

Die Leistung der verschiedenen Betriebsarten entwickelte sich folgendermaßen:

Abraum-Leistung:	Gleisbetrieb	13,44 fm ³ /MS
	Magirus	40,78 fm ³ /MS
	Zettelmeyer	50,14 fm ³ /MS
	Schürfkübelraupe	148,80 fm ³ /MS
Tagebau-Leistung:	Gleisbetrieb	7,80 fm ³ /MS
	Magirus	15,84 fm ³ /MS
	Zettelmeyer	17,49 fm ³ /MS
	Schürfkübelraupe	25,00 fm ³ /MS

Die Abraumkosten konnten damit bis 1955 um 40 % gesenkt werden.¹⁰

Auch in den folgenden Jahren bemühte man sich um eine weitere Rationalisierung der Tagebau-Technik. 1963 standen für den Abraum zur Verfügung: 4 Hochlöffelbagger, nämlich

- 1 Menck & Hambrock-Bagger-MCU elektrisch mit 2,2 cbm Inhalt,
- 1 Menck & Hambrock-Bagger C 250 elektrisch mit 2,25 cbm Inhalt,
- 1 Menck & Hambrock-Bagger M 159 Diesel mit 1,5 cbm Inhalt,
- 1 Weserhütte Bagger W 1600 elektrisch mit 1,6 cbm Inhalt.

Als Fördergeräte waren eingesetzt:

- 10 Faun K 10-Schwerlastwagen – Diesel – 125 PS,
- 1 Krupp Schwerlastwagen – Diesel – 280 PS (gemietet),
- 1 Henschel Schwerlastwagen – Diesel – 180 PS,
- 3 Renault-Saviem von Unternehmern,
- 1 Menck-Schürfkübelraupe S K 53,
- 2 Planiertrappen.

Die Schichten des Dogger 3 erforderten Bohr- und Schießarbeit. Als Bohrgerät diente eine preßluft-betriebene Hausherr-Bohrmaschine DK 9 auf Raupen, 1966 ersetzt durch eine elektrohydraulische Hausherr-Großlochbohrmaschine HBM 12 K-hy mit 1-Mann-Bedienung.

Auch im Erztagebau wurde die Ladearbeit von einem Hochlöffelbagger besorgt, hier von einem Menck & Hambrock M 251 mit 210 PS Dieselmotor. In der Erzförderung waren ab 1964 4 Faun-Muldenkipper K 20/38 V mit 175 PS eingesetzt. Auch im Erz wurden die Sprengbohrlöcher mit der Hausherr-Bohrmaschine DK 9 hergestellt (1954). Damit war es möglich, das ganze Erzlager von oben her zu durchbohren, so daß die Vielzahl von Kopf-, Mittel- und Sohlöchern entfiel.

Die Sprengarbeit im Erz und in den sandig-kalkigen Schichten des Abraums erforderte eine umfangreiche Sprengstoffwirtschaft. Für die sichere Aufbewahrung der Sprengmittel schuf man eine Reihe untertägiger Sprengstofflager.

Der Verbrauch an Sprengmitteln war recht erheblich. Man war daher bestrebt, diesen wesentlichen Kostenfaktor zu senken. In den ersten Jahren verwendete man nur Gelatine-Donarit. Gezündet wurde mit Sprengkapseln und Zündschnur. Während des Krieges führte man die elektrische Zündung ein. Im Stollen IV wurden die Brückenzünder wegen der von der Fahrdrahtlok ausgehenden Streuströme durch Spaltzünder ersetzt. Erste Einsparungen erzielte man durch zusätzliche Verwendung von Donarit, besonders im Tagebau.

¹⁰ W. Dreyer, a.a.O.