



Rechts und links der kleinen Bahn - Eine Fahrt mit der Mansfelder Bergwerksbahn -

von Klaus Foth
1997

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 der ersten Sohle geteuft. 1858 war der Schacht fertig. Als erste Maßnahme wurde den bei Mansfeld stehenden Schlüsselstollen entgegengefahren und auch eine Pumpe eingebaut. Dampf als Antriebsenergie wurde von über Tage zugeführt. Der Schacht 1 war etwa 180 m tief und von 1861 bis 1876 in Betrieb. Wegen seines schadhaften 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. Er 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 Bocksthal und am Weißen Tal in Richtung Zirkelschacht, benannt nach dem Leipziger Professor Ferdinand Zirkel (1838 - 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 Wassereintruchs 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. Circa 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 1,3 km 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 Fortschrittschacht I und vom Otto-Brosowski-Schacht 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 ein 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 Einwohner ; 1885 = 588 Einwohner). Siersleben lassen wir rechts liegen, dann gehts über das Siersleber Dreieck in Richtung Niewandtschacht, 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 "Niewandtschacht" 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 Paradiesbrücke 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 S) 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 zehnminütigen Spaziergang durch Burgörner-
Aldorf erreichen wir das Mansfeld-Museum.