



Michael Göbel

OPPA ERZÄHLT
VON SEINER LEHRZEIT UNTER TAGE

EINE GESCHICHTE FÜR JUNG UND ALT

Inhaltsverzeichnis

Glück auf liebe Leser

Kleines Bergbau-Lexikon

Nachtrag in eigener Sache!

Glück auf liebe Leser

Hömma! Die folgende Geschichte, ist die Fortsetzung aus dem Buch: „Mein Oppa war Bergmann“, die ich auf großen Wunsch weitergeschrieben habe.

Nun zum Inhalt:

Die Geschichte handelt auch wieder von Fenja und ihren Großeltern, die gemeinsam an die Nordsee, in den Urlaub fahren. Ihr Opa erzählt und erklärt Fenja in dieser Geschichte auch wieder einiges, aus dem Bergbau und viel weiteres, was sie wissen möchte. Opa macht mit Fenja auch einmal einen Abstecher ins Heimatmuseum von Wanne-Eickel und zeigt ihr, wie die Menschen früher eingerichtet waren und was es damals alles so gab. Er erzählt ihr wahre Geschichten und Geschehnisse, aus seiner Lehrzeit, von über und unter Tage. Zum Beispiel, wie seine erste Seilfahrt ablief und wie es unter Tage im Lehrrevier, auf Blumenthal Schacht 7 war. Er erzählt, was er alles gelernt und gemacht hat und wo er im Lehrrevier eingesetzt wurde.

Auch wird in dieser Geschichte kurz angerissen, wie Fenja eingeschult wurde und wie ihr die Schule gefällt.

Ich hoffe, dass euch dieses Buch genauso gut gefällt, wie das erste über Oppa und Fenja und ich euch damit wieder Freude bereiten kann. Aber nun zu der Geschichte von Fenja, Opa und seinen Dönekes.

Viel Spaß und liebe Grüße vom Autor

Die Geschichte von Fenja und Opa möchte ich euch nun weitererzählen: Es war noch eine Woche, bis Fenja mit ihren

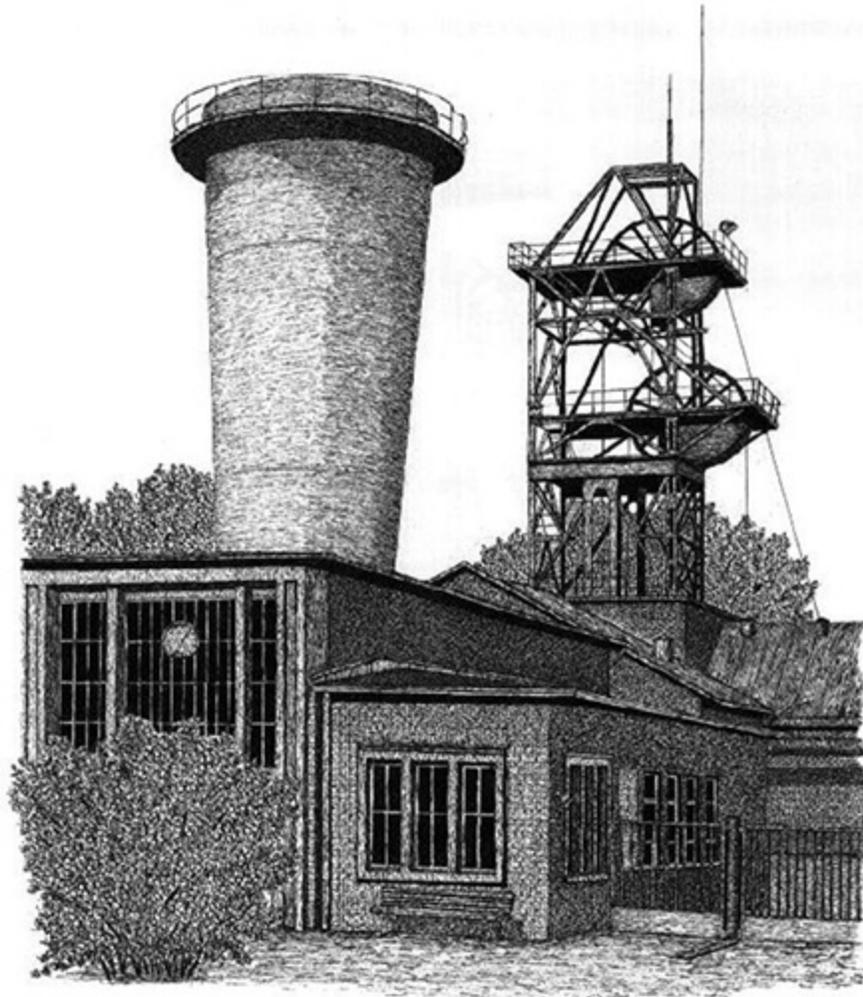
Großeltern in den Urlaub an die Nordsee fuhr. Die Fahrt führte nach Carolinensiel, wo Oma und Opa schon über 20 Jahre hingefahren sind. Eines Abends fragte Fenja ihren Opa, ob er sich noch an seine erste Anfahrt nach unter Tage erinnern könnte, als er noch Lehrling war.

Und Opa antwortete:

„Abba sicha, kann ich dat noch. Hömma Fee, dat kannze gar nicht vergessen, weisse.“

Opa legte also los und erzählte Fenja von seiner ersten Seilfahrt als Lehrling.. Er sagte, dass er den ganzen Tag zuvor sehr aufgeregt gewesen war, denn er musste auf der Schachtanlage General Blumenthal 3/4, seine ganzen Plünnen aus der Schwarz- und der Weißkaue zusammen kramen. Er packte also seine ganzen Klamotten und die Arbeitswäsche in zwei große Plastiksäcke. Die beiden Säcke konnte er vorne beim Pförtner abstellen, damit sie vom betrieblichen Fahrdienst nach Schacht 7 hinübergefahren wurden, da Opa dorthin verlegt war. Er kam dort ins Lehrrevier und hatte Tags darauf seine erste Seilfahrt nach unter Tage. Seine Stempelkarte musste Opa natürlich auch mitnehmen, damit seine Arbeits/Anfahrtzeit auf Schacht 7 erfasst wurde.

Am nächsten Tag fuhr Opa dann mit dem Linienbus um 5:00 Uhr morgens los, um pünktlich um 7:00 Uhr, zur Seilfahrt auf Schacht 7 zu sein, um dort seine erste Schicht im Lehrrevier (Revier 35) zu vollziehen.



General Blumenthal Schacht 7

Er meldete sich bei seinen Reviersteiger „Herrn Richter“, des Lehrreviers an und bekam die Order, seine Stempelkarte zu stechen und um 7:00 Uhr in voller Montur (umgezogen mit Lampe und Selbstretter), am Schacht zu stehen.

Opa musste sich vorher auch noch in der Markenkontrolle anmelden und bekam dort eine neue Markennummer, die auf seine Stempelkarte kam und die auch für die Haken der Weiß- und Schwarzkaue identisch war. Als er seine beiden Plastiksäcke vom Pförtner geholt hatte, ging er seine Karte stempeln und dann in die Kaue, um sich umzuziehen. Auch

seine beiden Wäschesäcke, zum Waschen der verschmutzten Arbeitskleidung, brauchten die neue Markennummer. Diese ließ er sich vom Wäschedienst auf seine beiden Leinensäcke aufdrucken. Danach holte er seinen Filter und die Kopflampe und bergab sich kurz vor sieben zum Schacht. Dort am Schacht wurden alle neuen Lehrlinge namentlich aufgerufen und ihnen gesagt, dass man sich erst unter am Schacht versammeln sollte, um dann gemeinsam zum Personenzug zu gehen.

Opa hatte kein Muffensausen vor der Anfahrt, denn er hatte ja schon einmal eine Seilfahrt auf der Zeche R 2 die auch Klärchen genannt wurde mitgemacht, als er dort einen Praktikumsplatz hatte.

Aber dieser Schacht war ganz anders, Es war ein ausziehender Schacht und war mit einem Schachtdeckel abgedeckt. Das kannte Opa noch nicht. Man konnte also nicht in den Schacht hinuntersehen. Und wenn der Korb zu Tage hoch kam, knallte es sehr laut, denn der Korb hob den Schachtdeckel mit an, als er auf der **Rasenhängebank** hielt. Denn so nennt man diese Ebene über Tage, wo der Korb hält um ihn besteigen oder verlassen zu können. Der Korb auf Schacht 7 hatte drei Ebenen, um ihn besteigen und es passten auf jeden **Satz** etwa 14 Personen.

Als nun alle Kumpels, Ausbilder uunndd SStteeiiggeerr aufgestiegen waren, klingelte es, denn die automatische **Selbstfahrer-Seilfahrt** war eingeschaltet und es musste keine Abfahrt von Hand eines Anschlägers gegeben werden. Man konnte die Abfahrt auf den mittleren Satz, über einen Druckknopf aktivieren. Dies ging aber nur, wenn alle Korb- und Schachttore geschlossen waren.

Nun fuhr der Korb an. Erst ganz, ganz langsam, damit sich der Schachtdeckel wieder verschloss. Aber so wie dies

geschehen war, wurde es sofort ganz warm auf dem Korb, denn die **matten Wetter** (verbrauchte Luft), die hinauf kamen, waren sehr warm und hatten eine hohe Luftfeuchtigkeit. Diese verbrauchte Luft wurde über den Schacht, in einen riesigen Ablufttrichter, der draußen neben dem Förderturm stand, hinaus geleitet.

Direkt unten am Schacht war eine Wettermessstelle mit Angaben der Wettertemperatur, der Wettergeschwindigkeit des Streckenquerschnitts und der Wettermenge, die dort auftrat, die mit Kreide auf einer Tafel angegeben wurde. Die Wettertemperatur lag damals dort bei 33° effektiv.



Wettermeßst. Nr.	130
Streckenguerschnitt m ²	22,4
Wettergeschwindigkeit m/min	132
Wettermenge m ³ /min	2956,8
Wettertemperatur °C	33,2
Datum	24.02.82
Unterschrift	<i>[Handwritten Signature]</i>

Wettermesstafel

Nun ging man gemeinsam zum Personenbahnhof, alle Lehrlinge sollten sich einen Platz im Personenzug suchen und hinter sich die Türen schließen. Nach einiger Zeit, als der zweite Korb mit den restlichen Kumpels unter Tage war, setzte sich der Personenzug, nach einem Pfeifton, in Bewegung. Die Fahrt dauerte etwa 20 Minuten, dann war man am Personenbahnhof, der Richtstrecke ins Lehrrevier, des Betriebspunkts 429/430 angekommen.

Als man ausgestiegen war, ging es durch eine Wetterschleuse mit zwei oder drei Wettertüren und einen kleinen Anstieg zu den Personenbalken hinauf. Diese Personenbalken hingen an einer Einschienenhängebahn (EHB), die auf Schienen lief und von der Firste hinunter hingen. Der Antrieb wurde über einem elektro/hydraulischen Haspel betrieben und von einem Haspelfahrer gefahren. Als alle Personen Platz genommen hatten, ging die Fahrt los. Man sollte auf den Balken ruhig sitzen bleiben, keine Arme oder Beine ausstrecken und sich nicht zur Seite rausbeugen, um zu schauen, wohin die Fahrt ginge. Denn die Bahn, mit den Personenbalken fuhr auf einer Seite, ziemlich nah am Streckenstoß entlang und man hätte sich beim hinauslehnen sehr schwer verletzen können.

Nach einer etwa 15 minütiger Fahrt auf dem Personenbalken, war man in der Kopfstrecke des (Betriebspunkts) **BP 4290** des Lehrreviers angekommen. Dort wurden alle Lehrlinge ein- und aufgeteilt. Einige Lehrlinge gingen ins Vortriebs-Ort zum BP 4291, andere in den Hobelstreb oder zu den Antrieben (**Haupt- und Hilfsantrieb**).

Einige Lehrlinge wurden im Transport und weitere wiederum ins Auf- oder Abhauen, des Betriebspunktes 4300 oder 4301 eingesetzt..

Opa kam zuerst in den Transport, er musste mit seinen Ausbilder bzw. **Meisterhauer** das Material aus dem Umschlagbahnhof, der etwa 800 m entfernt war zum Streb (Hilfsantrieb) fördern. Sie gingen also in den Bahnhof und bestückten die EHB mit Material. Dies bestand aus einer Einheit **Grubenholz**, mit Kanthölzern und Bahn/Bauschwellen und einigen einzelnen **Ferromatikstempeln**. Der Ausbilder zeigte Opa wie die Balken funktionierten, wie man die Einheiten anhing und

was für Signale man dem Haspelfahrer geben musste, damit er die EHB in die richtigen Stellung oder in die richtige Richtung fahren konnte, da wo man sie haben wollte.

Opa hatte die Sache mit dem beladen und den Signalen sehr schnell begriffen und machte die zweite Tour, mit Holzstempel und Verzugmatten, unter Aufsicht schon selbständig. Die Zeit verging wie im Fluge und nach den begleiten der EHB zum Hilfsantrieb und das absetzen des Materials, war es schon fast Feierabend. Sein Ausbilder Helmut fragte Opa, ob er auch eine Prise Schnupftabak wollte und Opa stimmte zu. Er zeigte ihn, wie man sich den Priem in den Zinken ziehen musste und wie man ihn auch wieder ausschnupfte. Seit der Zeit an nahm Opa auch immer Schnupftabak in einen blauen Fläschchen, mit in die Grube und zwischendurch eine Prise.

Als es dann an der Zeit war, machten sich alle Lehrlinge und Ausbilder wieder auf dem Weg zum Personenbalken. Die 12 Uhr Mittagsschicht kam ihnen schon entgegen. Das hieß, es war der Zeitpunkt des Abfahrens gekommen. Es ging in den Personenbahnhof, wo der Personenzug schon stand, um pünktlich am Schacht Ausfahren zu können. Opa nahm den ersten Personenwagen und setzte sich an die Tür, um als erster auszusteigen und zum untersten Satz des Korbes zu kommen. Denn dann war er einer der ersten in der Lampenstube, um seine Lampe und Filter abzulegen und die Stempelkarte zu stechen.

Als der Korb kam wurde aufgestiegen. Anstatt der etwa 14 Personen, quetschten sich etwa 18 Personen auf einem Satz, denn alle wollten schnell zu Tage. Es war richtig eng und warm, der Schweiß lief und es roch nicht gerade angenehm auf dem Korb. Einige Kumpels waren so nassgeschwitzt, dass ihnen ihre Arbeitskleidung vor Nässe triefte. Als der Korb losfuhr, dauerte es etwa zwei Minuten,

bis man am Tage war. Nachdem der Korb den Schachtdeckel anhob, wurde es Mitmal richtig kalt auf den Korb, denn die kühlen und frischen Wetter, es war Februar oder März, merkte man sofort und man fror durch die herein strömende Kälte, innerhalb von Sekunden. Es dauerte ungefähr 30 Sekunden, von anheben des Deckels, bis man absteigen konnte. Danach ging es wacker in die Lampenstube, um seine Sachen abzulegen, die Karte zu stechen, dann zum Duschen und mit dem Bus wieder nach Hause zu fahren, erzählte Opa seiner Enkeltochter.

Da der nächste Morgen nicht so schön war und es draußen plästerte, fragte Opa die kleine Fenja:

„Hömma, hasse Bock auffn Museumsbesuch? Abba nich ins Berchbaumuseum, sondern in dat Heimatmuseum nach Wanne-Eickel. Da gibbet einiget zu bekuckn. Un wenn dat Wetta bessa wird, dann könnwa nochn Abstecha zu, den Hotte seiner Frau ihr Café, ins "Fritzchen dat Gleiscafe" machen tun, um ne Körrywurst oda ne Waffl mit heiße Kirschen zu futtan!“

„Oh ja, sagte Fenja. Dann lass uns ma wacker anzieh'n un uns auffm Weech machen.“

Opa zog sich an, aber Oma blieb mit Miss Marple zu Hause. Sie wollte lieber schon einmal alles für den Urlaub zusammensuchen. Opa fuhr also mit Fenja alleine los. Am Heimatmuseum angekommen, parkte er das Auto auf den Seitenstreifen vor dem Museum. Sie stiegen aus und gingen auf das Gelände.



Vor dem Heimatmuseum standen auf Sockeln drei Männer aus Stein. Sie stellten einen Bergmann, einen Binnenschiffer und einen Eisenbahner dar und waren für das Dreimänner-Eck bekannt. Diese drei Figuren standen früher einmal am Bahndamm, unweit des Hauptbahnhofs in Wanne-Eickel und symbolisierten die tragenden Säulen der Wirtschaft der Stadt, erzählte ihr Opa.

Von der Einfahrt aus ging an einem Plakat mit einer Frau im Fenster vorbei.



Rechts herum ging es zum Eingang des Museums und links davon stand ein alter Kiosk aus den 50er Jahren. Opa las Fenja vor, was auf dem Schild stand und Fenja schaute durch die Scheiben in den alten Kiosk hinein.



Auf der linken Seite des alten Büdchens, war so etwas wie ein Stollen, aber der war leider abgeschlossen. Dahinter bzw. daneben, stand eine alte Dampflok und etwas weiter noch zwei weitere.