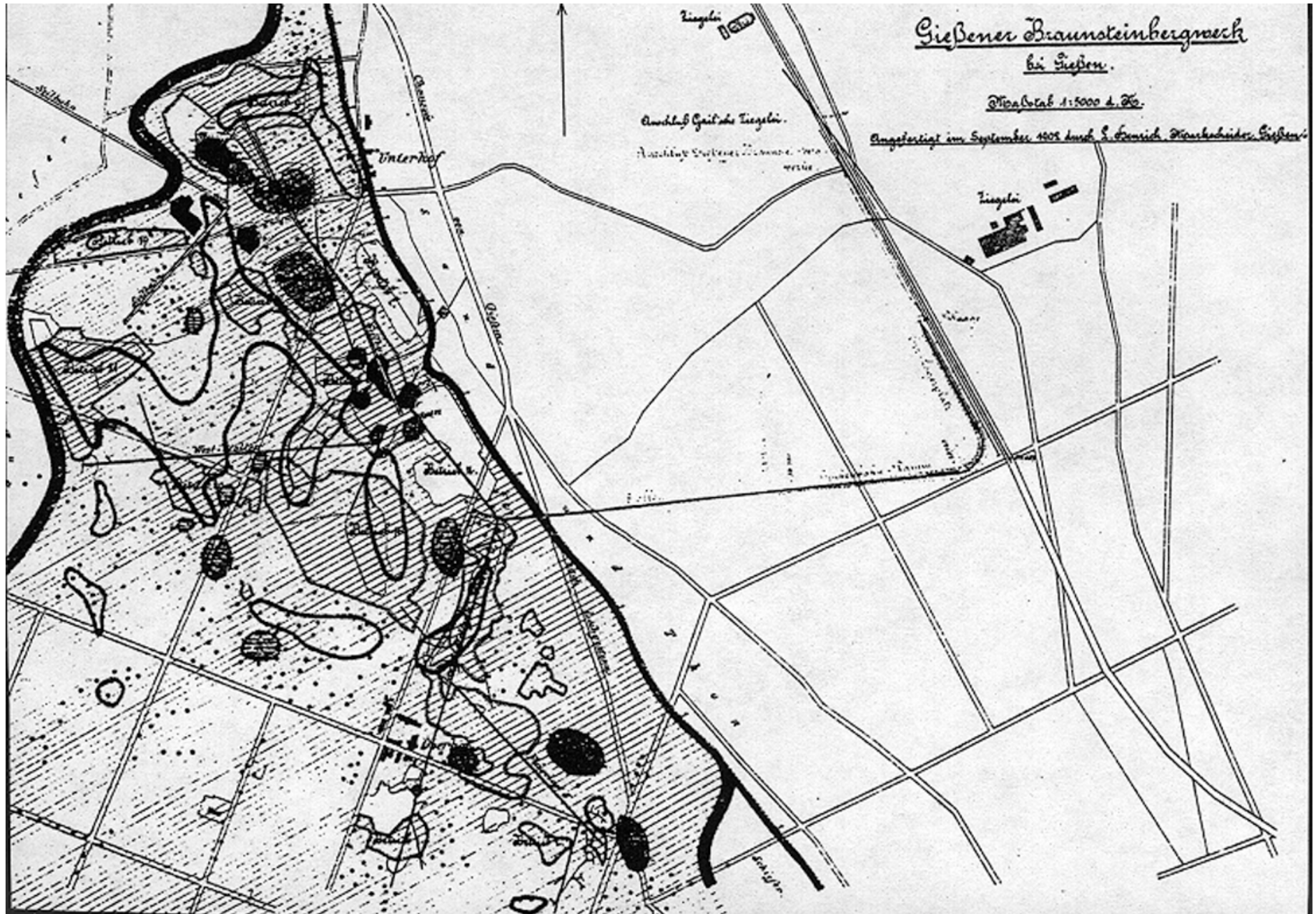




# Gießener Braunsteinbergwerke

Plan 1902

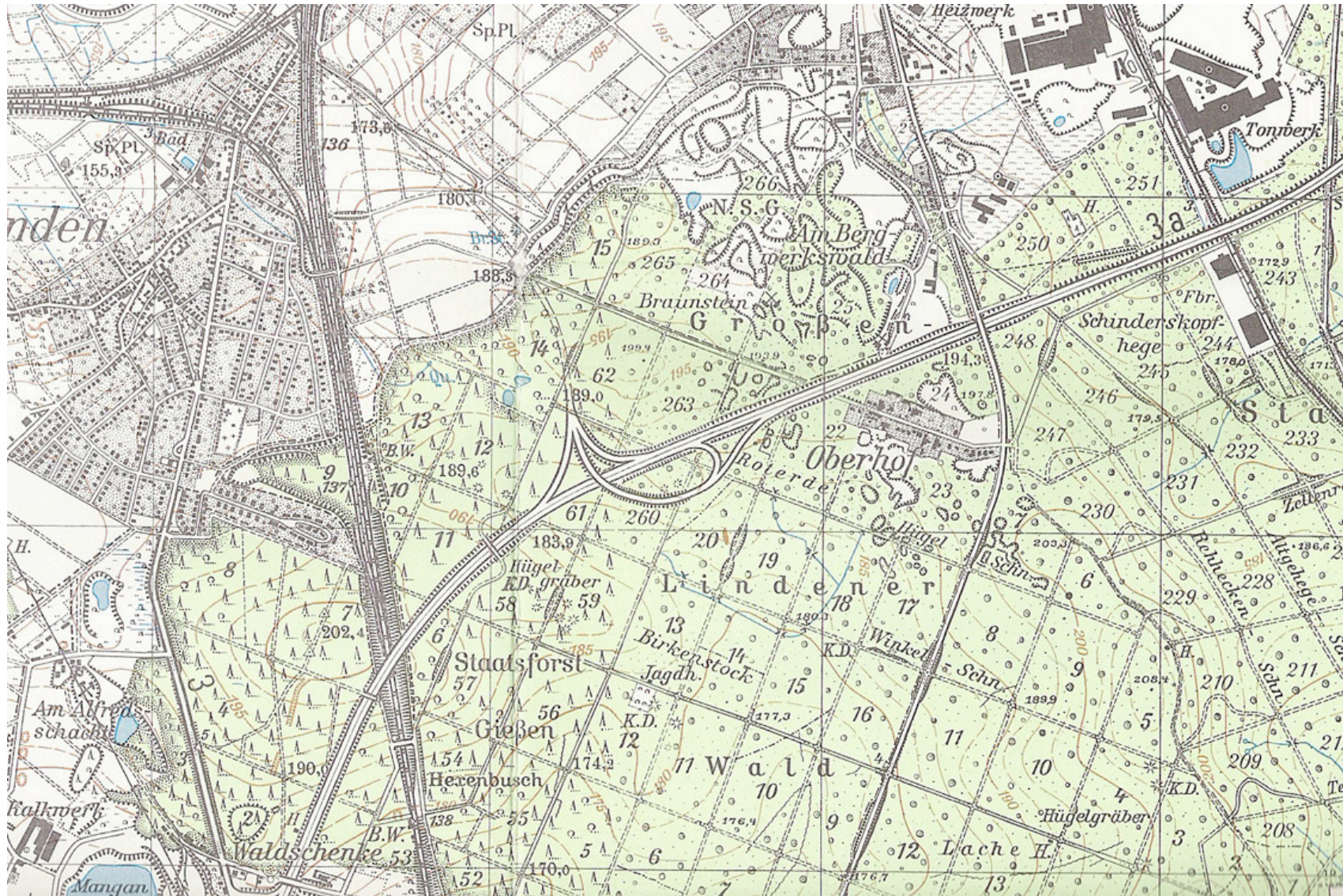
Gut zu erkennen ist der Verlauf von Hauptstollen und Transportstollen (Gailstollen), dessen Trasse bis zum Holzplatz führte.





## Auszug Karte M 1:25 000, Ausgabe 1974/75

In der Karte ist oben rechts („3a“) der Gailstollen und der sich östlich anschließende Damm der Grubenbahn eingezeichnet. Der weitere Verlauf des Damms ist von dem höheren Damm der A 485 überschüttet. In den früheren Gebäuden der Aufbereitungsanlage in der Schinderkopfhege („Fbr.“) befand sich nach dem Zweiten Weltkrieg eine Spiegelfabrik. Auf den Gleisen der Aufbereitungsanlage befand sich nach Mitteilung von Edith Satzinger 1945 ein „Salonwagenzug des Führers“. Ihr Vater Franz Funk erwarb bei der Stadt Gießen aus diesen Waggons elektrische Heizkörper, die er für seine Hühnerfarm am Hasenköppel einsetzte.





## **E-Lok vor dem Lokschuppen in Betrieb 8, 1920**

An der Lok lehnt der Grubenelektriker Karl Bender (1898 - 1950), 2.v.rechts.

(Bild: Hans Bender)





## Der elektrifizierte Betrieb 8, um 1938

**Linkes Bild:** Betriebsschlosser Otto Gerlach (1904-1989) in einer Grubenlok mit Besuchern

**Rechtes Bild:** Otto Gerlach am Schaltkasten neben dem E-Werk, Bildmitte: Förderturm des Friedrich-Wilhelm-Schachts, dahinter: Lokschuppen (Bilder: Frau Helga Schäfer)





# **Benzinlok und E-Lok am Stollenmundloch des Hauptstollens in Betrieb 8**

**Linkes Bild um 1897:** Benzinlok, rechts am Stollenmundloch Peter William Wilson, Vater von Arnold Charles Wilson  
**Rechtes Bild um 1938:** Elektriker Karl Schmandt (Pohlheim) mit Hand an der Lok, hinter dem Fahrer: Otto Gerlach





## **Das Ende der Grubenpferde in den Gießener Braunsteinbergwerken**

Noch 1897 arbeiteten die rund 600 Bergleute mit etwa 60 Grubenpferden.

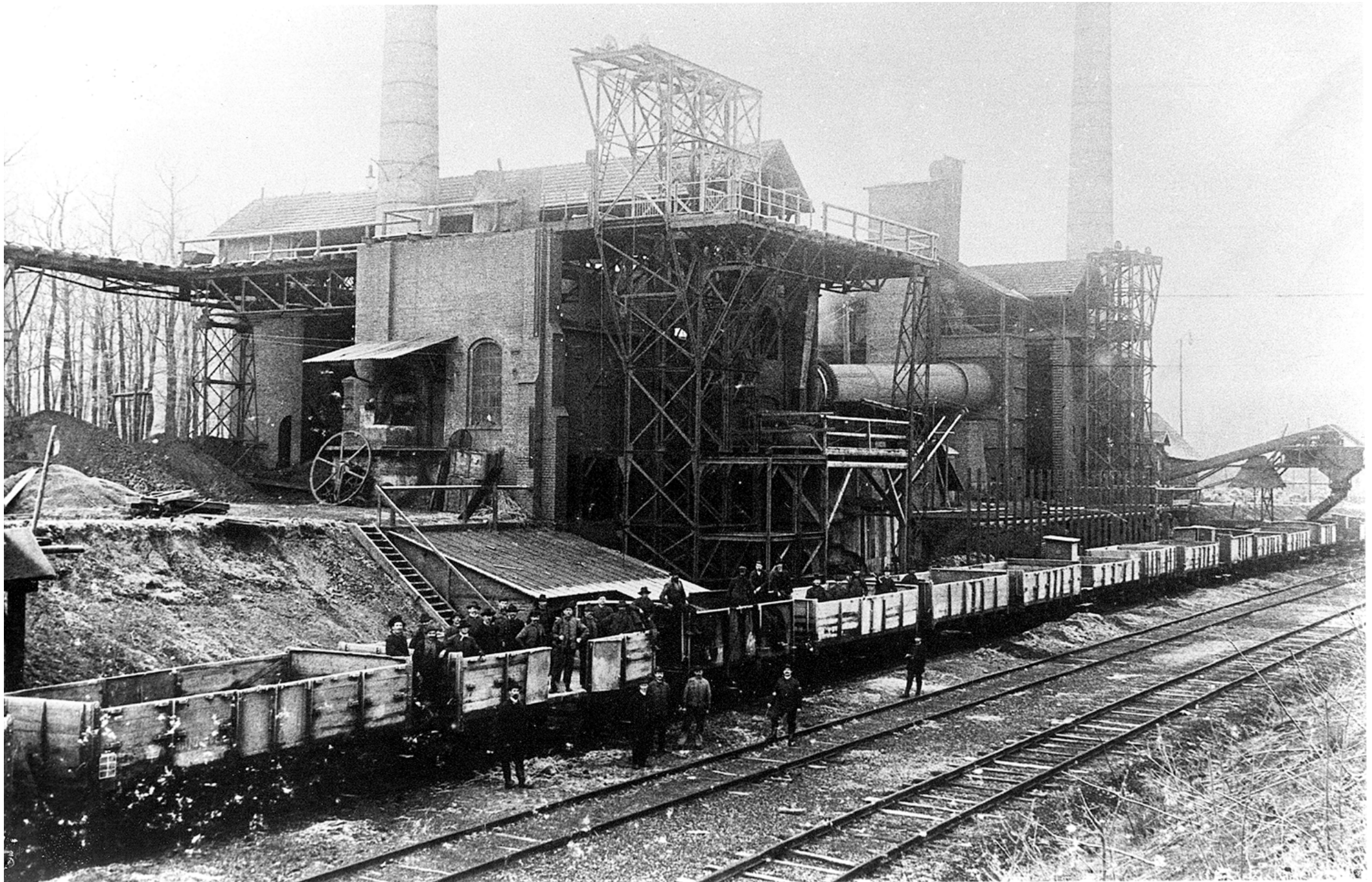
Über den tragischen Tod seines treuen Grubenpferdes „Liliput“ 1898 am Betrieb 8 berichtet der Bergmann Wilhelm Lenz in seinem Buch „Als Bergmann in vier Erdteilen“.

Im „Musterungsjahr 1917“ meldet das Bergwerk in der „Vorführungsliste“ noch achtzehn Grubenpferde, die als „kriegbrauchbare, besonders schwere Zugpferde“ eingestuft werden. Unter ihnen waren: Kastor (6), Felix (10), Hans (12), Hektor (7) und Dora (6).



## Misch- und Verladewerk an der Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen, 1908

Bild Mitte: einer der beiden Drehrohröfen; ganz rechts: der bewegliche Vorrats- und Verladetrichter.





- 1906** Das **Stollennetz** hat eine Länge von über **3 km** erreicht. Die Seilbahn nach Gießen wird stillgelegt. Elektrische Fahrdraktlokomotiven lösen die Grubenpferde, Lokomobilen und Benzinlokomotiven 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 Bahn-Waggons verladen.