Adolf Schmelzer berichtet aus seiner Lehrzeit als Bergmann auf der Grube Neue Haardt in Weidenau

Mein Leben unter Tage – vom Volksschüler zum Steiger

In der Blütezeit des hiesigen Bergbaus gab es in und rund um Wilgersdorf rund 30 kleine bis mittlere Gruben und eine große Grube mit zeitweise bis zu 300 Beschäftigten. Wenn man in einem solchen Dorf geboren wird, der Opa Bergmann war und der Onkel die Bergschule als ausgebildeter Steiger beendete, ist es nicht verwunderlich, dass man auch Bergmann werden will. Nach Beendigung der Volksschule im Jahre 1955 begann ich also als 15-jähriger Junge eine Lehre auf der Grube Neue Haardt in Weidenau. Als ich beim Vorstellungsgespräch erfuhr, dass der Betriebsleiter zusammen mit meinem Onkel die Bergschule besucht hatte, und er mir versprach, ich würde den Beruf des Bergmanns von der Pike auf lernen, ahnte ich noch nicht, was er damit meinte…

Am Lesetisch bei den „Erzengeln“

Ich erinnere mich noch gut an meine erste Schicht: Aufstehen morgens um 10 nach 4 Uhr, und um 10 vor 5 ging‘s mit dem Bus bis nach Siegen (eine Station weiter als heute Kölner Tor). Hier musste ich in die Straßenbahn umsteigen und an der Weidenau Brückenstraße aussteigen. Bis hierhin hatte mich Onkel Herbert begleitet – er war als Schlosser in der Schmiede am Ludendorffschacht, der zur Neuen Haardt gehörte, beschäftigt. Ich aber musste zur Aufbereitung, irgendwo auf der anderen Straßenseite in Richtung Geisweid. Von Onkel Herbert bekam ich eine knappe Beschreibung und den Wunsch „Mach es gut und bis heute Mittag“ mit auf den Weg.

Dafür wurde ich umso herzlicher in der Aufbereitung vom Steiger empfangen, und nach einem kurzen Rundgang an meinem ersten Arbeitsplatz, dem Lesetisch, den dort beschäftigten Frauen – den sogenannten Erzengeln – vorgestellt. Am Lesetisch wird das taube, nicht erzhaltige Gestein vom Erz getrennt. Das taube Gestein wird später zur Auffüllung von Hohlräumen auf dem Abbau wieder nach unter Tage gefördert. Das aus der Grube geförderte Erz wurde in einen Vorratsbunker überm Lesetisch gekippt und gelangte von hier zunächst in einen Backenbrecher, in dem es auf ca. faustgroße Stücke zerkleinert wurde und über einen weiteren Bunker auf den Lesetisch gelangte. Der Lärm im Backenbrecher war so enorm, dass man sich nur durch sehr lautes Schreien verständigen konnte. Man war froh, wenn die Sirene ertönte und die Halbschicht (30 Minuten Pause) eingeläutet wurde. Da der Lesetisch eine gewisse

Breite hatte und ich durch meine Größe nicht die gesamte Fläche erreichen konnte, hatten die „Erzengel“ mir eine Holzkiste besorgt, und so konnte ich aus der erhöhten Position mühelos die gesamte Fläche bearbeiten. Die Zeit am Lesetisch habe ich noch in guter Erinnerung, waren doch die Erzengel immer bemüht, mich „kleinen Jungen“ zu beschützen und alles Unangenehme von mir fernzuhalten. Als ich später, mit 16 Jahren, nach unter Tage beordert wurde, habe ich mich von den „Erzengeln“ verabschiedet und sah die eine oder andere Träne in ihren Augen.

In der Röstaufbereitung, auf der „Rennbahn“ und als Bierbote

Die nächste Station war die Röstaufbereitung. Hier wurde das geröstete Erz, das jetzt magnetisch war, nochmal zerkleinert und zum Transport zu den Hütten vorbereitet. Ich war hier vor allem Reinigungskraft, denn die Maschinen wie Förderbänder, Brecher und Magnetscheider wurden von Fachkräften bedient, überwacht und gewartet. Im angegliederten Labor konnte ich dem Leiter bei der Zusammenstellung der Proben bis zum Versand an die entsprechenden Institute behilflich sein.

Danach erfolgte ein längerer Einsatz auf der so genannten „Rennbahn“, einer Gleisstrecke von ca. 50 Metern, die vom Bunker unter dem Lesetisch bis zum Aufzug zu den Röstöfen führte. Allerdings führten die Schienen nicht bis unter die Schütte des Bunkers, sondern hörten etwa einen Meter davor auf. Vom Schienenende bis unter die Schütte war eine starke Eisenplatte verlegt. Nachdem man den Wagen (Lore) vollgeladen hatte, musste man diesen auf der Eisenplatte um 90 Grad drehen, damit er auf die Schienen gelangte. Um dieses Drehen zu erleichtern, konnte man die Eisenplatte mit Öl einschmieren. Meistens aber fielen beim Beladen des Wagens kleine Steinchen und Sand auf die geölte Platte, so wurde sie wieder stumpf. Ich war zwar durch die Arbeit in der Landwirtschaft einiges gewöhnt, aber diese Arbeit zeigte mir meine Grenzen auf. Von Vorteil war, dass wir mit mehreren Jugendlichen arbeiteten und so zwischendurch mal eine kurze Verschnaufpause einlegen konnten. Im Laufe der Zeit ließ aber der Muskelkater nach, und meine Muskeln nahmen zu – aber nicht genug, wie ich später feststellen musste.

Ein Erlebnis aus meiner Zeit in der Aufbereitung ist mir noch gut in Erinnerung geblieben: An einem Vormittag bat mich der Steiger, einige Flaschen Bier aus der nahen Gaststätte zu holen. Mir war nicht wohl bei dieser Aufgabe, da Alkohol verboten war und der Betriebsleiter in der Nähe der Aufbereitung wohnte. Kurz vorm Pförtnerhäuschen passierte es: Plötzlich stand der Betriebsleiter vor mir, und es kam die Frage, was und für wen ich dies geholt hätte. Als ich ihm den Namen des Steigers genannt hatte, machte sein ernster Gesichtsausdruck einem breiten Grinsen Platz. So wie ich den Betriebsleiter kennengelernt hatte, nahm ich an, dass der Steiger an diesem Tag den Heimweg nicht mit guter Laune antrat.

Meine letzte Aufgabe in der Aufbereitung kann man genaugenommen schon als unter Tage bezeichnen, denn ich musste auf der 81-Meter-Sohle am Schacht die leeren

Wagen abziehen und ankuppeln, damit die Lok sie anhängen und zum Hauptschacht ziehen konnte. Es war Winter, und da dieser Schacht die Wetter einzog und in die Grube leitete, hingen überall dicke Eisklumpen und es war „saukalt“. Dieser Arbeitsplatz war damals mit zwei Brüdern besetzt, der eine fuhr die vollen Erzwagen rauf und der andere zog die leeren Wagen auf der anderen Schachtseite ab. Ich hatte gedacht, dass der durch meinen Einsatz freigestellte Bruder anteilmäßig seine Kraft auf mich und seinen Bruder verteilte. Weit gefehlt. Solange von der Aufbereitung nur leere Wagen kamen, war dies für mich keine zu große Belastung. Aber es kamen auch in jeder Schicht volle Wagen mit taubem Gestein (Berge) an, und da es vom Schacht mit leichter Steigung in die Strecke ging, war es sehr schwer, die beiden Wagen in die Strecke zu drücken. Aus den grinsenden Gesichtern der beiden Brüder konnte ich ihre Gesinnung ablesen, habe mir aber nichts anmerken lassen. Als ich sie Jahre später mal durch Zufall auf der Straße getroffen habe, habe ich sie nicht beachtet. Rückblickend auf diese Zeit muss ich gestehen, es war trotz der teilweise schweren körperlichen Arbeit eine schöne Zeit, die mich in jeder Richtung hat wachsen lassen.

Berufsschule in Eisern

Ehe es unter Tage geht, möchte ich über die Berufsschule berichten. Die Berufsschule befand sich in Eisern gegenüber der damaligen Grube Eisernhardter Tiefbau. Ein Unterschied zu anderen Berufsschulen bestand darin, dass die Schule nicht, wie gewöhnlich, um 8 Uhr begann, sondern schon um 6 Uhr. Und dafür gab es einen einfachen Grund: Auf den Gruben im Siegerland waren viele Bergleute aus dem benachbarten Westerwald beschäftigt, und die brachten ihre Jungen als Lehrlinge mit. Da man für diese Schüler keinen Sonderbus einsetzen konnte, mussten sie den Bus mit den Bergleuten zur Frühschicht nutzen.

Ich hatte es einfacher, ich fuhr morgens um 10 vor 5 Uhr mit dem Bus los und stieg in Siegen an Kochs Ecke in die Straßenbahn mit Endstation Eisern um. Als im Laufe des ersten Schuljahres die Siegener Kreisbahn die Straßenbahn gegen Oberleitungsbusse austauschte, fuhren diese O-Busse bis nach Rinsdorf. Es war ja für mich kein Nachteil erkennbar. Aber eines morgens wurde ich von der rauchigen Stimme des Fahrers aus meinen Träumen geweckt und aufgefordert, den Bus zu verlassen, da er abschließen wolle. Ich hatte die Haltestelle Eisern verschlafen. Da der Bus hier eine längere Pause einlegte, musste ich auf Schusters Rappen von Rinsdorf zurück nach Eisern. Wenn ich mich an diesem Tag frühmorgens zu Fuß von Wilgersdorf über Wilnsdorf und Rinsdorf auf den Weg gemacht hätte, wäre ich vielleicht noch pünktlich zum Unterricht gekommen. Dies konnte mir im dritten Lehrjahr nicht mehr passieren, denn der Schulbetrieb wurde von Eisern zur Grube Pfannenberger Einigkeit in Neunkirchen-Salchendorf verlegt. (In diesen Räumen wurde auch später der Unterricht der Aufbauklasse erteilt, dazu später mehr).

Der Wechsel zum Ludendorffschacht (Schacht 2) am Berg gegenüber, wo die Bergleute unter Tage fuhren, gab mir das Gefühl, jetzt schon fast zu den Erwachsenen zu gehören.

Immerhin war ich ja schon etwas über 16 Jahre alt. Aber ehe es zur ersten Schicht unter Tage ging, musste ich noch die Schmiede (Schlosserei) und die Zimmerei durchlaufen. In beiden Betrieben konnte ich zwar nur als Handlanger eingesetzt werden, aber doch Erfahrungen sammeln, die mir später unter Tage von Nutzen waren. In der Zimmerei lernte ich zum Beispiel den Unterschied zwischen dem deutschen und dem polnischen Türstock. Diese Türstöcke (Baue) wurden in der Strecke im Bereich von brüchigem Gestein zur Abstützung aufgestellt. In der Zimmerei wurde der gesamte Holzbedarf für die Grube, wie Stempel, Bohlen, Bretter und Schwellen für die Gleise zugeschnitten, auf Wagen verladen und für den Abtransport zum Schacht bereitgestellt. In der Schlosserei wurde der gesamte Werkzeugbestand unterhalten, repariert und wieder in einen gebrauchsfähigen Zustand versetzt. Ich hatte also hier die Gelegenheit, mich mit den Werkzeugen, die ich in absehbarer Zeit unter Tage benutzen musste, wie Bohrhämmer und Bohrkronen, vertraut zu machen. Zum Abschluss half ich einige Tage dem Lampenwart in der Lampenstube bei der Pflege, Wartung und Befüllung der Lampen mit Karbid.

Die Arbeit unter Tage

Nun war der Tag gekommen, an dem ich zum ersten Mal in der Gruppe der Bergleute vor dem Schacht stand und meine erste Seilfahrt in die Tiefe der Erde erleben sollte. Aber die Fahrt war schon nach 81 Metern beendet, denn ich war als Begleitmann für die Lok auf dieser Sohle eingeteilt worden. Da ich vorher auf der Aufbereitungsseite am Schacht gearbeitet hatte, wusste ich in etwa, was auf mich zukommen würde. Der Lokführer, ein rauer, wortkarger Bursche, erklärte mir in knappen Worten meine Aufgaben. „Du musst hier am Hauptschacht die vollen Erzwagen alle ankuppeln, und wenn ich mich mit der Lok hinter diesen Zug setze, kuppelst du den Zug an die Lok an steigst dann schnell auf und fährst mit bis zum Förderschacht an der Aufbereitung. Hier kuppelst du die Lok ab und legst mir die Weiche um, damit ich hier die leeren Wagen – wieder von mir angekuppelt – mit zurück zum Hauptschacht nehmen kann.“ Da er wie ein Rennfahrer in der relativ schmalen Strecke unterwegs war und ich mir nicht vorstellen wollte, was geschehen würde, wenn die Lok aus den holprigen Schienen springen würde, dachte ich, eine leichte Arbeit erwischt zu haben. Es ging zügig hin und her zwischen den beiden Schächten. Im Laufe der nächsten Tage gewöhnte ich mich an den gleichmäßigen Ablauf meiner neuen Tätigkeit, und es ging mir alles leichter von der Hand, sodass etwas wie Freude an meiner Leistung aufkam. Aber wie es so ist, wenn man meint, alles im Griff zu haben, schlägt das Schicksal unbarmherzig zu: Auf einer Fahrt mit vollen Wagen zum Aufbereitungsschacht sprangen drei Wagen aus den Schienen. Was nun? Der Lokführer musste ja die Maschine bedienen, er musste die Spannung aus dem Zug nehmen, damit ich die neben dem Gleis stehenden Wagen abkuppeln konnte, und dann wieder etwas anziehen, damit genügend Platz zwischen Zug und den neben dem Gleis stehenden Wagen für meine Arbeit entstand. Ich stellte mich mit dem Rücken zum Wagen, führte meine Hände rückwärts an die Kupplung und hob die eine Seite des Wagens wieder auf die Schienen. Das gleiche geschah auch mit

der anderen Seite und mit den anderen beiden Wagen. Dann wurde wieder angekuppelt und die Förderung wieder aufgenommen. Es hört sich alles nicht so tragisch an, allerdings brachte der Wagen eine Tonne auf die Waage, und diese Last habe ich mit meiner Körperkraft allein bewegt – eine Knochenarbeit, die aber nicht anders zu bewältigen war. Etwas Positives konnte ich aber aus dieser Sache für mich verbuchen: Der sonst knurrige Lokführer war plötzlich freundlich und behandelte mich nicht mehr wie sein Handlanger, sondern als gleichwertigen Kumpel. Dies gab mir wieder Ansporn, und ich versuchte, noch schneller und besser zu werden. Als ich nach einiger Zeit vom Betriebsleiter zu einer weiteren neuen Tätigkeit abberufen wurde, ließ ich einen traurigen Lokführer zurück. Er hatte sich gerade an mich gewöhnt und musste sich nun schon wieder mit einem Neuen herumschlagen.

Ein Erlebnis nach der ersten Schicht ist mir noch besonders gut in Erinnerung geblieben: In der Waschkaue unter den Gemeinschaftsduschen ertönte der Ruf „buckeln“, und ehe ich mich versah, hatte mich mein Nebenmann in eine plötzlich entstandene Reihe gedrückt und begann, meinen Rücken einzuseifen. Nach kurzer Zeit kam der als Erster in der Reihe stehende Bergmann an mir vorbei, um den letzten zu buckeln. Ein Ritual, das sich nach jeder Schicht wiederholte.

Weite Wege im Berg

Ehe es nun in größere Tiefen geht, möchte ich diesen Teil der Grube näher betrachten und auch den Arbeitsablauf erläutern. Der Ludendorffschacht (Schacht 2) erreichte eine Tiefe von rund 800 Metern. Da man aber in der Tiefe noch den Erzgang verfolgen konnte, wurde ab der 790-Meter-Sohle in Richtung des Erzgangs ein neuer Schacht (Blindschacht) bis zu einer Tiefe von rund 1100 Metern abgeteuft. Da zu meiner Zeit auf den oberen Sohlen das Erz bereits abgebaut war, spielte sich der Betrieb vorwiegend im Bereich des Blindschachtes ab. Das bedeutet, dass die Bergleute einen langen Weg zurücklegen mussten, um an ihre Arbeitsstelle zu gelangen: erst die Seilfahrt bis zur 700-Meter-Sohle und dann ein Fußmarsch bis zum Blindschacht – und hier stand nach der zweiten Seilfahrt ebenfalls noch eine längere Wegstrecke zum Arbeitsplatz (Abbau oder Streckenvortrieb) an. Bedenkt man, dass die meisten Bergleute schon seit 4 Uhr unterwegs waren, gönnte man sich erst ein kleines Frühstück, und die Arbeit wurde um 7 Uhr aufgenommen. Analog gestaltete sich das Schichtende. Ab 13 Uhr wurde vor Ort und auf dem Abbau geschossen (im Bergbau sagt man nicht gesprengt). Anschließend gab es wieder Fußmärsche und Seilfahrten, nur in umgekehrter Richtung. Die Arbeiten auf dem Abbau und im Streckenvortrieb (vor Ort) wurden anhand der erbrachten Leistung (Gedinge, Akkord) abgerechnet, also musste die Zeit voll ausgenutzt werden und es gab außer der Halbschicht keine weitere Ruhepause. Das von der vorherigen Schicht geschossene Erz oder taube Gestein wurde verarbeitet und anschließend musste für die nächste Schicht wieder gebohrt und geschossen werden. Man stand permanent unter Druck, denn der Förderkorb wartete nicht und es gab auch keine Sonderfahrt.

Wie schon erwähnt fand der Betrieb hauptsächlich im Bereich des Blindschachtes statt. Auf der 700-Meter-Sohle war einmal das Sprengstofflager eingerichtet, und auf dieser Sohle gingen die Bergleute vom Hauptschacht zum Blindschacht. Hier war auch die Förderung vom Blindschacht zum Hauptschacht. Die Sohlen auf 835 und 875 Meter waren fast schon „ausgeerzt", während auf den Sohlen 925, 975, 1025 und 1075 die Förderung in vollem Gange war. Ich war am Anfang hauptsächlich auf 925 und 975 tätig, in der ersten Zeit vorwiegend in der Strecke, und musste einem Hauer bei Sanierungs- oder Instandsetzungsarbeiten helfen. Hauer hauten nicht nur das Gestein und die Bodenschätze aus dem Berg. Sie waren auch eine Art Kolonnenführer, die Bindeglieder zwischen den Kumpeln und dem Steiger, die mit diesem das Gedinge aushandelten und die täglichen Sprengungen ausführten. Sie waren für alles, was in ihrem Arbeitsbereich passierte, verantwortlich. Später in der Förderung war ich Begleiter der Lok und auch zeitweise Lokführer. Wenn mal auf dem Abbau oder vor Ort ein Lehrhauer fehlte, so wurde ich auch hier eingesetzt.

Da ich schon in meiner Volksschulzeit gerne bei Maurerarbeiten dabei war, war meine Freude riesengroß, als ich vom Reviersteiger eines Morgens zu der Maurerkolonne auf der 1075-Meter-Sohle zur Füllort-Ausmauerung eingeteilt wurde. Der Füllort wurde rund um den Schacht großzügig freigeschossen, damit man zum einen mit den leeren und beladenen Wagen genügend Raum zum Rangieren und zum anderen kurzzeitig Lagerplatz für Holz, Schienen und sonstige Materialien zur Verfügung hatte. Das Mauerwerk wurde mit Ziegeln erstellt und konnte eine Stärke von 50 bis 70 cm erreichen. Der Mörtel wurde mit der Schaufel auf Mauerwerk gehoben, mit der Kelle auseinandergezogen, dann wurden die Ziegel aufgelegt und sofort wieder der Mörtel aufgebracht. Und so wurde die Mauer so hochgezogen, dass zwischen Firste und Maueroberkante noch starke Eisenträger verlegt werden konnten. Die zwei Wochen am Füllort habe ich richtig genossen. So ging das dritte Lehrjahr zu Neige, und ich schloss die Knappenprüfung erfolgreich ab.

Tödlicher Unfall mit Sprengstoff

Leider kam es aber auch in meiner Zeit zu tödlichen Unfällen. Einer ist mir noch besonders in Erinnerung geblieben. Einmal hatte ein Hauer seinem Kumpel bei Schichtwechsel mitgeteilt, dass vor Ort bei der Sprengung ein Schuss nicht losgegangen war. Es war also in einem Bohrloch noch Sprengstoff (Dynamit) vorhanden. Der Hauer war also gewarnt und hätte in dem Bereich das neue Bohrloch in genügendem Abstand ansetzen müssen. Da er dies aber offenbar nicht tat, traf der Bohrer den Restsprengstoff, und es kam zur Zündung. Den Hauer am Bohrhammer traf das gelöste Gestein am ganzen Körper, und er erlitt dabei tödliche Verletzungen. Die beiden Kumpel, die in einiger Entfernung standen, konnten nach vier Wochen ihre Arbeit wieder aufnehmen. Dies traurige Geschehen ist mir deshalb noch so gut in Erinnerung, weil ich in der nächsten Schicht vom Steiger zu Aufräumungsarbeiten an diese Stelle beordert wurde. Es war nicht schön, in dem rötlichen Grubenwasser noch Reste zu

entfernen.

Da ich ja nur die Volksschule besucht hatte, zur Aufnahme an der Bergschule aber die Mittlere Reife erforderlich war, habe ich diese in der Abendschule in den Räumen der Berufsschule auf dem Pfannenberg erworben. Es ging also nochmal zwei Jahre Richtung Salchendorf. Aber nicht an Stelle einer Schicht, sondern nach der Frühschicht. Das bedeutete, dass ich nach der Frühschicht noch ca. zwei Stunden in Siegen verbringen musste und dann nach Salchendorf fuhr. Nach Schulschluss ging es mit dem Bus zurück nach Siegen und dort in den Bus nach Wilgersdorf. Hier kam ich eine halbe Stunde vor Mitternacht an, und am nächsten Morgen klingelte der Wecker wieder um 10 nach 4. Das Ganze dauerte zwei Jahre, von 1958 bis 1960. Es war eine schwere Zeit, aber der Vorteil lag darin, dass ich keine Schicht versäumte und somit meinen Eltern nicht auf der Tasche lag. Zwischenzeitlich war ich schon zum Lehrhauer aufgestiegen und erhielt, wenn ich im Gedinge eingesetzt wurde, mehr Lohn. Aber diese beiden Jahre gingen auch vorbei, und dann hatte ich mein Abschlusszeugnis in der Tasche. Es folgte ein Jahr Vorschule an der Bergschule in Siegen. Der Unterricht war zwar auch nachmittags, aber ich brauchte nicht mehr nach Salchendorf zu fahren und konnte weiterhin meine vollen Schichten verfahren.

Dunkle Wolken überm Grubenhimmel

Aber im Laufe des Jahres 1960/61 zogen dunkle Wolken über den weiteren Verlauf meiner schulischen Ausbildung auf. Die Erzbergbau Siegerland beabsichtigte, die letzten Gruben im Siegerland, die Neue Haardt und die Pfannenberger Einigkeit, stillzulegen. Eine Welt brach für mich zusammen. Denn ich hatte nicht nur meine berufliche Zukunft als Grubensteiger im hiesigen Raum geplant, sondern auch mein privates Leben hier in meinem Heimatdorf zum Teil schon aufgebaut. Da ich mich schon zur Hauerprüfung angemeldet hatte, habe ich diese noch erfolgreich abgeschlossen. Als dann das Ende der Neuen Haardt beschlossen war und die Förderung im Oktober 1961 eingestellt wurde, war mein Traum, als Grubensteiger hier im Siegerland tätig zu sein, ausgeträumt.

An der Bergschule wurden neben Grubensteigern auch Aufbereitungssteiger, Vermessungssteiger und Führungskräfte in der Steine- und Erdenindustrie ausgebildet. Ich entschied mich für die letztere Sparte, denn hier sah ich in der derzeitigen Situation nach Abschluss der Bergschule eher eine Perspektive im hiesigen Raum als ausgebildeter Grubensteiger. Nach Abschluss der Bergschule 1963 fand ich eine Anstellung im hiesigen Raum als Bauleiter bei einem Bauunternehmen für allgemeinen Tief- und Straßenbau. In der Zeit der Grubenschließungen wurde gerade die A45 gebaut, und so bekamen viele Bergleute wieder eine Anstellung, denn der Bergmann war durch seine Zuverlässigkeit, seine Gründlichkeit und seinen Fleiß ein begehrter Mitarbeiter. Gleiches galt auch für die freigestellten Steiger der Gruben. Sie fanden vorwiegend Anstellungen bei den Stadtverwaltungen, der Kreisverwaltung sowie auch beim Autobahnneubauamt, das in dieser Zeit hier eine Außenstelle hatte.

Wenn ich zurückblicke, bin ich zwar traurig, dass ich meinen geliebten Beruf als Bergmann nicht weiter ausüben konnte und denke mit Wehmut an diese schönen Jahre zurück. Zum anderen war ich aber auch wütend, dass man mir dies alles genommen hatte. Es ging sogar so weit, dass ich vom Bergbau nichts mehr wissen wollte. Erst viele Jahre später, so um 2000, wollte ein Ortsverein etwas über den Wilgersdorfer Bergbau herausgeben. Als ehemaliger Bergmann war ich also der richtige Ansprechpartner. Nach vorsichtigen Anfängen hatte es mich dann doch wieder gepackt, und ich habe in den letzten 20 Jahren die Wilgersdorfer Bergbaugeschichte dokumentiert und auch verschiedene Stollen mit einigen Gleichgesinnten wieder freigelegt. Den letzten Stollen, den wir freigelegt und auch circa 100 Meter weit begehbar gemacht haben, habe ich durch den Kauf der anliegenden Grundstücke übernommen. Ich fühle mich jetzt also als Grubenbesitzer.

Rückblickend kann ich sagen, dass ich meinen einst erlernten Beruf zum Hobby gemacht habe, und so der Nachwelt die Erinnerung an die schwere und gefahrvolle Arbeit unserer Vorfahren im Bergbau erhalten habe.

Glückauf

Adolf Schmelzer

Wilgersdorf, im Sommer 2020