

Zeitzeugenbericht von Grube Ramsbeck Anfang der 1970 Jahre

Vor 41 Jahren, am 16.8.1971 verfuhr ich meine erste Schicht auf Grube Ramsbeck. Damit begann meine Bergmannzeit. Durch mein Interesse an Mineralien und an Bergbau hatte ich mich nach der Schule mit 17 Jahren entschlossen, den Bergmannsberuf zu erlernen. Eine „Knappenlehre“ wurde damals in Ramsbeck nicht mehr angeboten. So entschloss ich mich zu einem „2-jährig gelenkten Praktikum“ nach dem ich nach einer mehrjährigen Übergangszeit die Technikerschule in Clausthal hätte besuchen können. Damals etwas ungewöhnlich, weil ich nicht direkt aus dem Einzugsbereich der Belegschaft gekommen bin, sondern 15 Km entfernt wohnte.

Hier einige meiner Erinnerungen:

Die Grube Ramsbeck bzw. „Vereinigter Bastenberg und Dörnberg“ war zum damaligen Zeitpunkt eine von 5 Metallerzgruben der BRD. Abgebaut wurden unter dem Dörnberg Blei und Zinkerzgänge mit einem Metallinhalt von knapp 5 %. Zu meiner Zeit wurden auf der 300 bzw. 360m Sohle die liegenden Gänge 1 bis 4 abgebaut.

Die Waschkau befand sich in Ramsbeck in der „Ziegelwiese“ wo das heutige Bergbaumuseum untergebracht ist. Beim Betreten des Waschkauengebäudes nahm man seine Marke in Empfang, die man dann am Schacht abgeben musste. Vor dem Ausfahren im Schacht gab es die Marke zurück. Nach anziehen der Arbeitskleidung in der KAU (es gab nur eine KAU nicht wie im Kohle- oder Roteisenbergbau eine Schwarz/Weißkau) holte man noch seine Lampe in der Lampenstube ab und hatte meist noch einige Zeit im Bahnhof zu warten. Dort hing auch eine Kreidetafel, auf der die Förderung des Vortages aufgemalt war. Meist betrug sie zu der Zeit um 1800 Tagestonnen. Fuhr man zur Mittagschicht ein, traf man im Bahnhof noch seinen Kollegen von der Frühschicht und konnte dann noch einige Worte mit ihm sprechen.

Die Einfahrt begann mit einer Zugfahrt durch den Eickhoffstollen. Nach ca. 1,5 km und 10 min später wurde „Blindschacht 1“ erreicht. Ein Teil der Bergleute verließ hier den Zug, der dann noch einen Kilometer weiter zum Margareteschacht fuhr, in dem dann Rest der Belegschaft einfuhr. Der Eickhoffstollen führte noch weiter bis zum Auroraschacht, der als einziehender Wetterschacht diente. Den Bereich habe ich jedoch nie betreten und er wurde wohl auch nie oder nur selten befahren. Der Hauptförderschacht war der Blindschacht 1. Dort wurden die Grubenwagen bis zur Eickhoffstollensohle gezogen, in einem Wagenumlauf entleert und dann über einen 700 m langen Bandberg zum Vorbrecher, der sich auf der Sohle von Stollen III, befand, geschickt. Nach einem Zwischenbunker lag dort die Aufbereitung Willibald.

Zu meiner ersten Schicht fuhr ich zur Mittagschicht ein. Ich wurde Walter S. zugeteilt, unten, an der Übergabestelle der Erze auf den Bandberg. Er musste die Übergabe des Haufwerks auf das Band überwachen und eventuell Metallteile aus dem Haufwerk raussuchen, damit das Band nicht beschädigt wurde. Walter war ein „alten Bergmann“, der damals schon über 50 Jahre war. Walter hatte früher in Waldenburg (jetzt Polen) in der Kohle gearbeitet und war wohl auch mal einige Zeit verschüttet gewesen, weshalb er einen Arm nur noch teilweise bewegen konnte. (Früher gab's im Bergbau immer noch Tätigkeiten für Personen, die schon etwas invalide waren z.B. Kauenwärter, Pumpenwärter usw.) Danach war er dann auf der Schwerspatgrube in Dreislar, bevor er in Ramsbeck anfang. Walter war neben mir auch das einzige VFMG Mitglied (Vereinigung der Freunde der Mineralien) der Belegschaft und erzählte viel über Bergbau, sodass es für mich eine spannende Zeit war. Mit ihm war ich noch einige Zeit etwas befreundet.

Nach einigen Tagen musste ich dann in der Förderung helfen. Eigentlich bestand die Arbeit daraus, unter einigen Rollenschneuzen (Verladestellen, wo das Abbauerz in die Grubenwagen verladen wurde), Steine und Schlamm wegzuschaukeln, die beim Laden nicht im Förderwagen, sondern daneben gelandet sind. Danach wurde ich erst mal über Tage in die Werkstatt versetzt, wo ich dann mit einigen Schlosserlehrlingen nach Plan Werkstücke aus Metall aussägen und gerade feilen musste. Bei den Elektrikern habe ich Lokmotoren zusammengeschrubt, die zuvor generalüberholt wurden.

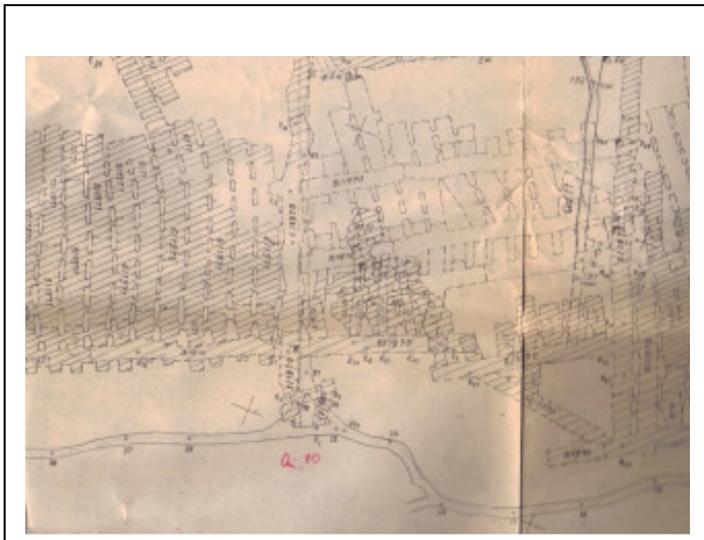
Untertage war ich auch noch einige Zeit mit den Grubenhandwerkern unterwegs. Die normale Arbeit der Grubenhandwerker war ja noch nicht so schwer, da die Bergbautechnik doch relativ grob war, wenn man mal von der LHD Technik und den Bohrwagen absieht, die sich damals in Ramsbeck noch in den Anfängen befand.

Danach war ich Rohrschösser unter Tage. Je nach Abbaufortschritt mussten Wasser- und Luftrohre bis kurz vor die jeweilige Scheibe (Ortsbrust) gelegt werden, damit Wasser und Luft zum Bohren zur Verfügung standen.

Am interessantesten war für mich natürlich die Arbeit im Abbau im Gedinge. Dort war ich als Schlepper tätig. Meine Schicht als Schlepper sah ungefähr so aus: Einfahrt mit dem Zug bis zum Margaretenschacht. (ca 2,5 Km) Etwas warten, mit einem Korb, der einetägig war, mit 10 Personen auf die 360 m Sohle fahren, dann noch ca. 500 m bis zum Abbau laufen. Unterwegs musste ich noch in der Schleifbude die Bohrer 2x1,20 m und 2x 2,40m lang für den Hauer mitnehmen. Am Übergang Strecke /Abbau ging es erst mal noch einige Meter eine Fahrte hoch und dann war man im Abbau. Den Abbau hatten wir dann ca. nach einer ¼ St erreicht. Es wurde noch etwas gegessen und getrunken und dann wurde mit nur kurzer Pause bis zum Schichtende durchgearbeitet.

Das Abbauverfahren in Ramsbeck war:

„Schwebender Örterbau“. Das sah so aus. Im Erz wurde eine bis 100 m lange Grundstrecke im Streichen des Erzganges aufgefahren, die meist in einer „Rolle“ endete. Dann wurden davon 6 m breite Örter nach oben im Erzgang hochgetrieben, 2 m Pfeiler stengelassen und wieder ein 6 m breiter Ort hochgetrieben. Zwischen die beiden Örtern wurden dann noch „Fenster“ geschossen.



Schrapperabbauten im Liegenden Gang 1. 360 m Sohle. Auf der rechten Seite hat der Gang Nebentrümmer, die auch abgebaut wurden.

Von der Grundstrecke wurden immer 2 Örter nebeneinander aufgefahren, weil ein Hauer nicht alleine arbeiten durfte. Durch die Fenster zwischen den Abbauten bestand eine gewisse Verbindung zwischen beiden Örtern. Ein Abbau war mit 2 Hauern und auf der Gegenschicht mit 3 Schleppern belegt.

Der Hauer hatte die Aufgabe zu bohren und zu sprengen. Pro Scheibe wurden ca. 30 Löcher a 2,40 m im Fächer gebohrt. Danach musste er die Bohrlöcher besetzen und zum Schichtende sprengen. Pro Sprengung wurden 25 Kg Sprengstoff verbraucht, die der Hauer aus einer Metallkiste in der Strecke mitbrachte. Ein Abschlag im Abbau war zwischen 1,50 und 2 m. Es wurde dabei zwischen 35 und 50 Tonnen Erz losgesprengt.

Auf der Gegenschicht waren meist 3 Schlepper. Einer, der die Grundstrecke schrappte und einer für jeden Ort. Zuerst musste der Schlepper das frisch gesprengte Haufwerk nassspritzen, damit es nicht mehr staubte. Es war dann oft sehr schön zu sehen, wie an der vorher verstaubten Scheibe die Grauwacke mit dem weißen Quarz und dem Erzgang zum Vorschein kam.

Danach musste das Hangende beräumt werden. Man hatte dazu immer einige Brechstangen bereit, die aus alten Bohrern angefertigt wurden. Das Beräumen ist sehr gefährlich und muss wirklich gewissenhaft ausgeführt werden. Wenn man mit der Brechstange unter das Hangende klopfte, hörte man, ob die Platte fest war oder lose. Manche Platten fielen schon bei leichtem Anstoßen herunter und bei manchen musste man brechen und brechen und nichts passierte. Drehte man sich dann um, konnte der Brocken trotzdem runterkommen.

Das Haufwerk wurde dann mit dem Elektroschrapper und Schrapperkasten entfernt. Dafür musste man mit der Bohrmaschine an der Scheibe im Abstand von ca. 1 m ca. 30 cm tiefe Löcher bohren, in die dann dicke, wenigstens 20 kg schwere Umkehrrollen gehangen wurden. Darein wurde dann das Schrapperseil gelegt. Mit dem Schrapperkasten zog man das Haufwerk von der Scheibe weg in die Grundstrecke bzw. in die Rolle. Wenn die Bahn freigeräumt war, musste man die Rolle umhängen, bis die Scheibe frei war. Das Schrapperseil (ein 19 mm starkes Drahtseil) war sehr schwer mit der Hand zu ziehen, vor allem, wenn der Abbau länger war (bis 100 m). Manchmal ist das Seil auch gerissen. Mit einer Kalthaue, so eine Art Axt für Metallseile, wurden dann die Enden gerade abschlagen und das Seil mit einem Achter Knoten wieder zusammengebunden, die Enden nochmal mit Schießdraht gesichert und dann hoffte man, dass der Knoten sich im Stahlseil beim langsamen starten des Schrappers richtig zusammenzieht und nicht reißt, was wieder mühsames Seilziehen bedeutet hätte.

Wenn die Scheibe frei war, hatte der Schlepper die Bohrmaschine ordentlich für den Hauer bereitzustellen, oder konnte noch einige Löcher für ein Fenster bohren. Meist war die Schicht dann zu Ende und so eine Stunde vor Schichtenwechsel ging man dann zum Schacht, nahm seine Marke vom Brett fuhr hoch und dann mit dem Zug nach draußen, wo man dann kurz vor Schichtende ankam.

Einmal in der Schicht kam der Steiger vorbei. Schaute was man machte, wie die Arbeit voranging und ob alles so weit in Ordnung war. Ansonsten war man selbstständig bei der Arbeit und musste vieles selber entscheiden und hatte seine Freiheit -Hauptsache, die Förderung stimmte-.

Die Arbeit im Abbau war manchmal sehr anstrengend, weil einige Örter teilweise sehr steil waren. (Die Erzgänge hatten oft ein Einfallen zwischen 15 und 30 % und manchmal auch steiler. Ich erinnere mich an eine Stelle, da war ein altes Schrapperseil gespannt, an dem man sich beim „Befahren“ zur Scheibe festhalten konnte. Da musste man dann noch die Bohrmaschine samt Schläuchen, Bohrer, Sprengstoff usw. hochschleppen. Es ging dann sozusagen 3 Schritte vor, 2 Schritte zurück.

Gearbeitet wurde in der Regel auf Früh- und Mittagschicht. Eine Woche Früh-, dann die andere Woche Mittagschicht. In der Frühschichtwoche musste man auch samstags arbeiten. So kam man dann auf 44 Wochenstunden. Nachtschicht habe ich nur selten gemacht. Manchmal, wenn ein Schrapper in einen anderen Abbau gesetzt wurde oder ein Abbau gesäubert wurde. Das bedeutet, wenn der Abbau zuende war, wurde das verbliebene Haufwerk rausgeschrappt. Auf Nachtschicht musste man schon um 5 Uhr ausgefahren sein, weil im Schacht dann eine Seilkontrolle stattfand. Ungefähr einmal im Monat habe ich auch eine Doppelschicht verfahren. Das heißt, 2 Schichten nacheinander. Da man zwischen den Schichten meist ausgefahren ist, ging die Zeit aber einigermaßen schnell rum. Das Schlimme war bei der Doppelschicht allerdings, das man ja 8 Stunden später wieder zur Schicht anfahren musste.

Gefährlich war die Arbeit auch. In der 1 ½ Jahren, die ich in Ramsbeck gearbeitet habe, gab es 2 oder 3 tödliche Unfälle. Ein Türke, der erst ein halbes Jahr da war, hatte einem Hauer geholfen, einen dicken Brocken zu beräumen. Er kam aber nicht runter. Als der Türke zurückging, kam der Brocken genau runter, als er drunter her ging. Ein Deutscher, der schon über 20 Jahre Bergmann war, ist im Abbau von einem Fahrzeug überrollt worden, weil die Hydraulik kaputt ging und der Wagen nicht mehr bremsen konnte. Und ein 3. er, auch älterer und erfahrener Bergmann, beim Ankern. Der soll aber an einem Herzinfarkt gestorben sein. Ich hatte auch einige Male Glück. Als Rohrschösser hatten wir unser Arbeitszeug schon in den Abbau gebracht, haben uns dann überlegt, ob wir Pause im Abbau oder in der Strecke machen. Wir sind dann in die Strecke gegangen und als wir zurückkamen, waren genau an der Stelle einige Platten runtergekommen, was vorher nicht ersichtlich war. Einmal ist auch in der Waschkau ein Waschkauenhaken ein Schritt hinter mir runtergefallen. Genau den Tag hatte ich vergessen, meinen Helm aufzusetzen, was in der Waschkau normal auch nicht nötig war.

In Ramsbeck waren seinerzeit viele Türken beschäftigt. Schlepper waren fast ausschließlich Türken. Die Neubergleute wurden angelernt. Zuerst halfen sie in der Strecke, später dann im Abbau als Schrappferfahrer in der Grundstrecke, dann als Schlepper. Wer wollte und bei Bedarf, konnte dann zu einem Ausbildungshauer, der das Bohren richtig beibrachte. Im begleitenden Hauerkurs ging es dann hauptsächlich um die Schießberechtigung.

Bis ich 18 geworden bin, habe ich noch die Bergmännische Berufsschule in Meggen besucht.

In Bergbaukunde lernte ich dort über den Aufbau des Meggener Lagers, über Pyrit, Bleiglanz u. Zinkblende. In dem Jahr gab es dort 7 Berglehrlinge. Im ersten Jahr haben die in der Lehrwerkstadt Bohrmaschinen repariert und Fahrten gebaut.

Einige interessante Arbeitsbereiche habe ich noch kennengelernt. Einmal musste ich helfen, Schutt und Steine aus dem Sumpfort noch unter der 420 m Sohle zu entfernen. Mit einem Stahlseil wurde ein Kübel, der mir vielleicht bis zu den Oberschenkeln ging, unter den Förderkorb gehangen. Ich stellte mich rein und die beiden Kollegen auf den Rand und dann ging es nochmal 20 m tiefer. Die beiden haben noch gewackelt, um mir Angst zu machen. Einen Tag habe ich auch mal in einer Rolle geholfen, die aber erst 5 m hoch war. Die Arbeitsbühne bestand lediglich aus 2 Bohlen mit reichlich Platz zum Runterfallen daneben. (Ich habe echt gestaunt, als ich nach der Wende im Besucherbergwerk "Grube Einheit" die Überhaunbühne gesehen habe.) Einmal hat mich der Maschinensteiger zur täglichen Seilkontrolle im Blindschacht 1 mitgenommen. Er fuhr dann eine Stunde vor der Frühschicht ein. Wir mussten dann die Treppe im „Fördermaschinenhaus“ hoch bis über den Schacht. Dann hat er Bretter über den Schacht gelegt und das Förderseil ist langsam durch seine Hand geglitten, damit er eventuelle Unregelmäßigkeiten bemerkt hätte.

Nach 1 ½ Jahren habe ich meine Arbeit auf Grube Ramsbeck beendet, da ich doch andere Lebensvorstellungen entwickelt habe. Später ab Mitte 1974 war ich nochmal ein Jahr als Bergmann tätig. Grube Ramsbeck war inzwischen geschlossen, als „Auffanggesellschaft“ gab es unter anderem die Firma Stollen und Felsbau, eine Sachtleben Tochter und Auftragsfirma im Bergbau, die auf Grube Fortuna bei Wetzlar, einige Abbauten übernommen hat. Da war ich allerdings nur Lokfahrer und Beifahrer.

Grube Fortuna war die letzte Roteisengrube im Lahn –Dillgebiet. Manche Sachen kamen mir auf der Grube noch recht unmodern vor. Einige Bergleute hatten noch Karbidlampen. Die Rollenschnautzen waren aus Holz gebaut und wurden mit der Hand gezogen und auf der 250 m Sohle wurden die Förderwagen noch mit der Hand aufgeschoben. Immerhin hat diese Grube noch bis 1983 überlebt.

Da ab 1975 wieder ein Absatzeinbruch bei Grube Fortuna herrschte, wurde der Vertrag mit Stollen u. Felsbau zum Sommer 1975 gekündigt. Damit endete meine Bergmannszeit, an die ich immer noch gerne zurückdenke. Geblieben ist bei mir immer noch ein gewisses Interesse für den Altbergbau und ein Bedauern, dass ich hier in Berlin bei keinem Verein aktiv mitarbeiten kann.

(diese Aufzeichnungen sind meine persönlichen Erinnerungen und Erlebnisse aus der Sicht eines damals jungen, aber sehr am Bergbau interessierten Erwachsenen)