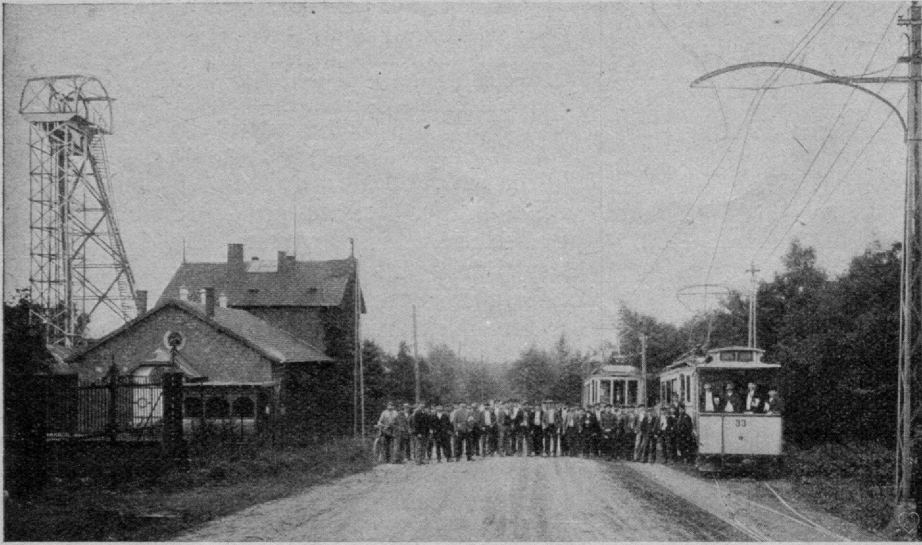


Die Kirschheckschächte der Grube Von der Heydt,

welche seit einer ganzen Reihe von Jahren einen erheblichen Teil der Gesamtförderung der Grube zu bewältigen hatten und für die Belegschaft

gehörten, abgetrennt und als selbständige Grube „Von der Heydt“ betrieben. 1861 wurde Von der Heydt „Berginspektion III“ mit



Straßenbahnhaltestelle am Kirschheckschacht III.

Herrn Bergassessor Noeggerath als Direktor. Zur Vergrößerung des Abbaufeldes der neuen Grube wurde im Jahre 1855 der noch heute als Kettenförderstrecke benutzte „Burbachstollen“ zur Aufschließung des Amelungsflözes angehauen und 2 Jahre später der Kirschheckschacht I behufs

zur Seilfahrt dienen, sind in dem verfloßenen Jahre stillgelegt worden, weil das für die Förderung in Betracht kommende Feld verhauen ist und für die Anfahrt noch etwa 150 Mann in Betracht kamen, deren Arbeitspunkte dem tieferliegenden Amelungsschachte zufördern. Diese 150 Mann erhielten einen neuen Anfahrweg durch eine Tagesstrecke im Steinbachtale. Es dürfte für unsere Leser wohl von Interesse sein, einiges aus der Geschichte der Kirschheckschächte zu erfahren.

Ansehung eines Gegenortes zum Burbachstollen abgeteuft. Der Schacht erreichte bei 94 Meter



Kirschheckschacht I.

Nach der Eröffnung der Eisenbahn Burbach—Von der Heydt im Jahre 1852 wurden durch Erlaß des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Herrn von Stalley, die östlich vom Prometheusprung gelegenen Grubenbaue, die bis dahin zur Grube Gerhard

die Sohle des Burbachstollens und erhielt als Fördermaschine eine 4 PS. starke Lokomobile, die im Jahre 1878, nachdem der Schacht bis

zur zweiten Tiefbaufohle abgeteuft war, durch die bis zur Stilllegung benutzte Maschine von 330 Pferdekraften ersetzt wurde. Gleichzeitig mit der neuen Fördermaschine wurde auch das jetzt noch stehende eiserne Seilscheibengerüst anstelle des bis dahin benutzten hölzernen Gerüsts aufgestellt. Der Schacht hat einen rechteckigen Querschnitt, steht ganz in Holzausbau und diente bis zu seiner Stilllegung zur Kohlenförderung von der zweiten Tiefbaufohle bis zur Stollenfohle (Burbachstollen) und zur Bergeförderung bis über Tage.

Im Jahre 1859 wurde als zweiter Ge- genortschacht zum Burbachstollen der Kirschheckschacht II. abgeteuft und mit einer 6pferdigen Lokomobile als Fördermaschine ausgerüstet, die im Jahre 1865 durch eine 50 P.S. starke Maschine ersetzt wurde. Der Schacht wurde ebenfalls als Förderschacht von der Stollenfohle bis zu Tage verwendet, im Jahre 1888 als solcher außer Betrieb gesetzt und mit einer Ventilatoranlage versehen.

— Infolge starker Regengüsse im Herbst 1882 und eines Wolkenbruches — am 25. November — wurden der Burbachstollen und die beiden Kirschheckschächte durch den austretenden Steinbach, dessen Wasser durch den nach dem Gouvys-Weiher-Schacht führenden Querschlag in die Grube ein- drangen, vollständig überschwemmt, wodurch der unterirdische Betrieb vorübergehend eingestellt werden mußte.

Erwähnt sei hier noch, daß mit dem Auf- fahren des Burbachstollens und dem Abteufen der Kirschheckschächte, anstelle der bis dahin gebräuchlichen glatten Förderräder und der Winkelleisen als Lauffschienen, Räder mit Spurkranz und Profilschienen eingeführt wurden.

Bis zum Jahre 1890 mußte die Belegschaft des durch den Burbachstollen und die Kirsch-

heckschächte aufgeschlossenen Baufeldes (Gruben- abteilung Burbachstollen) durch Tagesstrecken im Steinbachtale einfahren. Um den Bergleuten den mit dem Fortschreiten der Baue nach der Tiefe immer schwieriger werdenden Weg abzu- kürzen, sollte die Belegschaft am Kirschheckschacht I am Seil eingehängt werden. Da dieser Schacht aber für die Seilfahrt und Kohlenförderung zugleich nicht ausreichte, und die Belegschaft der Grubenabteilung Burbachstollen noch beständig im Wachsen begriffen war, wurde ein besonderer

Schacht für Seilfahrt dicht neben dem Kirsch- heckschacht I an der Hauptstraße Saar- brücken—Trier, wo er eine günstige Lage zu den umliegenden, von Bergleuten bewohnten Ortschaften hat, ange- legt. Er wurde im November 1892 in Betrieb genommen, nachdem er bei 283,5 Meter die II. Tiefbau- fohle erreicht hatte und durch einen 92 Meter langen Querschlag mit dem Kirschheckschacht I verbunden war. Der Schacht hat einen recht- eckigen Querschnitt (3,60 × 2,40 Meter) und steht ganz in Mauerung. Als Aus- baumaterial wurden 35 Zentimeter dicke und 1 Meter hohe Zement- steine verwendet, deren Fugen mit Sand und Zement ausgefüllt wur-



Kirschheckschacht III.

den. Um den Ausbau wasserundurchlässig her- zustellen, wurde der Raum hinter den Zement- steinen ausbetoniert. Der Schacht wurde bis zu seiner Außerbetriebsetzung ausschließlich zur Seilfahrt benutzt, diente aber gleichzeitig als ausziehender Wetterschacht, welchen Zweck er noch heute erfüllt. Seine günstige Lage als Seilfahrtschacht trat bei der im Januar 1907 erfolgten Eröffnung der Straßenbahn Saar- brücken—Heusweiler erst recht hervor, indem die ziemlich entfernt anässigen Bergleute direkt bis zur Anfahrtstelle fahren konnten.

Von den außer Betrieb gesetzten Kirschheck-

schächten werden Schacht II und III, deren Ventilatoren mit elektrischem Antrieb ausgerüstet sind, bis zum vollständigen Abbau der noch vorhandenen Flammkohlen benutzt, der Schacht I wird zugeschüttet werden, nachdem er während 54 Jahren die schwarzen Diamanten zutage gefördert hat.

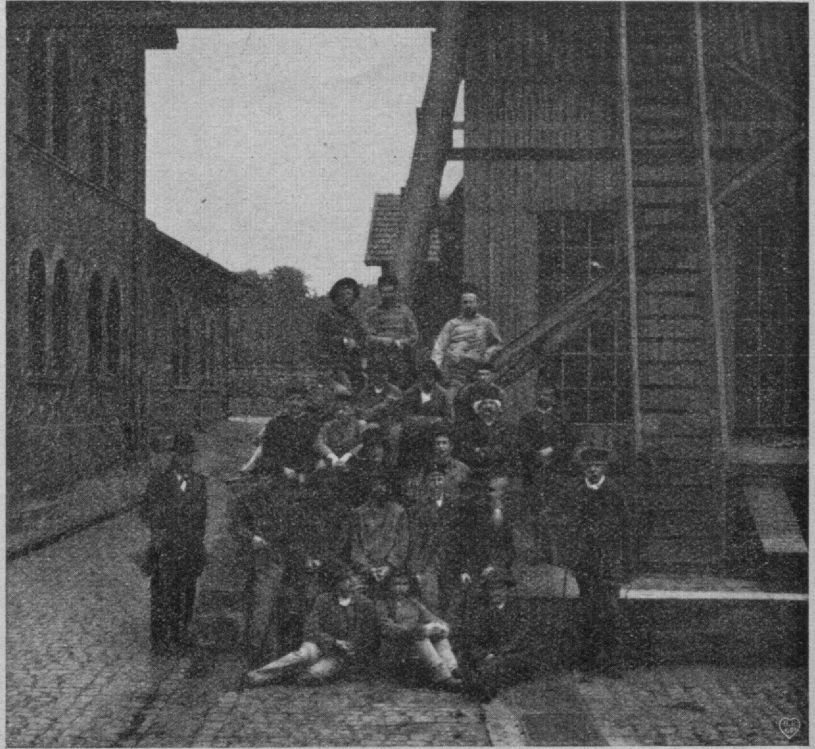
Unsere Bilder zeigen uns die Kirschheckschächte, welche noch lange Zeit das Wahr-

zeichen dieser einst so schönen Grubenabteilung, die gar manche Tonne Kohlen gefördert und vielen Bergleuten Arbeit und Verdienst gegeben hat, bleiben werden. Das Gruppenbild von dem Besuche einer technischen Hochschule ruft bei uns die Erinnerung an die Obersteiger Diesinger und Kirstwach, welche in dieser Grube lange Jahre tätig gewesen sind. Herr Obersteiger Diesinger war ein echter Bergmann, welcher fast ein Menschenalter hier gewirkt hat. Nach fast 59jähriger bergmännischer Dienstzeit trat er am 1. Oktober 1897 in den wohlverdienten Ruhestand, den er leider nicht lange genießen sollte, da er schon anfangs Mai 1900 starb. Wer Herrn Obersteiger Diesinger gekannt hat und wer ihn noch im hohen Greisenalter in rüstiger Weise in der Grube seine Schicht verfahren gesehen hat, der mußte vor diesem schlichten, braven, pflichttreuen und gewissenhaften Bergmann die höchste Achtung haben. Sein Name ist mit der Geschichte der Grube von der Heydt aufs engste verknüpft. Herr Obersteiger Kirstwach war lange Zeit als Fahrsteiger auf Grube von der Heydt tätig, um später als Obersteiger nach der Grube Maybach versetzt zu werden.

Wie so mancher von den vielen Bergbeamten und Bergleuten, die hier gearbeitet und gewirkt haben, zum ewigen Schlafe gebettet worden ist, so ist auch diese Grubenabteilung nunmehr stillgelegt. Gar manches könnten die alten Baue dieser Grube erzählen und mancherlei Erinnerungen werden durch diese Bilder und unsere kurzen Ausführungen bei Vielen wachgerufen werden!

i. Auf dem Schlachtfelde von Weissenburg bluteten die Verwundeten. Gottvertrauen und Mannesmut hielten sie aufrecht. Ein Offizier trat zu zwei Verwundeten, um sie mit einem Trunk aus seiner Feldflasche zu laben. „Ich sterbe fröhlich,“ sagte der eine, „denn ich sterbe für König und Vaterland.“ Und der andere, durch den Unterleib geschossen, beteuerte: „Mir geht es gut, denn wir haben gesiegt.“ Ein Johanniter

Auch er war ein tüchtiger Bergmann und eine allgemein beliebte Persönlichkeit. Als Bergwerksdirektoren sind in von der Heydt seit dem Bestehen der Grube tätig gewesen folgende Herren: M. Nöggerath (1861—65), A. Nöggerath (1865—68), Freudenberg (1868—72), v. Ammon (1872—83), Dr. Klose (1883—95) und Jahns (1895 bis heute).



Besuch einer technischen Hochschule am Kirschheckschacht III.

fand beim Auffuchen der Verwundeten einen Toten, welcher das aufgeschlagene Gefangbuch in der Hand hielt. Der starre Zeigefinger deutete auf das Lied: „Nun danket alle Gott!“

Der Verstand, der nicht vom Herzen mitgeleitet wird, irrt doch häufiger, als er annimmt.

Bismarck.