Der Transport des Roherzes

Fotos: Grube Otto-Elisabeth bei Lehnheim, Sammlung Roland Becker

In den großen Tagebaugruben wurden je nach Bedarf Gleise verlegt, auf denen die Loren oft mit Muskelkraft geschoben wurden. Bei größerer Entfernung zwischen Abbaustelle bis zur Seilbahnaufgabestation wurden Pferde und später Dieselloks für den Transport eingesetzt.

Foto links: Diesellok und Bergarbeiter in der Grube Weickartshain, Archiv Kulturring Weickartshain

Foto unten: Gleisverlegearbeiten bei der Grube Deutschland, Privatbesitz der Familie Trüller, Weickartshain

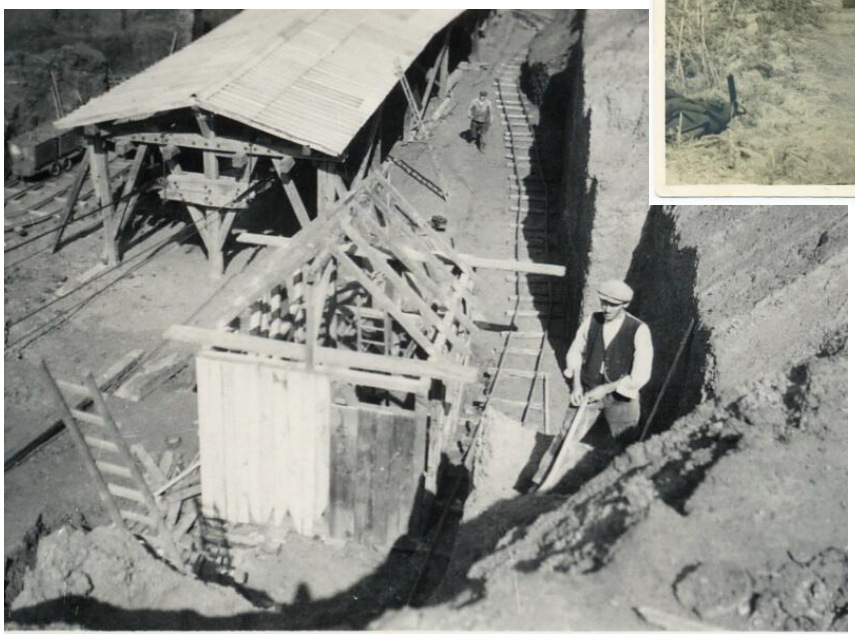
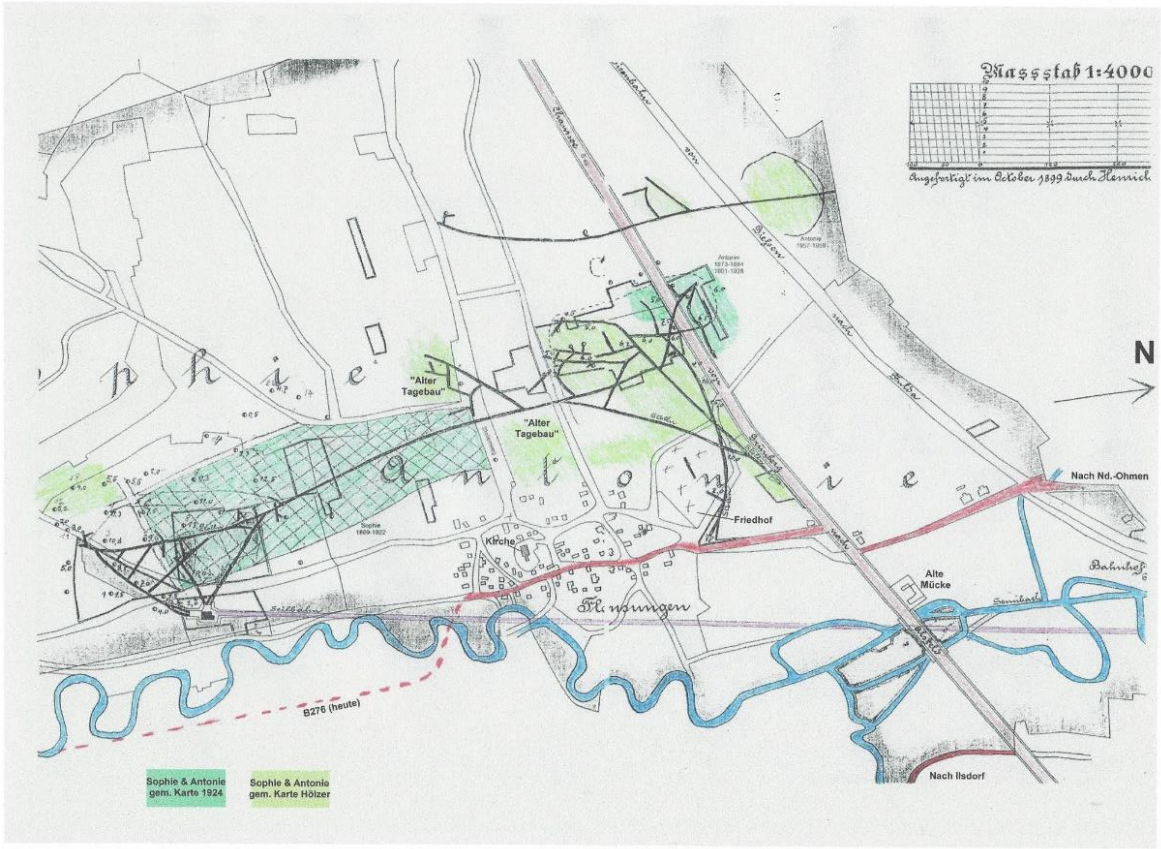


Foto links: Seilbahnaufgabestation in der Grube Deutschland
Archiv Kulturring Weickartshain

In den Aufgabestationen wurden die mit Roherz beladenen Kübel in die Seilbahn umgehängt.

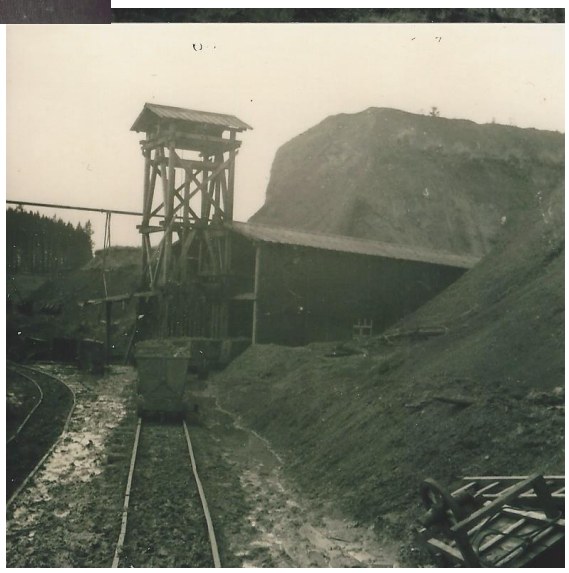


Oben: Stollenplan der Gruben Sophie und Antonie bei Flensungen
Archiv Kunstturm Mücke, koloriert und erläutert von Klaus Joswig, Merlau

Links: Stollenmundloch und Seilbahnaufgabestation der Grube Maximus Süd bei Lardenbach
Gemeindearchiv Lardenbach

Unten: Seilbahnaufgabestation der Grube Otto-Elisabeth bei Lehnheim
Sammlung Roland Becker

Transport- und Förderstollen gab es bei fast allen Gruben, z.B. einen 500 m langen Transportstollen bei der Grube Ernestine alt. In ihnen wurde das Roherz auch unterirdisch mit Benzolloks zu den Aufgabestationen transportiert. Für die Grubenfelder Maximus Süd und Nord bei Lardenbach, sowie für die Gruben Sophie und Antonie existieren auch genaue Stollenpläne, was sonst eher nicht der Fall ist und auch heute noch für oft böse Überraschungen (Stollenbrüche) sorgt.



Die **Seilbahnen** stellen das mit Abstand wichtigste Transportmittel zwischen den Erzgruben und den Aufbereitungsanlagen dar. Sie haben den Vorteil, dass sie Höhenunterschiede relativ problemlos überwinden können und zudem nur wenig Geländefläche für die Stützen und Winkelstationen benötigen.

Oben: Seilbahnkübel wird aus der Grube Otto-Elisabeth gezogen, hinten im Bild die Aufgabestation, Sammlung Roland Becker

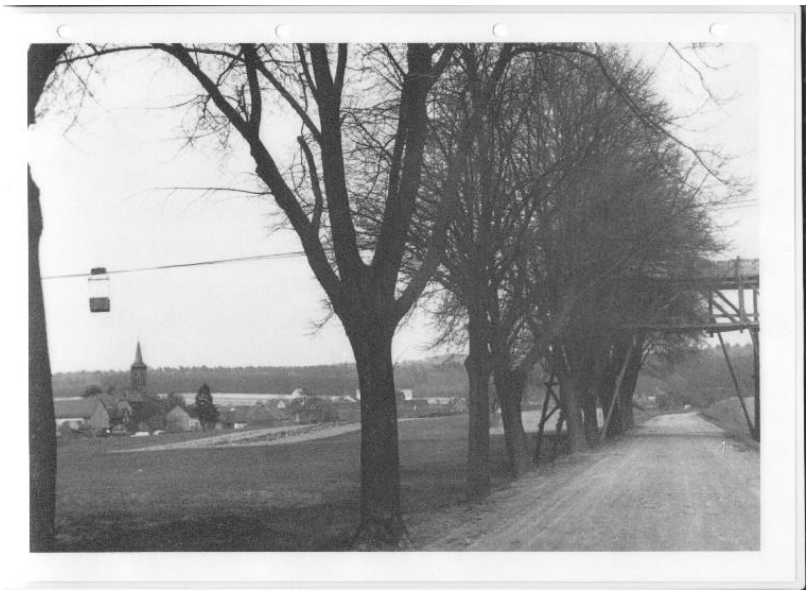
Rechts: Seilbahnstütze mit Kübeln vermutlich zwischen Stockhausen und Seenbrücke

Unten: Seilbahn über der Grube Weickartshain zur Erzaufbereitungsanlage in Seenbrücke
Archiv Kulturring Weickartshain

Foto der Seilbahnfundamente: Werner Wißner

Der geringe Geländeverbrauch und die Wiederverwertbarkeit der Seile, Stützen und Antriebmechanik an anderer Stelle machen die Seilbahnen, verglichen mit anderen Möglichkeiten, zu einem preiswerten Transportmittel. Die Materialien konnten abgebaut und bei der nächsten Grube wieder aufgebaut werden.

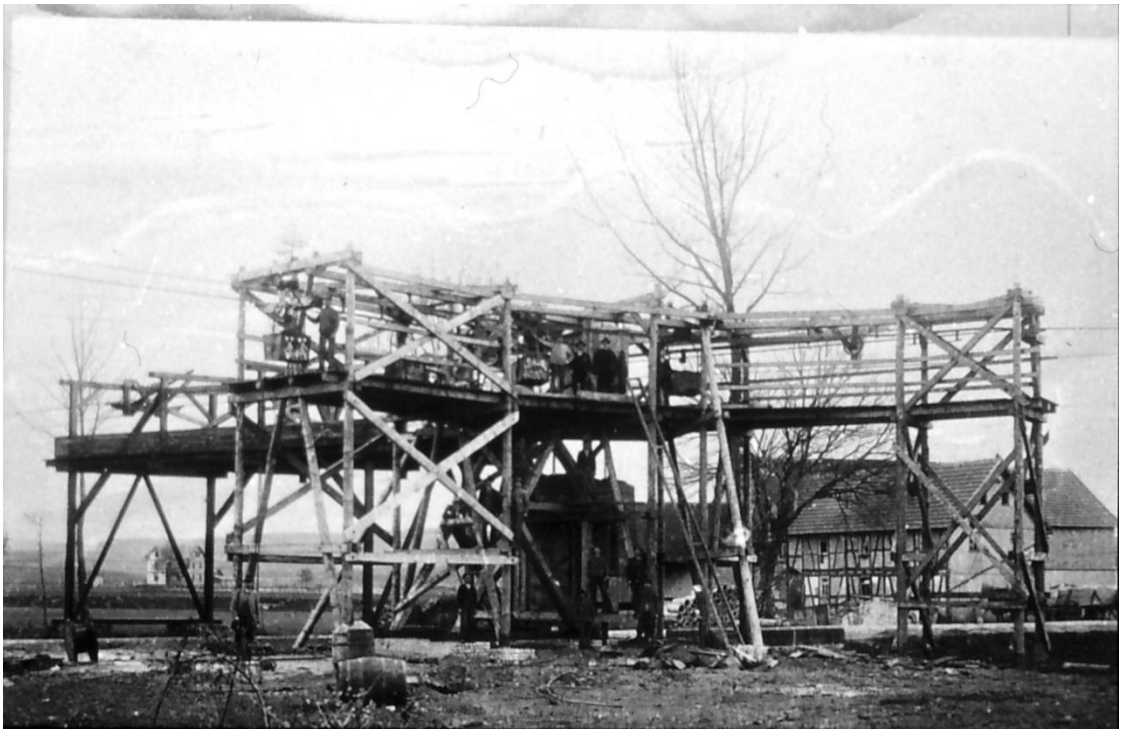
Zurück blieben bis heute nur noch die Betonfundamente der Stützen, wie auf dem nebenstehenden Foto mitten in der Grube Ludwigsegen bei Merlau zu sehen ist. Dies sind Fundamente der Seilbahnstütze zwischen der Grube Eisen und der Aufbereitung bei Mücke.



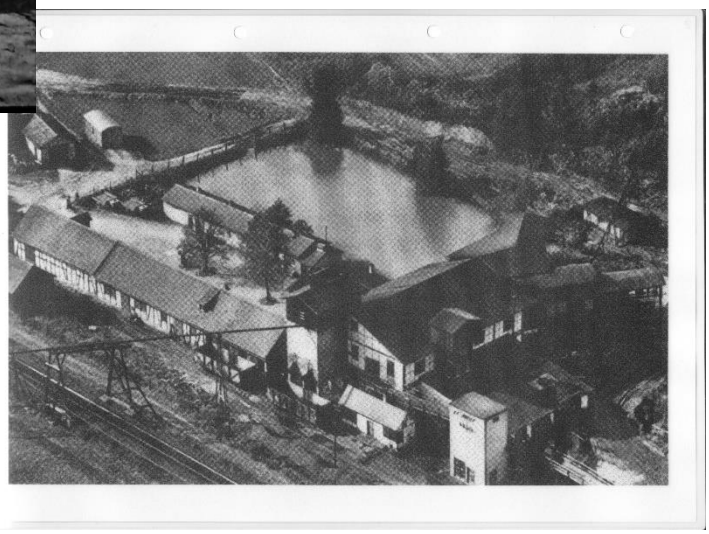
Wo die Seilbahn eine Straße überquerte, wurden zum Schutz vor herabfallenden Erzbrocken aus den Kübeln Seilbahnbrücken errichtet.

Dort, wo zwei oder drei Seilbahnen zusammentrafen, mussten Winkelstationen gebaut werden, in denen die Kübel auf ihrem Weg zur Aufbereitung von Arbeitern manuell umgelenkt wurden

Unten: Winkelstation bei Flensungen, im Hintergrund das Gasthaus zur Alten Mücke / Fotos Gemeindearchiv Gemünden



Im 19. Jahrhundert war der Transport des Erzes selbst über weite Strecken noch mit Pferdefuhrwerken üblich.
Mit Beginn des 20. Jahrhunderts und dem weiteren Ausbau eines Gleisnetzes (Seentalbahn) setzte sich auf bestimmten Strecken neben den Seilbahnen auch der Transport mit Lokomotiven durch.



In den 1950er und 1960er Jahren überwog dann in den Gruben der maschinelle Abbau. Der Transport des Roherzes zu den Aufbereitungsanlagen und des aufbereiteten Erzes zu den Bahnhöfen erfolgte schon meist mit LKW.
Die Kipprampe für LKW beim Bahnhof Mücke ist noch heute gut zu sehen.

Fotos: Archive Kunstturm Mücke und Kulturring Weickartshain