

# Der Berggrufsch bei Falkenau

## Die Maßnahmen der Reichsbahndirektion Dresden zur Sicherung der Strecke Dresden—Werdau

### Abbau als Aufbau

Die Reichsbahndirektion Dresden hatte durch ihren neuen Präsidenten Herrn Dr. Domsch, die Vertreter der sächsischen Presse zu einer Besichtigung des Berggrufsch bei Falkenau geladen. Im Sonderwagen gelangten die Dresdner Teilnehmer nach Zschütz, dem Beginn der Besichtigungsfahrt. Während der Fahrt nahm der Herr Präsident Gelegenheit die zahlreichsten Herren zu begrüßen und ihnen durch einen interessanten Vortrag des Herrn Reichsbahndirektors Dr. Ing. Domsch die Fahrt zu klären. Die Vertreter der Presse wurden bei dieser Gelegenheit über eine vor einiger Zeit vorgenommene Verkehrserhebung im Hauptbahnhof Dresden informiert, über deren Ergebnis wir an anderer Stelle berichten. In interessanter Ausprache über das Gehörte verging die Zeit, bis bald nach Zschütz erreicht. Dort fanden sich noch die Vertreter der anderen sächsischen Städte zu den Dresdner Herren, so daß der im Bahnhofswartelein von Zschütz beginnende Vortrag des Herrn Oberbahnrat Friedrich, etwa 60—70 Herren versammelt sah. In Hand ausgezeichneter und überaus lehrreicher Lichtbilder führte der Vortragende in das Problem des wunderbaren Berges ein. Seine klare, knappe Darstellung war auch für den technisch Laien leicht verständlich, so daß man sich ein gutes Bild von den Vorgängen machen konnte.

Man erfährt, daß beim Bau der Linie Dresden—Werdau unterhalb des Bahnhofes Falkenau ein Berg auf 250 Meter Länge angechnitten und, da keine nach der Bahn zu gelegenen Hänge eine überaus unangünstige geologische Schichtung aufwies, in seinem Gleichgewicht gelassen wurde. Die Schichtung besteht aus Vorphantuff mit einer Unterlage einem sandigen, sehr tonhaltigen Schiefer von Sandstein der Steinkohlenzeit. Darunter befindet sich ein Schieferunterbau, in dem das Gestein liegt.

In den Erscheinungen im Aufschubgebiet trägt jede dieser Gesteinsarten bei,

berechnet, man mußte sich aber schließlich entschließen, um weiteren Bewegungen vorzubeugen, 250 000 Kubikmeter abzutragen.

Die Kosten der Abtragung betragen 1 1/2 Millionen RM.

Im Anbetracht des festigen, schwer angreifbaren Materials (ein solcher Felsbrocken erreichte teilweise bis zu 3 Tonnen Gewicht, bei einer Länge von 220 Metern) entschloß man sich zur Mitarbeit von 4 Baggern schwerer Art und zu circa 15 000 Sprengungen im Gestein. Das schwierige Problem war die Lösung der Frage des Transports dieser Massen nach der Bahnhalle Chemnitz-Kurth. Zur Förderung handelte man ein halbes Jahr zur Verfügung, und dabei fand man vor

einer der gewaltigsten Förderungsleistungen der Reichsbahn in bisher nicht gekanntem Ausmaße. So mußte daher zunächst eine eigene Gleisanlage mit einem Sonderbahnhof mit insgesamt 2,2 Kilometer Länge an der Bahnhalle angelegt werden. Weiter konnten infolge der starken Belastung der Strecke nur zwei Jagogarnituren verwendet werden, von denen die eine beladen wurde, während die andere die Abfuhrleistung übernahm und entladen wurde. Dadurch verkehrten innerhalb 24 Stunden 18 Arbeiterzüge auf der Strecke, von denen jeder 30 Waggons fast war und ein Höchstgewicht von insgesamt 12000 Tonnen anwies. Für Auf- und Abfahren handelte eine verhältnismäßig geringe Zeit zur Verfügung, so daß sich die schweren Kippwagen der Reichsbahn für diesen Fall als völlig ungeeignet erwiesen. Man handelte vor einem neuen Problem, dessen Lösung nicht leicht fiel. Sie wurde durch die praktische Erfahrung eines Ingenieurs der Unternehmensfirma Philipp Holzmann A. G. gefunden, der den praktischen Vorschlag machte, die Kippwagen der Firma, die eigentlich leichter zu handhaben sind als die Voren der Reichsbahn, auf gewöhn-

liche Plattformwagen der Reichsbahn aufzumontieren und zwar je 2 auf einen Reichsbahnwagen. Dadurch ist es möglich die Entladung ganz kurz zu halten, sie auf unter 10 Minuten herabzurücken und durch einen einzigen Mann, der von Wagen zu Wagen eilt, vornehmen zu lassen. Der Zug kann infolgedessen bereits während der Einfahrt in das Bahngelände entladen werden, wodurch die Waggons dort abgewerfen werden können, wo sie gebraucht werden.

Durch alle diese Vorteile ist es möglich gewesen die Zeit der Gewinnung dieser 250 000 Kubikmeter auf 6 Monate zu beschränken, so daß

die eigentlichen Arbeiten in der Rutische noch in diesem Jahre zu Ende geführt werden können. Die Gefahr für die Dresden—Werdauer Linie ist schon heute gebannt und eine Gefährdung der Linie auch für die Zukunft auf lange, absehbare Zeit ausgeschlossen.

Anschließend an den interessanten Vortrag nahmen die Vertreter der Presse, trotz des schlechten Wetters, Gelegenheit die Rutische an Ort und Stelle zu besichtigen. Bei der mehr als einstündigen Wanderung durch das Gebiet konnte man sich einen Begriff von den Mäßen und Schwierigkeiten machen, die hier in ausgedehnter und weitläufiger Weise von der Reichsbahndirektion gemeißelt worden sind.

Den Abschluß des durch die Einladung der Reichsbahn so interessant gehaltenen Tages, bildete ein gemütliches Beisammensein im Sonderzimmer des Warteleines des Chemnitzer Hauptbahnhofes, bei dem der Präsident erneut Gelegenheit fand, liebenswürdige Worte der Begrüßung zu sprechen und den Wert einer engen Zusammenarbeit zwischen Presse und Reichsbahn zu betonen. Für den Senior der sächsischen Presse dankte Herr Herzfeld in kurzen Worten. — Der an dem fahrlanmächtigen D. Ing. anwesende Sonderwagen brachte die Dresdner Teilnehmer in den Abendstunden in die Landeshauptstadt zurück.

Die Reichsbahndirektion hat der Öffentlichkeit gezeigt, wie man durch Energie und Entschlossenheit die größten Schwierigkeiten überwinden kann und wie man verbundenen Abbau und Aufbau, Güter und lebendiges Handwerk einanderleben.

# Im Zwickauer Bergbaurevier

## Das Arbeitsbereich des Steinkohlenbergmannes

Zwickau, 26. November.

Auf Einladung des Sächsischen Steinkohlenbundes und des Bergbauvereins Zwickau fand am Mittwoch eine Versammlung der Steinkohlenruben des Zwickauer Reviers unter und über Tage durch die Presse Südwestschloß statt. Die in großer Zahl erschienenen hatten Gelegenheit, zunächst über Tage die bedeutendsten Anlagen der Steinkohlenindustrie im Augenblick zu sehen, wobei besonders die modernen Kohlereinigungsanlagen, die gleichzeitig die Gasanlage für die Landesgasversorgung Sachsen darstellen, interessiert. Der Höhepunkt war die Grubeneinfahrt und der damit verbundene Einblick in das dunkle Arbeitsbereich des Steinkohlenbergmannes.

Der sächsische Steinkohlenbergbau hat mit besonderen Schwierigkeiten durch die von der Rot der Zeit gezeichneten Bergbau rationalisiert. Der Bergbau spielt heute als Arbeitsmittel eine große Rolle. Die Anlagen sind deshalb technisch weitgehend (zurzeit rund 17 000 Bergarbeiter) für den Arbeitsmarkt eine große Hilfe. (Eina 50 000 Menschen in Sachsen leben heute unmittelbar vom Steinkohlenbergbau.)

Die Förderung beträgt arbeitsfähig rund 10 000 Tonnen, 250 000 Tonnen monatlich und rund 3 Millionen Tonnen jährlich.

Die Leistungsfähigkeit der Anlagen ist jedoch erheblich höher, da 8 bis 9 Förderer durch wegen Abfallmanagements zurzeit ausfallen und einige Betriebsanlagen in Reserve gehalten werden. Die Kohlerzeugung beträgt monatlich etwa 20 000 Tonnen, die Herstellung von Steinkohlenbriketts rund 10 000 Tonnen. In den Kohlereien werden außerdem Benzol, Öl, Schwefelsäure, Ammoniak, Tannin und sonstige Nebenprodukte erzeugt. Die Bergarbeiter arbeiten

größtenteils in Teilschichten, weil die Halbtagesarbeit unrentabler Kohle zurzeit sehr beträchtlich ist.

### Kupferner Sonntag auch in Sachsen?

Bekanntlich hat die preussische Regierung zur Behebung des Weihnachtsgeschäftes den Kupfernen Sonntag allgemein freigegeben. In Sachsen ist hierüber noch keine Entscheidung gefallen und es ist auch zweifelhaft, ob allgemein eine solche Anordnung ergehen wird wie in Preußen. Man wird wohl die örtliche Regelung je nach den Verhältnissen vorziehen. In der Stadt Zwickau dürfen die Padeneschäfte am Kupfernen, Silbernen und Goldenen Sonntag von 11 bis 18 Uhr offen gehalten werden. Wie wir erfahren, wird sich der Stadtrat von Dresden in seiner nächsten Sitzung ebenfalls mit der Frage befassen, nachdem die Stadtratsordnungen hinsichtlich des Kupfernen, Silbernen und Goldenen Sonntags freigegeben werden soll. Aber voraussichtlich noch wird es beim bisher von Zwickau ausgehenden, wo am Silbernen und am Goldenen Sonntag die Padeneschäfte offen halten dürfen.

6. Kommt Torpmüller nach Sachsen? In der letzten Sitzung des Verwaltungsrats der Reichsbahn hat Ministerialdirektor Allen als Vertreter Sachsens auf die Arbeitslosigkeit Sachsens hingewiesen und um größte Berücksichtigung bei der Auftragserteilung der Reichsbahn gebeten. Der Generaldirektor der Reichsbahn AG Torpmüller hat daraufhin geantwortet, daß er demnach persönlich nach Sachsen kommen werde, um zu prüfen, in welcher Art von der Reichsbahn der Rutlage Sachsens besonders Rechnung getragen werden kann. Der Termin für den Besuch steht noch nicht fest.

# Zillertaler Begegnung

Ein Begegnungsbericht.

Von Dr. Hermann Kofke (Wautzen).

Die Welt ist ein Kaufschloß — so hat man immer wieder feststellen Gelegenheit, wenn einem draußen in den Bergen, mitten in dem bunten Gewimmel von Menschen aus allen deutschen Gauen, plötzlich liebliche heimatische Laute ins Ohr klingen.

Eine stark abwärts gebende Wandart ist die des Oberlausitzers, wie sie im Osten Sachsens und in dem angrenzenden Teile Schlesiens gesprochen wird. Die klingt so dert und handhaft, so unnahbarlich heilig klingend, daß sie sich aus den wunderbaren Tönungen des bairisch-österreichischen Dialekts und den anderen deutschen Mundarten gar wunderbar abhebt. Wie oft stieß ich schon auf meinen allsommerlichen Bergfahrten auf Kundente aus der lausitzer Heimat! Aber keine dieser Begegnungen war doch so höflich wie diejenige, die mir im Sommer 1927 in den Zillertaler Bergen beschieden war.

Aus dem stillen Wautzenal war ich über das Jungsloch mit seiner überraschenden Schau auf die gleichzeitige Dampfergruppe nach Hintertal gewandert, hatte in dem bescheidenen alten „Wautzenbad“ Rasttag gehalten und schenkte eines schönen Juliabendtags das Tuxer Tal hinaus gen Manthofen. So sah das grüne Wiesental unterhalb von Wautzenbad mit Wald erfüllt, tauchen in der Ferne zwei Gestalten auf, die durch die Unklarheit ihrer körperlichen Erscheinung die Aufmerksamkeit auf sich lenken. Ein braunes Ehepaar ist es: Er, eine Allergewaltigkeitsfigur, sie, ein Dirndl in Wiesentform, trotz ihrer schätzungsweise vierzig Jahre bunt geworden wie die sommerlich glühende jugendliche Weiblichkeit, in die Breite gezogen wie der Maßstab einer atemschöpfenden Ziehharmonika.

Nach freundschaftlichem Gebotem Gruß erkundete er in einem leiblichen Hochdeutsch, das noch keinen bestimmten Schluß auf die Landsmannschaft zuläßt: „Wie weit ist es, bitte, noch bis Wautzen?“ In einem augenblicklich empfindenden mathematischen Rechenbedürfnis bediente ich mich der Kilometerrechnung und entschied: „Noch fünf Kilometer.“ Doch sie ist von dieser Auskunft nicht voll befriedigt und erbittet die Umrechnung

in das ihr geläufigere Stundenmaß, indem sie fragt: „Wie viel Stunden sein's da noch?“ (Wie viel Stunden sind es denn da noch?)

Also, die waren von daheim! Von da hinten aus dem oberen Spreewinkel, wo man so schön „Hundschreit“ redet, die nirgends eindringlicher ins Ohr geht als vor einem Gockelberg-Hintergrund.

Als ich daran in schonungsvoller Weise umrede: „Rund Kilometer, das ist gerade noch eine Stunde“, da entsandte solche menschenunwürdige Mathematik die touristische Leistungsfähigkeit des vierzigjährigen Dirndls aufs neue, und bald sind die beiden hinter einer Talbiegung verschwunden. Der Gruß der Heimat war verklungen.

Zwei Tage später hatte ich vom Gipfel des Schönbichler Horns (3133 Meter) Ausblick in die Eiswelt der Zillertaler Berge. Der Aufstieg zum Firtischgöhlhaus ist leicht und gefahrlos. Die kurze Strecke felsig hinauf zum Gipfel ist schnell überwunden. Ein herrlicher Sommermorgen taucht die gleichenden Ritze in strahlendes Licht.

Über den Schönbichler Grat, der das Schönbichler Aco von dem großen Rindchen des Wautzenbades trennt, zieht im oberen Teile ein Rindham hinab, dessen Bewegung unter Umständen einige Verfallst erhebt. Schon nähert sich auf dem wesentlich längeren und vor allem aufsteigenderen „Berliner Wege“ die von der tief unten sich abwärts Berliner Hüfte aufsteigenden dem Rindham. Dieser trägt aber aufsteigend eine dicke Schneelage. Die ihn zuerst erreichen, müssen langsam und kommen nur langsam aufwärts. Schließlich noch die vorderste Gruppe halt und unterbricht die im Aufstieg doppelt mühsame Schneetreterei durch eine Wast mitten auf dem verschneiten Rindham.

Da haben es die Wogenbesucher des „Horns“ leichter und bequemer, als sie von oben her den Rindham betreten, um zur Berliner Hüfte abzustiegen. Ich bin diesen als erster voran. Als ich mich der rasenden Gruppe näherte, bietet sich mir ein überaus interessantes Bild dar. In einer tiefen Schneegrube lag das maßlose lausitzer Dirndl mit allen Anzeichen völliger Ermattung, neben ihr der gestrenge Gatte mit der ebensolchen Unausfalls auf der Stirne, die dem aufmerksamen Beobachter sofort die Situation deutlich macht.

In mühsamer lauter Arbeit hat sie ihre wertvolle Körperlichkeit die laufend Meter von der Berliner Hüfte hinaufgeschleppt. Das gleiche lustige bunte Tandbild sah sie im Tale trag, ist jetzt ihr alpiner Wetterhahn. Meter noch fliehen ihre Wangen, und schwer geht der Atem.

Aber dann tut sich ihr Mund auf, und herrlich erklärt es in unerschütterlicher heimatischer Klangsprache: „yoane ze ne no an Schlung a de Redlsonde? ah hoa fultze Turlet!“ (haben Sie nicht noch einen Schluß in der Redlsonde? Ah habe solchen Durst!)

In Zustande ihrer Erschöpfung erkennt sie nicht den Wautzenaler aus dem Tuxer Tal. Wenn ich die der Rechte den den Tee aus dem Firtischgöhlhaus, den sie in vollen Zügen schlürft, bis er zu Ende ist.

Dann aber erkläre sie selten Times ihrem Gatten: „Ah hoann ne mieh. Kenn' Schiet ab' a weiter. Wir liecht a im!“ (Ah kann nicht mehr. Kennen Schritt geh ich weiter. Wir gehen um!)

Doch der strömende Eheherr, vom Gipfelherab, betreten und nicht gemillt, so nahe vor dem Ziele umzuwehren, lacht ihr diese Verzichtserklärung anzuwenden. Als keine weiteren Vorschläge nichts fruchten, wird er energischer und erkläre ihr in der Sprache, in der er ihr auch in Sprache abwechselnde Reimungen nahebringen versucht dürfte: „Toas ab' a ne. Toas hätt' de über wiffn megn. Ah hoa dr'ich alet alet, wie weit's da null is. Du sei mir lu weit, da alet' mir a no bis null. Rinn od, kinn!“ (Das alet es nicht. Das bätt' du eher wiffn megn. Ah habe dir es alet' alet, wie weit es da hinauf ist. Rinn lud mir lu weit, da achen wir auch noch bis hinauf, Rinn nur, kinn!)

Ah habe kein Interesse daran, wie hier oben in der tiefen Meter Höhe diese ebliche Reimungsversuche ansetzen werden. In dem entscheidenden Moment, die erschöpfte Hochtouristin von dem grausamen Tode der Reimungsversuche errettet zu haben, kehrte ich abwärts, gelegentlich rüdemäßig, ab die beiden hinaufziehen oder nach unten.

Höflich ruft es von oben: „Guten!“ Und dann wird die von den streitenden Parteien aufeinanderzubrückende Lösung des literarischen Konflikts herabtelegraphiert: „Warten! Rinn kommt mit!“ Der brave Ehemann wollte also, um sich den