

wollenem Stoff, der vorn aufgeschürzt wurde und am Halse mit einer zugespitzten Kappe versehen war, die von hinten über den Kopf gezogen wurde; das Bergleder reichte tief herab bis auf die Waden, und lederne „Kniebügel“ schützten die Kniee.

In Begleitung eines uns zur Führung mitgegebenen Bergmanns begeben wir uns zum Schachtgebäude. Wir blicken in die Mündungen der verschiedenen Abteilungen des Schachtes und folgen dann dem immer voransteigenden Führer in den Fahrtschacht. Es macht auf den unerfahrenen Neuling einen stets beklemmenden Eindruck, vom hellen Tageslicht auf mehrere Stunden Abschied nehmen zu müssen und auf den trüben Schein des Grubenlichtes angewiesen zu sein. Auf fast senkrecht stehenden Leitern, den sogenannten Fahrten, steigen wir, das Gesicht denselben zugekehrt, abwärts. Wir werden bald gewahr, wie notwendig es war, vor dem Einfahren die Kleider zu wechseln; denn an vielen Stellen tropft das Wasser herab, die Stufen der Fahrten sind mit feuchtem Schmutz bedeckt, und wenn wir uns nur etwas nach rechts oder links oder hinten bewegen, treffen wir an die benachbarten Schachtabteilungen oder an das nasse Gestein. In Zwischenräumen von je 7—9 m sind Bretterböden oder Bühnen angebracht, wo wir nach Belieben ausruhen und uns von unserm Begleiter vom Bergbau erzählen lassen können; denn während der Fahrt selbst ist daran nicht zu denken, da müssen wir alle Aufmerksamkeit auf unsere Sicherheit verwenden. Auf diesen Bühnen begegnen wir öfters Bergleuten, die aus der Tiefe kommen und uns mit ihrem „Glückauf!“ dem alten Bergmannsgrüße, empfangen. Ein donnerndes Geräusch kündigt uns an, daß wir in die Nähe des großen, die Maschinen des Schachtes bewegenden Wasserrades gekommen sind, das seitlich in den Schacht hereingebaut ist und der Außenwelt durch den von ihm in regelmäßigen Pausen gehobenen Hammer des auf dem Schachtgebäude angebrachten Signalglöckchens Kunde von seiner ununterbrochenen Thätigkeit gibt. Auch fernerhin begleitet uns das Rauschen des Wassers, von den Pumpwerken herrührend, und unser Ohr muß sich an den Lärm der Fördermaschine gewöhnen.

Nachdem wir schon ein bedeutendes Stück abwärts gestiegen sind, bemerken wir neben der Fahrt eine Vorrichtung, die uns der Führer als „Fahrkunst“ bezeichnet. Er fragt uns zugleich, ob wir die Absicht haben, bis zur tiefsten Stelle der Grube vorzudringen, und auf unsere bejahende Antwort gibt er uns den Rat, in diesem Falle die Fahrkunst zu benutzen, da sonst die Ermüdung eine zu starke sein würde, unterläßt es aber nicht, uns zugleich auf die dabei drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Wir meinen zwar, wir hätten in den deutschen Gebirgen schon manchen Tagemarsch bergauf und =ab gemacht, und würden es auch aushalten, mehr als 500 m hinab und wieder heraufzusteigen; aber die Bequemlichkeit, mit welcher uns die Fahrkunst zu befördern verspricht, ist doch zu verlockend, und wir sind bald entschlossen, uns ihr anzuvertrauen. Zunächst beobachten wir, auf einer der Bühnen stehend, ihr Getriebe. Zwei Gestänge, die, wie uns gesagt wird, bis auf die Sohle des Schachtes reichen, bewegen sich in bestimmtem Tempo abwechselnd auf und ab und zwar so, daß die eine Stange nach oben gezogen wird, während die andre abwärts geht. An jedem Gestänge sind in gleichmäßigen Entfernungen abwechselnd Tritte und Griffe in der Weise angebracht, daß man, auf dem Tritte stehend, in der Mitte der Brusthöhle den Griff findet. In dem Augenblicke, wo die Gestänge in Ruhe sind, befinden sich Tritt und Griff von beiden in gleicher Höhe; sobald aber die