

# Die Bergförderung nach der Halde

## Betrieb und Einrichtung der Bergehalde Viktoria

Von Masch.-Fahrsteiger Erich Zimmer

Es war im Sommer einige Jahre vor dem ersten Weltkrieg, als ich als junger Volksschüler wieder einmal von Friedrichsthal nach Bildstock ging, um hier bei Bäcker Frank ein Brot zu kaufen. Ja, einmal in der Woche war das bei uns so Brauch, denn dieses Brot war gut. Heiß schien die Sonne vom blauen Himmel. Durch Buchenwald führte mein Umweg hinter der Wohnung von Bergrat Giani vorbei nach Bildstock. Dort, wo hinter der oberen Schachanlage Helene, bei dem früheren Kompressorhaus, die Seilbahn nach der Bergehalde die Umzäunung verließ, standen schöne Buchen bis dicht an die Gleise heran, ein für eine kleine Marschpause ideal geeignetes Ruheplätzchen.

Die Grubenwägelchen im Abstand von einigen zehn Metern, am Seil geführt, zogen friedlich ihre Bahn, die beladenen nach oben, die leeren nach unten, die Schienenübergänge rhythmisch anzeigend. Gruben- und Waldromantik dicht beieinander — das war etwas für eines Jungen Auge und Gemüt.

In etwas größeren Abständen bemerkte ich, daß noch mehrere andere Jungens, näher am Gleis, interessiert den Lauf der Wägelchen verfolgten. Jugendliche Betrachtungen wurden angestellt, sogar Gedanken frevlicher Art wurden scheu geboren und schnell wieder verworfen, und doch blieb beim ängstlichen Abtun dieser Gedanken etwas hängen.

Da — die jugendlichen Vorstellungen, die eben noch durch den Kopf jagten, waren plötzlich Wirklichkeit geworden! Ein Aufwägelchen ging nach vorne in die „Knie“, wurde seillos, lief polternd rückwärts auf das ihm folgende auf. Dann ging es mit doppelter Kraft rückwärts auf das dritte Wägelchen los. Auch dieses machte alsbald Kurswechsel, bis nach kurzer Zeit ein Haufen umgekippter und ramponierter Bergewagen, jetzt auch von Leuten aus der Förderung erspäht, das Zeichen zum Halt gab. Kräftige Männer mit lauten Stimmen rückten an, besahen sich das Durcheinander und begannen mit den Aufräumarbeiten. Bald tauchten auch Grubenwächter und Aufsichtspersonen auf. Nach kurzer Verhandlung sah ich die Jungens, vom Wächter geführt, in die Anlage eintreten. Ich hatte Mitleid mit den Jungens — aber warum? Sollte die Entgleisung mit ihnen zusammenhängen? Konnte ein Stück Holz vom nahen Buchenwald heruntergefallen oder von Bubenhand auf

Gleis gelegt worden sein? Wer weiß! Später erfuhr ich, daß die Buben bis zum Obersteiger Jakobs gebracht worden waren, der sie verhörte, aber dann mangels Beweises wieder entlassen mußte. Im übrigen konnte ja so ein hölzerner 550 Liter-Wagen mit schmalen Radlauf auf einer alten 11 kg-Schiene leicht entgleisen. —

Zu jener Zeit konnte ich noch nicht ahnen, daß ich einmal ein Arbeitsleben lang mit der Bergförderung und deren Sicherung gegen Störungen als Steiger, als Fahrsteiger und als stellvertretender Werkmeister zu tun haben sollte.

Nun bin ich seit 1930 auf Grube Viktoria. Damals waren die Einrichtungen der Bergförderung nach der Halde noch nicht so modern wie heute. Eine ansteigende Kettenförderbahn von 400 m Länge und 6 Grad Steigung mit elektrischem Antrieb und den damals noch üblichen Holzfutter-Antriebsscheiben brachte die Bergewagen — ca. 800 pro Schicht — von der Hängebanksohle nach dem Fuß der Bergehalde rund 31 m höher. Von hier gingen die 750-Liter-Förderwagen mittels Seilbahn, Seilschlössern, Seil- und Kurvenrollen auf Gleisen von 725 mm Spur hoch bis zu den Abladestellen. Dieses waren horizontal liegende Bühnen aus Eisenkonstruktion, die vorne auf einem Quervorleger je einen Kreiselwipper trugen. Die Förderwagen wurden um ihre Längsachse gedreht und entleert. Auch Hilfsaussturzstellen waren eingerichtet. Sie trugen Kopfwipper, welche weniger Raum beanspruchten. Hier wurde der Förderwagen über Kopf gestürzt und somit entleert.

Stahlgliederbänder und Gummitransportbänder an Endstation Förderkette lösten die Seilbahn ab. Auch hier traten beachtliche Störungen auf, zumal mit dem immer mehr mechanisierten Untertagebetrieb die Bergestücke bemerkenswerte Größen annahmen. Ich erinnere mich noch daran, daß in diesem Zusammenhang einmal das Wort „Gollensteine gefallen ist. Sturm, Schnee, Frost und Wolkenbrüche sorgten im übrigen dafür, daß der Haldenbetrieb nicht einförmig wurde.

1948 trat dann eine massive Neuerung im Haldenbetrieb ein. Die Firma Ernst Heckel, Saarbrücken, baute für Viktoria eine neuzeitliche Hochsturzanlage, die bis zum heutigen Tage sehr zufriedenstellend den Bergestrom

nach der Spitze des Kegelsturzes bewältigte. Die eingangs erwähnte Förderkette wurde stärker gewählt, 26 mm Gliedstärke bei 12 Glieder pro Meter. Die Antriebsketten mit ehemaligem Holzfutter sind ersetzt durch solche mit Knaggen, d. h. Zähne, welche die Kette sicherer greifen (auch Greifer genannt) und keinerlei Rutschgefahr bei starker Kettenbelastung oder ungünstigem Wetter mehr zulassen.

Jetzt laufen die 1000-Liter-Wagen aus der Kette in einen automatischen Kreisewipper über einem Eisenbetonbunker von ca. 40 cbm Rauminhalt oder etwa 60 t Fassungsvermögen. Mit einem elektrisch betriebenen Flachschieber werden die Berge aus dem Bunker in zwei große Muldenkippwagen mit je 3,2 cbm Raum oder 4,8 t Fassungsvermögen abgefüllt, die auf einem Gleis aus 33-kg/m-Schienen mit 480 mm Spurweite bis zur Kippschleife auf der Spitze des Kegels mit der Seilbahnmaschine gezogen werden.

Bis Ostern 1957 war diese Maschine eine Trommelfördermaschine mit zwei gegeneinander verstellbaren Trommeln aus Stahlguß und zwei Förderseilen von 24 mm Durchmesser. Ein Seil war überschlägig, das andere unterschlägig aufgespult. Jetzt haben wir eine Karlikscheibe von 1650 mm Durchmesser als Antrieb, ähnlich wie Koepeförderung, wobei das Förderseil hier mittels Umlenkscheibe mit ca.  $\frac{4}{5}$  des Umfanges um die Karlikscheibe geschlungen ist. 42 Klemmsätze, im Seillaufkranz eingesetzt, sorgen dafür, daß das Seil nicht rutscht. (Siehe Abbildung 1). Der Durchmesser des Seiles, dessen Reserveenden von je ca. 25 m am hinteren Ende der Kippwagen als Verlängerungsseil aufgespult sind, be-

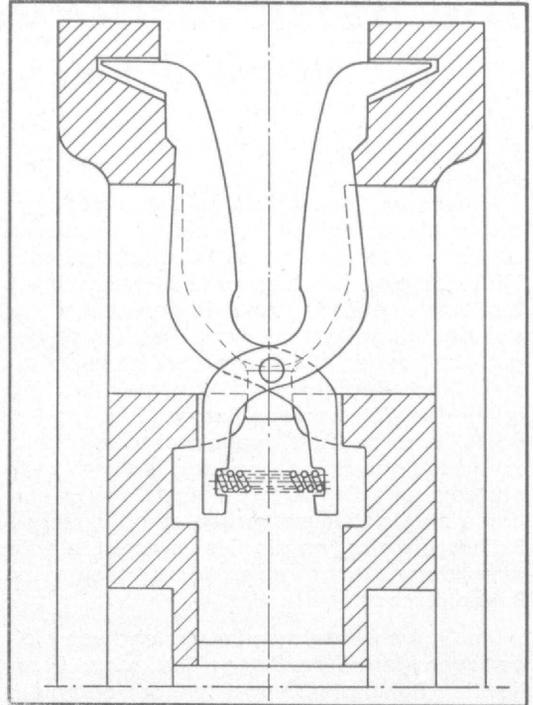


Abbildung 1: Klemmsatz, der ein Rutschen des Seiles verhindert

trägt jetzt 26 mm. Das Heckelgetriebe ist gebaut für 150 PS und hat ein Untersetzungsverhältnis von 3 : 1, wobei der jetzige Antriebsmotor 205 PS oder 115 kW hat bei 5 kV (= 5000 Volt) Spannung, 21,5 Ampère und 1000 Umdrehungen/min. Fahrbremse und Sicherheitsbremse sind vorhanden sowie als Übertriebsicherung zwei Endausschalter.

# SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE BOULAY

Niederlassung PARIS  
3, cité Magenta  
Tél. NORD 44-01

Niederlassung LYON  
81, rue Garibaldi  
Tél. LALande 74.28

Société Anonyme au capital de 60 000 000 de francs

Kabelschuhe  
Krallenklemmen  
Verbindungs-Muffen  
Konzentrisches Material

**BOULAY** (Moselle)  
Rég. du Commerce Metz 54 B 80  
Tél. 38

Bakelit-Klemmen  
Abzweigklemmen  
Messing-Verschraubungen  
Etage-Abzweigkasten

**ELEKTROTECHNISCHES MATERIAL**



**GEBRÜDER MARET GmbH.**

HOLZGROSSHANDLUNG

Saarbrücken 2, Am Torhaus 45, Tel. 43571

Alle Hölzer für Ihren  
Neubau und für  
den Schreinereibedarf



Bis über 2200 Förderwagen Berge in den zwei Förderschichten haben Kettenbahn und Hochsturzeinrichtung bewältigt bei einer Gesamtkohlenförderung von 5000—5400 Wagen Flammkohle pro Arbeitstag. Der Maschinist füllt die Wagen selbst ab mittels des

träger von 28 m Länge und ca. 15 t Gewicht, welcher auch die Umkehrscheiben trägt. Etwa sechsmal im Jahr wird dieser schwere Haldenträger mittels Maschine und Seilzügen ungefähr 4 m nach vorne gezogen bei einem Gesamtansteigen von 29 Grad (siehe Abbildung

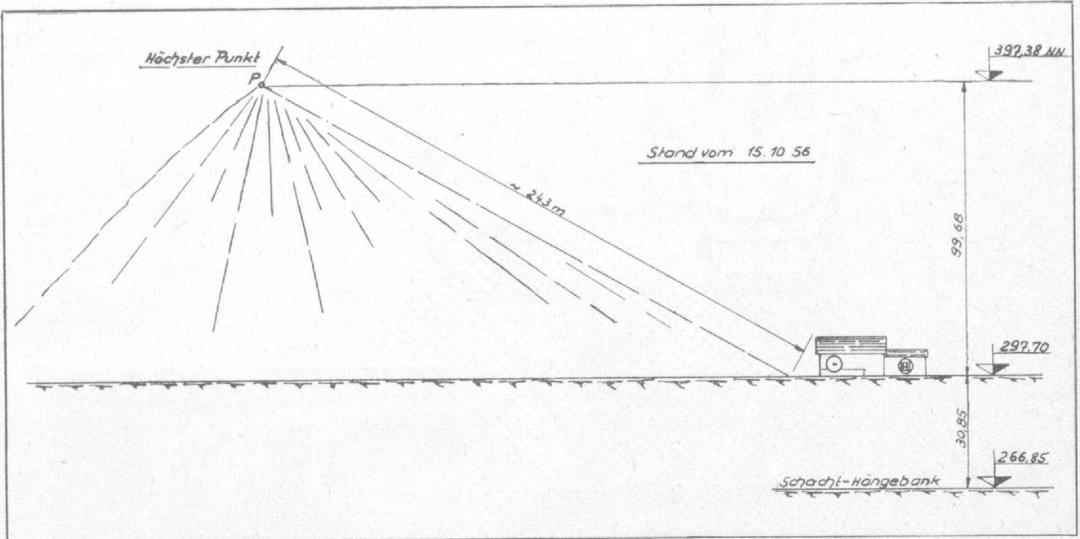


Abbildung 2: Darstellung der Bergehalde der Schachanlage Viktoria I/II

elektrischen Austragsschiebers und fährt den beladenen Kippwagen mit 3,8 m/sek. nach oben auf die Kippschleife. Mit einer vorstehenden Rolle an dem Kippkasten wird dieser von der Schleifleiste nach außen umgeworfen und ebenso wieder in die alte Lage zurückgebracht. Die Kippschleife, selbst verschiebbar, sitzt auf dem sogenannten Halden-

2). Zwei Leute pro Schicht regeln die Berge mit Wasserstrahl nach beiden Seiten des Kegels.

Diese neuzeitliche Haldenförderung hat schon auf mehreren Anlagen der Saarbergwerke Eingang gefunden und mit ihrem sicheren Betrieb auch die körperliche Belastung der dort beschäftigten Knappen verringert.

**Betonwerk J. GEHL** G.m.  
b. H.

**SAARLOUIS - RODEN**

Am Güterbahnhof Tel.-Sammel-Nr. 071/2576

Betonrohre - Bordsteine  
Bürgersteigplatten  
Beton-Werksteine  
große und kleine Klärgruben  
**Schwer- u. Leichtbetonwaren aller Art**



**Kleinschanzlin Pumpen A.G.**

Homburg-Saar · Telefon 2891-2894

*Pumpen - Kompressoren - Armaturen*