

# Die Stollen des Steinkohlenbergbaus im Saarland im Vergleich zum Fuchsstollen

Siegfried Müller

*Das Bundesland Saarland mit der Hauptstadt Saarbrücken liegt im Südwesten Deutschlands an der Grenze zu Lothrin-*

## The tunnels driven in the collieries of the Saarland compared with the Fuchs tunnel

The coal which formed as limnic deposits approx. 300 million years ago breaks surface in the Saarland. As far back as the middle of the 14th century, coal seams were struck during the construction of houses and the mining of iron ore, which goes back to Roman times. Coal mining near Sulzbach probably reached its peak during the era of Count Nassau-Saarbrücken.

The article begins with a description of the start of coal mining on the Saar, which initially amounted to no more than digging for coal on the surface. It was not until the middle of the 18th century that tunnels were driven. Organised mining really started in the early 19th century when a large number of tunnel mines played an important role, including the Ensdorf, Rischbach and Heinitz tunnels. Finally special mention is made of the Tiefe Saar tunnel, which was probably only forgotten later because its representative entrance had been torn down.

*gen. Es hat eine Fläche von rd. 2500 km<sup>2</sup> und rd. 1 Mio. Einwohner. Sein Name leitet sich ab von dem Fluss Saar, einem Nebenfluss des Rheins, der dieses Gebiet durchfließt und in die Mosel mündet. Wichtig für das Saarland waren in seiner Geschichte die reichen Steinkohlenvorkommen und die auf ihnen beruhende Industrie. Dieser wirtschaftliche Wert machte das Saarland wiederholt zu einem Streitobjekt zwischen Deutschland und Frankreich. Das heutige Saarland ist eine künstliche Schöpfung der französischen Deutschlandpolitik des Ersten Weltkriegs. Es hat eine wechselvolle Geschichte; seit 1957 gehört es wieder zu Deutschland.*

## Anfänge des Steinkohlenbergbaus an der Saar

Das im Oberkarbon als so genanntes limnisches Vorkommen entstandene Steinkohlegebirge tritt im Saarland in weiten Teilen des Reviers zu Tage aus. Beim Bau von Häusern und beim Abbau von Eisenerz, der bis in die Römerzeit zurückgeht, ist man bereits früh in die spröde schwarze Erde, in Kohlenflöze eingedrungen. Doch hat es Jahrhunderte gedauert, bis sich die Menschen neben der Gewinnung von Eisenerz auch mit der Gewinnung der Steinkohle befasst haben. Die ersten Anzeichen dafür wer-

den erst um die Mitte des 14. Jahrhunderts datiert. Nach einer urkundlichen Erwähnung hat man die Rechte auf die Kohle im Jahre 1357 bei Dudweiler vergeben. Im Jahre 1430 muss die Verwendung von Steinkohle zu Schmiedezwecken bekannt gewesen sein. Den größten Umfang dürfte die Kohlegewinnung bei Sulzbach gehabt haben, die im Interesse der Grafen von Nassau-Saarbrücken stand.

Die Kohlenruben zu Sulzbach bauten im Ausgehenden des teilweise über 40° einfallenden Steinkohlegebirges, was dazu führte, dass zahlreiche Kohlenruben technisch nicht beherrscht wurden und einstürzten. Als Kohlengräber betätigten sich fast ausschließlich die eingesessenen Bauern. Die Kenntnisse über die Lagerstätte waren noch gering, und die halbsteile Lagerung machte den Abbau mit unzulänglichen Mitteln schwierig. Es hat sich mancherorts um eine regellose Wühlerei am Ausgehenden der Flöze gehandelt. Tiefe Taleinschnitte in streichender Richtung der Flöze, die später als günstig für einen Zugang zur Lagerstätte bekannt waren, wurden anfangs noch kaum zur Förderung der Kohle und zum Ableiten der Grubenwässer genutzt. Dem Graben nach Steinkohle setzte der Dreißigjährige Krieg ein jähes Ende, und er hinterließ auch an der Saar zahlreiche ausgestorbene und niedergebrannte Ortschaften<sup>1</sup>.

## Wiederaufnahme der Kohlegewinnung

Fast ein Jahrhundert verging, bis die Gewinnung der Steinkohle um das Jahr 1730 zunächst in Sulzbach wieder aufzuleben begann. Doch Fortschritte gegenüber den Verhältnissen vor dem Dreißigjährigen Krieg waren nicht zu verzeichnen. Unter den damaligen Besitz- und Betriebsverhältnissen hatte die Steinkohlegewinnung im Saarland nur eine geringe Bedeutung erlangt. Der Landesherr betrieb keine Gruben auf eigene Rechnung. Der Holzreichtum des Landes war so groß, dass die Steinkohle an Wichtigkeit zurück stand und man sich aus einer Verstaatlichung der Gruben keine wesentlich höheren Einnahmen versprach. Erst mit dem Regierungsantritt von Fürst Wilhelm Heinrich (1741-1768) erhielt neben Land und Städten auch der Bergbau auf Steinkohle und die damit verbundene Industrie einen Impuls, der Aufschwung brachte. Mit der Verordnung vom 27. November 1754 tat der Fürst einen entscheidenden Schritt zur Verstaatlichung der Gruben, der zu einer systematischen und wirtschaftlichen Kohlenförderung an der Saar führte. Die Kohlenförderung sollte gesteigert werden, was eine Änderung des technischen Betriebs der Gruben weg vom ungeordneten Raubbau hin zu einer größeren Betriebskonzentration bedeutete. Dazu diente die Einführung söhligiger, in der Mitte oder am Fuße der Berge anzusetzender und in einer bestimmten Richtung zu treibender Stollen. Von diesen Stollen aus sollten sodann weitere Grubenbaue zum Abbau der Kohle aufgefahren werden.

Die Kohlengräberei wurde nun zunehmend durch den Stollenbau abgelöst. Aus einem Bericht aus dem Jahre 1769 geht hervor, dass die bedeutendste Grube seinerzeit die Grube Wellesweiler war, mit weitläufigen Stollenbauten und 32 Arbeitern. Im Jahre 1771 wurde für diese Grube ein tiefer Stollen im Bliestal angesetzt, der den Übergang zur querschlägigen Ausrichtung der Lagerstätte markiert und Gesteinsarbeit mit sich brachte. Zuvor hatte man die Stollen im Flöz aufgefahren, was von Vorteil war, da man bereits beim Stollenvortrieb Kohle gewann, deren Erlös für die Deckung der Auffahrungskosten genutzt

werden konnte. Zu dieser Zeit war im Steinkohlenbergbau im Saarland die Anwendung der Schießarbeit noch unbekannt. Sie kam bei der weiteren Auffahrung des tiefen Stollens in Wellesweiler erst 1786 zur Anwendung<sup>2</sup>.

Im Jahre 1793 besetzten französische Truppen das Saarland. Das Steinkohlenrevier an der Saar sollte in 60 Konzessionsfelder eingeteilt werden. Für das Konzessionsfeld Sulzbach wurde im Jahre 1808 beispielsweise festgelegt, dass ein großer Wasserstollen anzulegen sei. Doch dazu kam es nicht, denn im Jahre 1815 wurde das Saarland zum größten Teil und mit den meisten Steinkohlengruben Preußen sowie zu einem kleineren Teil mit der Grube St. Ingbert Bayern zugesprochen. Es handelte sich zu dieser Zeit ausschließlich um Stollengruben. Sie bauten bis in Teufen von 10 m bis 30 m, d. h. nahe der Tagesoberfläche. Den ersten seigeren Schacht im Saarrevier besaß die Grube Hostenbach. Ein Hinweis darauf findet sich in einem Befahrungsbericht des Geheimen Oberbergrats und Berghauptmanns Graf von Beust vom 13. November 1815. Graf von Beust war Direktor der Rheinischen Oberbergamts-Commission zu Bonn, die 1816 zum Königlich Rheinischen Oberbergamt zu Bonn umbenannt wurde. Bergamtsdirektor und damit oberster Leiter des Bergbaus an der Saar war seit 1816 Leopold Sello, vormals Obereinfahrer in Tarnowitz. Die Förderung im Saarrevier belief sich seinerzeit auf 87 000 t pro Jahr und wurde von 700 Mann erbracht<sup>3</sup>.

### Stollenbau nach 1815

In der Folgezeit entwickelte sich unter Graf von Beust und Sello ein geordnetes Bergwesen. Kleine unrentable Gruben wurden zugunsten neuer ertragreicherer Gruben geschlossen. Umfangreiche Schürfarbeiten und markscheiderische Vermessungen verbesserten die Kenntnisse über die Gegebenheiten der Lagerstätte. Für die Erschließung der Lagerstätte wurde mit der Auffahrung einer Reihe neuer Stollen begonnen, so etwa 1816 mit dem Palmbaum-Stollen zu Wellesweiler, 1821 mit dem Friedrich-Wilhelm-Stollen für die Königsgrube bei

Neunkirchen sowie 1826 mit dem Venitz-Stollen zu Sulzbach<sup>4</sup>. Entlang der Linie Völklingen-Sulzbach-Neunkirchen entstanden schätzungsweise 300 bis 400 Gruben<sup>5</sup>. Im 19. Jahrhundert war eine große Anzahl an Gruben und Förderstandorten erforderlich, um größere Fördermengen hereingewinnen und zutage bringen zu können. Denn die Arbeiten in der Grube wurden durchweg von Hand verrichtet, entsprechend wurden viele Bergleute als Arbeitskräfte benötigt. Diese mussten an ihre untätigen Arbeitsplätze gelangen können, so dass viele Förderstandorte auch für die Ein- und Ausfahrt der Bergleute erforderlich waren. Hinzu kam, dass die Förderkapazität der Stollen und Schächte gering war, so dass die Gesamtförderung auf viele Tagesöffnungen verteilt werden musste.

Die vielen Gruben ermöglichten den industriellen Aufschwung, sind bis heute jedoch im Laufe der Zeit aufgegeben worden, teilweise erst nach Zusammenlegung mit anderen Gruben. Steinkohle wird auch heute noch im Saarland gewonnen. In den letzten Jahrzehnten war das Saarrevier nach dem Ruhrrevier das zweitgrößte Steinkohlenrevier Deutschlands, und zwar vor dem Revier in Aachen und Ibbenbüren. Im Jahre 2001 wurden im Steinkohlenrevier an der Saar neben zwei kleinen Privatzechen nur noch zwei große Bergwerke betrieben, und zwar das Bergwerk Warndt/Luisenthal und das Bergwerk Ensdorf. Beide gehören zur DSK Deutsche Steinkohle AG, dem Gemeinschaftsunternehmen des deutschen Steinkohlenbergbaus, das weitere Bergwerke im Ruhrrevier und in Ibbenbüren betreibt. Das Bergwerk Ensdorf im Saarland ist mit einer Leistung von rd. 10 t verwertbare Fördermenge pro Mannschicht das leistungsfähigste Steinkohlenbergwerk Deutschlands. Es verfügt mit einem über 1700 m tiefen Schacht zudem über den tiefsten Schacht in Deutschland. Die Kohlenförderung (Edelflammkohle) wird zum Großteil aus dem rd. 3 m mächtigen Flöz Schwalbach erbracht. Dort kommt ein Doppelstrebverfahren mit einer Gesamtstrebtlänge von 550 m zur Anwendung. Die Strebausrüstung besteht im Groben aus Doppelwalzenladern, Kettenkratzförderern und Schildausbau. Die Kohlenförderung kommt in einem stollenähnlichen schrägen

Schacht bzw. Förderberg zu Tage, dem Barbara-Stollen. Dieser ist aufgrund der großen Teufe, die bis zur Tagesöffnung zu überwinden ist, mit einem Ansteigen zur Tagesoberfläche hin angelegt. Das unterscheidet ihn von den früheren Stollen, die mit einem Ansteigen in den Berg angelegt wurden, um das Grubenwasser ableiten zu können. Von daher soll er hier nicht weiter betrachtet werden.

## Stollen des 19. und 20. Jahrhunderts

Was die Stollen des Steinkohlenbergbaus im Saarland anbelangt, so wurden die größeren und bedeutenderen Stollen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts angelegt, gleichsam in der ersten Phase des modernen Bergbaus an der Saar. Entsprechend ihrer Bedeutung für den Bergbau und der Verfügbarkeit finanzieller Mittel für derlei Zwecke hat man an den Mundlöchern zum Teil über ihren Zweck hinaus aufwendig bis monumental gestaltete, repräsentative Eingangsbauwerke errichtet. Einige kann man noch heute in Augenschein nehmen; sie werden als technisches Denkmal angesehen und verdienen Beachtung. Von dem frühneuzeitlichen und fürstlichen Bergbau auf Steinkohle an der Saar sind dagegen keine Denkmäler erhalten geblieben. Hierzu gibt es nur schriftliche Quellen<sup>6</sup>.

Von den Stollenmundlöchern aus dem 19. Jahrhundert sind immerhin 20 bis 30 Objekte aufgrund der technischen Ausführung und ihrer formalen Qualität als Baudenkmäler von Interesse. Die Eingangsbauwerke sind unterschiedlich gestaltet. In den Hang eingetieft mit einem trichterförmigen Zuweg zwischen den Böschungsmauern ist die Rischbach-Anlage St. Ingbert. Vergleichbar sind der Viktoriastollen bei Engelfangen und der Hirschbachstollen (1866). Andere Stollen haben ein Eingangsbauwerk, das dem Hang vorgesetzt ist, sei es mit einem pylontartigen Aufriss oder mit Seitentürmen. Ersteres ist gegeben bei den Stolleneingängen Heinitz und Ensdorf. Es sind turmartige Bauwerke, die vor dem Hang bzw. an ihn angelehnt stehen. Seitlich böschet der Hang meist ohne Mauer in Flucht der Stollen-Stirnwand. Vergleich-

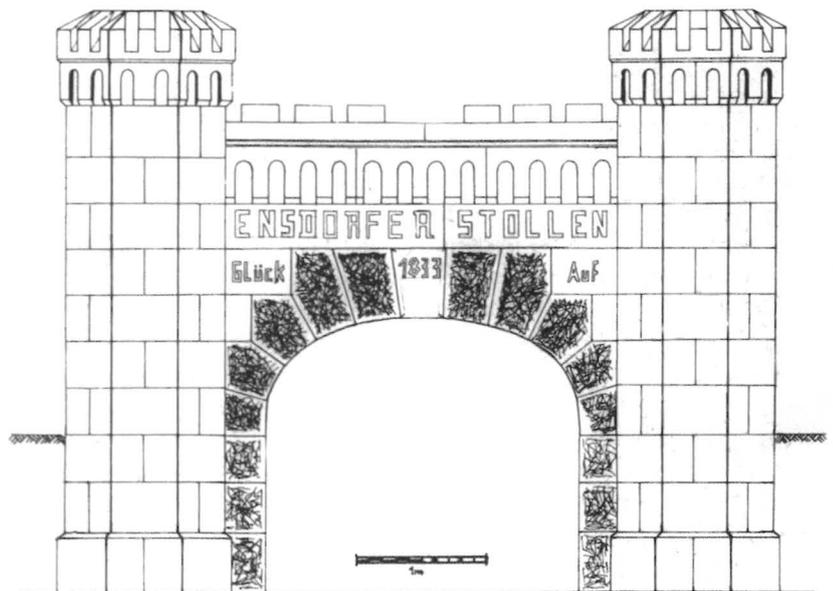


Abb. 1: Mundloch des Ensdorfer Stollens

bar sind auch die Eingänge des Eulenthalstollens und des Herminenstollens der Grube Kohlwald und des Veltheimstollens der Grube Gerhard. Bei einem weiteren Typ ist das Eingangsbauwerk weniger tief, sondern mehr als Mauer mit seitlichen Türmen ausgebildet. Hierzu zählen der Tiefe Saarstollen, der Ensdorfer Stollen (1833), der Gröhlingstollen (1856), der Rußhüttenstollen der Grube Itzenplitz (1857) und der Alsbachstollen (1921)<sup>7</sup>.

Mehr als auf die Eingangsbauwerke soll hier auf die Stollen an sich eingegangen werden, auf ihre Aufgaben und Funktionen sowie auf die Auffahrungstechnik. Dies kann mit Blick auf den Ensdorfer Stollen, den Rischbachstollen und den Heinitzstollen nur exemplarisch geschehen, um abschließend ein wenig näher den Tiefen Saarstollen zu beleuchten.

### Ensdorfer Stollen

Der Ensdorfer Stollen (Abb. 1) ist der älteste saarländische Stollen, der über ein repräsentatives Mundloch verfügt. Mit der Auffahrung des Kohlentransportstollens, 2350 m lang und mit 5,3 m<sup>2</sup> Querschnitt, wurde im Jahre 1833 begonnen. Sein Mundloch ist im namen-

gebenden Ort Ensdorf hinter dem Amtshaus gelegen. Der Stollen diente bereits neun Jahre später, im Jahre 1842, der Kohlenförderung der Grube Kronprinz Friedrich Wilhelm in Schwalbach zur Verladerrampe nach Ensdorf und war die bessere Alternative zum Transport über die schlechten Straßen und Wege der damaligen Zeit. Die Grube war benannt nach dem damaligen preussischen Kronprinzen und späteren König Friedrich Wilhelm IV. (1840-1858). Nach einer wechselvollen Geschichte wurde die Grube 1957 schließlich Ensdorf genannt. In Schwalbach waren bereits 1826/28 die ersten seigeren Schächte im Staatsbergbau an der Saar abgeteuft worden. Die Kohlen wurden im Stollen in Förderwagen transportiert und dabei von Pferden gezogen. In Ensdorf erfolgte sodann die Verladung der Kohlen auf Saarschiffe. Im Ensdorfer Stollen wurde erstmalig im Bergbau zur Winkelmessung ein Theodolit des Hofmechanikers Breithaupt aus Kassel eingesetzt, und zwar im Jahre 1836 durch den Markscheider Prediger.

Der Ensdorfer Stollen wurde bis zum Jahre 1910 genutzt, verlor aber bereits früh an Bedeutung. Billiger als durch den Stollen zur Saar konnte die Kohle über Land nach Griesheim transportiert werden, wo man bald einen Eisenbahnanschluss geschaffen hatte. Die Eisen-

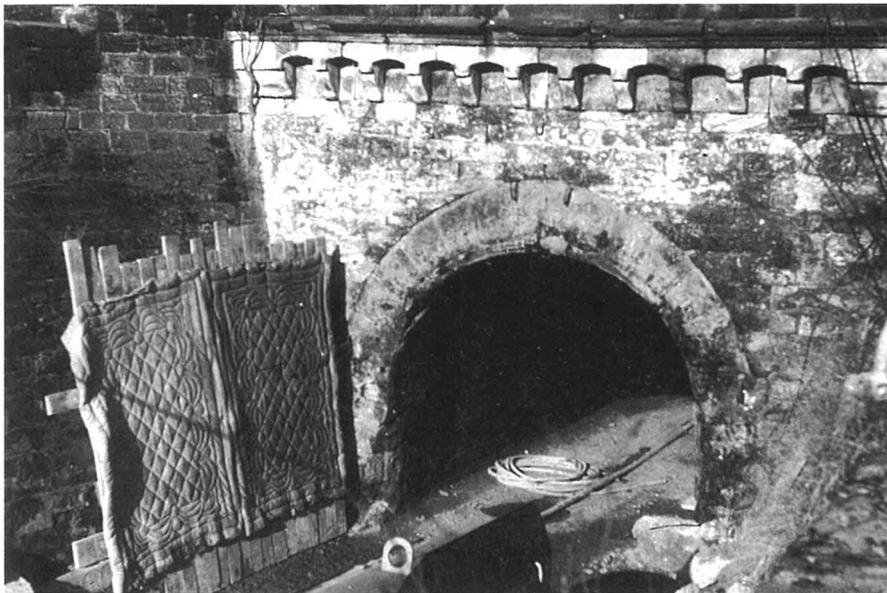


Abb. 2: Stollenmundloch der Rischbach-Anlage St. Ingbert

bahnlinie von Saarbrücken nach Trier wurde in den Jahren 1858 bis 1864 erbaut. Kennzeichnend für den Ensdorfer Stollen ist, dass er nicht zur Wasserlösung und zum Aufschluss der Lagerstätte, sondern ausschließlich als Förderstollen aufgefahren wurde. Diese Art der Stollennutzung ist an der Saar häufiger anzutreffen und kann vielleicht als typisch für dieses Kohlenrevier angesehen werden. Zumindest im Ruhrrevier hat

es eine derartige ausschließliche Nutzung eines Stollens nicht gegeben<sup>8</sup>.

## Rischbach-Stollen

In St. Ingbert befindet sich das Mundloch des Rischbach-Stollens (Abb. 2) bzw. des Stollens A der ehemaligen königlich-bayerischen Steinkohlengrube. Der Koh-

lenbergbau ist in St. Ingbert bereits seit dem Jahre 1730 nachgewiesen. Der Stollen wurde 1821 in Schnappach angeschlagen und im Laufe der Jahre mit den Schächten Hubertus I und II sowie Rothell durchschlägig. Er wurde sodann weiter in Richtung Rischbach aufgefahren und im Jahre 1852 durchschlägig mit dem Stollenabschnitt, der als Gegenort von Sulzbach-Schnappach vorgetrieben worden war. Der Stollen ist 2635 m lang. Er erhielt 1867 einen Gleisanschluss an die pfälzische Ludwigsbahn, von wo aus eine Verbindung zum heutigen Ludwigshafen gegeben war. Die Kohlengrube in St. Ingbert entwickelte sich auch dadurch zur größten und ertragreichsten Grube des bayerischen Staates.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts deutete sich die Erschöpfung der Lagerstättenvorräte an. Die Förderstrecke durch den Rischbach-Stollen wurde bereits vor dem Ersten Weltkrieg stillgelegt und auch die Kohlegewinnung schließlich Ende der 1950er Jahre eingestellt. Der Stollen wurde zu Schutzzwecken ausgebaut und wird seit 1994 als Besucherbergwerk betrieben. Das um 1845 entstandene Stollenmundloch des Rischbach-Stollens in St. Ingbert ähnelt einem mächtigen Tunnelportal und befindet sich in einem guten Zustand. Das Schnappacher Mundloch wurde dagegen vernachlässigt<sup>9</sup>.

## Heinitz-Stollen

Der Heinitz-Stollen in Neunkirchen (Abb. 3) wurde 1847 angeschlagen. Er begründete die Grube Heinitz, benannt nach dem Bergmann Friedrich Anton Freiherr von Heinitz (1725-1802), Generalbergkommissar und Leiter des kursächsischen Berg- und Forstwesens. König Friedrich der II. von Preußen hatte von Heinitz 1777 zum Minister für das gesamte Berg- und Hüttenwesen in Preußen ernannt. Der preußische Ursprung prägt auch die Architektur des Stollenmundlochs. Der Stollen sollte eine Anbindung an die geplante Bahnlinie Saarbrücken-Bexbach schaffen und damit eine Absatzsteigerung für Saarkohlen ermöglichen. Der Heinitz-Stollen wurde im Laufe der Jahre 1100 m weit vorgetrieben. Anders als etwa der Ensdorfer Stollen hatte er mehrere Funktionen. So hat er die Kohlenvorräte der

Abb. 3: Stollenmundloch des Heinitz-Stollens



Grube Heinitz erschlossen und diente der Förderung, der Bewetterung und der Wasserlösung. Der Heinitz-Stollen ist heute eine der Hauptsehenswürdigkeiten im Projekt „Neunkircher Grubenwege“, die die Kreisstadt Neunkirchen im Jahre 1996 der Öffentlichkeit übergeben hat<sup>10</sup>.

## Tiefer Saarstollen

Viele Bergbaureviere hatten früher einen tiefen Stollen (Abb. 4), der unterhalb der übrigen Stollen angelegt war und dem eine übergeordnete Bedeutung für die Wasserlösung und die Bewetterung zumindest eines Teils der Gruben des Reviers zukam. Einen solchen Hauptrevierstollen, der bei Saarbrücken an der Saar anzusetzen sei und auf lange Sicht eine Wasserhebung durch Pumpen entbehrlich machen würde, hatte Graf von Beust im Jahre 1815 vorgeschlagen, nachdem – wie erwähnt – bereits 1808 in französischer Zeit für die Konzession

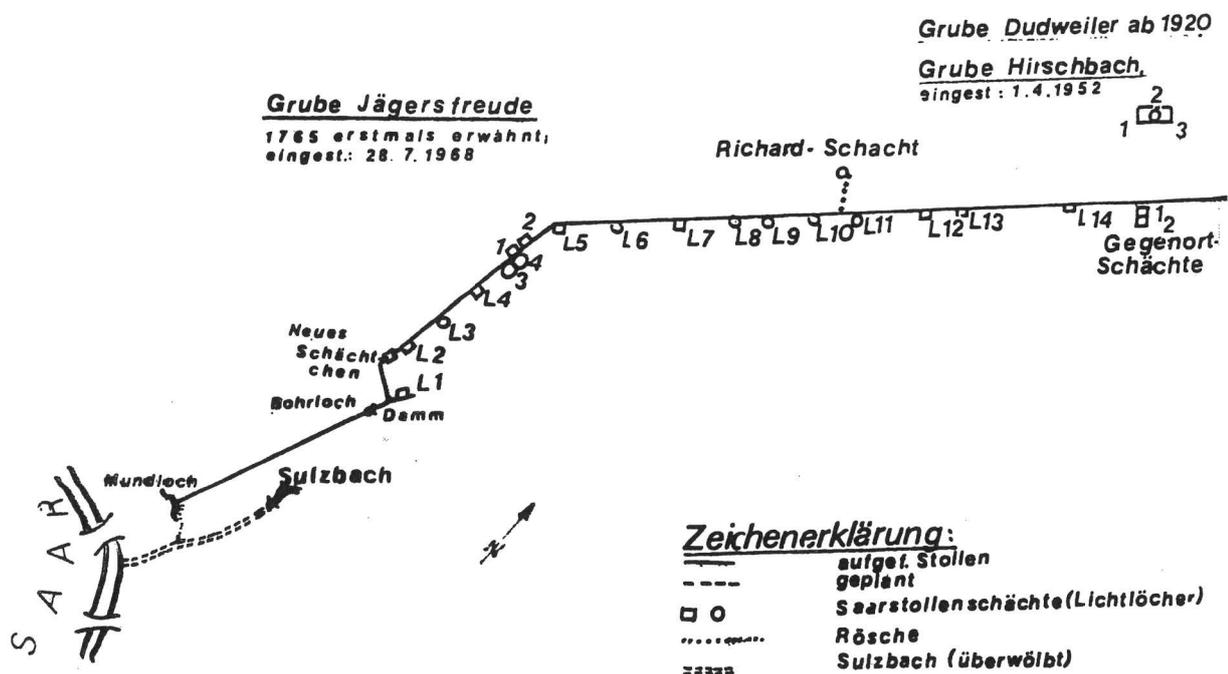
des Feldes Sulzbach ebenfalls ein Wasserstollen gefordert worden war. Neben der Wasserlösung sollte der Revierstollen jedoch auch als Förderweg dienen. Denn die Zufahrtswege zu den Gruben waren seinerzeit in einem schlechten Zustand und bei anhaltendem Regenwetter kaum passierbar, so dass der Kohlenverkauf immer wieder stockte.

Der Bau des Stollens (Abb. 5) hat sich trotz der Empfehlung durch Graf von Beust lange verzögert, was vermutlich an Fragen der Finanzierbarkeit gelegen haben mag. Zwischenzeitlich wollte man zunächst einen übertägigen Schienenweg von Sulzbach-Dudweiler zur Kohlenwaage in St. Johann an der Saar für den Kohlentransport anlegen, doch erhielt Bergrat Sello 1830 schließlich den Auftrag, für den Stollenbau die geologischen Gegebenheiten zu erkunden und den Stollenverlauf zu planen. Zunächst war an eine Bootsförderung im Stollen gedacht. Die Kohlen sollten am Mundloch von den Booten auf die Mosel- und Rheinschiffe umgeschlagen werden. Später entschied man sich jedoch für ei-

nen eisernen Schienenweg, auf dem Kohlenzüge von Pferden gezogen werden sollten<sup>11</sup>.

## Plandaten

Das durchschnittliche Ansteigen des Stollens sollte rd. 6,2 cm auf 100 m betragen (= 5 Zoll pro 100 Lachter). Für den Einsatz englischer Förderwagen mit rd. 94 cm (= 36 Zoll) Spurweite und einer Zwei-Gleis-Anlage wurde dafür eine erforderliche Stollenbreite von 2,67 m (= 102 Zoll) und eine Höhe von 2,09 m (= 80 Zoll) über der Höhe der Wasserseige ermittelt. Die Wasserseige sollte 1,31 m (= 50 Zoll) breit und 0,78 m (= 30 Zoll) tief sein, woraus sich eine Gesamthöhe des Stollens von 2,88 m (= 110 Zoll) ableitet. Zur Stollenbewetterung waren auf einer Länge von 5440 m (= 2600 Lachter) in je 628 m (= 300 Lachter) Entfernung acht kleine Schächte vorgesehen. Für die Sonderbewetterung von Streckenvortrieben hat man seinerzeit Lutten aus Holzbrettern und Blasebälge verwendet. Die Bauzeit war auf 52 Jah-



re und die Kosten auf 200 000 Taler veranschlagt<sup>12</sup>.

### Vortrieb des Saarstollens

Ende September 1832 wurde mit der Auffahrung am Mundloch in St. Johann/Saarbrücken begonnen. Berghauptmann Graf von Beust hatte die Plandaten geändert und den aufzufahrenden Querschnitt auf 2,35 m (= 90 Zoll) in Höhe und Breite festgelegt, was Auswirkungen auch auf die einsetzbaren Förderwagen hatte. Statt der zunächst vorgesehenen englischen kamen Saarbrücker Förderwagen zum Einsatz. Für die Rösche wurde eine Breite von 1,05 m (= 40 Zoll) und eine Höhe von 0,99 m (= 38 Zoll) festgelegt, so dass die Rösche bei Bedarf von einem Jungen befahren werden konnte.

Am 14. Juli 1846, d. h. rd. 16 Jahre nach Vortriebsbeginn, war der tiefe Saarstollen 1556 m lang (= 743,75 Lachter) und stand auf einer Länge von knapp 53 m in rötlichem Schieferthon. Dieses beim



Abb. 4: Stollenmundloch des Tiefen Saarstollens

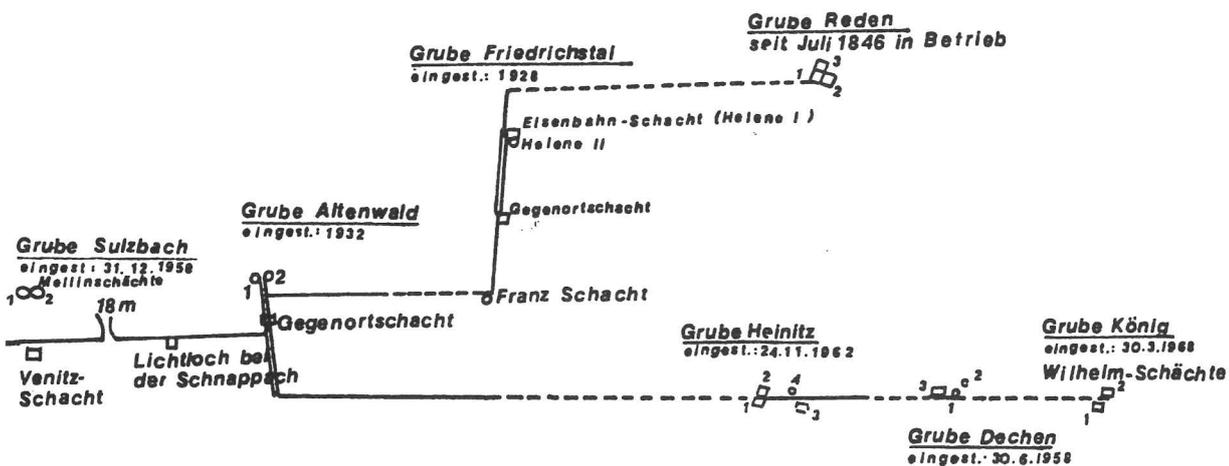
Vortrieb zunächst feste Gestein löste sich unter Luftzutritt auf, so dass der Stollen stets sogleich ausgemauert werden musste. 1848 wurde bei 1632 m (= 780 Lachter) das erste Lichtloch angelegt. Es war ein kleiner Schacht von rd. 17,8 m

Teufe und einem Querschnitt von 1,57 m x 2,83 m (5 Fuß x 9 Fuß).

Anfang 1850 war der Stollen 1756 m (= 843,75 Lachter) lang. Zu dieser Zeit gab es Probleme bei der Unterfahrung des Sulzbaches. Es drang Wasser in den Stollen ein, so dass der Vortrieb eingestellt werden musste. Die Stollenauffahrung konnte erst 1852 fortgeführt werden, nachdem die Abdichtung durch einen wasserdichten Steindamm und die Ausbesserungen an der beschädigten Mauerung beendet waren. Zur Vermeidung weiterer Wassereinträge hatte man die Auffahrtrichtung nach Norden abgelenkt.

Der erste Tiefbauschacht im Sulzbachtal, der Gegenortschacht I der Grube Dudweiler, wurde 1843 abgeteuft. Er besaß eine rechteckig-elliptische Schachtscheibe und erreichte bei 57,4 m unter der Hängebank (= + 193,9 m NN) das Niveau des Saarstollens. Von hier aus wurde nach Osten und Westen je ein Gegenort zum Saarstollen in einem 0,42 m (=16 Zoll) mächtigen Kohlenflöz

Abb. 5: Stollenverlauf des Tiefen Saarstollens



## Tiefer Saarstollen

Angehauen: 28.9.1832  
Eingestellt: Sept. 1868

Verlauf u. gepl. Verlauf

(Stark schematisierte Handskizze)

1 km *Febr. 1902*

aufgefahren. Beide Örter wurden jedoch 1853 eingestellt, da das Flöz durch Verwerfungen verloren gegangen war. Von einer Wiederaufnahme des Vortriebs wurde abgesehen, da der Saarstollen inzwischen an Bedeutung verloren hatte. Der tiefe Saarstollen war nach dem Bau der Eisenbahnlinie Forbach-Bexbach (Saarbrücker Bahn) im Jahre 1852 nur noch zur Wasserlösung vorgesehen. Und zwar sollte er sowohl das Oberflächenwasser als auch die Wasserzuflüs-

Abb. 6: Hinweis auf die Aktivitäten der Königlichen Bergschule



se der Tiefbaugruben abführen. Die Förderfunktion des Saarstollens verlor an Bedeutung, da die Gruben schon vorher ihre Tiefbauschächte in die Nähe der Eisenbahnlinien platziert oder sie mit einem Anschlussgleis versehen hatten.

1856 sah man es als erforderlich an, den tiefen Saarstollen doch weiter aufzufahren, vor allem um darüber das Oberflächenwasser abführen zu können. Es wurden sodann insgesamt vier Vortriebsörter betrieben, und zwar das Hauptort, zwei Örter von Jägersfreude und ein Ort von Dudweiler, westlich des Hauptsprungs in Flöz 5. Die Gesamt-

länge des Stollens lag 1856 bei 1685 m (= 805,25 Lachter).

Zwei Jahr später, 1858, musste der Betrieb wegen Arbeitskräftemangel und schlechter Finanzlage der Grube Dudweiler erneut eingestellt werden, erst im zweiten Halbjahr 1859 konnten die Arbeiten wieder aufgenommen werden. Der Unternehmer Boniface Martinetty aus St. Goar übernahm den Vortrieb des Saarstollens und verpflichtete sich, die weiteren Arbeiten bis zum 1. Juli 1863 fertig zu stellen. Dazu gehörte der Weiterbetrieb des Hauptortes vom 1. Lichtloch bis zum 5. Flöz der Grube Dudweiler, das Abteufen von zwölf Gegenortschächten (Lichtschächten), der Weiterbetrieb des Gegenortes auf dem 5. Flöz der Grube Dudweiler sowie der beiden Gegenörter auf der Grube Jägersfreude. Die Gegenortschächte mussten 3,14 m (= 1,5 Lachter) unter die Stollensole abgeteuft werden, um dort einen Wassersumpf zu erhalten. Schächte bis zu 16,7 m (= 8 Lachter) Gesamttiefe mussten einen Querschnitt von 1,73 m x 1,57 m (= 5,5 Fuß x 5 Fuß) besitzen, solche über 16,7 m (= 8 Lachter) Tiefe dagegen einen Querschnitt von 2,83 m x 1,57 m (= 9 Fuß x 5 Fuß). Die Stollenörter mussten 1,56 m (= 60 Zoll) breit und 2,39 m (= 92 Zoll) hoch sein. Die Arbeiten des Unternehmers Martinetty wurden nur mit geringer Verzögerung bis zum November 1862 erfolgreich fertig gestellt. Weitere Aufträge bekam er allerdings nicht.

Auch andernorts wurden im geplanten Stollenverlauf mehrere Gegenortbetriebe geführt, beispielsweise auf der Grube Sulzbach-Altenwald zum Hauptort des Saarstollens. Zur schnelleren Auf-fahrung des Saarstollens wurde zwischen dem Stollenort aus dem Hauptquerschlag nach Westen und dem Stollenort aus dem Venitz-Schacht nach Osten ein Schacht abgeteuft (bezeichnet als Lichtloch bei der Schnappach oder Gegenortschacht der Grube Sulzbach). Dieser erreichte 1863 bei 63,77 m (= 30 Lachter) die Saarstollensole; von hier aus wurden zwei Gegenörter angesetzt. 1861 begannen die Gegenortarbeiten auf der Grube Friedrichsthal mit dem Teufen des 95,1 m (= 45,6 Lachter) tiefen „Lichtloch Friedrichsthal“, von dem aus zwei Gegenörter zum Friedrichsthaler Förderschacht und zum Anschluss an

den Saarstollen von Altenwald nach Heinitz aufgefahren wurden. 1863 wurden auch auf der Grube Heinitz-Dechen die Gegenortarbeiten aufgenommen, wobei zur Beschleunigung der Arbeiten bereits bestehende Streckenteile, soweit sie bezüglich ihrer Höhenlage und Ausrichtung geeignet waren, zu Stollenzwecken genutzt wurden. Dabei war meist nur die Rösche den Abmessungen des Saarstollens anzupassen<sup>13</sup>.

## Einstellung der Vortriebsarbeiten

Bis zum Mai 1866 waren insgesamt 17 386 m (= 8309 Lachter) Stollen aufgefahren worden, bis zum Erreichen der endgültigen Länge von 25 693,63 m (= 12 279,5 Lachter) fehlten noch gut 8300 m (= 3970 Lachter). Am 17. Januar 1867 wurde jedoch definitiv beschlossen, die Fortsetzung der Vortriebsarbeiten im Saarstollen über die Grubenfelder von Altenwald und Friedrichsthal hinaus aufzugeben. Ein Weiterführen dieser Arbeiten erschien als zu kostspielig, da der Saarstollen – wie erwähnt – nur noch zur Wetter- und Wasserlösung genutzt werden konnte und seine Bedeutung als Kohlentransportweg verloren hatte. Zudem verursachten einige notwendige Nacharbeiten (Nachreißen und erneutes Ausmauern in Teilbereichen des Stollens), die z. T. auf Fehlberechnungen der Markscheider beruhten, zusätzliche hohe Kosten. Ferner wurde bei erhöhtem Wasserzulauf zum Stollen auch ein Überlaufen der Rösche und Absaufen tiefer gelegener Grubenbaue befürchtet.

Ende 1868 wurde der Betrieb im Saarstollenhauptort eingestellt, nach 1868 wurde nur noch in den Grubenfeldern Dudweiler-Jägersfreude und Sulzbach gearbeitet. Diese Arbeiten umfassten das Nachreißen und Ausmauern von druckhaften Stollenteilen, das Entschlammten der Wasserrösche sowie Ausbauarbeiten an verschiedenen Lichtschächten. 1876 wurde ein durch den Kohlenabbau bedingtes Absinken von Teilen des Stollens festgestellt. Arbeiten zum Nachreißen und neuen Ausbau nahm man hier zwar in Angriff, eine geplante Verlegung bzw. Neubau der Rösche wurde aber nicht mehr verwirklicht. Insgesamt wurden bei der Auffahrung des Tiefen Saarstollens

ein Hauptort und 60 Gegenörter betrieben sowie 14 Lichtlöcher und 3 Gegenortschächte geteuft. In Handarbeit wurden unzählige Bohrlöcher geschlagen, und zwar einmännisch und zweimännisch. Das Sprengen erfolgte mit Schwarzpulver; bei nassen Betrieben wurden Patronen mit Pechüberzug verwendet. Die Berge wurden mit einem hölzernen oder eisernen Bergetrog zu den Förderwagen (so genannten Saarbrücker Wagen) geschleppt und vor dem Mundloch auf die Halde gekippt.

Das beim Teufen der Lichtschächte anfallende Bergematerial wurde später wieder zu deren Verfüllung genutzt. Die Lichtschächte waren mit Buchenholz verzimmert worden. Wurden sie weiter für den Grubenbetrieb benötigt, so hat man sie mit Sandstein in elliptischem Querschnitt ausgemauert. Über den Lichtschächten befanden sich während ihrer Betriebszeit Schachtgerüste aus Holz; zur Förderung in den Lichtschächten wurden Lokomobile mit 6 PS sowie Hand- und Dampfhäspel oder Pferdegöpel verwendet. Alle Lichtschächte waren mit Fahrten versehen.

Der Saarstollen verlief auf den vorderen 1600 m im Buntsandstein und hatte dort eine Überdeckung von 30 m bis 40 m. Im weiteren Verlauf ab etwa dem Lichtloch 1 stand er im Karbon mit einer Überdeckung von 15 m bis 45 m und stellenweise auch weit mehr Metern. Was die Stollenquerschnitte betrifft, so findet man vom Mundloch bis zum Lichtloch eine Querschnittsform, die der ursprünglichen Vorgabe durch Graf von Beust auch nach Breite und Höhe entspricht. Hinter dem Lichtloch 1 hat man die gebirgsmechanisch günstigere Form der Ellipse gewählt, und zwar in zwei unterschiedlichen Formen: zum einen eher schlank (3,38 m hoch = 130 Zoll und 1,56 m breit = 60 Zoll) und mit einer überwölbten Rösche, zum anderen eher rundlich (2,39 m hoch = 92 Zoll und 1,56 m breit = 60 Zoll), wobei die Rösche mit Holzbohlen abgedeckt ist.

Hinsichtlich der Kosten für die Auffahrung waren ursprünglich 200 000 Taler veranschlagt worden. Bis 1874 sind für den tiefen Saarstollen tatsächliche Kosten in Höhe von 708 594 Taler aufgelaufen, was in etwa dem 3,5-fachen Wert entspricht.

Lange lag der tiefe Saarstollen im Verborgenen und geriet fast in Vergessenheit. Doch 1910 wurden von der Königlichen Bergschule Saarbrücken die ersten 2000 m des Stollens instandgesetzt und in einem Flöz nach Osten eine etwa 80 m lange Übungsstrecke für angehende Steiger des Grubenrettungswesens eingerichtet (Abb. 6). Eine größere Bedeutung erhielt er im Zweiten Weltkrieg. 1943 wurden die vorderen 1000 m für Luftschutzzwecke ausgebaut. Darüber hinaus wurden vier Kammern aufgefahren und zusätzliche Zugänge geschaffen; das Stollenmundloch erhielt einen Betonvorbau als Eingangsschleuse. 1956 wurden jedoch für den Wiederaufbau der Stadt der Betonvorbau, das Stollenmundloch und rd. 30 m Stollen abgerissen.

Seit 1977 gehört der vordere Teil des tiefen Saarstollens als öffentlicher Schutzraum der Stadt Saarbrücken. Die Stöße und die Firste des Stollens sind mit einer 20 cm starken Spritzbetonschicht gesichert. Ab einer Länge von rd. 1468 m vom Mundloch ist der Stollen durch einen Abschlussdamm verschlossen, der jedoch eine Bewetterung des Stollens ermöglicht<sup>14</sup>. Der tiefe Saarstollen erlangte niemals die ihm zugeordnete Bedeutung und geriet schnell in Vergessenheit. Nicht zuletzt auch, weil sein prächtig gestaltetes Mundloch verschwunden ist, was nicht nur von Denkmalschützern bedauert wird.

## Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass man im Steinkohlenbergbau des Saarlandes erste, meist kleinere Stollen bereits im 18. Jahrhundert vorgetrieben hat. Größere und bedeutendere Stollenbauten des 19. Jahrhunderts sind z. T. mit monumental gestalteten Mundlöchern erhalten geblieben. Auch das Saarland hatte mit dem Tiefen Saarstollen einen Stollen, dem große Bedeutung für das ganze Revier beigemessen worden war. Allerdings konnte er dieser Bedeutung niemals im vollen Umfang gerecht werden. Er ist später vielleicht auch deswegen in Vergessenheit geraten, weil sein repräsentatives Eingangsbauwerk geschleift wurde.

## Anmerkungen

- 1 Waldura 1966.
- 2 Ebd.
- 3 Dittscheid (u.a.) 1973.
- 4 Waldura 1966.
- 5 Dittscheid (u.a.) 1973.
- 6 Slotta 2001.
- 7 Dittscheid (u.a.) 1973.
- 8 Slotta 1977.
- 9 Slotta 2001.
- 10 Ebd. sowie Slotta 1987.
- 11 Ruth 1989/1990.
- 12 Ebd.
- 13 Ruth 1979.
- 14 Ruth 1989/1990.

## Bibliographie

- DITTSCHHEID, C. (u. a.):  
1973 Zur Architektur des Rischbach-Stollens St. Ingbert-Schnappach, in: Blieskasteler Nachrichten für Pflege der Kunst und der Denkmäler 1973, hrsg. v. Much, Franz J., S. 127-138.
- RUTH, Karl Heinz:  
1979 Der „Tiefe Saarstollen“. Planung, Bau, Kosten und Abdämmen eines großartigen bergmännischen Bauwerks, in: Zeitschrift für die Geschichte der Saargegend, hrsg. v. Bettinger, Dieter/Laufer, Wolfgang im Auftrag des Historischen Vereins für die Saargegend e. V., 26. Jahrgang 1978, Saarbrücken 1979, S. 132-164.
- 1989/1990 Stollen und Schächte im Steinkohlenbergbau an der Saar, Teil 6: Der Tiefe Saarstollen, in: Saarberg, Zeitschrift der Saarbergwerke AG, 1989/1990, S. 1-23.
- SLOTTA, Delf:  
2001 Das Industrielle Erbe als Chance für Wirtschaft und Kultur, in: Saarbrücker Bergmannskalender 2001, S. 25-48.
- SLOTTA, Rainer:  
1977 Technische Denkmäler im Saarland. Versuch einer Inventarisierung. 24. Bericht der staatlichen Denkmalpflege im Saarland. Beiträge zur Archäologie und Kunstgeschichte, Abteilung Kunstdenkmalpflege, 1977, Sonderdruck.
- 1987 Stollenmundlöcher – Technische Denkmäler des Bergbaus, in: Saarbrücker Bergmannskalender 1987, S. 123-136.
- WALDURA, Robert:  
1966 Von den Anfängen des Bergbaus im östlichen Kohlenrevier an der Saar bis zu den heutigen Schachtanlagen im Bereich der Bergwerksdirektion Ost, in: Saarbrücker Bergmannskalender 1966, S. 50-65.

## Anschrift des Verfassers:

Dr.-Ing. Siegfried Müller  
Deutsches Bergbau-Museum Bochum  
Am Bergbaumuseum 28  
D-44791 Bochum