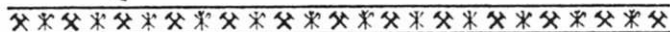




Verein Mansfelder Berg- und Hüttenleute (e.V.)



Sondermitteilung

für die Teilnehmer an der Fahrt mit der Bergwerksbahn
am 30.08.1997

Rechts und links der kleinen Bahn

von Klaus Foth

Gleich nachdem der Zug die Hauptstraße überquert hat, erblicken Sie die einstmals imposante 81er Halde am Ortsrand des Bergmannsdorfes Klostermansfeld im alten Hirschwinkler Revier, die Professor Erich Neuß so treffend als „die Lehrkanzel für Heimatgeschichte“ bezeichnete. Urkundlich wurde dieser Ort als Mannesfeld im Jahre 973 in einer Tauschurkunde erstmals erwähnt. Schotter wird hier seit Jahren gewonnen, doch verantwortungsbewußte Klostermansfelder, die diese Halde liebevoll „Mansfelder Brocken“ nennen, haben Sorge dafür getragen, daß der Teil, der das Ortsbild so nachhaltig prägt, erhalten bleibt, wie er ist. Diese Halde gehört zum **Lichtloch 81** des Froschmühlenstollens. Der Schacht 1, das eigentliche Lichtloch 81 wurde im April 1857 begonnen. Er wurde ursprünglich nur geteuft, um einen Zugang zum Froschmühlenstollen zu schaffen. Später wurde er weiter bis zum Niveau des Schlüsselstollens geteuft, 1885 war der Schacht fertig. Als erste Maßnahme wurde den bei Mansfeld stehenden Schlüsselstollen entgegengefahren und auch eine Pumpe eingebaut. Dampf als Antriebsenergie wurde von Übertage zugeführt. Der Schacht 1 war etwa 180 Meter tief und von 1861 bis 1876 in Betrieb. Wegen seines schadhafte Zustandes wurde er dann von Schacht 3 ersetzt. Von 1874 bis 1878 wurde Schacht 2 geteuft, zunächst bis zum Schlüsselstollen und dann im Jahre 1885 weiter bis zur zweiten Sohle. Es war der Wasserhaltungsschacht, Schacht 3 wurde als Förderschacht von 1876 bis 1888 ebenfalls bis zur zweiten Sohle geteuft. Von hier aus erschloß man die Feldesteile bis in die Gegend des Zirkelschachtes, der dann später auch den Schacht 3 ablöste. Bereits im Jahre 1901 waren die Schieferställe hier abgebaut und zum Zirkelschacht umgesetzt worden.

Weiter geht die Fahrt vorbei an der alten Station Boxtal und am Weißen Tal in Richtung **Zirkelschacht**, benannt nach dem Leipziger Professor Ferdinand Zirkel (1838 bis 1912), einem Hauptaktionär und Deputierten der Mansfelder Gewerkschaft. Am 1. Juni 1891 begannen die Abteufarbeiten. Unter ständigen Wasserzuflüssen vor allem aus dem Buntsandstein mit bis zu 210 l/min. wurde im Jahre 1895 der Schacht im Bereich der 5. Sohle beendet. Bei etwa 480 Metern wurde der Füllort der 5. Sohle angelegt. Zu erwähnen wäre noch der sogenannte und in der Grubenhydrologie bekannte Begriff „Zirkelschächter Effekt“, der besagt, daß bei einer schützenden Salzdecke von etwa 30 Metern die Gefahr eines Wassereintritts auszuschließen wäre. Diese Faustregel ist aber nicht unumstritten. Der

Zirkelschacht, der bis 1927 in Betrieb war, hatte zeitweise eine 2000 Mann starke Belegschaft.

Am Zirkelschacht überquert die Bergwerksbahn die B 242. Zirka 600 Meter verläuft der Gleiskörper parallel zur Bundesstraße um dann am ehemaligen Gleisdreieck scharf nach links abzubiegen. Von hier aus führte das Anschlußgleis zum etwa 1,3km entfernt liegenden **Vitzthumschacht** (ab 1951 Ernst-Thälmann-Schacht), benannt nach dem Deputierten der Mansfelder Gewerkschaft aus Oberlößnitz bei Dresden, Graf Ernst Bernhardt Vitzthum von Eckstädt. Im Jahre 1909 wurden die Teufarbeiten des Vitzthumschachtes bei 613 Meter Tiefe beendet. Später teufte man von der 7. bis zur 9. Sohle einen Hilfsschacht, und von unten aus wurde der Schacht, der am Ende eine Gesamtteufe von 745 Metern hatte, hochgebrochen. Die Belegschaftsstärke lag um 1927 bei 4000 Mann. Im Jahre 1937 wurde auf diesem Schacht die erste untertägige Zahnradbahn in Betrieb genommen und 1940/41 erhielt er als erster Mansfeld-Betrieb einen Höhenförderer. Am 17. Dezember 1962 wurde die Produktion eingestellt, die Restfelder wurden vom Fortschrittsschacht I und vom OBS aus abgebaut. Die Fahrt geht weiter in Richtung Thondorf, eine mittelalterliche Quellmuldensiedlung, erstmals erwähnt im Jahre 973 als Duddendorf, als das Kloster Fulda diesen Ort als Tauschobjekt an das Erzstift Magdeburg gab. Thondorf, heute Ortsteil von Siersleben, war bis ins 19. Jahrhundert ein reines Bauerndorf. Die soziale Struktur veränderte sich mit Beginn des Abbaues auf den umliegenden Schächten. (1864-290 Einw., 1885-588 Einw.). Siersleben lassen wir rechts liegen, dann gehts über das Siersleber Dreieck in Richtung **Niewandschacht**, unmittelbar neben dem Bahnhof Siersleben. 1866 begannen die Abteufarbeiten gleichzeitig mit Schacht I und II unter der Bezeichnung „Siersleber Anlage“. Drei Jahre später erhielten sie den Namen „Niewandschacht“ nach dem Hauptaktionär Justizrat Friedrich Niewandt. Im Jahre 1871 verband man beide Schächte durch einen Querschlag. Ein starker Wassereinbruch zwang im Jahre 1874 zu einem längeren Stillstand. Erst 1892 konnten die Abteufarbeiten mit Erreichen der 4. Sohle beendet werden. 1894 wurde bis zur 5. Sohle weitergeteuft und über Flächen die 6. Sohle erschlossen. Mit der Aufnahme der Produktion wurden etwa 2000 Mann beschäftigt. Der Niewandt I war 495 Meter tief und hatte Füllorte im Niveau des Schlüsselstollens, 2. und 5. Sohle. Die Schächte waren von 1892 bis zum 30. Juni 1913 in Betrieb, anschließend wurde die Anlage als Flucht- und Wasserhaltungsschacht genutzt. Weiter geht die Fahrt entlang der Bundesbahnstrecke Erfurt-Magdeburg zur Endstation **Eduardschacht**. Auf der Paradisbrücke überqueren wir die Gleise der Bundesbahn und haben jetzt einen Blick auf das alte Burgörner Revier und auf die Halde des König-Friedrich-Kunstschachtes, auf dem am 23. August 1785 die offizielle Bauabnahme und Übergabe der ersten deutschen Dampfmaschine Wattscher Bauart stattfand. Nachdem wir die B 180 überquert haben, befinden wir uns im Bereich der ehemaligen Schachanlage Eduard I und II. Bergrat Eduard Schrader (1823-1891), nach dem die Anlage benannt wurde, war Leiter der Hettstedt-Gerbstedter Reviere. 1864 begannen die Abteufarbeiten bei Eduard I. Im Juli 1865 waren die Wasserzuflüsse so stark, daß man vom Müllerschacht (LL 22 SS) eine Strecke auffahren mußte, um die Schachtröhre anzubohren, damit das Wasser

abgezogen werden konnte. Die Teufarbeiten dauerten bis 1868. Die Endteufe betrug 252 Meter. Im Jahre 1866 wurde der als Wetterschacht gedachte Eduard II begonnen. Um die tiefer gelegenen Feldesteile zu bewettern, wurde der Schacht bis zur dritten Sohle geteuft. Eduard II war 328 Meter tief. Etwa 1100 Mann wurden hier beschäftigt. Am 30. Juni 1910 wurde die Produktion eingestellt. Nach einem etwa zehnmütigen Spaziergang durch Altdorf-Burgörmer erreichen wir das Mansfeld-Museum.

Aus der Geschichte der Mansfelder Bergwerksbahn

Ursprünglich beförderte man im Mansfeldischen die Schiefer per Handkarren zu den Hütten. Später waren es dann zweirädrige, von Pferden gezogene Kippkarren. Diese wurden dann von den sogenannten Höhlwagen abgelöst. Nach 1871 begann in Deutschland ein bis dahin nicht gekannter wirtschaftlicher Aufschwung.

In dieser Situation faßte der damalige Oberberg- und Hüttendirektor Geheimrat ERNST LEUSCHNER (*23.02.1826 in Waldenburg/Schlesien, †03.05.1898 in Eisleben) den Entschluß, eine betriebseigene Eisenbahn zu bauen. Als Spurweite wählte man 750 mm. Sie gestattete eine sehr bewegliche Linienführung bei geringsten Kurvenmaßen und ermöglichte recht große Höhenunterschiede zu überwinden. Die Arbeiten begannen zügig. Bereits am 20. August 1880 war der Unterbau des ersten Streckenabschnittes von der Kupferkammerhütte (später Bleihütte) nach dem Glückhilfsschacht bei Welfesholz fertig. Die Bauleitung lag in den Händen von Bauinspektor HELLWIG, ausgeführt wurden die Arbeiten von der Bauwerkmeisterei unter Bauwerkmeister BÖHMELT.

Die Firma GERDING & BIERMANN aus Berlin besorgte den Oberbau mit allen Weichen und Bahnhofseinrichtungen. Die Gesamtlänge der Gleise betrug 5500 Meter. Der laufende Meter kostete seinerzeit 12,76 Mark.

Am 15.11.1880 nahm man diesen ersten Streckenabschnitt in Betrieb. Der Bahnbetrieb wurde vorläufig von der Kupferkammer-Rohhütte unter der Leitung von Obervogt KILLGE mit übernommen. Für die nötige Wartung und Instandhaltung sorgte die Bauwerkmeisterei. Aber bereits am 25.05.1881 wurde die Bergwerksbahn als selbständiger Betrieb dem Betriebsführer ALBERT DAMM übertragen.

Für je 12500 Mark hatte man zwei zweiachsige Tenderlokomotiven der Lokomotivbauanstalt KRAUS & CO, München, angeschafft. Als rollendes Material wurden zunächst 25 Kastenwagen (6t Ladegewicht) mit Seitenklappen gekauft. Als zweiter Schacht wurde der Eduardschacht ans Gleisnetz angeschlossen. Anfangs wurden die vollen Schieferwagen bis zur Anschlußstelle heruntergebremst und den Zügen vom Glückhilfsschacht zur Weiterbeförderung nach der Hütte angehängt. Die Leerwagen wurden von Pferden von der Abzweigungsweiche zu den Schieferställen zurückgebracht. Kurze Zeit später wurde das Anschlußgleis für den Lokbetrieb ausgebaut.

In Helbra verband man ebenfalls im Jahre 1880 den Ernstschacht mit der neubauten Kochhütte durch eine Pferdebahn. Sie wurde 1881 auf Lokbetrieb umgestellt.

In den Jahren 1882/1883 wurde schließlich das Bahnnetz über das gesamte Bergrevier ausgebaut und nahezu alle Werke sowie die damaligen Staatsbahnhöfe

Hettstedt und Mansfeld (gemeint ist hier Klostermansfeld) an das Bahnnetz angeschlossen.

Zu diesem Zeitpunkt gab es folgende Streckenführung: Bahnhof Hettstedt über Kupferkammerhütte nach Gottesbelohnung (Kupfer-Silber-Hütte) - Lichtloch 26 (Großörner) - Leimbach nach der Eckardthütte, Leimbach - Freieslebenschächte - Thedorschacht (Klostermansfeld) - Lichtloch 81 - Bahnhof Mansfeld - Hövelschacht (Helbra) - Ernstschächte - Kochhütte - Ernstschächte - Krughütte.

Die Hohenthalschächte wurden 1889 an das Gleisnetz angeschlossen. Zwei Jahre später verlängerte man den Zirkelschächter Anschluß bis zum Lichtloch 81 und 1901 wurde der Clotildeschächter Anschluß nach der Krughütte gebaut. Ein Jahr später erhielt auch der Niewandtschacht einen Bahnanschluß. Bis dahin wurden die Schiefern per Seilbahn zur Glückhilfschächter Strecke gebracht und dort umgeladen.

1906 wurde der Paulschacht (OBS) von der Station Niewandtschacht (Siersleber Dreieck) aus angeschlossen. Der Vitzthumschacht wurde 1913 mit der Station Zirkelschacht verbunden und von der Station Siersleben baute man die Strecke Zirkelschacht - Boxtal - Weißes Tal - Ernstschächte.

Die Produktion der Glückhilfschächte wurden am 31. Dezember 1909 eingestellt. Danach begann man diesen Streckenabschnitt und auch den nach der Eckardthütte Leimbach rückzubauen. Nach der Weiterführung des Gleises vom Clotildeschacht bis zur Abzweigstelle Oberhütte im Jahre 1923 hatte das Gleisnetz mit allen Rangier- und Ladegleisen nunmehr eine Gesamtlänge von 95 Kilometern. Insgesamt wurden für die Bahnanlage 22 Brücken, 19 Über- und 3 Unterführungen gebaut. Der Zugverkehr erfolgte nach Fahrplan, da auf der eingleisigen Strecke in dieser Zeit nach jeder Richtung 20 bis 30 Züge pro Stunde verkehrten.

Der normalspurige Anschluß vom Reichsbahnhof Eisleben nach der Krughütte wurde im Jahre 1901 gebaut, der vom Reichsbahnhof Hettstedt zu den dortigen Hütten in den Jahren 1913/14.

1932 wurde ein Teil des Fahrzeugparks modernisiert. Es kamen die ersten Heißdampflokomotiven zum Einsatz. Nach 1948 wurde der gesamte Bahnbetrieb nochmals modernisiert. Die von den Berg- und Hüttenleuten liebevoll genannte „Hakelmannsbahn“ war ein wichtiges und zuverlässiges Instrument der Mansfeldbetriebe. Über 75 Jahre hat sie nebenbei auch regelmäßig tausende Berg- und Hüttenleute zu ihren Arbeitsstellen und wieder nach Hause befördert. Mit der stufenweise Einstellung des Kupferbergbaus hier in der Mansfelder Mulde begann der Bahnrückbau, sicher im Übereifer an einigen Streckenabschnitten etwas vorschnell. Als am 31. 12. 1989 die Konverter der Bessemerei endgültig „heruntergenommen“ wurden, hatte auch für diesen Streckenabschnitt die letzte Stunde geschlagen. Gott sei Dank fanden sich Gleichgesinnte, die sich vornahmen, diese kleine Bahn nicht untergehen zu lassen. So ist aus diesem letzten Streckenabschnitt mittlerweile ein Touristenattraktion geworden.