

„Ja,“ meint der. „Für uns heißt das .., na, du weißt schon. Aber mehr als dreißig Eimer werden wir kaum schaffen. Also, Reparaturzeiten verkürzen.“ Die Genossen wollen sich zusammensetzen. Doch immer kommt etwas dazwischen. Um nicht noch länger Zeit zu verlieren, besuchen sie sich gegenseitig. Die Reparaturzeit haben die Kumpel schon von acht auf sieben Stunden vermindert. Dadurch fördert die Brücke zusätzlich 1800 cbm. Diese sieben Stunden wollen sie durch noch bessere Vorbereitung weiter senken. Das bedeutet schon „proben“, wie sie bei 45 Stunden in der Woche arbeiten werden.

Plötzlich bemerkt Baggererschmierer Bode ein heißes Lager in der Antriebsstrommel des Übergabandes. Vergeblich versucht er, es durch Schmieren abzukühlen. Die Brücke läuft auf vollen Touren weiter. Früh kontrolliert Schichtmeister Kaiser das Lager. Es ist defekt. Das Übergabeband muß ausgewechselt werden, damit das Lager repariert werden kann. Günter Kaiser und Siegfried Decker beraten. Ergebnis: mindestens vier Stunden Stillstand, bis das Lager repariert ist.

Kaiser, Noack und Decker überlegen, wie sie den Stillstand möglichst umgehen können. Sie tüfteln sich eine provisorische Schurre aus, die das Übergabeband ersetzen soll. Schnell skizzieren sie, wie die Schurre aussehen soll. Während Decker die Maße berechnet, wägen Kaiser und Noack ab, wieviel Zeit zum Einbau der Schurre benötigt wird. „120 Minuten.“ Kaiser meint: „Zu viel, hundert.“

„Neunzig“, sagt Decker, „Das ist maximal kalkuliert.“ Die beiden Schichtmeister sehen sich an. Aber wenn es zu schaffen ist? Bitte.

Decker, Kaiser und Noack machen sich auf und organisieren die Reparatur. Sie sprechen mit jedem Kumpel ihren Plan durch. Fast jeder Handgriff wird besprochen. Material und Handwerkszeug werden herbeigetragen. Die Kumpel sind da.

Einige lösen mit Schichtmeister Noack die Muttern. Andere entfernen mit Decker die Kupplung, lösen das Band und ziehen den schweren Bandwagen heraus. Wie der Teufel schieben sie Schwellen für die Schurre ein und befestigen sie. Schichtmeister Kaiser schweiß indes Winkeleisen an. Jeder Handgriff der Besatzung sitzt. Kein Finger krümmt sich umsonst. Und die Uhr läuft ... 68 Minuten — siebzig Minuten — 73 Minuten ...

„Einschalten!“ ruft Gfenosse Decker. Vorsichtig laufen die Getriebe an. Die Schurre hält. Die Förderbrücke läuft wieder. Die Kumpel eilen an ihre Plätze. Nur 73 Minuten Stillstand statt vier Stunden. Nur 2190 cbm weniger gefördert statt 7200. Eine großartige Leistung.

\*

Wuchtig schiebt sich das stählerne Untergut wieder auf breiter Front durch den Tagebau — langsam, aber sicher. In der Kabinen und auf den Stegen hantieren die Kumpel, elf Genossen und 54 Parteilose — eine starke Besatzung.

Baggerführer Thiel steuert die Brücke mit sicherem Griff. Durch das Kabinenfenster sieht er unten Gleismeister Schütze die Schienen prüfen. „Wenn der Richard nun seinen Antrag abgibt,“ sagt er, „sind wir endlich auch Genossen.“

Etwas seitab rollt die Förderbrücke II heran. Deutlich erkennt er Schichtmeister Schilling und Oberschichtmeister Wagner. Wagner ist schon mein Genosse, weiß Lothar Thiel, und Schilling wird es bald werden.

Aus dem Lauchhammerwerk kommt die Nachricht, daß der alte Montageoberinspektor Wertschytzki Genosse geworden ist. Und die Männer von Skado I antworten Wertschytzki: „Wir grüßen dich!“

---

*Im Heft 23/1956 kündigten wir eine 3. Skizze vom Aufbau der „Schwarzen Pumpe“ an. Wir haben uns jedoch entschlossen, vorerst eine Skizze vom Kampf um die Kohle zu veröffentlichen.*