

1971-04-09

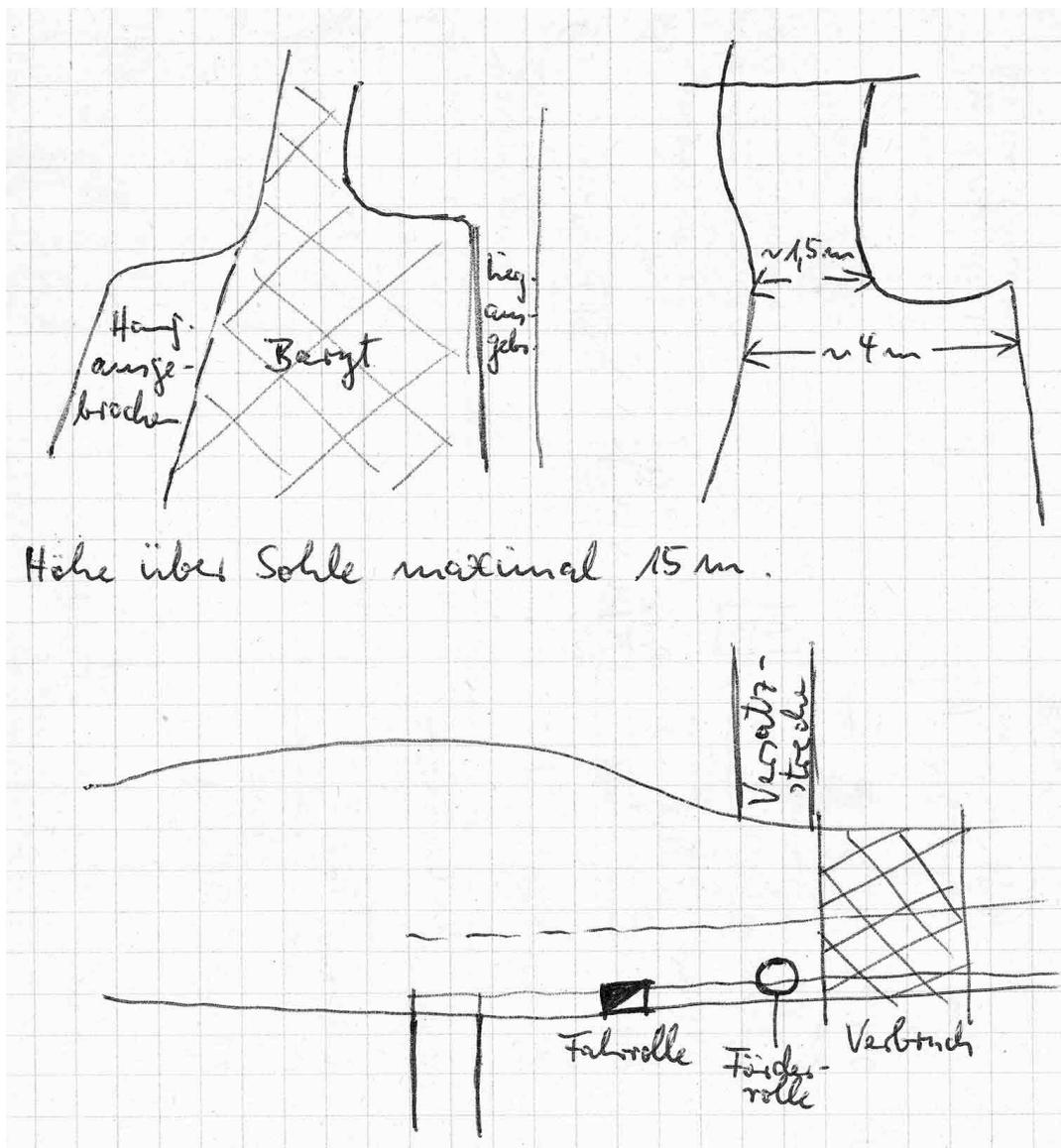
Alles 5. Sohle.

Die Preußag hatte Bohrversuche angestellt. Eine Bohrung im E senkrecht im Spat erreichte nur 2,5 m. Eine zweite von dem Querschlag im W angesetzt, sollte diagonal den Körper durchhörern. Sie erreichte bei 40 m einen Lösungshohlraum im Liegenden (Liegendgrenze) und musste dort eingestellt werden.

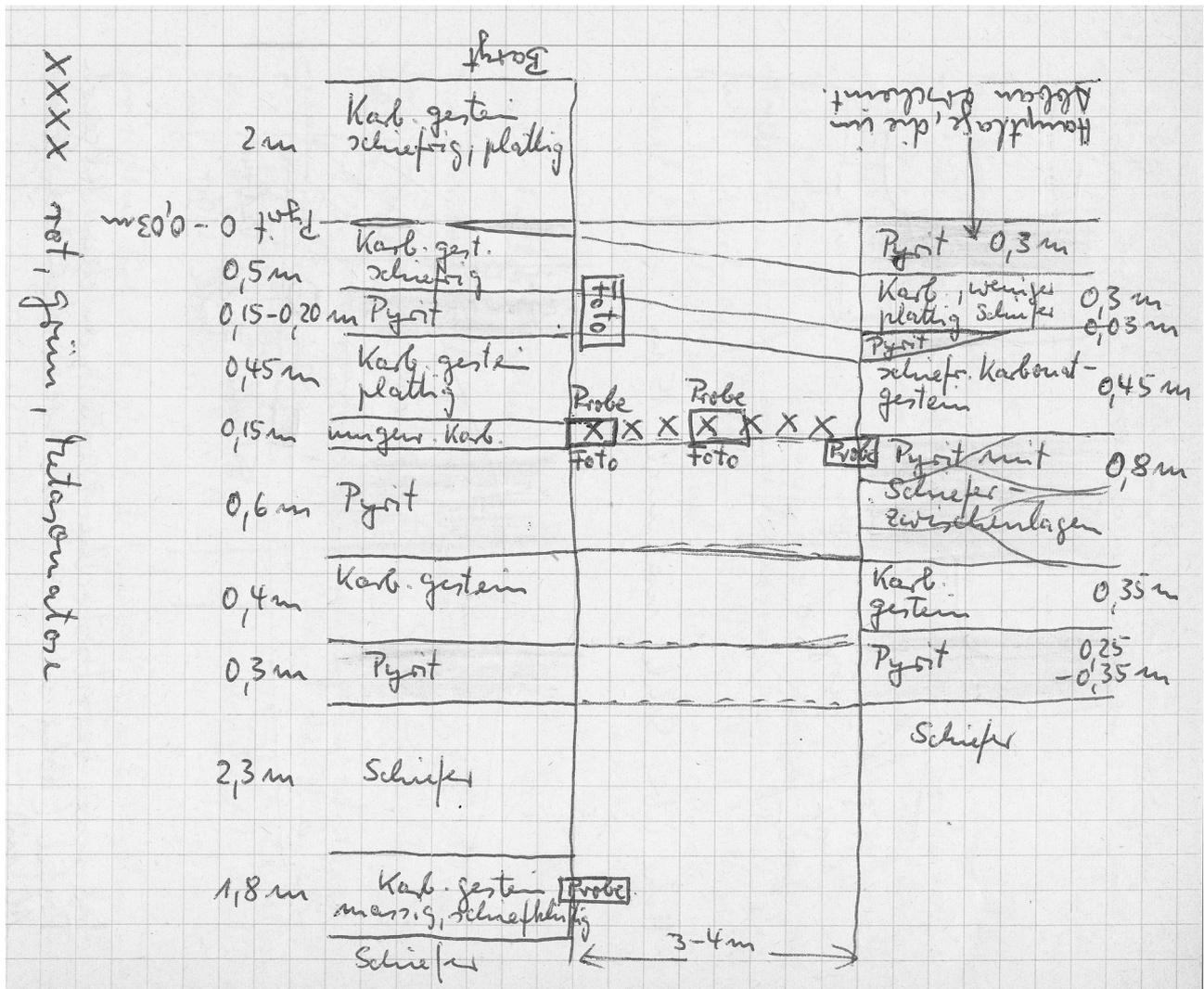
Aus dem Bohrloch strömt Wasser. Bei Erreichen des Hohlraums floss das Standwasser aus dem Karsthohlraum im E ab!

Der Abbau war nicht allzu weit fortgeschritten. Im E sehr schön gleichmäßiger Gang. An der Übergangsstelle Weitung - Gang hatten sich große Barytmassen abgelöst. Dies hing mit einer starken Mächtigkeitsverringering nach oben hin zusammen.

In einer Versatzstrecke zeigte sich das folgende Profil (Höhe über 5. Sohle wahrscheinlich etwa 25 m).

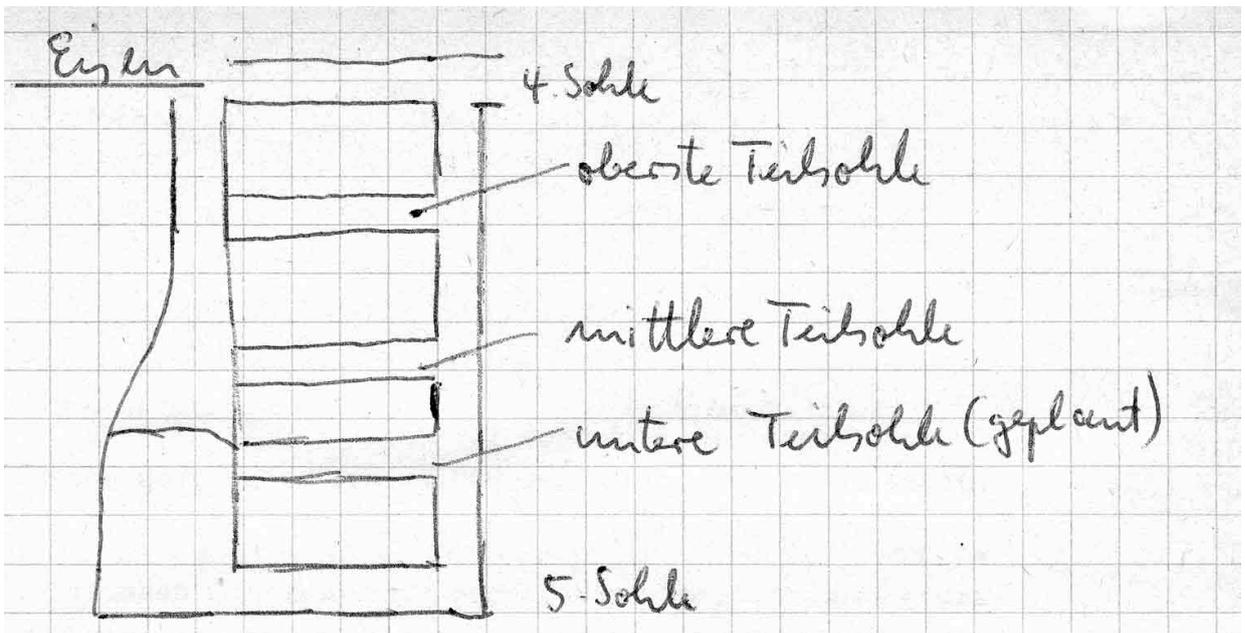


[Bild 009]



[Bild 010]

1971-11-04



[Bild 011]

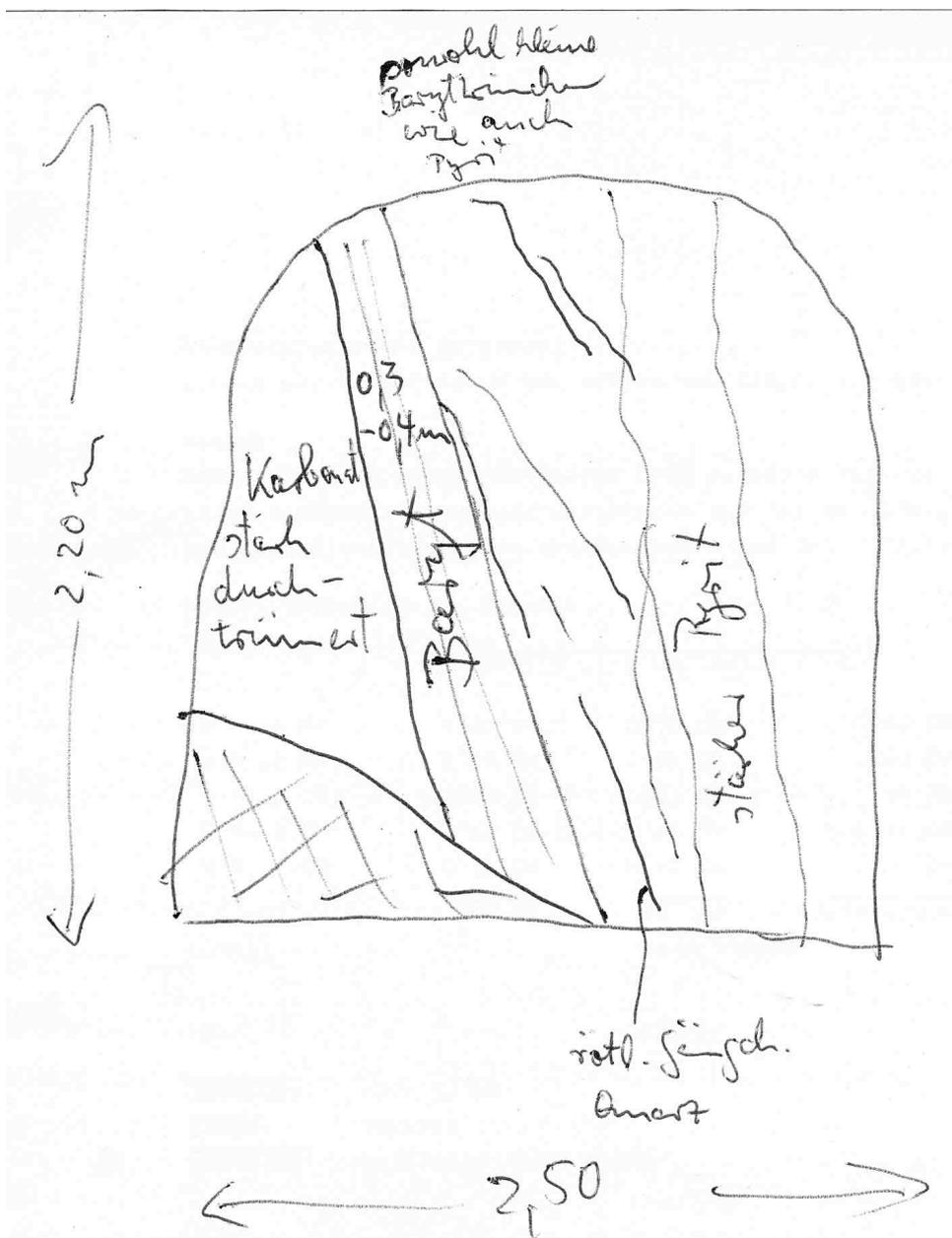
Die beiden oberen Teilsohlen waren angeschlagen. Die mittlere hatte den Gang erreicht. Brustbild siehe Zeichnung. Die obere Strecke war noch im Liegenden der Gangzone.

Die untere Teilsohle soll den Abbauhohlraum knapp unter der Firste anfahren.

Der Bruch, der zum Unfall führte, fiel etwa in Höhe Querschlag und Fahrrolle. Es war weniger ein dicker Klotz, der sich löste, als eine flache Schale, die von einer Seite des Abbaus zur anderen ging.

Der Schachtquerschlag ist zum Teil gehauen. Der Ortsstoß steht etwa 5 m hinter einer Biegung. Phyllit ist noch nicht angefahren. Er könnte eventuell gerade an dieser Stelle beginnen. Es findet sich dort etwas Material wie Talkschiefer mit Pyrit-xx.

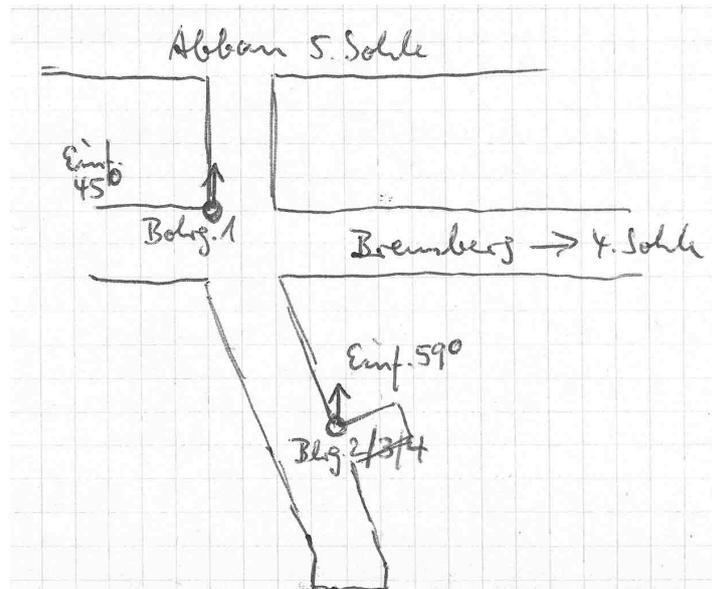
Die höchste Stelle im Abbau soll bei etwa 18 m über Sohle gelegen haben.



Ortsstoß mittlere Teilsohle kurz nach Anfahren des Baryts.

[Bild 012]

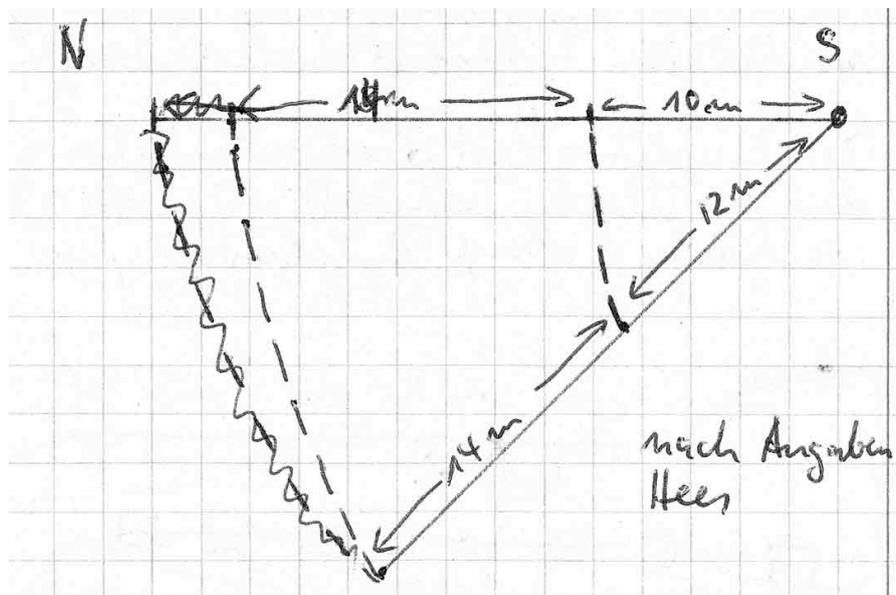
1972-02-19



[Bild 013]

Bohrung 1

Sollte bei Horizontalentfernung von 10 m die Spatgrenze erreichen. Hat diese bereits bei 12 m Länge der Bohrung erreicht. Durchbohrt wurden 14 m.

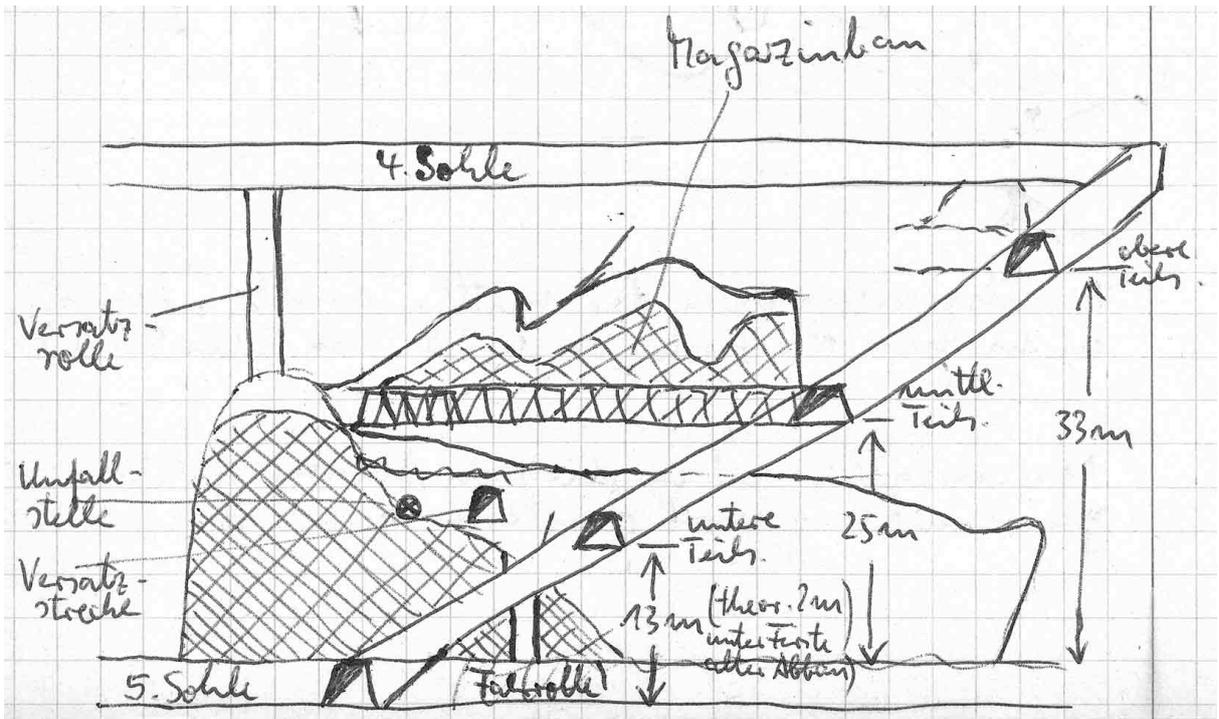


[Bild 014]

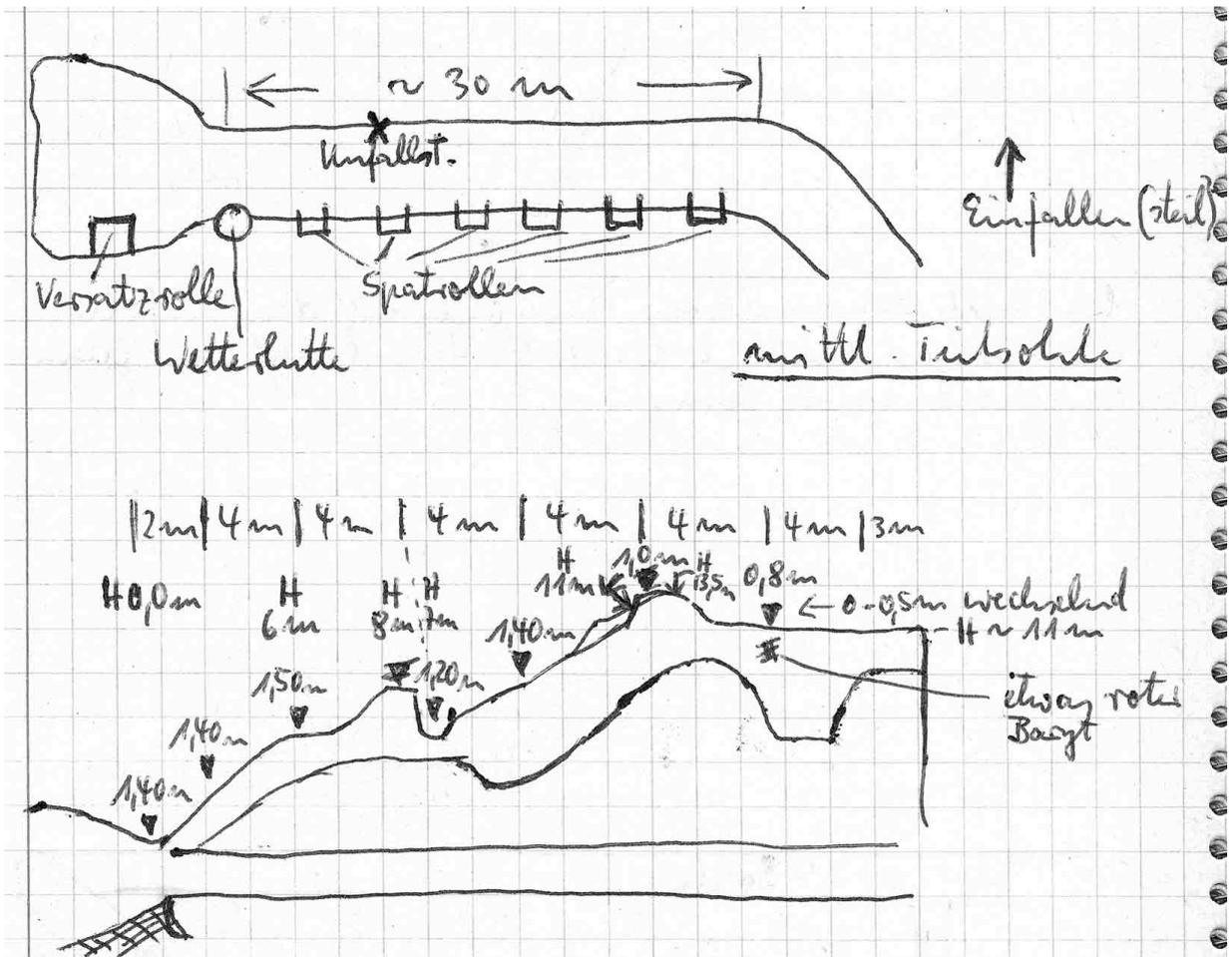
Oberhalb der mittleren Teilsohle ist das Einfallen des Ganges deutlich nach N. Hier biegt es allem Anschein nach um.

Die Schwebelänge zwischen dem alten Abbau und der mittleren Teilsohle sollte 10 m betragen. Nach Angabe von Hees beträgt sie in der Nähe der Versatzrolle nur noch 5 m. An der Versatzrolle selbst ist der Verbrauch bis über das Niveau der mittleren Teilsohle hochgestiegen.

Die Mächtigkeit des Spats betrug im Niveau der mittleren Teilsohle 0-2 m, dabei stark wechselnd ohne Regelmäßigkeit (nach Hees).



[Bild 015]



[Bild 016]

Mächtigkeiten über der mittleren Teilsohle, Höhen in m über der Firste (diese 2,8-3 m über Sohle).

Das Einfallen ist in diesem Abbau recht gleichmäßig und deutlich gegen N.

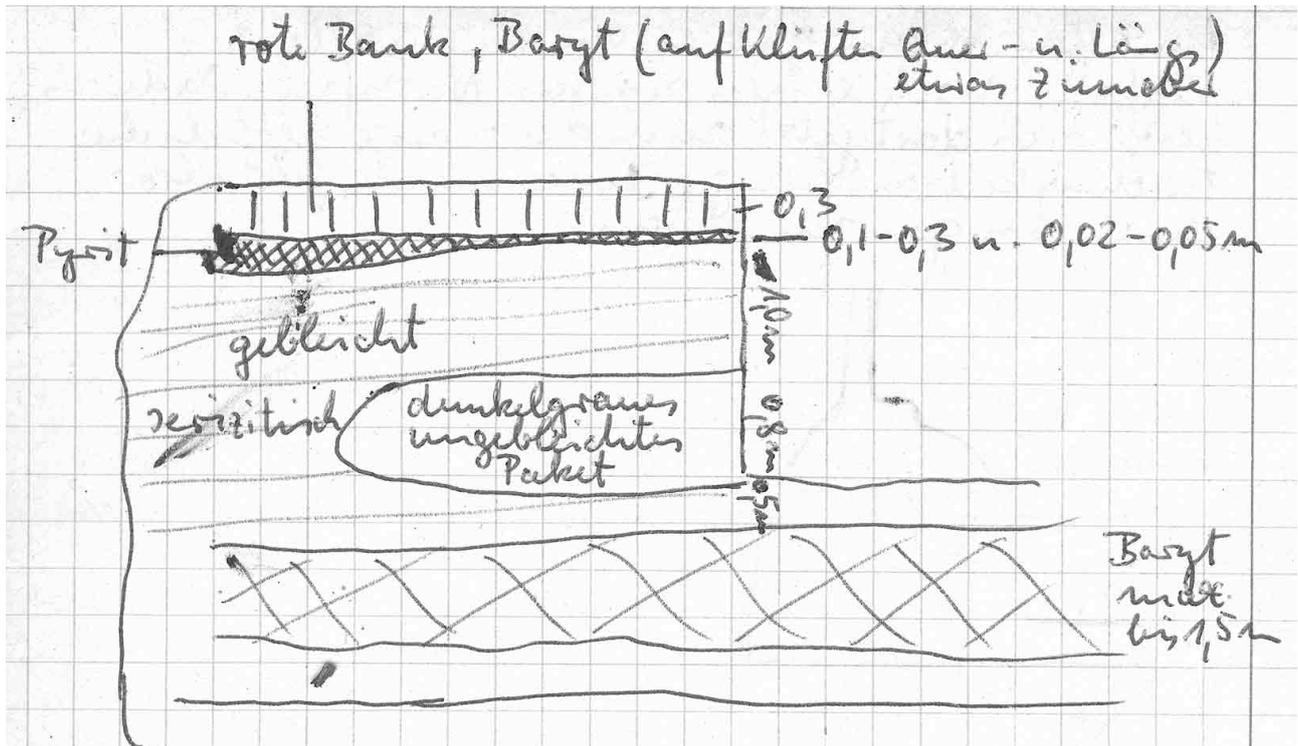
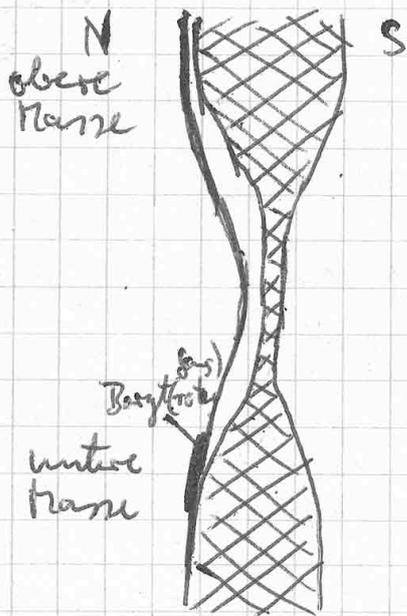


Bild in der Projektion im Verbundraum bei der ~~Verstärkung~~ Stützrolle in Höhe der mittleren Teilschle.

Genetisch etwa sehr schematisch

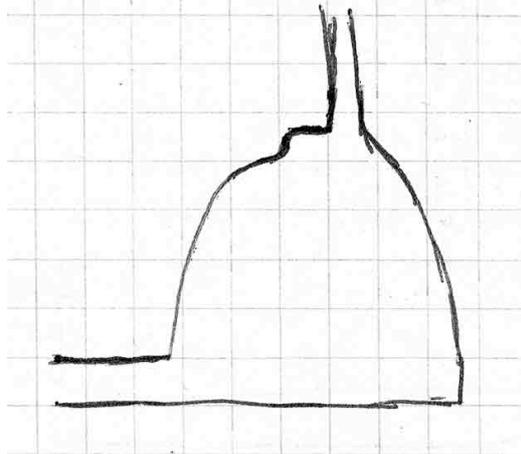


Die Pyritlage scharf sich nicht überall dem Schwespat an!
In der unteren Masse scharf sich ihm noch ein schmales Baryttrum an.

[Bild 017]

Sowohl am Hangenden wie am Liegenden kann in bereits braun verwittertem Material noch sehr feiner grauer Pyrit auftreten. Das ist jung!

Im alten Abbau gab es an der Stelle des Unfalls noch einen starken Nachfall. Dadurch zeigt sich dort jetzt auch die starke plötzliche Mächtigkeitsänderung. Dieser Knick geht also durch den ganzen Abbau.



[Bild 018]

Die obere Teilsohle war teilweise aufgefahren. Wo nach dem Grubenriss am E-Ende kein Abbau mehr sein sollte (bzw. 7 m höher erst — über der 4. Sohle) wurde bei einem Abbauversuch alter Mann angefahren; die Strecke ist damit zugelaufen.

Nach Angaben von Schröder (Kaufmänn. Leitung)
Förderung 30-50 Wagen / Tag.
Erlös je Tonne 100,- DM.

1972-05-11

Auf der 5. Sohle war an der gleichen Stelle (wie für die 2. und 3. Bhrg.) wieder eine neue Bohrung angesetzt worden. Sie soll eine Teufe von etwa 56 m erreichen (bei Erreichen des Ganges).

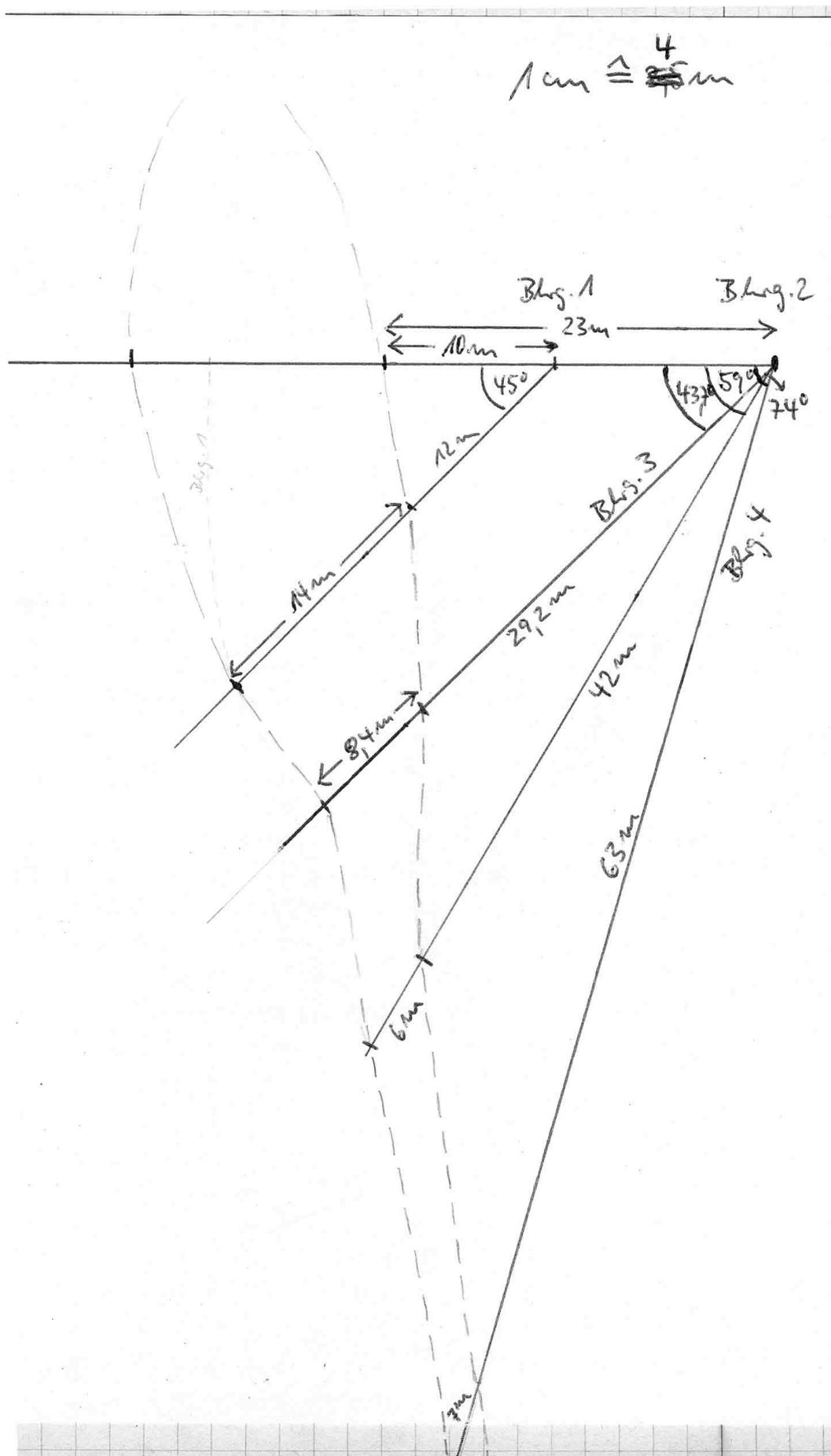
Die neue 6. Sohle soll 50 m unter der 5. Sohle aufgefahren werden.

Die Schachtstrecke war vollendet, der Wetterschacht in Arbeit. Die Phyllitgrenze liegt genau dort, wo die Strecke abgeknickt ist.

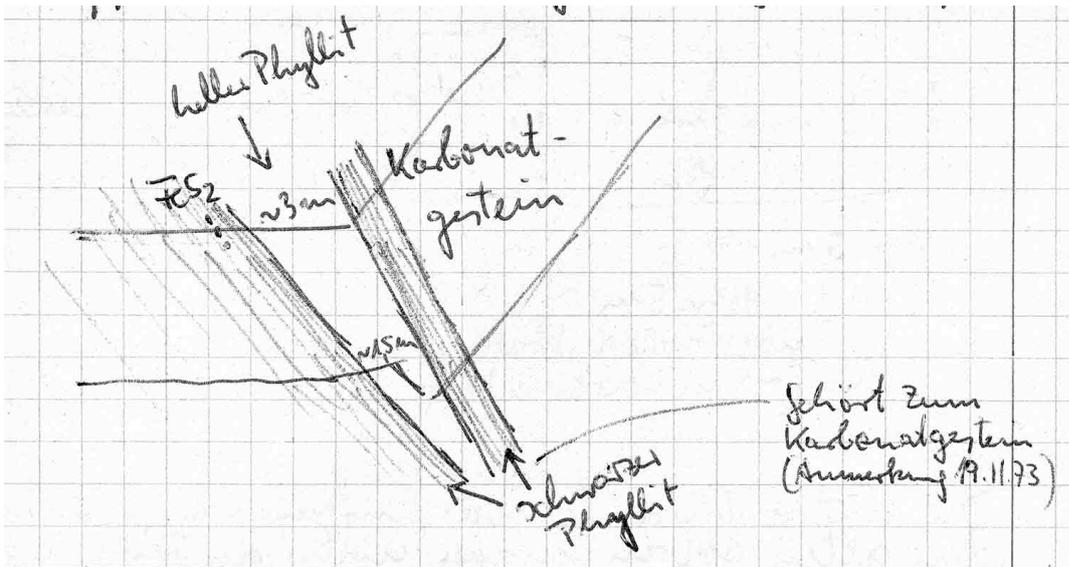
Die Phyllite sind hier nie bunt. Am Kontakt zu den Karbonaten sind sie schwarz, weiter weg werden sie heller, enthalten aber vereinzelt noch schwarze Streifen.

In Kontaktnähe ist eine sehr helle Phyllitschuppe in dunklen Phyllit eingeschuppt.

Man muss unterscheiden zwischen älteren Bewegungen, die prae- oder synmetamorph sind. Die Bewegungsbahnen aus diesen Zeiten können nicht tonig sein, wie hier eindeutig die Grenze zum Karbonat und einige Störungen im Phyllit.



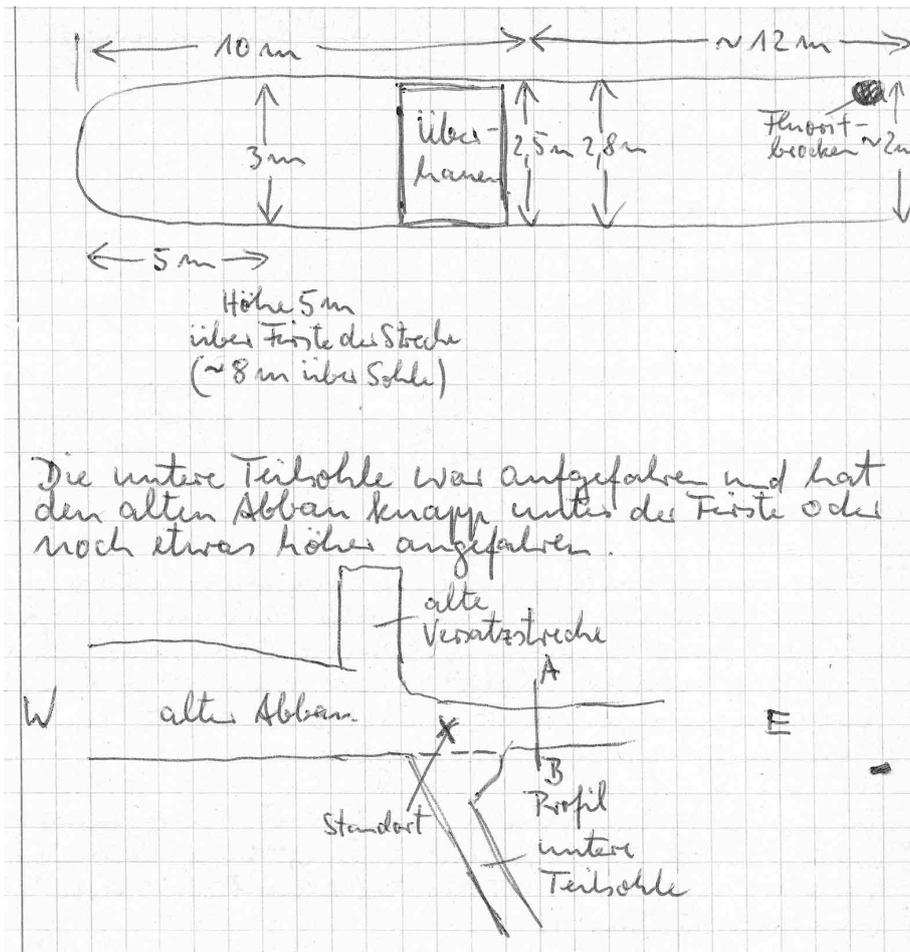
[Bild 019]



[Bild 020]

In der direkten Nähe des Karbonats sind Quarzknuern deutlich gerundet. Es ist eine Reibungsbrekzie, die jünger ist als die Haupttektonik (Knuerbildung).

Die Quarzknuern gehen nie durch die Grenze zwischen schwarzen und hellen Phylliten. Sie sind also älter als diese Schuppenbildung.

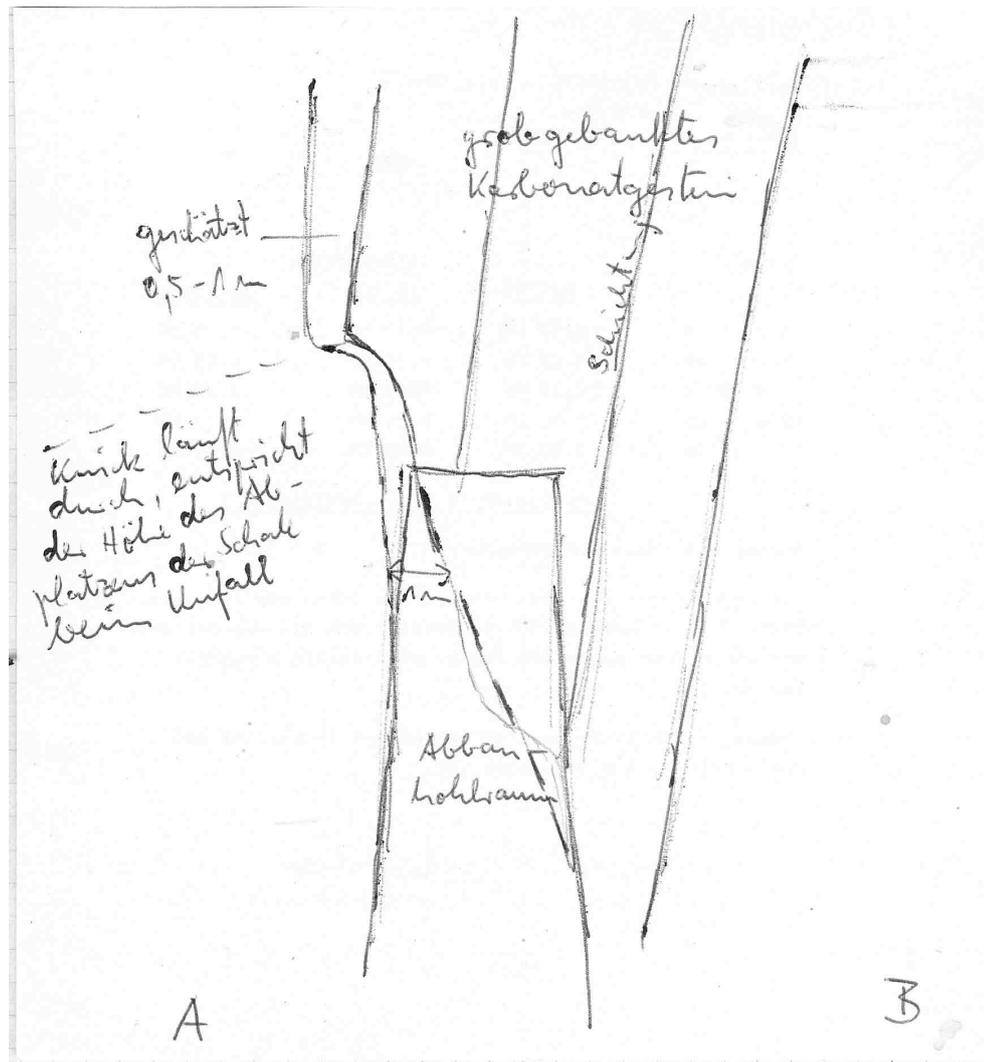


[Bild 021]

Im Abbau, der jetzt ganz nach W vorgetrieben war (oberhalb mittlere Teilsohle), wurde ein Block gefunden, der hauptsächlich aus Quarz + Dolomit, aber auch neben Baryt aus Fluorit und Zinkblende + Bleiglanz bestand. Die Stelle liegt etwa dort, wo beim letzten Besuch der Abbau gegen W endete.

Soweit erkenntlich beträgt die Mächtigkeit 3-5 m über Standort in beiden Richtungen nur noch 0,3-0,5 m (auch in Richtung Unfallort).

In Richtung E gesehen ergibt sich etwa folgendes Profil:



[Bild 022]

1972-05-29

Die 4. Bohrung wurde bis zu einer Tiefe von 115 m niedergebracht.

Die 1. Hälfte enthält eindeutige Karbonatgesteine, die 2. Hälfte überwiegend schiefriges Material.

Im Bereich 63-70 m liegt ein starker Kernverlust vor. Das vorhandene Material ist weder Baryt noch Pyrit. Dennoch müsste diese Zone dem Gang entsprechen. (Nimmt man sehr knapp, so ist es von 64,0 - 68,5 m.)

Eine drusige Probe von etwa 76 m Teufe (entspricht 2-3 m im Hangenden der Zone) ergab Baryt-xx, Paramorphose nach Baryt in rosa Karbonat + Quarz, Bleiglanz, Pyrit-xx.

Eine 5. Bohrung wird 6 m vor dem Wetterschacht angesetzt mit $68^\circ = 61,2^\circ$. Sie wird etwa 20 m unter der Bohrung 4 den Gang durchfahren.

Auf der Halde lag Material von dem Versuch, den beim Auffahren der oberen Teilsohle angefahrenen alten Mann zu räumen, teilweise vielleicht auch noch Material von dieser Teilsohle. Dabei auch noch ein Stück, das Fluorit besitzt.

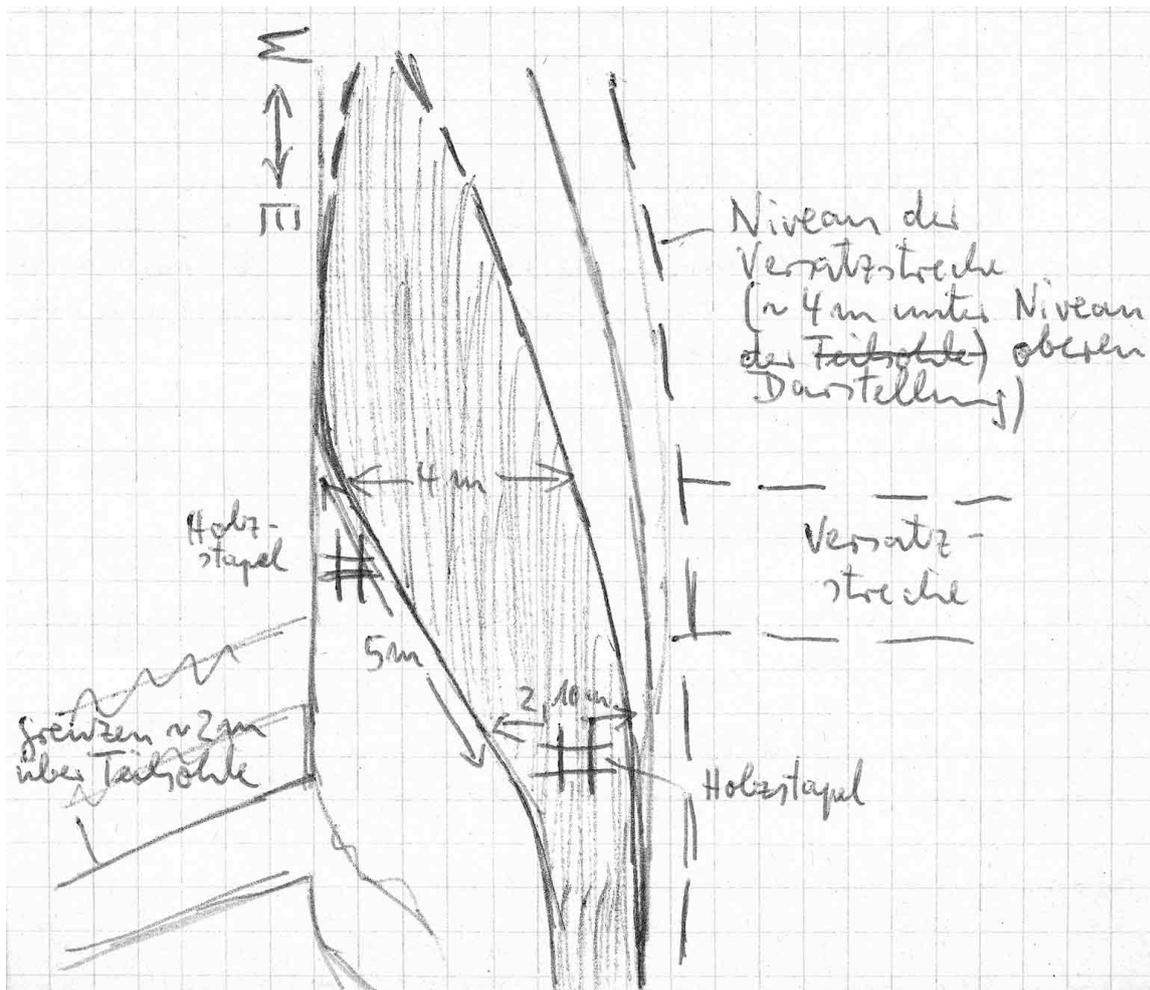
1972-06-16

Die Bohrung 5 war begonnen. Sie wurde genau im Wetterschacht angesetzt. Dadurch kommt sie etwas tiefer ein. Der Phyllit war ganz durchteuft. Es treten darin wieder grüne und rote Lagen auf und zwar in cm-Dicke wechselnd.

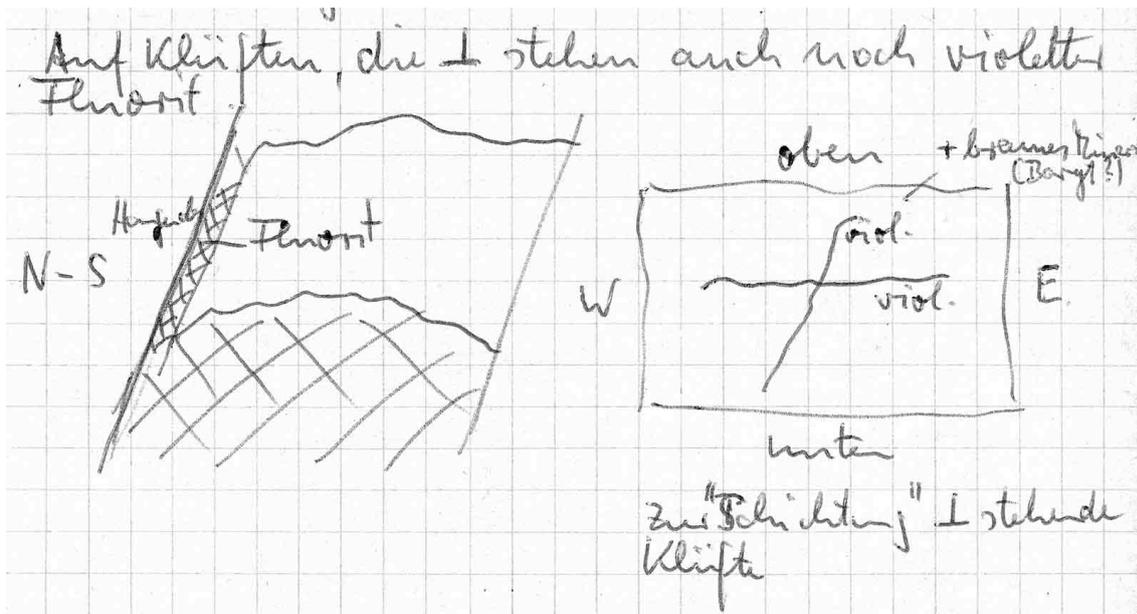
Die Bohrung stand bei 63 m Teufe im liegenden Karbonatgestein.

Um den Bremsberg zur 6. Sohle anzulegen, wird zunächst 90 m Strecke nach W aufgeföhren. Bisher ohne Besonderheit.

Im ehemaligen großen Abbauhohlraum immer noch Nachfall. Es liegt hier ganz sicher eine Verbiegung des Körpers (siehe Bild) vor.



[Bild 023]



[Bild 025]

1972-06-27

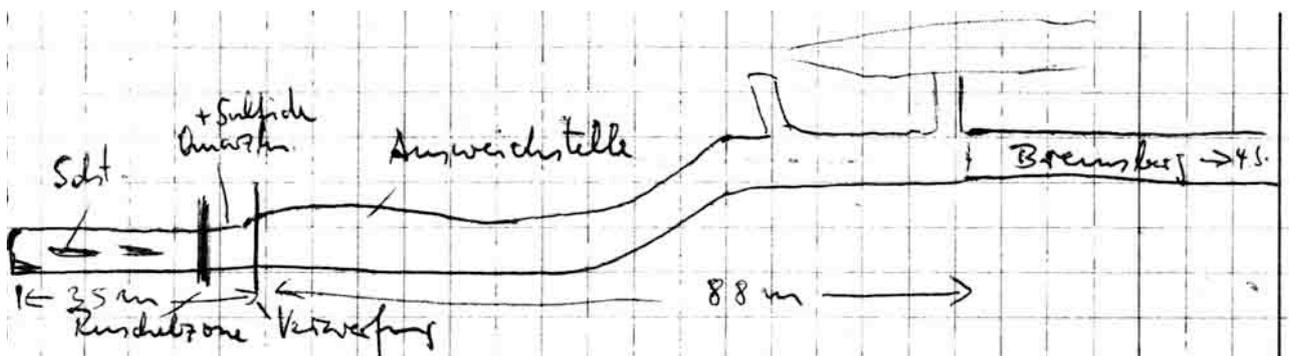
Die Bohrung 5 hatte eine Länge von 120 m erreicht.

98,90 m	[m]	
99,20	0,30	phyllitisches helles Material
99,90	0,70	verquarzter Pyrit
100,90	1,00	weicher, bröcklicher normaler Schiefer grau
101,90 m	1,00	verquarzter Pyrit

Die Bohrlänge passt einwandfrei zum bisherigen Verlauf der Gangzone.

1972-11-02

Die Hauptstrecke zum Bremsberg Richtung 6. Sohle ist fast völlig aufgefahren. Sie durchörtert die Störung, die etwas steiler steht als vermutet.



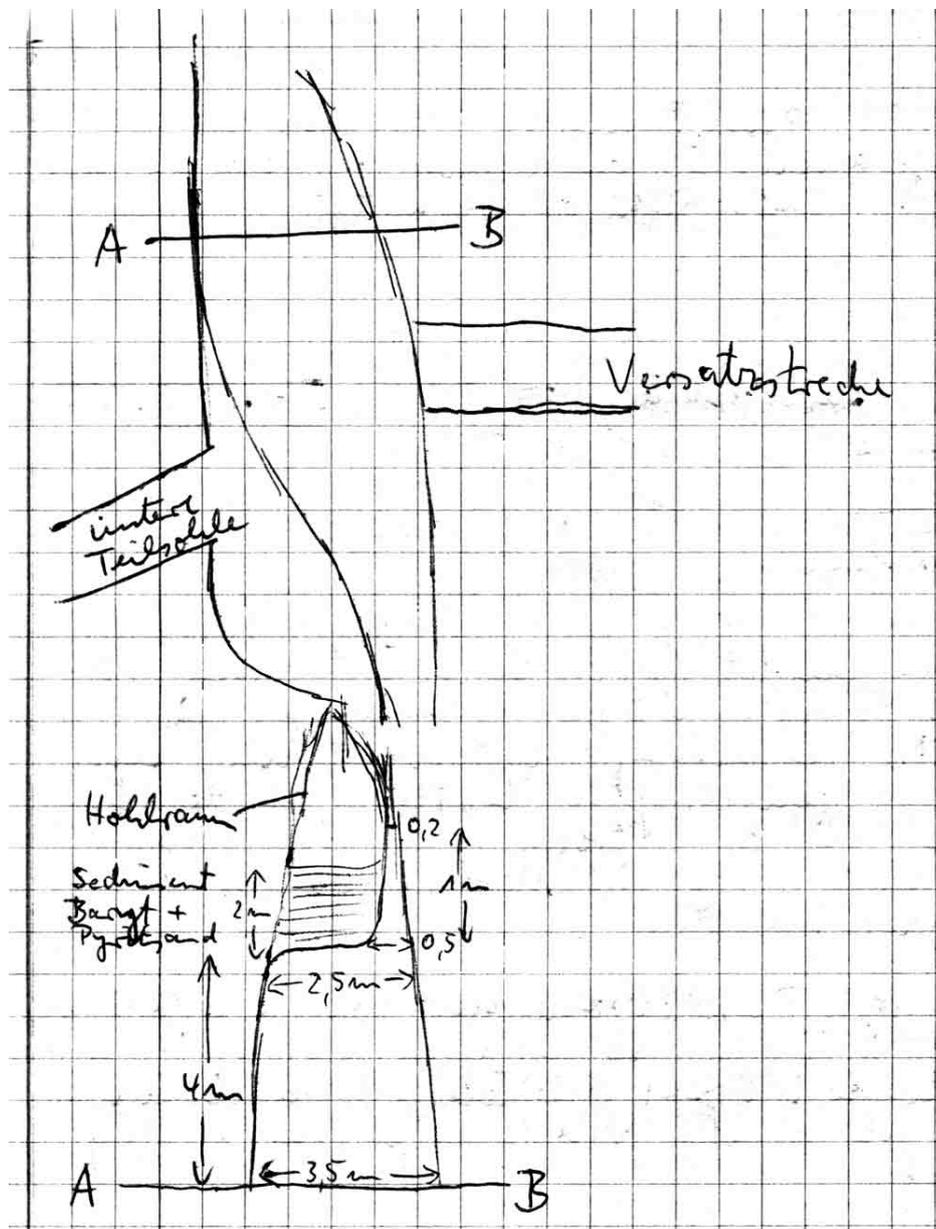
[Bild 026]

Die Verwerfung findet sich in einer Entfernung von 88 m vom Fußpunkt des Bremsberges zur 4. Sohle. Die Verwerfung selbst wird nun am Wechsel der Eigenschaften des Materials deutlich. Bis dorthin fährt die Strecke schön den Schichtflächen des Karbonatgesteins nach. Ab dort ist das Material anders klüftig.

Die ausgeprägte Ruschelzone mit tonigem Material und gerollten Brocken kann eine jüngere Wiederbelebung dieser Störung darstellen. In ihrer Umgebung ist sehr starker Nachfall in tonig-schiefrigem Material.

In der Nähe der Verwerfung treten neben den bekannten Schiefen auch Sandsteine auf. Sie sind, soweit zersetzbar, sehr stark verändert. Noch nicht sicher, ob es wirklich Sandsteine sind.

Im von dem Barytkörper entfernten Teil der Strecke sind die Karbonatgesteine grau und nicht verändert (dickbankig usw.) wie in dessen Nähe.

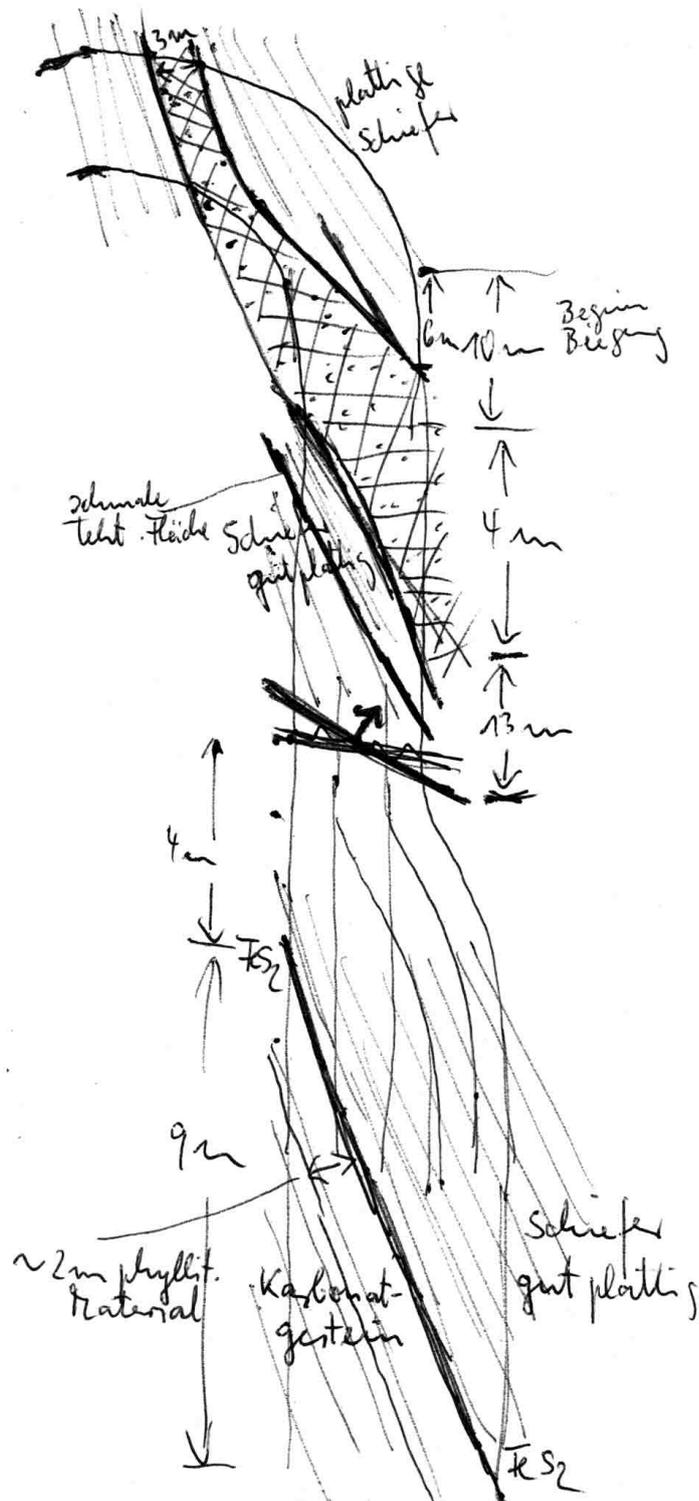


[Bild 027]

Der Magazinabbau über der mittleren Teilsohle war geleert. Das auf Halde liegende Material zeigte keinen Fluorit.

1972-11-22

Die Kartierung der Hauptstrecke ergab einmal, dass der Sandstein eine Bank von etwa 3 m Mächtigkeit bildet, deren Grenzen zu den Schiefen tektonisch stark beansprucht sind. Es ist durchaus möglich, dass er verschuppt ist.



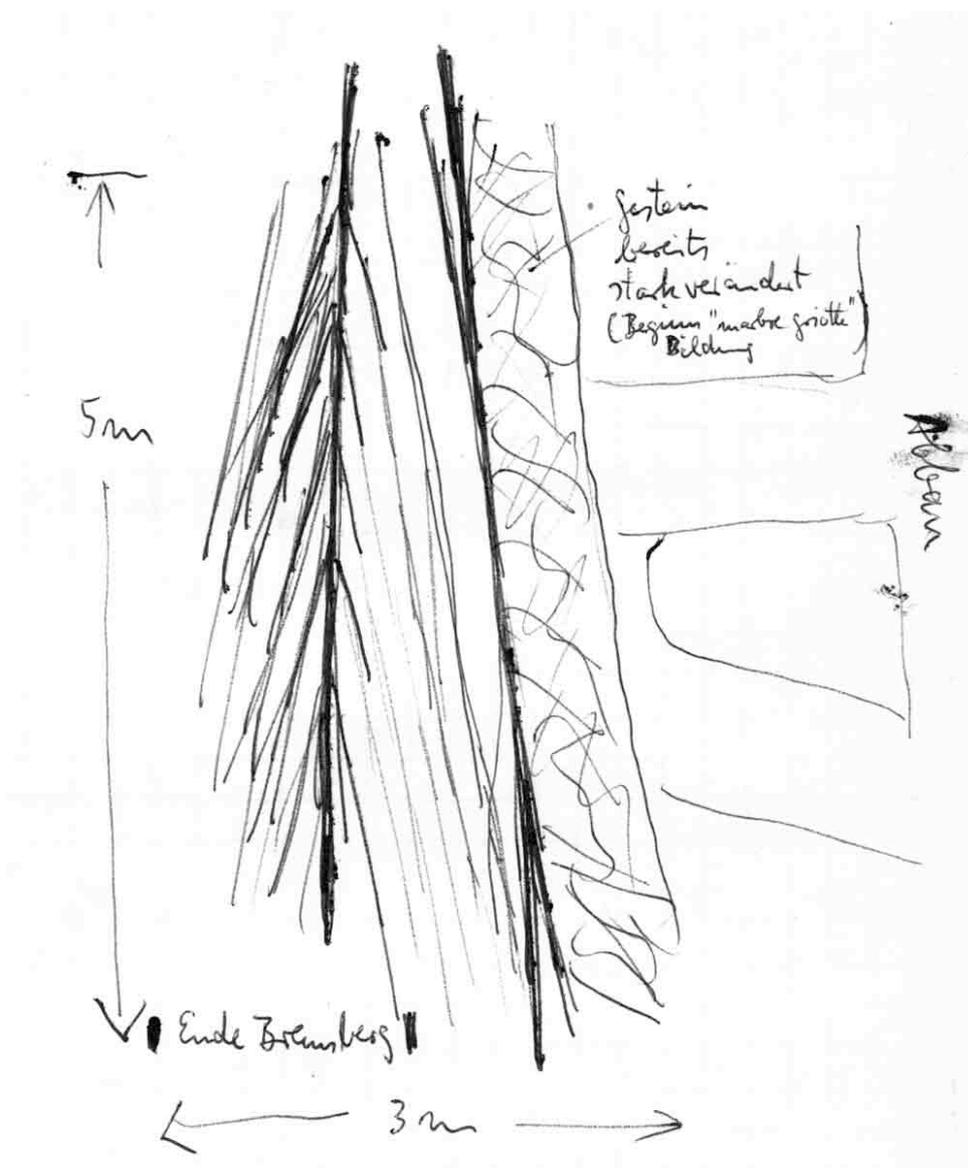
Die Grenze zwischen Schiefer und Karbonatserie quert schon vor der Störung die Strecke. Diese Grenze muss also zur Störung hin verbogen sein.

An der Grenze finden sich 2 m phyllitisches Material und zwischen phyllitischem Material und Schiefer eine Pyritlage bis zu 10 cm Mächtigkeit.

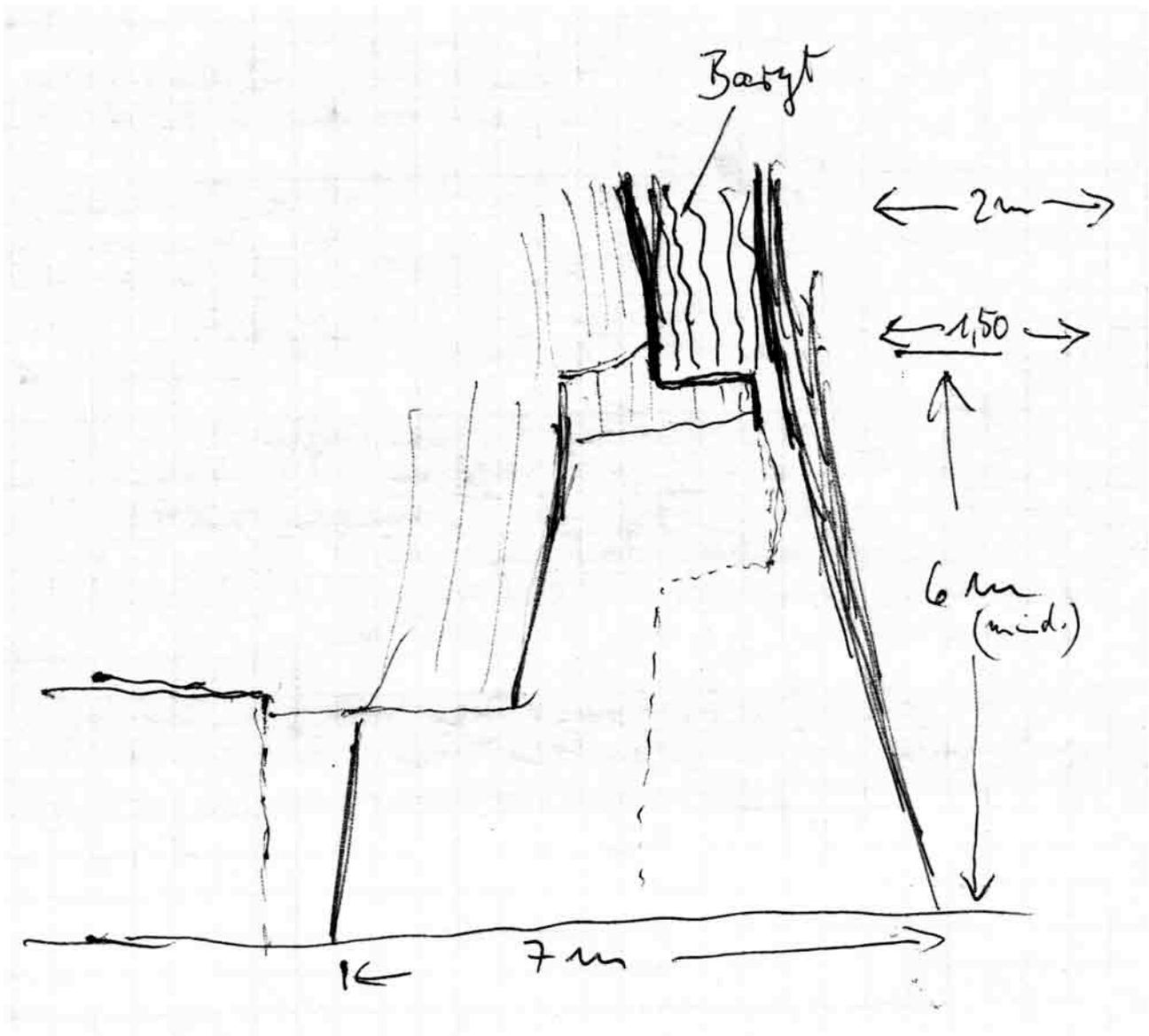
Nicht ganz schichtparallel findet sich hinter der Störung eine völlig glatte tektonische Fläche mit gebänderter Quarzfällung.

In der neuen Hilfsstrecke, mit der der Verbruch im Abbau angefahren wurde, stehen bunte Kalke an (metasomatischer Baryt am Rand). Auf der Halde davon sehr gutes Material. Auffallend viele Trochiten. Weiter Eisenglanz, Chlorit.

Deutliches Bild der Verschuppung im Kleinen am Fuß des Bremsberges auf der 5. Sohle.



[Bild 029]



[Bild 030]

Dieser Schnitt im Abbau oberhalb der unteren Teilsohle sitzt an der gleichen Stelle wie der Schnitt vom 2.11.72. Genauso unvermittelt wie die Mächtigkeit reduziert wurde, steigt sie wieder an. Gegen E hin nimmt die Mächtigkeit in gleicher Höhe noch auf mindestens 2 m zu.

[Veröffentlicht: August 2011 (www.geosaarmueller.de)]