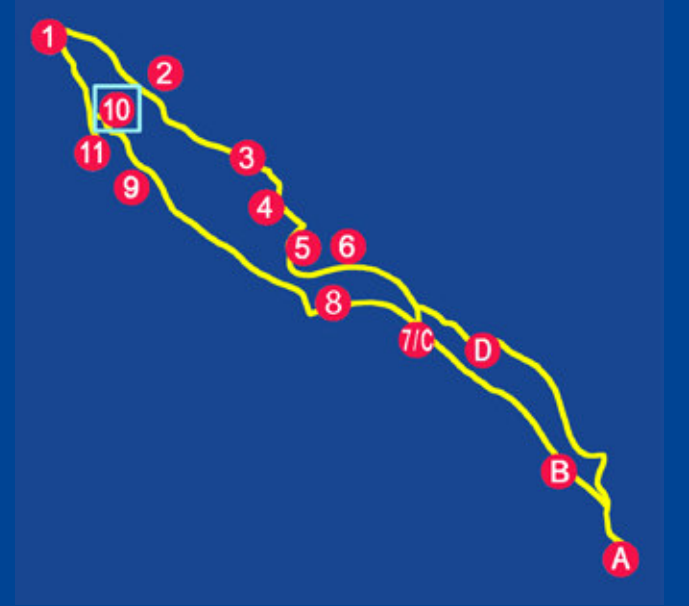


Bertha-Stollen

Der längste Stollen von allen



Nachdem die Essener Friedrich Krupp Aktiengesellschaft sämtliche Kuxe (Anteile) der „Gewerkschaft Bieberer Gruben“ angekauft hatte, übernahm sie am 1. September 1907 die Betriebsleitung dieser Gewerkschaft. Ein Jahr später wurde an der früheren Eisenschmelze der neue Stollen hergestellt, der ab 1910 als Bertha-Stollen bezeichnet wurde, in Anlehnung an Bertha von Bohlen und Halbach. In den nachfolgenden Jahren wurde der Bertha-Stollen, mit dem das ganze Abbaufeld vom Burgberg bis nach dem Feld Gordon (Abbaufeld hinter dem oberen Lochborn) unterfahren werden sollte, weiter aufgefahren.



In der Bildmitte ist die Giebelseite des heute nicht mehr vorhandenen Lokschuppens zu sehen. Hier waren die beiden Benzolokomotiven untergebracht. Rechts daneben steht das Gebäude, in dem das Benzol für die Lokomotiven lagerte. Im Vordergrund sieht man einige der 77 Loren, die im Bertha-Stollen zur Streckenförderung eingesetzt wurden.

Güterwagen der Spessartbahn verladen (Gleisanschluss Schmelz).

1922 hatte der Bertha-Stollen mit 3.115 m seine maximale Ausbaulänge erreicht. Das ursprüngliche Ziel, Feld Gordon, ist von hier noch 1.350 m entfernt. Alle Förderpunkte, bis zum mittleren Lochborn, sind mit dem Bertha-Stollen verbunden. Die Anbindung der Förderpunkte im oberen Lochborn (Schacht L und oberer Maschinenschacht) konnte nicht mehr realisiert werden.

Nach dem 1. Weltkrieg ging der Verkauf der Eisenerze stark zurück. Man versuchte deshalb, neben den Eisen- auch Kobalterze zu fördern. Im Jahre 1922 wurde vom Bertha-Stollen ein Querschlag zu den Kobaltgängen aufgefahren. Zwei Jahre später erreichte man die erste Gangspalte. Auch nach der Betriebseinstellung im April 1925 wurden die Untersuchungsarbeiten im Kobaltgang weitergeführt. Da die Unterhaltungskosten des Bertha-Stollens aber derart hoch und die Aufschlussarbeiten im Kobaltgang so wenig aussichtsvoll waren, wurden die Arbeiten am 12. Januar 1926 endgültig eingestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte man 2.958 kg Kobalterze gefördert.

Nachbau des Bertha-Stollens

Mit finanzieller Unterstützung des EU-Förderprogramms LEADER und der Gemeinde Biebergemünd ist der Kulturweg Bergbau und Naturschutz („Bieberer Acht“) um einen geologischen Lehrpfad erweitert worden.

Als erste Maßnahme erfolgte im Herbst 2012 der Nachbau des Stollenmundlochs des ehemaligen Bertha-Stollens.

Die Wiedereröffnung fand am Barbaratag, der Schutzpatronin der Bergleute (4. Dezember) 2013 statt.




Zimmerarbeiten am rekonstruierten Bertha-Stollen (2013)

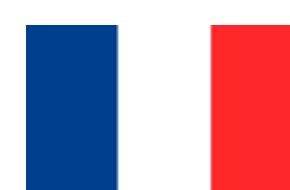
Zur Streckenförderung kamen im Stollen zwei Benzolokomotiven mit bis zu 77 Förderwagen zum Einsatz. Vom Bertha-Stollen wurden die Eisenerze über den Schmelzweg zur Halde befördert. Hier befindet sich heute der Festplatz von Bieber. Von hier wurden die zum Weitertransport bestimmten Eisenerze über eine Holzrutsche in die

Gleiskörper des Bertha-Stollens



Verladestation Spessartbahn (heute Festplatz / Hugo-Bücking-Straße)

 The Bertha Gallery - The local mining company, the „Gewerkschaft Bieberer Gruben“ (Mining Company Bieberer Mines) was bought by the Krupp Company in Essen in 1907. One year later, a new gallery was opened close to the former iron smelter. In 1910, it was named Bertha-Gallery in honor of Bertha von Bohlen und Halbach, the later heiress of the Krupp dynasty. In the gallery, two locomotives running on benzol were in operation and could haul up to 77 lorries. They transported the iron ores along the melting trail to the mine tip (today the fairground of Bieber). From there the iron ores were dumped down a wooden shoot into the lorries of the Spessart Railway. With the railway they were finally transported into the Ruhr-Area. After World War I, the demand for iron ores dropped dramatically. Therefore, the mining activities needed to be adopted and cobalt became a main target. But the maintenance costs for the Bertha Gallery were too high and so the mining activities were finally shut down in 1926. The former gallery mouth was reconstructed in autumn 2012. It was reopened for the public on 4 December 2013, the holiday of St. Barbara, patron saint of the miners.

 Galerie Bertha - Après avoir acheté toutes les parts du «syndicat Bieberer Gruben» la société Krupp à Essen reprit la direction en 1907. Un an après, on commença la nouvelle galerie au bain de fer en fusion antérieure, qui fut dénommé Galerie Bertha à partir de 1910 suivant Bertha von Bohlen und Halbach, l'héritière ultérieure de Krupp. Dans la galerie on utilisa deux locomotives à benzène avec au maximum 77 chariots qui transportaient les minerais à travers le chemin de fusion jusqu'au terril où se trouve aujourd'hui la place de fête de Bieber. De là les minerais prévus pour le transport continu fut chargés dans les wagons à marchandise du train «Spessartbahn» par un glissoir en bois (raccordement de voie ferrée fusion) et transportés jusque dans la région de la Ruhr. Après la 1ère guerre mondiale, la vente des minerais déclina fortement de sorte qu'on essayât d'extraire des minerais de cobalt. Mais les frais d'entretien de la galerie Bertha étaient tellement hauts que les travaux furent finalement terminés en 1926. En automne 2012, on reconstruisit l'entrée de la galerie Bertha antérieures. La réouverture eu lieu la journée de la Sainte Barbara, la patronne des mineurs (le 4 décembre), en 2013.

