

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 Gianì 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