

Verein der Mansfelder Berg- und Hüttenleute e.V.

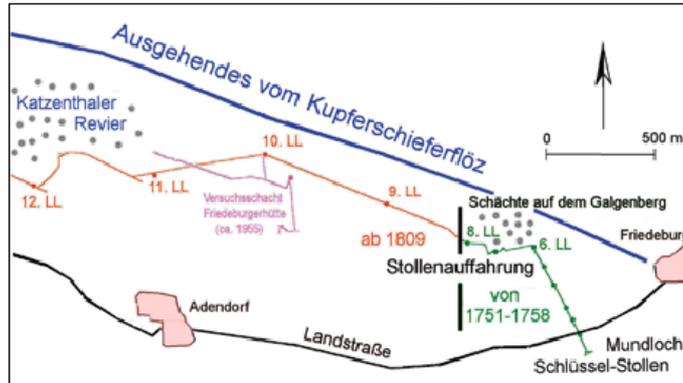
Ein bemerkenswertes Jubiläum 200 Jahre Schlüssel-Stollen

Dr. Stefan König

Mit dem nachfolgenden Artikel wird an ein bedeutendes Jubiläum in der Mansfelder Montangeschichte erinnert: An die Namensgebung und den Beginn der Auffahrung des „Tiefen Mansfelder Schlüsselstollens“ vor 200 Jahren. Am 12. Dezember 1809 setzte man unter die sem Namen den Betrieb eines Stollenbauwer kes fort, das im Jahr 1758 als „Friedeburgischer neuer Haupt und Erbstolln“ nach siebenjähriger Betriebszeit bei einer Auffahrungslänge von ca. 920 m eingestellt wurde. Umfangreiche mon tanhistorische Details zu der Auffahrung des Schlüsselstollens vermitteln mehrere Beleg arbeiten von Schülern der Bergschule Eisleben. Sie wurden vom Beginn bis Mitte des 19. Jahr hunderts angefertigt. Unter den Bergschülern finden wir die Namen bekannter und verdienst voller Bergbeamter. Besonders erwähnt soll Oberberghauptmann Albert Serlo (18241898), Leiter der preußischen Bergverwaltung in Ber lin, und Bergrat Eduard Schrader (18231891), Vertreter des OberBerg und HüttenDirektors der Mansfeldschen Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft. Die Bergschularbeiten werden als historischer Schatz im Archiv des Mans feldMuseums Hettstedt gepflegt und bewahrt. Nachfolgend werden einige interessante Details aus diesen Bergschularbeiten vorgestellt:

1751 bis 1758 Der Betrieb des „Friedeburgischen neuen Haupt- und Erbstollens“

Am 6. Februar 1751 wurde westlich von Friede burg mit der Auffahrung dieses Stollens durch die Rothenburger Erz und Schiefergewerk schaft begonnen. Er sollte die im preußischen Besitz liegenden Lagerstättenanteile aufschließen sowie eine Wasserabführungsmöglichkeit für die Tiefbaue der benachbarten Reviere zwischen Gerbstedt und Hettstedt schaffen. Der Gedanke, dass dieser Stollen einmal die Wasserabführung der gesamten Mansfelder Mulde übernehmen sollte, reifte erst später und wurde am 29. Mai 1879 mit dem Durchschlag der Stollenorte am TheodorSchacht bei Klostermansfeld Realität. Von dem Bergschüler C. HAHN (18051882) liegt aus dem Jahr 1826 eine ausführliche Be schreibung der Stollenauffahrungen im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts vor. In den Jahren 17511754 wurde der „Friedeburgische neue Haupt und Erbstolln“ auf einer Länge von 560 m in eine NNWRichtung (ca. 155°) aufge fahren. Diese Richtung zielte auf den Bereich der ehemaligen Versuchsschächte auf dem Gal genberg. In dem ersten Stollenabschnitt wurden 6 Lichtlöcher (LL) niedergebracht. Das 6. LL wies mit ca. 37 m die größte Teufe auf. Im Be reich des 6. LL wurde mit dem Erreichen des Kupferschieferflözes die Richtung des Stollens in die Streichrichtung des Flözes eingedreht. Allerdings erwies sich das angestoffene Flöz als unschmelzwürdig. Auch weitere Untersuchungsschächte in Richtung des Ausgehen den erbrachten nicht die erhofften Ergebnisse. Trotzdem wurde die Auffahrung des Stollens bis zum Jahr 1758 fortgesetzt. Abgeteuft wur den in dieser Zeit die LL 7 und 8, wobei das Niederbringen des 8. LL auf Grund von star ken Wasserzuflüssen große Probleme bereitete. Auch die Metallgehalte im Flöz änderten sich nicht zum positiven. Deshalb wurde die Einstel lung des Betriebs des „Friedeburgischen neuen Haupt und Erbstollens“ beschlossen. Stattdessen wurde die weitere Auffahrung des Katzenthaler Stollens forciert betrieben. Mit diesem Stollen bestand eine größere Chance schneller abbau würdige Flözfelder aufzuschließen.



Übersichtskarte des Schlüsselstollens.

Wiederaufnahme der Stollenauffahrung unter neuem Namen

Am 11. November 1809 wurde nach 51 Jahren Ruhe die Auffahrung des „Tiefen Mansfelder Schlüsselstollens“ begonnen. Er setzte die Auf fahrung an der Stelle fort, wo vor 51 Jahren der „Friedeburgische neue Haupt und Erbstolln“



Portal des Schlüsselstollens.

eingestellt wurde. Dafür wurde der bereits vorhandene ca. 920 m lange Stollen genutzt. Weiterhin erhielt das Mundloch ein stattliches Aussehen. Leider existiert von ihm nur noch eine Nachzeichnung unbekannter Herkunft. Der alte Stollen wurde gereinigt und in einen gangbaren Zustand versetzt. Die alte enge und niedrige Stollenmauerung wurde herausgeris sen und durch eine elliptische ersetzt. Weiterhin entschloss man sich den Stollen im Liegenden des Flözes aufzufahren und änderte dem ent sprechend die Vortriebsrichtung.

Vortriebsarbeiten

Mit dem Vortriebsarbeiten waren im Jahr 1826 je Schicht vier Häuer beschäftigt, die in der Früh, Mittag und Nachtschicht arbeiteten. Jeder dieser vier Häuer bearbeitete seinen spe ziellen Ortsabschnitt, der als Strosse bezeichnet wurde. Man unterschied zwischen den beiden Einbruchsstossen sowie der Firsten und Soh lenstrosse. Besonderes Augenmerk wurde auf die Ausnutzung von geologischen Trenn und Schwächezonen für die Vortriebsarbeiten ge legt. Ihre Ausnutzung ermöglichte leichtere und schnellere Vortriebsarbeiten, wie z. B. durch Schrämen oder Schlitten des Gesteins. In der Zeichnung von HAHN (1826) ist zu erkennen, dass eine horizontale Schichtfolge geschickt für die Vortriebsarbeiten ausgenutzt wurde. Sie diente als Lösefläche für die Spre ngung der Sohlenstrosse. Die Sprenglöcher wur den unterschiedlich tief gebohrt. Während z. B. die Länge der Bohrlöcher der Firstenstrosse ca. 0,50 m betrug, waren die der Einbruchsstossen nur ca. 0,25 m lang. Nach Angaben von HAHN (1826) mussten für den Vortrieb von ca. 2 m Stollen insgesamt 91 Bohrlöcher in das Gestein

geschlagen werden. Weiter gab er als Tagesvor trieb etwa 1,5 m bei störungsfreiem Betriebsab lauf an. Eine beachtliche Vortriebsleistung, wenn man bedenkt, dass die Löcher per Hand gebohrt wurden und dass Schwarzpulver als Sprengstoff zum Einsatz kam.

Grubenförderung

Nach Wiederaufnahme des Stollenvortriebs nach dem Jahr 1809 kamen verschiedene Va rianten der Streckenförderung zum Einsatz. Recht ungewöhnlich war die kurzzeitig ein gesetzte „Navigationsförderung“. Darunter verstanden unsere Alten die Förderung mittels eines Kahns. Dafür wurde das Wasser in dem betreffenden Förderabschnitt des Stollens ca.

0,5 m hoch angestaut. Der Kahn fasste einen Inhalt von ca. 0,665 m³. Allerdings wurde diese Kahnförderung nach einem 1/2 Jahr Betriebszeit wieder eingestellt. Speziell das Be und Entladen des Kahns erwies sich zu aufwendig. Deshalb ging man wieder zu der Streckenförderung mittels Laufkarren bzw. mit dem Englischen Wa gen über. Bei dem Laufkarren handelt es sich um eine Art Schubkarren mit einem In halt von ca. 0,064 m³. Er wurde bevorzugt bei kurzen Förderwegen (ca. 80 bis 120 m) unter tage, aber auch übertage eingesetzt. Bei dem Karren entfiel ein zeitaufwendiges Auskratzen der Berge. Ein weiterer Vorteil waren seine geringen Baukosten von ca. 4 Taler gegenüber 60 Taler für einen Wagen. Weiterhin musste für die Wagenförderung ein spezieller Wa genweg (Kosten von 1 Taler für 1 Meter Wa genweg) angelegt werden. Der Inhalt des Eng lischen Wagens betrug ca. 0,4 m³. Bei einer Länge des Förderweges von ca. 210 m wurden durch den Förderwegen in einer achtstün digen Schicht etwa 9 bis 10 Wagen vom Ort bis unter den Schacht gefördert. Während der Vortriebsort im Normalfall in drei Schichten be legt war, wurden die Förderarbeiten in der Früh und Mittagschicht bewältigt. Die Eng lische Wagenförderung verlangte besondere Sorgfalt bei der Anlegung eines sehr genau en und parallelen Wagenweges. Die gusseisernen Räder des Wagens liefen auf den sogenannten Laufbäumen. Bei ihnen handelt es sich um quadratische Holzplatten (ca. 10 cm x 10 cm),

die zur Verbesserung der Haltbarkeit sowie zum besseren Lauf der Wagen mit eisernen Belägen versehen waren.

Tagesförderung

In der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen im Mansfelder Bergrevier in der Schachtför derung neben Pferdegöpel auch Haspel mit einer unterschiedlichen Anzahl (1, 2, 3, und 4männisch) von Förderleuten, zum Einsatz. Die Zeichnung von E. HEUCHLER aus dem Jahr 1867 verdeutlicht sehr anschaulich die Arbeit an einem Schachthaspel. Weiterhin ist auf ihr der bereits beschriebene Laufkarren zu sehen, der von dem sogenannten Karrenläufer geschoben wurde.

Die Schachtförderung in dem ca. 88 m tiefen 10. LL des Schlüsselstollens wurde im Jahr 1826 mittels eines 3männischen Haspels durchgeführt. Die Personenfahrung erfolgte über Fahrten. Unter dem Schacht wurde das aus dem Stollenvortrieb abgeförderte Gestein aus den Wagen ausgestürzt und in den Förder kübel umgeladen. Die verwendeten Förderkü bel der Schachtförderung fassten einen Inhalt von 0,035 m³. Das Förderquantum des 10. LL lag pro Schicht bei 105 Kübel, was etwa ca. 3,7 m³ entspricht. Ein einfacher Vergleich soll diese Leistung verdeutlichen: Die zu letzt im Sangerhäuser Revier eingesetzten Förderwagen hatten einen Kasteninhalte von ca. 0,540 m³, d.h. im 10. LL wurden vergleichsweise der Inhalt von ca. 7 Förder wagen je Schicht gefördert. Auch heute, fast 40 Jahre nach der Einstellung des Kupfer



Auslauf des Schlüsselstollens

schieferbergbaus in der Mansfelder Mulde bietet sich den Besuchern am Mundloch des Schlüsselstollens ein imposantes Bild. Das stetig ausströmende Stollenwasser aus dem weiten Grubenfeld der Mansfelder Mulde erinnert eindrucksvoll an ein ingenieur technisches Bauwerk, welches mit hohem bergmännischen Wissen und Können durch mehrere Generationen von Mansfelder Bergleuten geschaffen wurde.

73 mans
feld **ECHO**

Herausgeber/Redaktion/Anzeigen:
Ursula Weibenborn
Th.-Müntzer-Str. 167, 06313 Hergisdorf
Telefon: (03 47 72) 3 20 12 (p)
(0 34 75) 74 80 20
Tel.: (0 34 75) 74 82 50
Fax: (0177) 3 26 65 49
Funk: (0177) 3 26 65 49
E-Mail: Mansfeld-Echo@t-online.de
12.000 Stück
Auflage: 24.09.2009
Redaktionsschluss: 24.09.2009
Satz und Druck:
Halberstädter Druckhaus GmbH
Telefon: (0 39 41) 69 56-0

