

4 Die Sachzeugen des Transports

Horst Dammköhler

Inhalt

- 4.1 Die Mansfelder Kohlenstraßen
- 4.2 Die gewerkschaftliche Chaussee
- 4.3 Die Drahtseilbahnen im Mansfelder Bergrevier
- 4.4 Die Mansfelder Bergwerksbahn
- 4.5 Die Anschlussbahnen
 - 4.5.1 Die Umladebahnhöfe
 - 4.5.2 Die Anschlussbahn Eisleben
 - 4.5.3 Die Anschlussbahn Hettstedt
 - 4.5.4 Die Anschlussbahn Helbra
 - 4.5.5 Die Kreisbahn Mansfelder Land GmbH
- 4.6 Die Bahnwerkstatt
- 4.7 Die Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier

Besondere Probleme entstanden im Mansfelder Montanrevier durch die notwendigen, umfangreichen Transportleistungen. So mussten

- große Mengen geringhaltigen Erzes von den Schächten zu den Hütten, Holzkohle vor allem aus dem Harz, aber auch aus dem Fläming, Braunkohle aus Riestedt, Emseloh, Wansleben, Langenbogen und Aschersleben sowie Steinkohle und Koks aus dem Raum Wettin/Friedeburg und von den Staatsbahnhöfen (vor allem am Ende des 19. und im 20. Jahrhundert) sowie
- Flussspat für den Hüttenbetrieb aus der Gegend um Rottleberode transportiert werden.

Zu der Grundversorgung der Betriebe kam der zwischenbetriebliche Transport von Materialien aller Art und die Abfuhr der Produktionsendprodukte hinzu. So entstanden im Laufe der Jahre Straßen-, Wege- und Schienennetze, die teilweise heute noch genutzt werden bzw. deren Namen noch Bezug nehmen auf den früher bestehenden Kohle- bzw. Erztransport.

4.1 Die Mansfelder Kohlenstraßen

Die Mansfelder Kohlenstraßen sind heute nahezu in Vergessenheit geraten: Nicht so sehr deshalb, weil ihre Trassen nicht mehr genutzt werden - streckenweise sind sie heute sogar stark frequentierte moderne Verkehrswege -, sondern weil ihre Bezeichnungen und das Wissen um sie verloren gegangen ist. Noch vor wenigen Jahrzehnten fanden sich die „Kohlenstraßen“ auf allen regionalen Schul- und Wanderkarten, die Mehrzahl der neu erschienenen Kartenwerke enthalten diese Bezeichnungen nicht mehr.

Die Kohlenstraßen sind wichtige, aussagekräftige Denkmale der Technik-, Wirtschafts-, Sozial- und damit der Kulturgeschichte: Sie spiegeln nicht nur den technischen Stand der Metallurgie, der Brennstoffversorgung und der -gewinnung, sondern auch den Entwicklungsstand der Transporttechnik und der Transportorganisation wider, sie sind nicht nur als reine „Versorgungslinien“ zu bewerten, sondern sie bestimmten auch entscheidend das Schicksal der KupferschiefERVERARBEITUNG.

Dieser Bedeutung des Transports Rechnung tragend, verpflichtete der Kurfürst Sachsens in der Bergordnung aus dem Jahre 1673 alle Grundherren unter Androhung von Strafe bei Zuwider-

handlung, das Wegerecht zu den Zechen und Hütten für „Personen, Vieh und führende Sachen“ zu gestatten. Die Amtsinhaber wurden aufgefordert, die Privilegien der Bergleute, Kohlefuhrleute und Holzhauer zu beachten und diesen Personenkreis nicht übermäßig mit Fron- und Jagddiensten sowie „anderen Beschwerden allzuhart“ zu belegen. Diese Bergordnung war gültiges Gesetz für die Bergverwaltung im Mansfelder Revier und wurde erst 1865 vom Preussischen Allgemeinen Berggesetz abgelöst.

Die bei weitem wichtigste Kohlenstraße für das mittelalterliche Mansfelder Berg- und Hüttenwesen war die so genannte **Hohe Straße**, die bereits im 13. Jahrhundert auf diese Weise bezeichnet worden ist. Sie ist auf weiten Strecken mit der heutigen B 242 identisch, hat zu keinem Zeitpunkt die Bezeichnung Kohlenstraße besessen, nur der östlichste Abzweig, der von Saurasen nach Hettstedt führt, hat - allerdings erst im 18. Jahrhundert - diesen Namen erhalten. Auf der Hohen Straße wurden zwischen 1450 und 1600 die größten Mengen an Holzkohlen ins Mansfelder Revier herangeschafft, ihre mit der B 242 identischen Trasse verläuft von Leimbach (von dort führt eine Verlängerung über Mansfeld und die Grunddörfer nach Eisleben) bis südlich von Harzgerode, berührte die Ortschaften Neudorf, Breitenstein, Stiege und Hasselfelde und verliert sich im weiteren Verlauf in den Wäldern des Mittelharzes bei Trautenstein und Elbingerode. Seitenzweige führten über Harzgerode in das obere Selketal/Ramberggebiet sowie von Breitenstein südwestwärts in die Hohnsteinschen Forsten nördlich von Nordhausen.

Aus dem Jahre 1536 liegt eine Aufstellung der in ihrem Einzugsbereich für die Mansfelder Hütten tätigen insgesamt 254 Köhler vor, die in z. T. erheblichen Entfernungen vom Montanrevier arbeiteten:

- bis 15 km Entfernung (von Leimbach)	5,5%
- 15 bis 25 km Entfernung	8,5%
- 25 bis 35 km Entfernung	31,5%
- 35 bis 45 km Entfernung	20,0 %
45 bis 60 km Entfernung	17,0 %
über 60 km Entfernung	12,5 %

5 % der Angaben lassen sich nicht lokalisieren, die am weitesten entfernten Orte in dieser Aufzählung sind Wernigerode und Heimburg, die bis zu 90 km von Leimbach weit entfernt liegen. Bei angenommener gleicher Produktionsmenge Holzkohle je Köhler ergibt sich damit ein durchschnittlicher Transportweg bis Leimbach von 38 km; Eisleben ist noch einmal weitere 12 km entfernt.

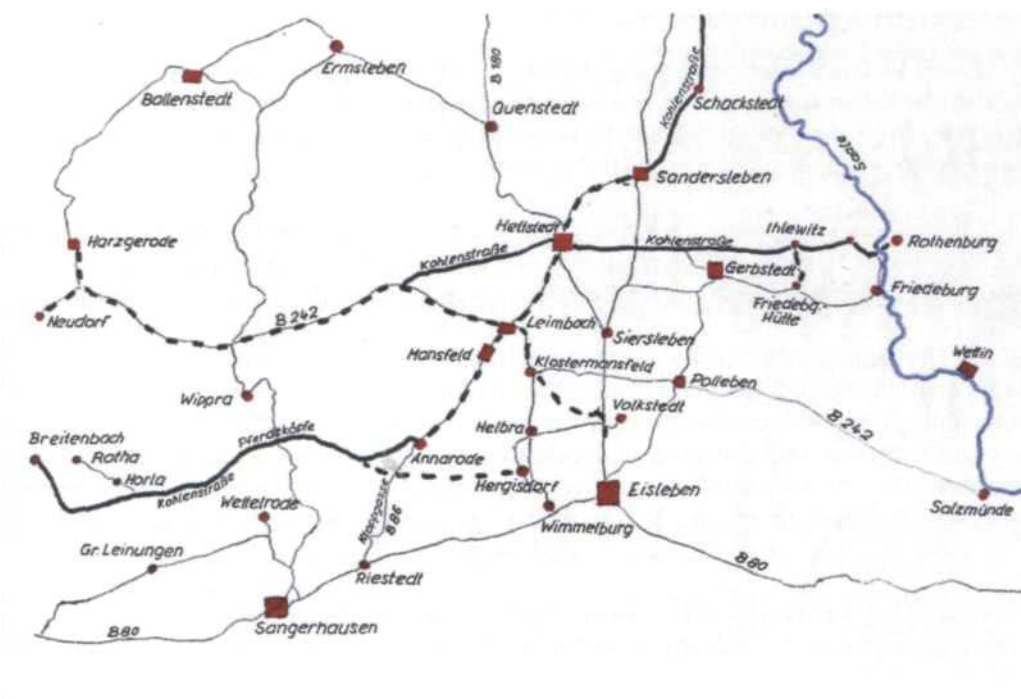


Abb. 1: Die in historischen Karten ausgewiesenen Mansfelder Kohlenstraßen: durchgehende Linie; weitere bedeutsame Wege: gestrichelte Linie

In der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts wurden von der Hohe Straße aus 75 % der insgesamt genutzten Waldfläche erschlossen, gleich groß dürfte auch die von hier transportierte Kohlenmenge gewesen sein, die mit etwa 45.000 Fuder angegeben wird. Zu den Haupttransportzeiten (d. h. vom späten Frühjahr bis zur Heuernte und im Spätherbst) kamen täglich 400 Kohlfuhren zu den Hütten, Tag und Nacht fuhren die Gespanne in 150 m bis 200 m gegenseitigem Abstand die heutige B 242 vom Harz ins Mansfelder Revier hinab. Auf der „Leerseite“ herrschte die gleiche Verkehrsdichte: Damit dürfte die Hohe Straße zu den am stärksten frequentierten Verkehrsadern in Mitteleuropa gehört haben. "t.

Bemerkenswert ist die Bewältigung dieser organisatorischen Aufgaben durch das so genannte Kohlekontor: Um eine gewisse Flexibilität zu gewährleisten und die z. T. extrem langen Einzelfahrten zu vermeiden, waren in Harzgerode, Günthersberge und Hasselfelde „Kohleschuppen“ angelegt, in denen entweder umgespannt (mit Benutzung hütteneigener Kohlewagen) oder umgeladen werden konnte.

Nach dem Jahre 1560 verlor die Hohe Straße für den Holzkohletransport an Bedeutung. Waren es im Jahre 1570 noch 35.000 Fuder, so wurden nach dem Dreißigjährigen Krieg nur noch weniger als 5.000 Fuder/a auf ihr bewegt. Ein Großteil der Transporte ging über Hettstedt zur Friedeburger Hütte und weiter nach Rothenburg an der Saale.

Die heutige Straße von Hettstedt nach Gerbstedt war eine Teilstrecke dieser Kohlenstraße, die genau in West-Ost-Richtung bis Ihlewitz/Zellewitz verlief (Abzweig nach Friedeburgerhütte) und im Wilden Busch zur Saale hinab führte, um diese auf der Brücke bei Rothenburg zu überqueren.

Die Kohlenversorgungsstraße für die Eisleber Hütten war die teilweise noch heute diesen Namen führende Kohlenstraße: Sie verlief auf der Wasserscheide zwischen den Wasserläufen der Wipper im Norden und der der Helme bzw. dem südlichen Harzrand. Sie beginnt als Vereinigung einzelner, von den Hütten in den Grunddörfern bzw. aus Eisleben westwärts verlaufender Kohlewege an der so genannten Kloppgasse und führte über den Sattel an den Pferdeköpfen unter südlicher Umgehung der Dörfer Horla und Rotha bis nach Breitenbach und weiter in den Siebengemeindewald um Dietersdorf. Auch diese Straße vermied Taldurchquerungen, da Gefälle und Steigungen den Transport ganz erheblich erschwerten. Mehr als 15.000 Fuder Holzkohle/a sind auf ihr zu keinem Zeitpunkt wegen des begrenzten Einzugsgebietes transportiert worden, das außerdem noch vom Sangerhäuser Bergbau und weiter westlich von der Leinunger Hütte genutzt wurde.

Im 17. und 18. Jahrhundert wurden die Mansfeld-Leimbacher Hütten auch mit Holzkohle über die südliche Kohlenstraße versorgt. Erst aus dieser Zeit stammt ihr Name, den auch die nun entstehende Abzweigung im Norden auf die Ortschaft Annerode zu noch heute trägt (sichtbar an einem offiziellen Straßennamenschild in Annerode).

Die Kohleversorgungsstraßen, die aus dem Fläming ins Mansfelder Revier führten, sind als solche nicht gekennzeichnet. Auf ihnen wurden aber im 18./19. Jahrhundert zur Zeit der Namensgebung der anderen Kohlenstraßen mindestens ebenso große Kohlemengen herangeführt.

Bis zur Elbe gelangte die Holzkohle mit der Achse, Kohlenniederlagen befanden sich z. B. in Barby. Anschließend erfolgte der Transport über den Wasserweg der Elbe und der Saale bis nach Rothenburg, um von dort wiederum mit Fuhrwerken zu den Hütten transportiert zu werden. So begegneten sich die Fuhrwerke auf der Hettstedter-Rothenburger Kohlenstraße: Die einen transportierten die aus preußisch-anhaltinischen Privatforsten stammende Holzkohle zu den sächsischen Hütten, die anderen Holzkohle aus preußischen Staatsforsten zu den staatlichen preußischen Hütten in Rothenburg und Friedeburg.

Die Versorgung der Mansfelder Hütten mit Holzkohle aus dem Gebiet um Lindau und Wiesenburg liegt in den lokalen politischen Verhältnissen jener Zeit begründet: Die Bergwerke und



Abb. 2: Holzkohlenfuhr. Ausschnitt aus einem Stich von F. Giebelhausen (1837)

Hütten im Mansfeldischen lagen zum größten Teil auf preußischem Staatsgebiet, während das Bergregal, das Nutzungsrecht an den Bodenschätzen, Sachsen angehörte. Diesen Zustand machte sich Preußen insoweit zu Nutze, indem es versuchte, den Kohlebezug aus den dem Bergbau zur Nutzung zugesprochenen ehemals gräflichen Wäldern zu verhindern, die inzwischen preußisches Staatseigentum geworden waren.

Eine weitere unter dieser Bezeichnung bekannt gewordene Kohlenstraße, die allerdings nur sechs Jahre genutzt worden ist, führte von Sandersleben über Schackstedt nach Staßfurt. Vorausgegangen war die Inbetriebnahme der durchgängigen Eisenbahnverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Magdeburg. Koks, der zunächst auf dem Wasserwege bis Rothenburg herangebracht werden musste, kam nun auf dem Schienenweg bis nach Mitteldeutschland. Der Transport der ersten 30.000 Zentner Koks zu den gewerkschaftlichen Hütten in Leimbach und bei Hettstedt wurde am 20. Juli 1859 ausgeschrieben. Die Kokszufuhrwege verkürzten sich laufend, Umschlagplätze waren zunächst die Bahnhöfe in Staßfurt (1859), Güsten (1860) und Aschersleben (1862), nach Fertigstellung der Bahnlinie Halle-Kassel wurde es der Bahnhof Eisleben (1865).

Obwohl der Weg von Rothenburg nach Friedeburger Hütte und weiter nach Gerbstedt, Hettstedt, Mansfeld bzw. von Gerbstedt nach Eisleben, auf dem bereits seit etwa 1820 auch Koks transportiert wurde, über einen wesentlich längeren Zeitraum genutzt wurde, führte dies nicht zu einer entsprechenden Namensgebung. Der dort transportierte Koks kam auf dem Wasserweg zum großen Teil aus England, aber auch als Gaskoks von verschiedenen großstädtischen Kokereien.

Nicht einmal andeutungsweise finden sich Hinweise auf Kohlezufuhrwege aus dem Wettiner Steinkohlebezirk nach Mansfeld/Leimbach bzw. Eisleben, obwohl sie über 80 Jahre genutzt worden sind. Überliefert sind indessen Klagen über die schlechten Wegeverhältnisse noch in den Jahren 1870 bis 1880. Um das Jahr 1800 begann auf diesen Wegen die Kokszufuhr in einer Höhe von 200 t/a bis 300 t/a, die bis 1830 auf 1.500 t/a bis 2.000 t/a gesteigert werden konnte und sich bis 1865 auf dieser Höhe hielt. 1810 kamen noch 1.000 t/a Steinkohle hinzu, 1830 bereits 4.000 t/a und 1860 sogar 5.000 t/a. Nach 1880 wurde der Straßentransport zu aufwändig und der Transport deshalb eingestellt.

Die Hinterlassenschaft der Köhler als der dritten ehemals dem Montanwesen zuzurechnenden Berufsgruppe ist zwar weniger augenfällig als es die weithin sichtbaren Halden der Berg- und Hüttenleute sind, als Denkmale der Fernwirkung eines Bergbaugebietes auf die Wirtschaftsstruktur des Umlandes stehen die Kohlenstraßen in kulturgeschichtlicher Bedeutung jedoch den direkten Zeugnissen des Montanwesens nicht nach.

Die zutreffende Feststellung, dass der Harz vom Berg- und Hüttenwesen lebte, gilt sowohl für den Einfluss des eigenen Bergbaus in dieser Region, als auch für den des Mansfelder Montanwesens: 25 Prozent der Geldeinnahmen für das Mansfelder Kupfer und Silber flossen im 16. Jahrhundert allein für Holzkohle in den Ostharz. Auch unter diesem Aspekt der wirtschaftlichen Erschließung des Harzes kommt den Kohlenstraßen eine gesteigerte Bedeutung zu, sie waren nicht nur Lebensadern des Mansfelder Bergbaus, sondern zugleich auch Lebensgrundlage für viele Menschen im Harz.

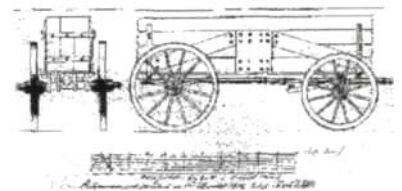


Abb. 3: Mansfelder „Höhle“

4.2 Die gewerkschaftliche Chaussee

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnte die Metallproduktion der Mansfelder Gewerkschaften erheblich entwickelt werden, die weiteren Produktionssteigerungen setzten immer zwingender bessere Wegeverhältnisse voraus, um neben anderen Gütern die dazu erforderlichen, immer größeren Mengen an Erz von den Schächten, Holzkohlen aus den Forsten und fossilen Brennstoffe aus den Kohlebergwerken zu den Bedarfsträgern zu bringen. Einen erheb-

liehen Schwachpunkt stellten die oftmals grundlosen Wege dar, auch die gesetzlich bereits festgelegten Reifenbreiten der Fuhrwerke, der so genannten Höhlen, konnten die Schwierigkeiten des Transports nicht beseitigen.

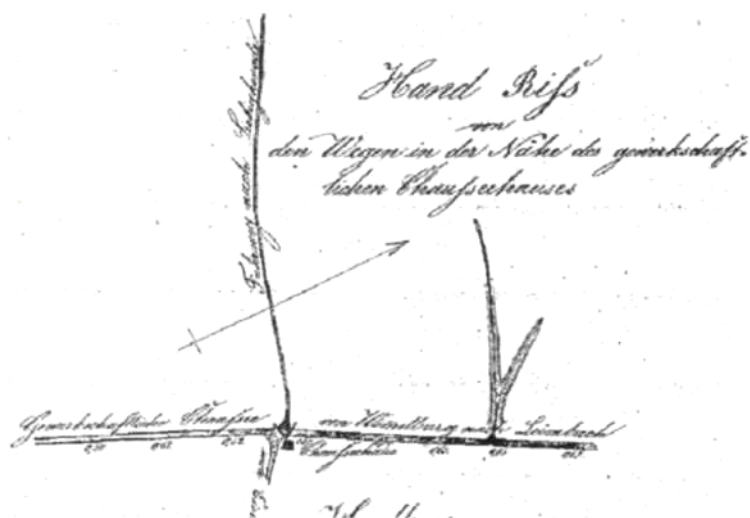
Die für die notwendigsten Wegereparaturen aufgewendeten Kosten belasteten den Bergwerks- und Hüttenhaushalt in erheblichem Umfang, konnten jedoch die mangelhaften Straßenzustände nur unzureichend beheben. Oft wurde beklagt, dass schlechte Witterungsverhältnisse zu Monate langem Stillstand der Schieferabfuhr von den Schächten führten und die Anlieferung von Kohlen erheblich störten.

Das Bergamt Eisleben erörterte die Notwendigkeit, die Bergbaureviere zwischen Eisleben und Helbra mit den Leimbacher Hütten und der nördlich von Eisleben gelegenen Mittel- und Ober-Hütten bei Volkstedt mit zeitgemäßen Straßen zu verbinden. Weiterhin wurde geprüft, ob die Hohlwege zur Kupferkammerhütte durch eine „Chaussee“ mit dem Ziel ersetzt werden könnte, um eine geregelte und regelmäßige Schieferabfuhr zu erreichen und die Lagerhaltung der Erzbestände auf den Revieren nicht übermäßig zu verlängern. Das Oberbergamt in Halle bestätigte das Vorhaben und war bereit, die Vermessung der Trassen auf Kosten des preußischen Staates zu veranlassen.

Das Projekt sah vor, diese wichtigste der neuen Straßen an die heutige B 80 bei Wimmelburg anzuschließen und durch die so genannte Diebeskammer über Helbra und Klostermansfeld mit einer Gesamtlänge von 1,5 Meilen bis nach Leimbach zu führen. Von Helbra sollte eine Seitenstraße in Richtung Volkstedt zur heutigen B 180 die Verbindung mit den Eisleber Hütten ermöglichen. Letztlich sollte die Kupferkammerhütte durch ein weiteres Teilstück mit ihren Revieren bei Welfesholz verbunden werden. Die beiden letztgenannten, neu zu errichtenden Fahrwege wurden mit einer Länge von jeweils etwa 5/8 Meilen geplant, insgesamt sollten 2 % Meilen Straßen angelegt und ausgebaut werden.

Am 16. Mai 1838 beschlossen die Gewerkschaften den Bau der Straßen. Der Gesetzeslage entsprechend, erwartete man einen Staatszuschuss von 3.000 Talern/Meile bei gleichzeitiger Erlaubnis, eine Mautgebühr (so genanntes Chausseegeld) zu erheben. Die entsprechenden Anträge wurden gestellt, aber die Preußische Regierung in Merseburg teilte am 13. Oktober 1838 mit, dass das Finanzministerium in Berlin die erhofften Beihilfen abgelehnt habe, „weil ein größeres allgemeines Interesse, auf dessen Förderung dieselbe beschränkt sei, nicht obwalte“. Da aber die Beihilfen aus der Wegebaukasse des Bergamtes und die Chausseegelderhebung sicher waren, genehmigten die Gewerkschaften am 04. April 1839 den Bau, ein Jahr später - im März 1840 - wurden alle mit dem Straßenbau zusammenhängenden Rechte und Pflichten des Staates und der Gewerkschaften fixiert und mit dem Bau begonnen.

Abb. 4: Hand-Riss zur gewerkschaftlichen Chaussee



Im ersten Halbjahr 1842 konnte das wichtige Teilstück zwischen Wimmelburg und Leimbach dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Von den Gesamtkosten hatte die Wegebaukasse des Bergamtes nach Verfügung des Oberbergamtes 5.000 Taler, den Kostenvoranschlag von etwa 260 Talern und die Nivellierung des Straßenverlaufs übernommen. Nach der Genehmigung am 26. Februar 1843 wurde in Helbra am Kreuzungspunkt der Straßen von Wimmelburg nach Leimbach und von Ziegelrode nach Eisleben die Mautstelle für das Chausseegeld eingerichtet. Ausgenommen von der Maut waren natürlich die gewerkschaftlichen Transporte. Auf 16 Seiten eines Memorandums wurden umfangreiche zu beachtende Vorschriften formuliert, in den ersten acht Monaten wurden rd. 583 Taler eingenommen. Chausseegeld war für 1,5 Meilen zu zahlen mit der Einschränkung, dass von Ziegelrode nach Wimmelburg nur die Hälfte und

von Ziegelrode nach Leimbach Gebühren für nur 1 Meile zu entrichten waren. Dem Einnehmer standen 19 verschiedene Quittungen von 2 bis 18 Silbergroschen zur Verfügung.

Die Verpflichtung der Gewerkschaften, auch eine Chaussee von Helbra in Richtung Volkstedt mit Anschluss an die nördlich von Eisleben gelegenen Hütten zu bauen, konnte wohl auf Grund fehlender Finanzmittel nicht realisiert werden. Die preußische Regierung bestand jedoch vorerst noch auf die Einhaltung der Zusage. Erst nach einem Vergleich konnten die staatlichen Stellen davon überzeugt werden, dass die Verlängerung der bereits in Betrieb genommenen gewerkschaftlichen Chaussee von Leimbach nach Hettstedt für den öffentlichen Verkehr und auch für die Belange der Gewerkschaften notwendig und wichtig sei. Im November 1843 wurde daraufhin festgelegt, dass die Verlängerung bis Hettstedt bis zum Jahre 1846 fertig zu stellen sei und der Bau der Chaussee von Helbra in Richtung Volkstedt von den Gewerkschaften nicht geleistet werden müsse. Für die Chaussee von Leimbach nach Hettstedt wurden die geforderten 3.000 Taler/Meile aus der Staatskasse bewilligt, für die Aufteilung der verbleibenden Kosten zwischen den Einzelgewerkschaften sowie der zu erwartenden laufenden Kosten und für den Bau weiterer notwendiger Revier- und Nebenwege wurden gesonderte Festlegungen getroffen.

Der Transport der Güter konzentrierte sich auch noch nach der Mitte des 19. Jahrhunderts auf die gewerkschaftliche Chaussee: Über die insgesamt 16,5 km lange Straße waren fast alle in diesem Zeitraum wichtigen Produktionsstätten - Schächte, Rohhütten und die Maschinenwerkstatt - zu erreichen, im Jahre 1868 wurde sie mit Mansfelder Schlackensteinen gepflastert. Zwischen 700 und 800 Pferde waren nach zeitgenössischen Angaben erforderlich, um „mit Mühe“ die notwendigen Transportleistungen zu erbringen.

Die Straßen waren im 19. Jahrhundert durch den ständig steigenden Materialtransport zu den Hütten sehr hohen Belastungen ausgesetzt, auch nach aufwändigen Wegereparaturen und der Inbetriebnahme wichtiger neuer Straßen konnten die Transportprobleme letztlich nicht zufriedenstellend gelöst werden. So verringerten sich die Schiefervorräte im Jahre 1852 zum Beispiel auf der Friedeburger Hütte infolge „grundloser Wege“ zunehmend, nach den Aussagen der Anspanner Günter und Toepel benötigten sie für eine Wegstrecke von normal 4 Stunden bis zu 16 oder sogar 17 Stunden! Die Schieferfuhrlohne erhöhten sich unter diesen Umständen erheblich: Im Jahre 1868 zahlten die Gewerkschaften allein für den Erztransport 259.768 Mark an die örtlichen Fuhrunternehmer, eine Summe, die etwa 9 % der Erlöse aus der jährlichen Silberproduktion entsprach.

Der Materialtransport mit Pferdefuhrwerken hatte damit seine Leistungsgrenze erreicht, es mussten neue, vor allem billigere Transportmöglichkeiten geschaffen werden.

4.3 Die Drahtseilbahnen im Mansfelder Bergrevier

Der Transport des Erzes mit Fuhrwerken von den Schächten zu den Hütten war zeit- und kostenaufwendig, so dass nach neuen, rationelleren Transportmitteln Ausschau gehalten werden musste. Der erste Versuch eines maschinellen Transportmittels wurde im Jahre 1866 mit einer 30 PS starken Straßenlokomotive durchgeführt: Er verlief zwar in technischer Hinsicht erfolgreich, brachte aber wegen des starken Fuhrwerksverkehrs und des hügeligen Geländes keine praktisch verwertbaren Ergebnisse.

Deshalb entschloss sich die Mansfeld'sche Kupferschiefer bauende Gewerkschaft im Jahre 1871 zum Bau einer ersten Drahtseilbahn zwischen den Martins-Schächten und der Krug-Hütte. Sie war - nach dem englischen System Hodgson erbaut - die erste industriell genutzte Drahtseilbahn auf dem Kontinent. Auf der 1,9 km langen hügeligen Strecke waren 26 hölzerne Böcke aufgestellt und eine „Locomotive“ bewegte ein endloses Seil mit Gondeln, die jeweils 120 Pfd.

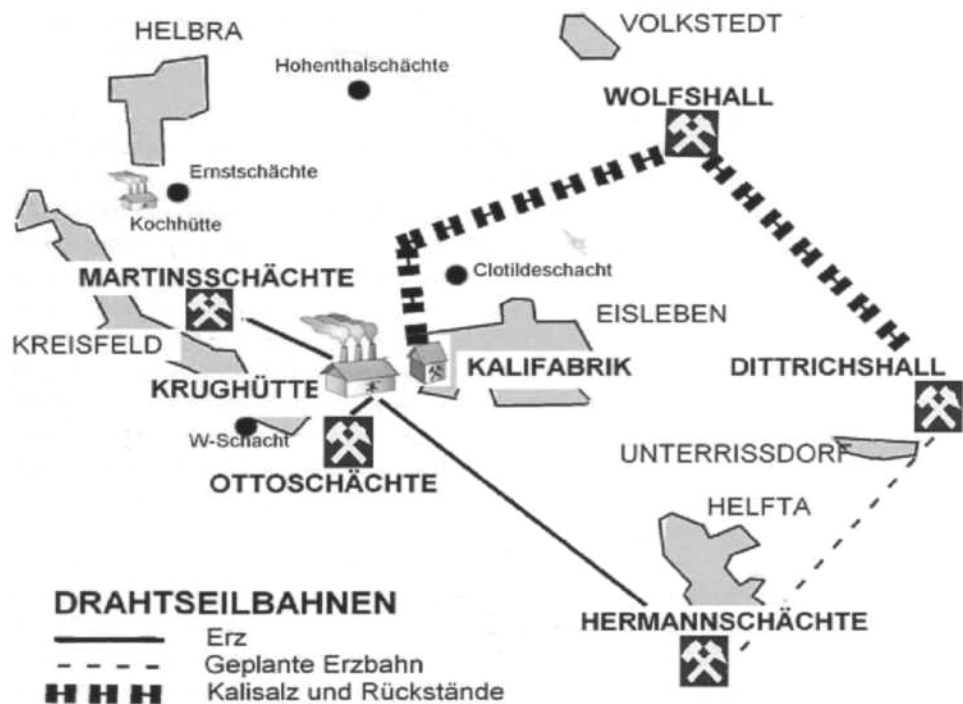


Abb. 5: Drahtseilbahnen im Mansfelder Revier

bis 130 Pfd. Minern fassen konnte. Pro Jahr wurden auf diese Weise 80.0001 bis 100.0001 Minern transportiert. Der Einsatz der Drahtseilbahn erbrachte gegenüber dem Transport mit Pferdefuhrwerken eine jährliche Einsparung von 6.000 Talern.

Weitere Seilbahnen wurden daraufhin zur Krug-Hütte von den Otto-Schächten (1886; 0,7 km Länge) und vom Hermann-Schacht (1904/1905) von der Firma Bleichen & Co., Leipzig, errichtet, wobei letztere die bereits beachtliche Länge von 5,1 km aufwies. In den Jahren 1894/1895 errichtete man eine weitere, rd. 1,0 km lange Drahtseilbahnstrecke von den Niewandt-Schächten (bei Siersleben) zu der Station Zimmermann-Schacht. Von dort aus wurde das Erz mit der Mansfelder Bergwerksbahn zu den Hettstedter Hütten befördert.

Auch für den Transport des im Dittrich-Schacht zu fördernden Erzes zur Krug-Hütte war eine rd. 3,0 km lange Drahtseilbahn geplant worden, die allerdings den Dittrich-Schacht nicht mit der Krug-Hütte, sondern nur mit dem Hermann-Schacht verbinden sollte. Das aus dem Dittrich-Schacht geförderte Erz sollte am Hermann-Schacht geklaubt und danach als ausgeklaubtes Erz mit der bereits in Betrieb befindlichen Hermann-Schächter Seilbahn zur Krug-Hütte transportiert werden.

Doch dann gab es plötzlich eine neue, gänzlich andere Aufgabenstellung, denn die im Eisleber Revier erkundete Kalisalzlagerstätte bot aus Sicht der Mansfeld'schen Gewerkschaft hinsichtlich Quantität und Qualität eine gute Grundlage für einen wirtschaftlich zu führenden, erfolgreichen und Gewinn bringenden Kalibergbau. Deshalb fiel im Jahre 1911 kurzfristig die Entscheidung, im Bereich des Grubenfeldes des Wolf- und des Dittrich-Schachtes den Abbau von Kalisalzen aufzunehmen.

Abb. 6: Ansicht des Wachler- und des Dittrich-Schachtes mit der Drahtseilbahn



Der Gewerkentag bestätigte am 23. Mai 1911 eine Vorlage der Ober-Berg- und Hüttenleitung zur Aufnahme des Kalisalzbergbaus im Raum Eisleben. Die Gewerken bewilligten die notwendigen finanziellen Mittel in Höhe von 1,8 Mio. Mark, um eine Kalifabrik auf der Krug-Hütte in Eisleben zu erbauen und die Drahtseilbahnstrecke vom Dittrich-Schacht über den Wolf-Schacht zu errichten. Mit dem Bau der Drahtseilbahnstrecke wurde wieder die Leipziger Firma Bleichert & Co. beauftragt, die 8,835 km lange Strecke wies 27 Überführungen auf, die mit Schutzbrücken und -netzen gesichert werden musste. Die eingereichten Bauunterlagen wur-

den im September 1912 berg- und landespolizeilich genehmigt, den erfolgreichen Abschluss der Bauarbeiten bildete am 27. Oktober 1913 die behördliche Abnahme der neu errichteten Drahtseilbahn.

Schon nach kurzer Betriebsdauer der Drahtseilbahn musste man allerdings feststellen, dass die Seilbahnkübel die veranschlagte und geforderte Ladung von 750 kg nicht fassen und damit die geplante Förderleistung von 8,6 t/h nicht erreichen konnten, so dass man die Anzahl der umlaufenden Seilbahnkübel erhöhte. Dadurch wurde es möglich, dass alle 24 Sekunden auf den beiden Endstationen ein Kübel ein- bzw. auslief, die Förderleistung erhöhte sich dadurch auf 9,3 t/h. Die Geschwindigkeit der Drahtseilbahn belief sich auf 2,0 bis 2,3 m/sec.

Seit dem Jahre 1914 transportierte die Drahtseilbahn auch Kohle zum Wolf- und zum Dittrich-Schacht. Der Transport von Kalisalzen zur Kalifabrik und auf dem Rückweg von schlammigen Rückständen aus der Kalisalzverarbeitung für untertägige Versatzarbeiten im Dittrich-Schacht verursachte häufig Vegetationsschäden im Bereich der Seilbahntrasse, die sich in zahlreichen Aktenbeständen akribisch aufgelistet wiederfinden. Ursache für diese Schäden waren neben austropfenden Laugen aus den schlammigen Rückstandsmaterialien auch heruntergefallene Salzstücke. Mehrfach kam es vor, dass Kübel auf Grund technischer Havarien ihre gesamte Salzfracht auf die Flur unterhalb der Seilbahntrasse entleerten.

Mit der Einstellung der Kalisalzgewinnung und -Verarbeitung im Jahre 1925 auf Dittrichshall bzw. in Eisleben war auch das Ende der Kali-Drahtseilbahn gekommen: Insgesamt sind mit dieser Drahtseilbahn rd. 1,372 Mio. t Rohsalz vom Dittrich-Schacht zur Kalifabrik nach Eisleben transportiert worden. Über die Menge der von der Kalifabrik Eisleben zurück zum Dittrich-Schacht als Versatzmaterial transportierten Verarbeitungsrückstände existieren keine Angaben.

Während die Erz-Drahtseilbahn vom Hermann-Schacht zur Krug-Hütte auf Grund ihres guten Erhaltungszustandes noch an eine schlesische Bergbaufirma verkauft werden konnte, erwies sich dies bei der Kali-Drahtseilbahn als nicht mehr möglich: Sie musste abgerissen und verschrottet werden. Der Rückbau der Drahtseilbahn setzte im Jahr 1926 mit der Abnahme der Seile ein. Die noch verwendungsfähigen Holzteile der Schutzbrücken wurden rückgebaut und z. B. für den Bau von neuen Kläbeställen auf dem Vitzthum-Schacht verwendet. Die zahlreichen Holzböcke, die auf privaten Grundstücken standen, wurden den jeweiligen Besitzern



Abb. 7: Schutznetz der Seilbahntrasse im Bereich des Wolf-Schachtes



Abb. 8: Entladung von Salzkübeln in der Kalifabrik Eisleben

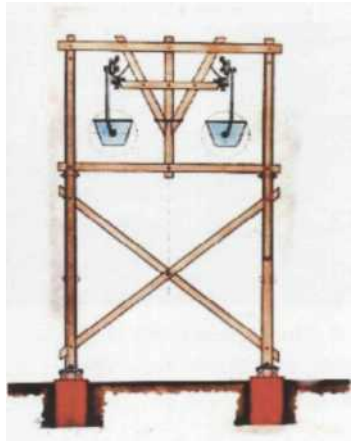


Abb. 9: Konstruktionszeichnung der Holzböcke der Drahtseilbahn



zum Abbruch auf eigene Kosten und eigene Gefahr sowie zur eigenen Verwendung angeboten, allerdings mussten sie auch die Betonfundamente restlos beseitigen. Die sehr gute Betonqualität dieser Fundamente und die damit verbundenen Schwierigkeiten ihres Rückbaus führten zu mehrfachen Anforderungen von Schießmeistern, um die Fundamente zu sprengen.

Anlässlich der Ausstellung zum Jubiläum des Teufbeginns des Dittrich-Schachtes im Jahre 2007 berichteten mehrere Unterrißdorfer Bürger über den Verbleib und die Verwendung des Holzes. Schmunzelnd erzählten sie, dass das Holz dieser Seilböcke auch heute noch einigen Gebäuden in Unterrißdorf die erforderliche Sicherheit und den notwendigen Halt gibt. Übereinstimmend waren sie der Meinung, dass sich die Mühen des Rückbaus gelohnt hätten.

Die Mansfeld'sche Kupferschiefer bauende Gewerkschaft hat im Jahre 1913 eine weitere, rd. 2,5 km lange Drahtseilbahnstrecke in Betrieb genommen, die vom Kalischacht Neu-Mansfeld zur Kalifabrik in Wansleben führte.

Auch die Drahtseilbahn aus der Zeit des Mansfeld Kombines darf hier nicht unerwähnt bleiben: Sie bestand aus der Kombination einer Seilbahn mit einem Höhenförderer und war auf dem Thomas-Münzer-Schacht in Sangerhausen errichtet worden. Seit dem Beginn der Abteufarbeiten des Schachtes im Jahre 1944 wurde die Halde Brühlthal betrieben. Die vom Schacht kommenden Bergewagen wurden unmittelbar der Halde zugeführt und über Kopfwippen entleert, so dass das taube Gestein talwärts den Hang hinunter rollen konnte. Dieser Bergesturz wurde in seiner bisherigen Form im Jahre 1956 mit der Inbetriebnahme der zweiten Haldenanlage „Hohe Linde“, die etwa 1 km nördlich vom Thomas-Münzer-Schacht angelegt worden war, beendet.

Um auf der „Hohen Linde“ den Bergehaldenbetrieb aufnehmen zu können, war der Bau einer etwa 900 m langen Hängeseilbahn mit sechs Stützen (von 11,6 m bis 36 m Höhe) über das

Abb. 10: Fundament der Drahtseilbahn von den Otto-Schächten zur Krug-Hütte.



Brühltal erforderlich, als Anschluss folgte eine Zwischenstation zur Übergabe der Seilbahngondeln von der Seilbahn zum Höhenförderer. Die Beladestation der Seilbahngondeln befand sich im Treibehaus des Schachtes, so dass das Fördergut unmittelbar aus den Bergebunkern, die zwischen Hängebank und Ackersohle angeordnet waren, in die Gondeln gelangen konnte. Nach der Fertigstellung aller Bauten lief am 22. Dezember 1955 die Seilbahn-Höhenförderer-Anlage im Probetrieb an, mit Inbetriebnahme des Förderwagenumlaufs auf der Hängebank im April 1956 waren dann die Voraussetzungen für das Abkippen der Berge mit der Haldensturanlage auf der „Hohen Linde“ gegeben, auf die zwischen 1956 und 1990 insgesamt 10.706.635 Seilbahngondeln mit jeweils 1,41 Gesteinsinhalt, also rd. 15 Mio. t Haufwerk, abgeworfen worden sind.

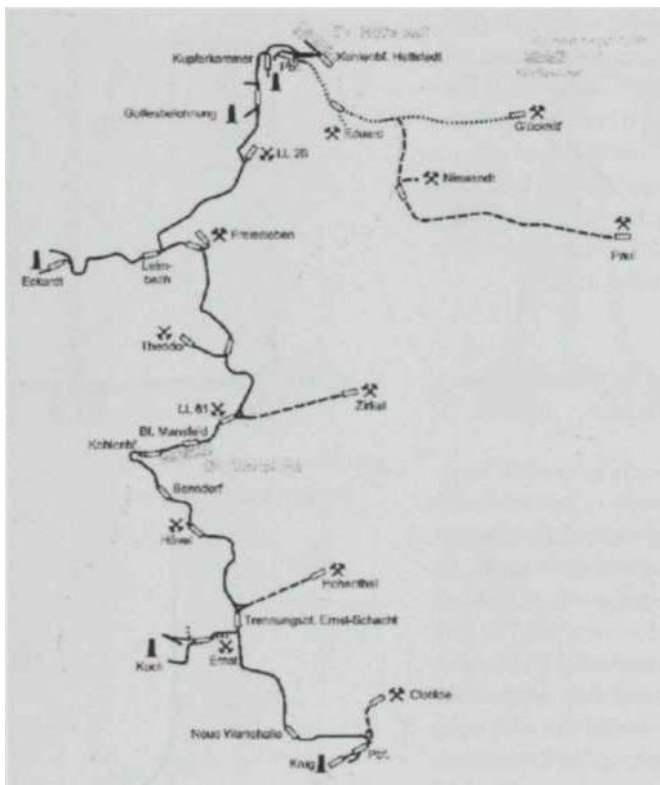
4.4 Die Mansfelder Bergwerksbahn

Obwohl die Drahtseilbahn von den Martins-Schächten zur Krug-Hütte sich sowohl in technischer als auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht bewährt hatte und weitere Seilbahnstrecken in den folgenden Jahren angelegt worden waren, erkannte die Leitung der Mansfeld'schen Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft, dass sich Drahtseilbahnen perspektivisch nicht als universelle Lösung aller Transportprobleme erweisen würden. Die Gewerkenversammlung beschloss daher im Jahre 1878 den Bau einer so genannten Lokomotivförderbahn mit 750 mm Spurweite, weil der Erz- und Kohletransport zu den Hütten auf Grund der zu erwartenden Minernförderung mit Fuhrwerken und Drahtseilbahnen schon in absehbarer Zeit nicht mehr zu bewältigen gewesen wäre. Man war sich auch bewusst, dass eine Eisenbahn mit normaler Spurweite auf Grund der beengten Räumlichkeiten auf den Betriebsgeländen der bereits existierenden Schächte und Hütten sowie wegen des stark hügeligen Geländes als innerbetriebliches Transportmittel nicht in Frage kommen konnte, mussten doch Kurvenradien von 60 m und Neigungen bis zu 1:35 gefahren werden. Die wesentlich höheren Anlagenkosten für eine Normalspurbahn haben sicherlich auch eine gewichtige Rolle für die Entscheidung zu einer Schmalspurbahn gespielt.

Die 4,5 km lange Strecke von der Kupferkammer-Hütte bei Hettstedt zu den Glückhlf-Schächten bei Welfesholz wurde am 15. November 1880 in Betrieb genommen. Es standen zwei Nassdampflokomotiven mit jeweils 50 PS Leistung und 25 zweiachsige Kastenwagen mit Seitenklappen von je 6 t Fassungsvermögen zur Verfügung. Die Schmalspurbahn überquerte die Staatsbahnstrecke von Güsten nach Blankenheim, die so genannte Kanonenbahn, auf einer Gitterträgerbrücke mit zwei Stützen, die erst 1965 durch ein tragfähigeres Bauwerk ersetzt werden musste. Kurze Zeit nach der Inbetriebnahme dieser Bahn wurde über eine Abzweigweiche auch der Eduard-Schacht bei Hettstedt angeschlossen. Anfangs wurden die vollen Minernwagen bis zur Abzweigweiche herabgebremst, um dort an die Züge von den Glückhlf-Schächten zur Weiterbeförderung nach der Kupferkammer-Hütte angehängt zu werden. Der Rücktransport der leeren Wagen zum Beladen erfolgte mit Pferden.

Eine weitere, mit 0,5 km Länge allerdings wesentlich kürzere Bahn wurde bereits im August 1880 zwischen den Ernst-Schächten und der kurz vor der Produktionsaufnahme stehenden Koch-Hütte in Helbra in Betrieb genommen. In den ersten Monaten zogen noch Pferde die 18 mit jeweils 11 Erz beladenen Wagen, seit 1881 waren zwei „10 pferdige Locomotiven“ im Einsatz.

In Auswertung der auf beiden Versuchsstrecken erzielten Ergebnisse fasste die Gewerkenversammlung bereits am 23. Mai 1881 den Beschluss, eine 32 km lange Schmalspurbahn zwischen Eisleben und Hettstedt zu erbauen. In der Zeitschrift „Kupferschieferbergbau & Hüttenbetrieb“ des Jahres 1881 heißt es dazu (auf Seite 90): „Da diese Transportmethode sich bisher gut bewährt hat und namentlich auch wesentlich billiger als die per Achse ist, so ist es Absicht, bald eine große schmalspurige Secundär-Eisenbahn zu bauen ... Das Baucapital derselben ist auf 2 Mio. Mark veranschlagt“.



Die Arbeiten an der südlichen Teilstrecke zwischen der alten Krug-Hütte und dem Umladebahnhof Mansfeld (Klostermansfeld) begannen im Frühjahr 1882, bereits ein Jahr später, am 05. Februar 1883, konnte sie in Betrieb genommen werden. Die Streckenlänge betrug 10,2 km, hinzu kamen 2 km Anschluss- und 3,1 km Nebengleisanlagen. Mit der Inbetriebnahme dieser Teilstrecke konnten die Koch-Hütte in Helbra und die Krug-Hütte in Eisleben jetzt endlich über eine Schmalspurbahn mit Koks, Steinkohle und Braunkohle vom Bahnhof Mansfeld aus versorgt werden. Auch ließ sich das auf den Schächten Hövel und Lichtloch 81 geförderte Erz jetzt weitaus kostengünstiger als bislang möglich mit der Schmalspurbahn abfahren.

1885 wurden die Teilstrecken vom Bahnhof Mansfeld über Leimbach zur Eckardt-Hütte sowie von Leimbach nach Hettstedt fertig gestellt. Über sie wurde die Eckardt-Hütte mit Koks und Kohlen vom Umladebahnhof Mansfeld sowie mit Erz von den Schächten Lichtloch 81 und Freiesleben beliefert. 1886 wurden die letzten Anschlüsse fertig gestellt, so dass auch die Minern vom Theodor-Schacht zur Eckardt-Hütte transportiert und die Hüttenprodukte versandt werden konnten. Dem 12 km langen Streckengleis der beiden letzten Teilstrecken standen 9,3 km Anschluss- und 5,8 km Nebengleise gegenüber. Die Gleisanlagen der Kupferkammer-Hütte lagen auf drei Ebenen mit insgesamt fast 20 m Höhenunterschied.

Abb. 11: Das Streckennetz um 1886 bis 1912.

Eröffnungstrecken von 1880: gepunktet; ab 1900 erbaute Abschnitte: gestrichelt; regelspurige Bahnen: grau gezeichnet.

Der gesamte Betrieb der Schmalspurbahn erfolgte von Anbeginn an nach einem festen Fahrplan. Die wichtigsten Bahnhöfe waren mit einem Beamten besetzt, zur Verständigung wurden Morsetelegraphen eingesetzt. Der Trennungsbahnhof Ernst-Schacht wurde bereits beim Bau der Strecke mit Einfahrsignalen und einem mechanischen Stellwerk ausgerüstet.

1883 begann der Transport von Bergleuten mit den ersten acht „Mannschaftswagen“, die jeweils 26 Sitzplätze boten, 1884 kamen 10 zweietägige Personenwagen mit jeweils 60 Sitzplätzen hinzu.

Wassereintritte in einigen Schächten machten es im Jahre 1893 erforderlich, die Belegschaft auf andere, noch produzierende Schächte zu verlegen. Der Bergwerksbahn war es zu verdanken, dass Tausende von Bergleuten ihre neuen Arbeitsstellen erreichen konnten. Auch der Minertransport wurde innerhalb kürzester Zeit der veränderten Situation angepasst. Die Bahn und ihre Beschäftigten hatten damit ihre Leistungs- und Anpassungsfähigkeit auch angesichts außergewöhnlicher Bedingungen bewiesen.

In den Jahren bis 1910 stellten die Schächte Lichtloch 26, Theodor, Hövel, Lichtloch 81, Glückhilf und im Jahre 1913 der Niewandt-Schacht ihre Förderung ein, als Ersatz wurden die Schächte Hohenthal, Zirkel und Chlothilde in Betrieb genommen; gleichzeitig wurden die Großschächte Paul, Vitzthum und Wolf abgeteufelt. Die Strecken zu den stillgelegten Schächten konnten deshalb rückgebaut und Bahnstrecken zu den in Produktion und in Vorbereitung befindlichen Schächten neu verlegt werden, wobei immer möglichst günstige Lösungen der Anbindung der neuen Schächte an das vorhandene Gleisnetz gewählt wurden.

Um 1925 hatte die Mansfelder Bergwerksbahn mit fast 50 km Streckenlänge und etwa 95 km Gesamtgleislänge ihre maximale Ausdehnung erreicht. Der Fahrzeugbestand umfasste 28 Dampflokomotiven, 840 Güter- und 43 Personenwagen. Doch reichten das Fassungsvermögen der eingesetzten Erz-Muldenkipper mit 2 t und 3 t Tragfähigkeit sowie die Leistung der vorhandenen Dampflokomotiven nicht mehr aus, um die in den neuen Großschächten geförderten Erzmengen abzufahren. Seit 1930 wurden deshalb umfangreiche Rationalisierungsmaßnahmen in

Angriff genommen, um die Transportleistung zu erhöhen und gleichzeitig die Kosten zu senken: Sie bestanden in

- der Einführung der durchgehenden Druckluftbremse;
- der Indienststellung von Großraum-Selbstentladewagen mit 201 Ladevermögen für den Minerntransport;
- dem Einsatz neuer Heißdampf-Lokomotiven der Bauart Dh2t mit 450 PS Leistung;
- der Erhöhung der Tragfähigkeit des Oberbaus, der Brücken und der Bunkeranlagen;
- der Errichtung von Rollrampen in Eisleben und Hettstedt und
- dem Einsatz von Rollwagen mit einer Tragfähigkeit von 321.

Mit der zuletzt genannten Maßnahme konnten Kohle und Koks ohne Umladen zur Koch-Hütte und zu den Schächten gefahren und der kostenintensive Umladebetrieb auf dem Kohlenbahnhof Mansfeld im Jahre 1932 eingestellt werden. Nun nicht mehr benötigte Bahnstrecken wurden deshalb stillgelegt.

Die nächsten größeren Rationalisierungsmaßnahmen fanden erst nach dem Zweiten Weltkrieg seit den 1950-er Jahren statt; sie umfassten:

- den Ankauf von acht neuen Lokomotiven (mit Leistungen von 300 PS, 350 PS und 600 PS);
- den Erwerb von neuen Selbstentladewagen und die Ergänzung des Rollwagenparks (mit Waggons von 401 Tragfähigkeit);
- den Einsatz von 25 neuen Personenwagen;
- die Erneuerung, Umsetzung und Verstärkung von Brückenbauwerken;
- die Erneuerung und Verstärkung des Oberbaus sowie den Einbau neuer Einheitsweichen;
- den Umbau, die Erweiterung bzw. Anpassung der bestehenden Gleisanlagen an die neuen Erfordernissen;
- den Einsatz elektrischer Weichenantriebe und elektrischer Weichenheizungen sowie
- die Erneuerung der Signal- und den Einbau automatischer Haltlichtanlagen.

Auf dem Höhepunkt des Betriebes in den 1950-er Jahren wurden pro Werktag gefahren bzw. transportiert:

- bis zu 6.000 t Minern;
- etwa 52 Personenzüge;
- 80 bis 120 Reichsbahngüterwagen auf Rollwagen sowie
- bis zu 1.5001 Zwischenprodukte der Hütten.

Seit dem Jahre 1952 beförderte die Deutsche Reichsbahn das Erz von den neuen Schächten der Sangerhäuser Mulde nach Eisleben, aus dem dort neu errichteten Bunker übernahm die Schmalspurbahn den weiteren Transport zur Rohhütte in Helbra. In Folge der verstärkten Erzanlieferung von den Sangerhäuser Schächten durch die Deutsche Reichsbahn erhielt die August-Bebel-Hütte in Helbra im November 1961, d. h. 80 Jahre nach ihrer Inbetriebnahme, den lang ersehnten Normalspuranschluss.

Mit dem Aufschluss der neuen Feldesteile im Sangerhäuser Revier ging die Erzförderung in der Mansfelder Mulde zurück, im Dezember 1969 wurde sie vollständig eingestellt: Damit entfiel die Grundlast des Bahntransports auf der schmalspurigen Bergwerksbahn. Ein Jahr später

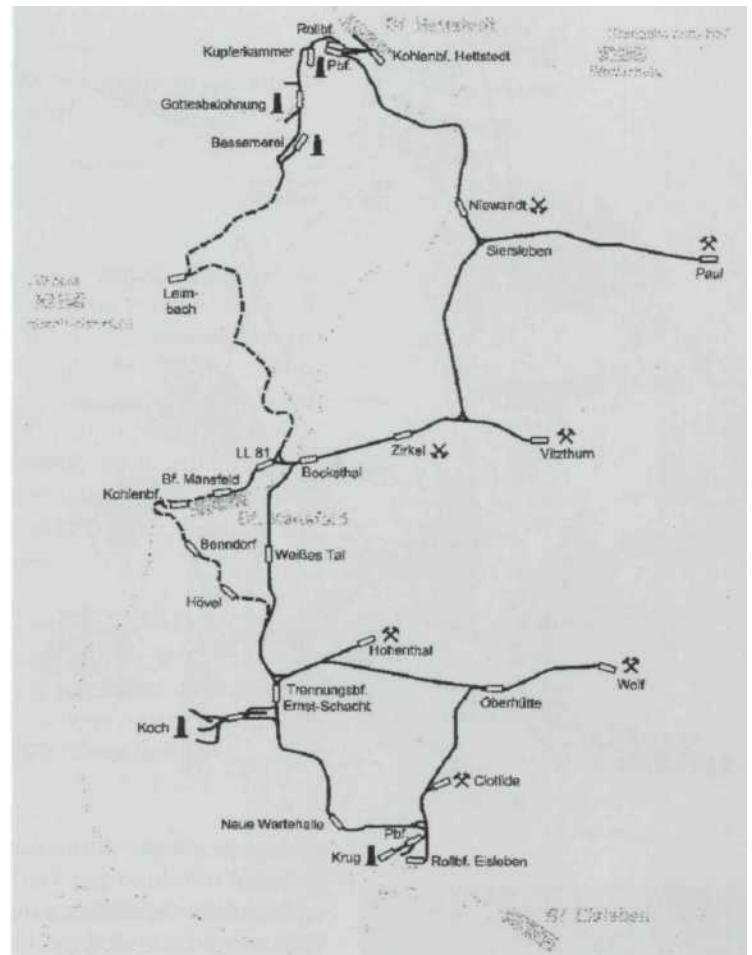


Abb. 12: Das Streckennetz in den Jahren 1924 bis 1970; bereits 1932 eingestellte Strecken: gestrichelt.

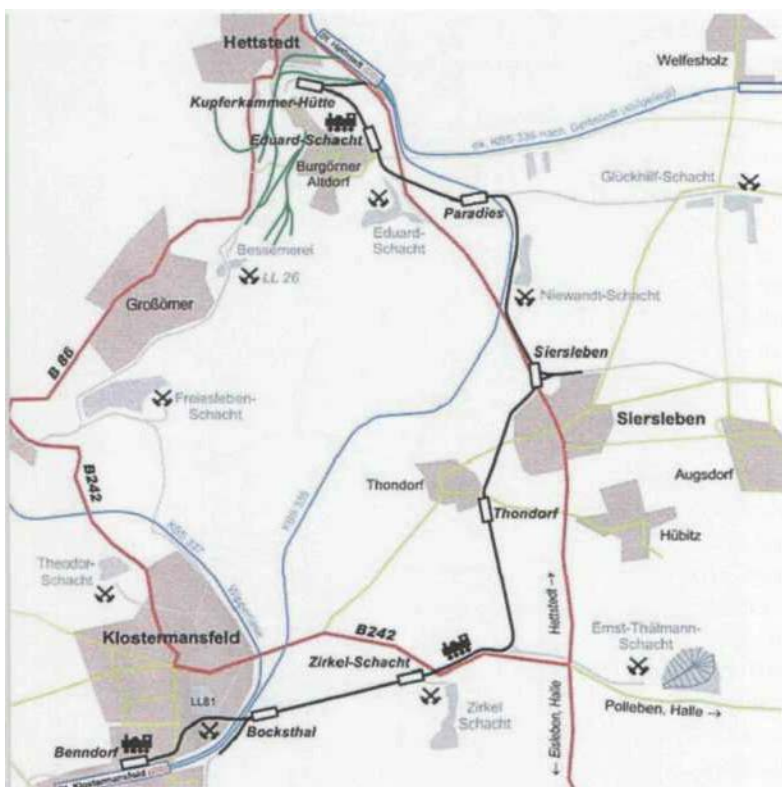


Abb. 13: Die Strecke der Museumsbahn

(1970) stellte man auch den noch verbliebenen Personenverkehr ein bzw. setzte Busse anstelle der Bahn ein. Als im Jahre 1972 die Karl Liebnecht-Hütte in Eisleben stillgelegt wurde, endete auch der Zugverkehr auf der Strecke von Eisleben nach Helbra.

Bereits während des starken Rückganges der Transporte auf der Schmalspurbahn in den 1960-er Jahren wurden zahlreiche Wagen und fast alle Dampflok verschrottet, übrig blieben nur die Lokomotiven 6 bis 11, die sich im Betrieb am besten bewährt hatten, und die seit 1959 angeschafften Dieselloks der Baureihe V IOC.

Damit hatte die Schmalspurbahn nur noch den Transport von Hüttenprodukten sicherzustellen: Der Rohstein musste von der Rohhütte in Helbra zur Bessemerie auf der Kupfer-Silber-Hütte in Hettstedt und die kupferhaltige Schlacke von dort zurück nach Helbra gefahren sowie ein innerbetrieblicher Transport in den Hütten gewährleistet werden. Als dann im Dezember 1989 die Bessemerie in Hettstedt kurzfristig stillgelegt wurde, entfielen auch die bis dahin noch verkehrenden Rohsteinzüge zwischen Helbra und Hettstedt. Mit dem letzten Rohsteinzug am 27. Dezember 1989 endete nach 109 Jahren der regel- und planmäßige Zugverkehr auf der Bergwerksbahn. Als am 10. August 1990 auch der Bergbau in der Sangerhäuser Mulde

eingestellt wurde, wurde das letzte geförderte Erz bis zum 10. September 1990 in Helbra zu Rohstein verschmolzen. Der Rangierdienst mit Dampflokomotiven endete in Helbra allerdings erst mit der Abschaltung des Kraftwerks: Noch bis zum 10. Oktober 1990 wurde Kohle mit Werkswagen, die sich auf Rollfahrzeugen befanden, vom Normalspurbunker des Kraftwerks zum Kessel 11 transportiert.

Damit endete die Geschichte des Transportbetriebes. Es erfolgten Ausgründungen der Bereiche Schiene, Straße, Bahnwerkstatt und Museumsbahn, übrig geblieben ist vom ehemaligen Streckennetz das der heutigen Museumsbahn. Bereits in der Zeit des politischen und wirtschaftlichen Umbruchs der Jahre 1989/1990 erkannten Mitarbeiter der Werksbahn das touristische Potential und den kulturellen Wert dieser Bahn, und begannen in den Jahren 1990 und 1991 selbst und auf eigene Rechnung Sonderfahrten für Eisenbahnenthusiasten und andere Interessierte zu organisieren. Am 16. November 1991 wurde schließlich der Verein „Mansfelder Bergwerksbahn e. V.“ gegründet mit dem Ziel, die Bahn mit ihren Gleisanlagen, Bauten und Fahrzeugen möglichst in ihrer Gesamtheit zu erhalten und für Touristen erlebbar zu machen. Dennoch konnte nicht verhindert werden, dass der 4 km lange Streckenabschnitt Bocksthal-Helbra, die in Helbra vorhandene Bahnanlage und ein 2 km langer Streckenabschnitt in Hettstedt im Jahre 1991 dem Schneidbrenner und dem Bagger zum Opfer gefallen sind.

Seit dem Jahre 1992 liegen die Vorbereitung und die Durchführung von Sonderfahrten in der Hand des Vereins, der seit 1999 ein zugelassenes, öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, und die Museumsbahn, die bis 2000 als Anschlussbahn betrieben wurde, ist seitdem eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur. Inzwischen ist der Verein auch Eigentümer der Strecke zwischen der MaLoWa-Bahnwerkstatt GmbH (MaLoWa steht für Mansfeld, Lokomotiven und Wagen) und dem am Rand von Hettstedt gelegenen Personenbahnhof Kupferkammer-Hütte. Auf der Fahrt von Benndorf nach Hettstedt befahren die Züge insgesamt sieben Brücken und Durchlässe, die unterhalten und gepflegt werden müssen. Beachtliche Aufwendungen waren erforderlich, um Bahnsteige neu zu erbauen und Gebäude zu restaurieren (z. B. das des DB-Bahnhofs Klostermansfeld, das der Verein im Oktober 2002 von der Deutschen Bahn AG erworben hat).

Streckenbeschreibung

Eine Fahrt mit der Museumsbahn ist ein einzigartiges Erlebnis, das zahlreiche an der Strecke liegende Sachzeugen des Mansfelder Berg- und Hüttenwesens berührt.

Der Bahnhof Benndorf (km 0,0)

Die Fahrt beginnt im Bahnhof Benndorf, unmittelbar neben der MaLoWa Bahnwerkstatt, in der bereits seit dem Jahre 1882 Lokomotiven und Wagen repariert werden. Nur wenige Meter entfernt befindet sich der Bahnhof Klostermansfeld der Deutschen Bahn. Da die Stationen der Bahnhöfe der Staats- und der Bergwerksbahn bis zum Jahre 1943 den gleichen Namen „Mansfeld“ trugen, wurde der Schmalspurbahnhof zur Unterscheidung vom DB-Bahnhof Klostermansfeld Ende des Jahres 2000 in „Benndorf“ umbenannt. Der heutige Personenbahnhof Benndorf, bestehend aus den beiden Hauptgleisen und dem Bahnsteig mit Beleuchtung und Wasserkran, wurde erst in den Jahren 2002 bis 2004 errichtet. Im ehemaligen Empfangsgebäude des Bahnhofs Klostermansfeld hat der Verein Mansfelder Bergwerksbahn e.V. seinen Sitz. Sehenswert ist der restaurierte preußische Wartesaal 3. und 4. Klasse.

Kurz nach der Abfahrt überquert der ausfahrende Zug die von Klostermansfeld nach Helbra führende Landstraße L 225. Unmittelbar hinter dem Bahnübergang kreuzte die Bergwerksbahn in den Jahren 1900 bis 1922 die meterspurige elektrische Kleinbahn von Helfta über Eisleben nach Hettstedt. Auf dem heutigen Betriebsgelände des Energieversorgers envia-M befanden sich ein Kraftwerk, das Verwaltungsgebäude und die Triebwagenhalle dieser Bahn.

Die Station Lichtloch 81 (km 0,8)

An dieser Station lagen der Schacht Lichtloch 81 und der gleichnamige Bahnhof der Bergwerksbahn. An den bereits 1899 aufgelassenen Schacht, auf dem zu dessen Blütezeit über 1.000 Bergleute arbeiteten, erinnern nur noch Reste der einst imposanten Halde links der Bahn. Seit einigen Jahren wird sie zur Schottergewinnung abgetragen und bald gänzlich verschwunden sein. Der ehemalige Lokschuppen des Bahnhofs und weitere Gebäude (links der Strecke) werden heute von einer Tischlerfirma genutzt. Rechts liegt ein Sägewerk, welches zur Versorgung der Mansfeld-Betriebe errichtet wurde und über einen Werksbahnanschluss verfügte. Der ehemalige Bahnhof Lichtloch 81 spielte früher eine wichtige Rolle im Arbeiterberufsverkehr zu den Schächten Ernst Thälmann und Otto Brosowski sowie zu den Hüttenbetrieben **in Hettstedt**.

Während der Zug bergauf zur Brücke 22 schnauft, sind links die Reste eines Gleisdreiecks zu sehen. Von hier führte bis zum Jahre 1932 die „Alte Strecke“ der Bahn über Leimbach nach Hettstedt.

Die Brücken 22,23 und 24 sowie die Station Bocksthal (km 1,0 und 1,1)

Auf der Brücke 22, dem mit 253 m ü. NN höchsten Punkt der Strecke, überquert die Bergwerksbahn die DB-Strecken 335 (von Blankenheim nach Güsten) und 337 (von Klostermansfeld nach Wippra). Die heutige Brücke löste im Jahre 1956 den Vorgängerbau aus dem **Jahr** 1900 ab.

Die Brücke 23 überquert einen Feldweg. Das sich von **der** rechten Seite nähernde Gleis ist ein kurzes Reststück der von 1913 bis 1991 zum Bahnhof Ernst-Schächte bei Helbra führenden, so genannten Neuen Strecke. Das Stationsgebäude Bocksthal ist dank der liebevollen Restaurierung durch Vereinsmitglieder zu einem Kleinod der Bahn geworden.



Abb. 14: Lok 20 vor der Halde des Lichtlochs 20

Abb. 15: Zugbegegnung an der Brücke 22



Der Zirkel-Schacht (km 2,9)

Entlang einer Kirschenallee nähert man sich dem Zirkel-Schacht, dem „Nachfolger“ des Lichtlochs 81. Halbrechts im Tal grüßt die große, hohe Spitzkegelhalde des Fortschritt-Schachtes (bis 1949 Wolf-Schacht), noch weiter rechts liegt die Lutherstadt Eisleben.

Auf dem Zirkel-Schacht wurde von etwa 1895 bis 1927 Erz gefördert. Seine Teufe betrug nahezu 500 m, rd. 2.000 Bergleute waren auf ihm angelegt. Der Schacht erhielt im Jahre 1900 seinen Anschluss an die Bergwerksbahn. Bis zum Jahre 1960 existierte ein Bahnhof mit mehreren Gleisen und eine Wasserstation für die Lokomotiven. Der steinerne Sockel des Förderturmes und einige Gebäude sind noch erhalten, die Halde besitzt ein Volumen von rund 3,5 Mio. m³. Sie ist begehbar und von ihrer Hochfläche bietet sich dem Besucher ein weiter und wunderschöner Rundblick über das Mansfelder Land.



Abb. 16: Rollwagen vor der Spitzkegelhalde des Ernst Thälmann-Schachtes

Der Abzweig Ernst-Thälmann-Schacht (km 3,5)

Am Zirkel-Schacht überquert der Zug die B 242 und fährt nach einer leichten Kurve neben der Bundesstraße auf die gewaltige 130 m hohe Kegelhalde des Ernst-Thälmann-Schachtes (bis 1951 Vitzthum-Schacht) zu. Diese Großschachtenanlage, auf der über 4.000 Bergleute angelegt waren, förderte von 1915 bis 1962 Kupfererz und markiert mit rd. 1.000 m den tiefsten Punkt, den der Abbau in der Mansfelder Mulde erreicht hat.

Etwa 2 km vor dem Schacht schwenkt die Strecke in einem engen Bogen nach Norden. Hier befand sich der als Gleisdreieck ausgebildete Abzweig zum Schacht; das ursprünglich weiter geradeaus bis zum Schacht führende Gleis ist längst abgebaut. Von hier aus hat man einen guten Ausblick auf die beiden anderen Großschachtenanlagen, die den Mansfelder Bergbau von Beginn des 20. Jahrhunderts bis zur Einstellung der Förderung in den 1960-er Jahren geprägt haben: Links neben dem Ernst Thälmann-Schacht ist die Spitze der rd. 100 m hohen Spitzkegelhalde des Otto Brosowski-Schachtes (bis 1951 Paul-Schacht) zu erkennen, rechts, in Richtung Eisleben, liegt die mit 153 m Höhe umfangreichste der drei Spitzkegelhalden, die des Fortschritt-Schachtes.

Man passiert nach 5 km den Haltepunkt Thondorf, der eine besondere Rolle im Berufsverkehr gespielt hat. Etwa 200 m hinter dem Haltepunkt fährt der Zug auf einer kleinen Brücke über den Ritzkebach. Diese im Jahre 1912 erbaute Betonbrücke (Nr. 25) wies starke Schäden auf, so dass sie im Sommer 2003 grundlegend saniert werden musste.

Abb. 17: Gleisdreieck Siersleben



Die Station Siersleben (km 6,2)

Nach dem Überqueren der B 180 erreicht man die Station Siersleben. Dieser Bahnhof in Gestalt eines Gleisdreiecks erinnert an die früher hier abzweigende Strecke zum Otto Brosowski-Schacht, der der letzte fördernde Schacht in der Mansfelder Mulde (bis 1969) gewesen ist. Er besaß eine Teufe von 830 m.

Beim Bau der Bahnstrecke wurde im März 1907 das archäologisch bedeutsame Helmsdorfer Fürstengrab der Aunjetitzer-Kultur (rd. 1.000 v. Chr.) frei gelegt.

Die Station Niewandt-Schacht (km 7,1)

Die Strecke verläuft anschließend parallel zur B 180, bis links der ehemalige Haltepunkt Siersleben der Deutschen Reichsbahn und rechts der ehemalige Niewandt-Schacht (1892 bis 1913) zu sehen sind. Dieser Schacht war rd. 470 m tief und diente bis zum Jahre 1970 der Wasserhal-

tung. An diesem Haltepunkt bestand früher für die weiter entfernt wohnenden Bergleute eine wichtige Umsteigemöglichkeit zwischen der Staatsbahn und der Bergwerksbahn.

Eingezwängt zwischen DB-Strecke 335 und Flachhalde des Niewandt-Schachtes fährt der Zug nun in einer kleinen Senke über die Brücke 26 und passiert den Durchlass 26a.

Die Brücke 27 (km 8,2)

Am Ende einer kurzen Steigung fährt der Zug nach einer großen Linkskurve polternd auf einer Stahlgitterbrücke über den 1879 in Betrieb genommenen Streckenabschnitt von Blankenheim nach Güsten der von Berlin und Wetzlar bis ins lothringische Metz führenden so genannten Kanonenbahn. Links sind noch die Widerlager und eine ehemalige Gleistrasse zu erkennen, die zur alten Brücke der 1880 in Betrieb genommenen Strecke von der Kupferkammer-Hütte zu den Glückhild-Schächten gehören. Diese Brücke wurde im Jahre 1965 durch eine neue ersetzt.



Abb. 18: Lok 20 auf Brücke 27

Man befindet sich nun auf dem ältesten, bereits 1880 eröffneten Streckenteil der Bergwerksbahn. Während sich der Zug der großen Flachhalde des Eduard-Schachts nähert, sind rechts die mehrere hundert Jahre alten „Familienhalden“ zu sehen. Auf einer dieser Halden erinnert seit 1885 das so genannte Maschinendenkmal an die erste in Deutschland gebaute Dampfmaschine, die 1785 auf dem König-Friedrich-Schacht in Betrieb genommenen worden ist.

Der Haltepunkt Eduard-Schacht (km 9,7)

Der Zug überquert erneut die B 180, links der Strecke liegt die Halde des Eduard-Schachtes. Auf der Flachhalde des von 1868 bis 1910 betriebenen Schachtes liegen rund 2,2 Mio. t Bergematerial. An diesem Haltepunkt endet derzeit die Beförderung von Fahrgästen, das Mansfeld-Museum ist von hier aus zu Fuß in etwa 10 Minuten erreichbar. Es zeigt neben zahlreichen Zeugnissen des Mansfelder Bergbaus, der Hütten, des Walzwerkes und des Transportwesens den originalgetreuen, funktionsfähigen Nachbau der ersten in Deutschland gebauten Dampfmaschine Wattscher Bauart.



Abb. 19: Lok 8 und Güterwagen, ausgestellt im Mansfeld-Museum (2008)

Das Gleis endet auf dem ehemaligen Personenbahnhof Kupferkammer-Hütte. Nachdem für die Sanierung des durch den langjährigen Hüttenbetrieb mit Schwermetallen belasteten Grund und Bodens im Jahr 2006 alle noch vorhandenen Gleise abgebaut werden mussten, wurde jetzt mit der Rekonstruktion der Gleisanlage entsprechend den Bedürfnissen des Museumsbahnbetriebes begonnen. Der Lokschuppen stammt noch aus der Anfangszeit der Bergwerksbahn, das Gelände des Personenbahnhofs wird mittelfristig zu einem Museumsbahnhof umgestaltet.

Der rührige Verein „Mansfelder Bergwerksbahn e. V.“ organisiert an über 30 Tagen **im Jahr** einen öffentlichen Fahrbetrieb nach Fahrplan, am Ostersonnabend, in der Nikolauszeit und zu besonderen Veranstaltungen gelten Sonderfahrpläne. An vielen Betriebstagen und auf vorherige Bestellung werden vom Verein Führungen durch die MaLoWa Bahnwerkstatt angeboten.

Zur Durchführung des Fahrbetriebes stehen dem Verein drei Dampf- und zwei Diesellokomotiven zur Verfügung. Die 450 PS starken Dampflokomotiven mit den Betriebsnummern 9 und 11 fertigte die Lokomotivbaufirma Orenstein & Koppel in den Jahren 1931 und 1939.

Die Dampflok 20, die im Jahre 1951 im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Potsdam-Babelsberg (ehemals Orenstein & Koppel, Drewitz) hergestellt und als Reparationsleistung an die Sowjetunion geliefert wurde, konnte 1995 vom Estnischen Eisenbahnmuseum in Lavassaare erwor-

ben und mit Unterstützung durch die MaLoWa Bahnwerkstatt in den folgenden Jahren durch den Verein Mansfelder Bergwerksbahn wieder aufgebaut werden: Sie wurde im Mai 2000 anlässlich des 120-jährigen Jubiläums der Mansfelder Bergwerksbahn wieder in Betrieb genommen werden. Das Mansfeld Kombinat besaß zwei gleichartige Loks, die allerdings im Jahre 1969 verschrottet wurden.

Von den noch vorhandenen Dieselloks V IOC mit 750 mm Spurweite, die ebenfalls in Potsdam-Babelsberg erbaut worden sind, können die Nr. 33 und 35 eingesetzt werden: Ihnen obliegt die Beförderung zahlreicher bestellter Sonderzüge (vor allem für Kindergruppen) und auch fast aller auf der Strecke verkehrenden Arbeitszüge.

Für den Museumsbahnverkehr stehen heute acht Personenwagen bereit, darunter zwei originale, 1901 in Breslau und 1951 in Gotha erbaute Mansfeld-Personenwagen: Sie wurden auf Privatgrundstücken entdeckt und mit unendlicher Mühe restauriert. Zwei weitere originale Mansfeld-Personenwagen, die drei Jahrzehnte als „Künstlergarderobe“ einer Freilichtbühne in Helbra gedient hatten, werden seit August 2007 restauriert. Nach ihrer erneuten Indienststellung werden die Besucher der Bergwerksbahn wieder mit einem originalen und vollständigen Mansfeld-Personenzug reisen können.

Der Güterverkehr lässt sich heute nur noch andeutungsweise darstellen, weil die Betriebsanlagen auf den Schächten und Hütten verschwunden sind. Der Verein ist bemüht, wenigstens einen Teil der noch vorhandenen Güterwagen zu erhalten. Einige wurden in den letzten Jahren restauriert (z. B. Kesselwagen, Sattelboden-Selbstentladewagen, Erz-Muldenkipper, Schwellgutwagen und offene Wagen); sie sind auch im Mansfeld-Museum Hettstedt ausgestellt.



Abb. 20: Personenwagen Breslau

4.5 Die Anschlussbahnen

4.5.1 Die Umladebahnhöfe

Mit dem Ausbau der Schmalspurbahnlinie von der Helbraer Koch-Hütte nach Hettstedt in den Jahren 1882 bis 1883 erhielt die Mansfelder Bergwerksbahn auch Anschluss an die Staatsbahn auf den Bahnhöfen Mansfeld (seit 1943 Klostermansfeld) und Hettstedt. Für das Umladen von Koks, Kohle und anderen Schüttgütern waren unmittelbar neben den Staatsbahngleisen, aber auf einem 6,50 m tieferen Niveau, besondere Schmalspurbahnhöfe, so genannte Kohlenbahnhöfe, angelegt worden, die mit Blechrutschen als Umladevorrichtungen ausgestattet waren. Über diese wurden die per Hand zu entladenen Schüttgüter in die tiefer stehenden Schmalspurwagen gefüllt. Nur zwei Jahre später wurde diese arbeitsaufwendige Entladung auf dem Bahnhof Mansfeld durch eine „selbsttätige Waggonkippe“ für normalspurige Wagen ersetzt. Für Wagen mit Bremserhaus hatte man eine Drehscheibe erbaut, um bei Bedarf die Wagen um 180° drehen zu können, damit sie kippfähig waren. Gleiswaagen gestatteten die Bestimmung des Gewichts der nach den Hütten und Schächten abgehenden Schmalspurwagen.

Die normalspurigen Anlagen des Staatsbahnhofes Mansfeld wurden auf Rechnung der Gewerkschaft erheblich erweitert. Auf diesen Gleisen wurden Stückgüter (Holz, Steine und Maschinenteile) aus den Staatsbahnwagen in die unmittelbar daneben stehenden Schmalspurwagen geladen. Dort erfolgte auch das Umladen der auf den Hütten erzeugten Schlackenpflastersteine zum Versand mit der Staatsbahn. Den Umladebetrieb und den Kohlenbahnhof Mansfeld frequentierten täglich bis zu 200 Staatsbahnwagen.

Die Aufgaben der Umladebetriebe wurden nach 1901 teilweise von der neu erbauten Normalspur-Anschlussbahn Eisleben und seit 1914 auch von der Normalspur-Anschlussbahn Hettstedt übernommen. Nach Einführung des Rollwagenbetriebes bei der Bergwerksbahn wurde der Umladebetrieb Mansfeld im Jahr 1932 vollständig eingestellt.

4.5.2 Die Anschlussbahn Eisleben

Die etwa 5 km lange normalspurige Anschlussbahn Eisleben wurde im Jahr 1901 für die Versorgung der damaligen Otto-Schächte und der alten Krug-Hütte angelegt. Auf der Hütte endeten die Gleise anfangs im Bereich der Schlackenverladerampe der späteren neuen Hütte. Dieses Gleis wurde mit einem Viadukt über den Bachlauf der Bösen Sieben und die von Eisleben nach Sangerhausen führende B 80 hinweggeführt. Zeitgleich mit dem Bau der neuen Krug-Hütte und des Kraftwerkes 1 erfolgte eine Erweiterung des Normalspurgleises auf dem Hüttengelände zu den Koks bunkern und zum Kraftwerk.

Im Jahre 1930 wurde der Rollwagenbetrieb eingeführt. Material für die Koch-Hütte in Helbra und für die in der Nähe gelegenen Schächte brauchte nun nicht mehr auf Werksbahnwagen umgeladen zu werden, die Reichsbahnwagen wurden nunmehr über eine Rampe auf 750-spu-rige Transportwagen aufgerollt und von der Werksbahn zu den jeweiligen Betrieben gefahren. Durch die seit 1952 erhöhte Erzförderung von den Schächten aus der Sangerhäuser Mulde mit Reichsbahnwagen vergrößerte sich das Verkehrsaufkommen bis 1960 um 100 %: 150 bis 170 Wagen gingen pro Tag ein, davon wurden 50 bis 60 mit Schlackenpflastersteinen und Schlackenschotter beladen und an die Reichsbahn zurückgeführt.

Mit der Inbetriebnahme der Anschlussbahn in Helbra im Jahre 1961 reduzierte sich das Transportaufkommen der Anschlussbahn Eisleben um 70 %. Sangerhäuser Erz wurde nun von Helbra auf die Eisleber Hütte gefahren. Der Rollwagenbetrieb verlor an Bedeutung, er wurde im Jahre 1972 mit der Aufgabe der Karl Liebknecht-Hütte (bis 1951 Krug-Hütte) vollständig eingestellt. Jetzt versorgte die normalspurige Anschlussbahn nur noch das Kraftwerk 1 mit Rohbraunkohle. Mit der Stilllegung des Kraftwerkes im Jahre 1990 - es diente zu diesem Zeitpunkt nur noch der Wärmeversorgung einiger Wohngebiete der Stadt Eisleben -, ging zwangsläufig auch das Ende der Anschlussbahn Eisleben einher; inzwischen sind die Gleise zurückgebaut worden.

Geblieben ist aber der oben erwähnte Viadukt über die Böse Sieben" und die B 80, der im Jahre 1901 mit einer Länge von 55 m und einer Höhe von 15 m errichtet worden ist. Er bestand ursprünglich aus zwei Widerlagern, fünf gemauerten Gewölbebögen und vier Pfeilern. Eine Absenkung des nördlichen Mittelpfeilers (beginnend im Jahre 1921) führte zum Bruch des die B 80 überspannenden Gewölbebogens, der 1926 durch eine Stahlträgerbrücke ersetzt werden musste. Vermutlich wegen der sehr hohen Baukosten und einer im Jahr 1926 notwendig gewordenen kostenaufwendigen Reparatur erhielt das Bauwerk im Volksmund die Bezeichnung „Millionenbrücke“: Unter diesem Namen ist es noch heute im Mansfelder Land bekannt.

Eine Senkung des Nördlichen Pfeilers 1952 führte zu Rissen in den zwei darüber liegenden Gewölbebögen. Ursache war ein Hohlraum in 27 m Tiefe, der durch Auslaugung des Anhydrits entstanden war. Zur Sicherung der Brücke brachte man unter beide nördlichen Pfeiler eine stahlarmierte Betonplatte ein und vermauerte die Öffnungen zwischen den Pfeilern und den Gewölbebögen. In diesem Bauzustand findet man die „Millionenbrücke“ als letztes Relikt der Anschlussbahn Eisleben heute noch vor.



Abb. 21: Die so genannte Millionenbrücke mit der Krug-Hütte im Hintergrund

4.5.3 Die Anschlussbahn Hettstedt

Material für die Betriebe im Hettstedter Raum und Endprodukte aus den Hütten mussten 32 Jahre lang auf dem Staatsbahnhof Hettstedt von Staatsbahnwagen auf Transportwagen der Mansfelder Bergwerksbahn und umgekehrt umgeladen werden. Mit dem Aufbau des Kupfer- und Messingwerkes in den Jahren 1907 und 1908 stiegen der Materialumschlag und die Transportleistung sprunghaft an, die Werksbahn war an ihre Kapazitätsgrenzen angekommen. Die umfangreichen und teilweise sehr schweren Transporte für dieses neue, 1909 in Betrieb genommene Werk, der geplante Neubau der Elektrischen Zentrale (Kraftwerk 3) und eine

Erweiterung des Kupfer- und Messingwerkes waren ausschlaggebend für den Beschluss, eine normalspurige Anschlussbahn für die Betriebe im Wippertal anzulegen; am 27. Oktober 1914 nahm die normalspurige Anschlussbahn ihren Betrieb auf.

Um die Ladestellen Kupferkammer-Hütte, Kraftwerk 3, Gottesbelohnungs-Hütte und Kupfer- und Messingwerk zu erreichen, entschied man sich für eine Trassenführung über den Schmalzgrund. Insgesamt fünf große Brücken mussten dafür errichtet werden, diejenige über das Schmalzgrundtal ist die größte und wurde als Stampfbetonbrücke mit sechs Gelenkbögen von jeweils 24 m Spannweite und aufgesetzten Spargewölben gestaltet. Die Brücke ist 156 m lang und bis zu 18 m hoch, sie liegt in einem Bogen mit einem Radius von 190 m und weist stellenweise eine Steigung von 1:50 auf. Größere Reparaturen wurden in den Jahren 1953, 1965 und 1970 erforderlich.



Abb. 22: Die Bogenbrücke über den Schmalzgrund in Hettstedt

Mehrfach durchgeführte Erweiterungen der Betriebe und die Schaffung neuer Produktionskapazitäten in den Jahren 1926 bis 1935 zwangen zur Erweiterung der Gleisanlagen. So wurden im Jahre 1935 ein zweiter Zugang zum Kupfer- und Messingwerk geschaffen und der Übergabebahnhof „Stockbach“ fertig gestellt. Das Kupfer- und Messingwerk führte seine Transporte nun in eigener Regie durch, 1939 waren 17 km Gleise und 72 Weichen, drei Lokomotiven, rd. 50 eigene Güterwagen, 28 Kesselwagen für Schwefelsäure und 22 Plattenwagen für Hüttenprodukte vorhanden. Im Laufe der Jahre - insbesondere nach 1950 - übertrafen der Wageneingang und -ausgang für das Kupfer- und Messingwerk (VEB Walzwerk Hettstedt) den der Hütte um ein Vielfache. In Folge eines gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Errichtung neuer Betriebsteile im Südteil der Kupfer-Silber-Hütte (früher Gottesbelohnungs-Hütte) in den Jahren nach 1960 wurden alte Gleisanlagen erneuert, das vorhandene Gleisnetz erweitert und ein zusätzlicher Rangierbahnhof erbaut. Die Verkehrssituation auf dem Südteil der Hütte erwies sich als kompliziert, da das Gelände 24 m unter dem Niveau des Bahnhofs Hettstedt und 14 m tiefer als der Rangierbahnhof liegt. Nur über drei Steilrampen und drei Spitzkehren konnte dieser Höhenunterschied bewältigt werden. Im Bereich dieser Anschlussbahn waren nun täglich etwa 800 Wagenbewegungen erforderlich, die von fünf Lokomotiven pro Schicht geleistet wurden. In diesen Jahren wurden die alten Plattenwagen durch neue und die Dampflokomotiven durch Dieselloks ersetzt.

Für das Jahr 2008 sind umfangreiche Sanierungsarbeiten an Gleisen und Brücken vorgesehen, um die Transportleistung von gegenwärtig rd. 400.000 Bruttotonnen zu gewährleisten und zukünftig gegebenenfalls erhöhen zu können. Die Gleise der Schmalzgrundbrücke werden deshalb zurückgebaut, der Viadukt selbst steht unter Denkmalschutz und bleibt erhalten. Die Züge rollen nun nur noch über ein Umgehungsgleis, das bereits 1965 im Zusammenhang mit einer umfangreichen Sanierung dieser Brücke auf der vorhandenen Schmalspurtrasse verlegt worden war.

4.5.4 Die Anschlussbahn Helbra

Der Beginn der Projektierung und des Teufens der Großschachanlage Sangerhausen (Thomas Münzer-Schacht) fielen in die Zeit des Zweiten Weltkrieges. Zu dieser Zeit sah sich die Deutsche Reichsbahn außerstande, ihren Güterverkehr zusätzlich mit Erztransporten zu belasten, so dass im Projekt eine Drahtseilbahn für die Beförderung des Erzes von Sangerhausen nach der Koch-Hütte in Helbra vorgesehen wurde.

Auf der rd. 15 km langen Strecke zwischen dem Schacht und der Hütte wurden Stahlgittermasten errichtet, die eine 10 kV- Leitung trugen, die als zweite Stromeinspeisung für den Schacht vorgesehen war. Unterhalb dieser Stromleitung sollte die Drahtseilbahn montiert werden.

Im Jahre 1952 nahm der Thomas Münzer-Schacht in Sangerhausen die Förderung auf, doch war die Drahtseilbahn zu diesem Zeitpunkt nicht fertig gestellt, weil die Drahtseile nicht ausgeliefert worden waren. Dafür waren politische Spannungen zwischen den westlichen Siegermächten und der Sowjetunion verantwortlich, die unmittelbar nach dem Krieg entstanden waren, sich von Jahr zu Jahr verschärften und in einem Embargo endeten.

Schon Ende der 1940-Jahre kamen in den Mansfeld Betrieben Zweifel auf, ob die Entscheidung für die Seilbahn richtig gewesen sei. Dabei spielten das sich verschärfende Klima zwischen dem Osten und dem Westen ebenso eine Rolle wie Fragen des Arbeitsschutzes und der Sicherheit; ein Reißen und Herabfallen der Hochspannungsleitung auf die Seilbahn konnte nicht ausgeschlossen werden. Fragen nach der Verantwortung für die Folgen traten auf. In dieser zugespitzten Situation beauftragte der Staat die Reichsbahn, den Erztransport von Sangerhausen nach Eisleben zu übernehmen: Mit dieser Entscheidung war grundsätzlich auch ein weiteres Transportproblem gelöst, als im Jahre 1958 der zweite Schacht in der Sangerhäuser Mulde, der Bernard Koenen-Schacht in Niederröblingen, seine Förderung aufnahm.

Die ständig zunehmenden Erztransporte aus dem Raum Sangerhausen und die begrenzte Leistungsfähigkeit des Rollwagenbetriebes bei der Beförderung vor allem von Koks und Erz in Großraumwagen der Deutschen Reichsbahn vom Anschlussbahnhof Eisleben zur August-Bebel-Hütte (früher Koch-Hütte) in Helbra verlangten nach einer effektiven Lösung. Deshalb entschloss man sich im Jahre 1958, für die seit fast 80 Jahren bestehende August-Bebel-Hütte endlich eine normalspurige Anschlussbahn zu erbauen: Der werkseigene Übergabebahnhof entstand westlich der Ortschaft Helbra und wurde zweiseitig an die dort vorbei führende Reichsbahnstrecke von Sangerhausen nach Güsten angeschlossen. Die neuesten technischen Erkenntnisse hinsichtlich der Rangiertechnik und der Waggonentladung wurden berücksichtigt, im Anschlussbahnhof entstanden ein modernes Gleisbildstellwerk und eine Doppelwaggonkippanlage mit jeweils 841 Tragfähigkeit; damals modernste Nachrichtentechnik kam zum Einsatz. Die Anschlussbahn wurde am 01. November 1961 mit einer Gleislänge von 3,2 km in Betrieb genommen, der innerbetriebliche Erz- und Kokstransport auf der Hütte erfolgte über Bandanlagen. Mit der Verwirklichung dieses Projektes „Anschlussbahn Helbra“ erreichte man das Ziel, dass die schwierige, kostenintensive und Arbeitskräfte bindende Versorgung der Hütte und des Kraftwerkes in Helbra mit Sangerhäuser Erz, Koks und Rohbraunkohle über die Anschlussbahn Eisleben eingestellt werden konnte.

Der Bergbau und die Rohhütte stellten im Jahre 1990 ihre Produktion ein, die Gleise der Anschlussbahn wurden 1990 noch zur Anfuhr von Rohbraunkohle für das Kraftwerk 2 genutzt: Sie sind bis heute erhalten geblieben.

4.5.5 Die Kreisbahn Mansfelder Land GmbH

Die Kreisbahn Mansfelder Land GmbH (KML) übernahm den Bereich Schienentransport des ehemaligen Transportbetriebs des Mansfeld Kombines auf der Grundlage eines Nutzungsvertrages mit der Treuhandanstalt: Es ist das einzige private Eisenbahntransportunternehmen in der Region.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt erteilte der Kreisbahn Mansfelder Land GmbH im November 1995 die Genehmigung, Eisenbahntransportleistungen auf öffentlichen Gleisen zu erbringen. So können Gütertransporte auf der Schiene für Firmen im Umkreis von 30 km durchgeführt werden. Die Nutzung der Anschlussbahnen Helbra und besonders Hettstedt ist dabei eine Grundvoraussetzung zur Bewältigung dieser Aufgabe. Die ein- und ausgehenden Wagen der Mansfelder Kupfer und Messing GmbH in Hettstedt bilden die Grundlast des Verkehrsaufkommens. Mit der Entscheidung der Deutschen Bahn im Jahre 2001, die Güterverkehrsstellen auch in Sangerhausen, Eisleben und Aschersleben zu schließen, ergaben sich zusätzliche Aufgabenfelder für die Kreisbahn: Für die regionalen Unternehmen wird der Güter-



Abb. 23: Gütertransporte der Kreisbahn Mansfelder Land GmbH

verkehr seitdem auf dem Anschlussbahnhof Hettstedt abgewickelt. Gegenwärtig sind etwa 500 Wagen im Monat im Ein- und Ausgang, mit sieben eigenen Diesellokomotiven werden die erforderlichen Transportleistungen erbracht.

Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur der Anschlussbahn Hettstedt ist seit dem Jahre 2007 der Landkreis Mansfelder Land, nach der Gebietsreform der Landkreis Mansfeld-Südharz.

Die Anschlussbahn Helbra, Eigentümer ist mittlerweile die MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH, weist demgegenüber keine vergleichbar gute Auslastung aus. Es werden Transporte für Unternehmen des Gewerbegebietes Helbra durchgeführt, mit der Abfuhr von Schlackenschotter könnte sich ein weiteres Betätigungsfeld auf tun.

Die Regionalbahn von Helbra über Klostermansfeld nach Wippra - im Mansfelder Land nur als „**Wipperliese**“ bekannt und benannt - wird im Auftrag der Nasa (Nahverkehr Sachsen-Anhalt GmbH) seit 1997 durch die Kreisbahn Mansfelder Land GmbH betrieben. Diese rd. 20 km lange

Bahnstrecke wurde im November 1920 eröffnet und erschloss die an der Wipper gelegenen Orte. Die Bahn war laut Schreiben des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg vom 06. Oktober 1920 zugelassen für den „Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Leichen-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr“, diente aber vor allem der Mansfeld AG zum Holztransport aus den konzerneigenen Forsten um Wippra. In der ersten Planungsphase bestanden sogar Vorstellungen, die Strecke westlich über Stolberg bis Rottleberode zu führen und östlich an die Staatsbahnhöfe Eisleben und Hettstedt anzuschließen, wie dies die „Mansfelder Zeitung“ am 19. März 1905 in ihrer Beilage Nr. 67 berichtete.

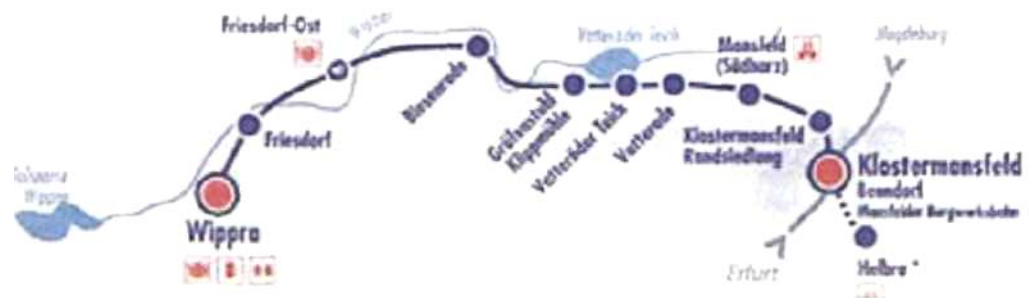
Heute wird die Bahn, der seit 1997 drei Esslinger Triebwagen zur Verfügung stehen, für den Personenverkehr mit Anschluss an das Regionalnetz von Magdeburg nach Erfurt im Bahnhof Klostermansfeld sowie für den Schülerverkehr genutzt. An Sonn- und Feiertagen sind es vor allem Ausflügler, die in den Harz gefahren werden wollen.

Die Kreisbahn Mansfelder Land GmbH betreibt seit 1997 auch die **Parkeisenbahn Vatterode**. Diese kleine Bahn mit 500 mm Spurweite und einer Streckenlänge von 1,3 km wurde am 03. Juli 1967 in Betrieb genommen. Vor allem Jugendliche des Transportbetriebes hatten die Untertagelok und die -mannschaftswagen hergerichtet, die Gleisstrecke verlegt und die Sicherheitsanlagen aufgebaut. Noch heute werden die Wagen und die Lok von Mitarbeitern der MaLoWa GmbH betreut. In den Wintermonaten wurden Schüler zu Fahrdienstleitern, Zugmeldern, Rangierleitern, Zugführern, Zugschaffnern und Fahrkartenausgebern ausgebildet. Mit rund 45 Betriebstagen im Jahr und den angemeldeten Sonderfahrten



Abb. 24: Triebwagenzug der „Wipperliese“ im Bahnhof Klostermansfeld (2008)

Abb. 25: Strecke der „Wipperliese“



beförderte die Bahn zu DDR-Zeiten in der Saison durchschnittlich 20.000 Fahrgäste und legte hierbei rund 2.200 km zurück. An den Fahrtagen von Mai bis September werden heutzutage 6.000 bis 7.000 Gäste befördert. Der Landkreis als Eigentümer der Parkbahn hat diese inzwischen zum Verkauf ausgeschrieben, ihre Zukunft ist ungewiss.

4.6 Die Bahnwerkstatt

Der Bahnhof Mansfeld (heute Klostermansfeld) lag im Jahre 1883 im Zentrum des Streckennetzes der Mansfelder Bergwerksbahn und war der wichtigste Umschlagplatz der Mansfeld" sehen Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft für Schüttgüter. Die Bedeutung dieses Standortes war sicherlich dafür ausschlaggebend, dass man dort bereits im Jahre 1882 mit dem Bau einer Reparaturwerkstatt für die Unterhaltung der Fahrzeuge der Bergwerksbahn begonnen hat: Es entstanden zwei große Werkhallen, die eine für die Wagen-, die andere für die Lokomotivreparaturen. Darin untergebracht waren auch eine Schmiede, eine Dreherei und eine Tischlerei. Eine der Hallen wird noch heute genutzt, über eine zwischen beiden Hallen liegende, handbetriebene Schiebebühne konnten die Fahrzeuge zu den einzelnen Reparaturständen bewegt werden. Diese Schiebebühne wurde erst 1932 durch eine elektrisch angetriebene ersetzt, die bei der Stilllegung des Kohlenbahnhofs Mansfeld frei geworden war.

Das „Herz" der Werkstatt war ein 25 PS starker Drehstrommotor, der über eine Transmission die Werkzeugmaschinen antrieb. Über Jahrzehnte hinweg war die Arbeit auf der Bahnwerkstatt durch schwerste körperliche Tätigkeiten bestimmt. Es waren nur bescheidene Hilfsmittel wie handbetriebene Kräne und Winden vorhanden, die größtenteils noch aus der Zeit der alten und verhältnismäßig leichten Fahrzeuge stammten. Erst seit den 1950-er Jahren konnte die technische Ausstattung der Bahnwerkstatt mit elektrisch betriebenen Hubzügen, einer Kranbahn und neuen Werkzeugmaschinen wesentlich verbessert werden: So entstand eine Dampflokwerkstatt mit vier Gleisen. Neben drei 750 mm Ständen ist ein kombinierter Stand für 1435 mm und 1000 mm Spurweite vorhanden. 1972 wurde eine der beiden alten Hallen abgerissen und durch eine neue und größere Halle für die Unterhaltung vor allem der normalspurigen Diesellokomotiven ersetzt. Die Bahnwerkstatt konnte alle Unterhaltungsarbeiten an den Schienenfahrzeugen der Mansfeld-Betriebe und dem Oberbau des Bahnnetzes vollständig und eigenverantwortlich ausführen.

Nach der Stilllegung vieler Betriebe des Mansfeld Kombines im Jahr 1990 versuchte die Betriebsleitung des Transportbetriebes bzw. die 1990 daraus entstandene „Mansfeld Transport GmbH" neue Geschäftsfelder zu erschließen, um das Überleben der Anschlussbahnen zu sichern. Einzelne Teilbetriebe der Mansfeld Transport GmbH wurden privatisiert, darunter auch die Bahnwerkstatt zum 01. Januar 1993. Sie trägt seitdem den Namen MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH (MaLoWa steht für Mansfeld, Lokomotiven und Wagen) und ist als privates Ausbesserungswerk zugelassen.

Waren es bis zum Jahre 1990 Dampf- und Diesellokomotiven sowie Wagen des Mansfeld Kombines, die hier im Betrieb repariert wurden, so mussten in den Jahren nach der Wende neue Wartungs- und Instandsetzungsaufträge von außerhalb erschlossen werden. Selbstverständlich werden nach wie vor auch die Lokomotiven und Wagen der Museumsbahn und der Kreisbahn Mansfelder Land GmbH gewartet, doch konzentrieren sich die Arbeiten jetzt auf die Unterhaltung von Diesellokomotiven für Anschluss- und Privatbahnen sowie auf die Aufarbeitung von Dampflokomotiven aller Spurweiten. Durch die Bahnreform, das Abstoßen ganzer Geschäftsfelder durch die Deutsche Bahn AG und die damit verbundene Gründung von zahlreichen privaten Eisenbahnunternehmen ergab sich für die MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH die Gelegenheit, auch größere Diesellokomotiven (z. B. der Baureihen VI00 und VI80) zu reparieren, die im Mansfeld Kombinat früher nicht im Einsatz gestanden haben. Seit 1990 wurden auch zahlreiche Dampflokomotiven von in- und ausländischen Museumsbahnen und Bahnmuseen aufgearbeitet. Instand gesetzt wurden ebenfalls ehemalige Reichsbahnlokomotiven,



Abb. 26: Parkeisenbahn Vatterode



Abb. 27: Lok 20 vor ihrer Aufarbeitung

kleine Feld- und Werksbahnlokomotiven, darunter eine 1951 in Potsdam als Reparationsleistung für die Sowjetunion gebaute Lokomotive, die heute als Lok 20 für den Verein Mansfelder Bergwerksbahn e. V. im Einsatz steht.

Auch an der Wiederersterung der ältesten betriebsfähigen IV K der Museumsbahn Schönheide wirkte die MaLoWa mit. Die älteste Dampflokomotive, die bisher aufgearbeitet wurde, ist im Jahre 1863 erbaut worden. Selbst ausländische Vereine wurden von der Qualitätsarbeit der MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH überzeugt: So wurde die englische Schnellzuglok der Reihe B12 erfolgreich aufgearbeitet. In den Jahren 2007/2008 wurde eine Henschel-Lokomotive, Baujahr 1938, des französischen Vereins CITEV mit Sitz in Anduze in der Werkstatt nach französischem Recht neu befristet. Bei dieser Generalreparatur mussten u. a. der Dampfkessel mit den mit den Heizrohren (fast 3 km Länge), das gesamte Fahrwerk sowie viele Blechteile erneuert werden. Von vielen verrosteten Teilen mussten die Maße genommen werden, um sie dann neu von Hand zu fertigen.

Außer Lokomotiven werden auch Personen- und Güterwagen und technische Unikate wie stationäre und bewegte Dampfmaschinen und -pflüge instand gesetzt.

Die zurückliegenden 15 Jahre haben ihre sichtbaren Spuren am Standort hinterlassen, auf dem eine neue Lackier-, eine Strahl- sowie eine Abstellhalle und ein Waschstand neu entstanden sind; auch eine neue Schiebebühne wurde installiert. Neue Rolltore, neue Werkzeugmaschinen und Transportmittel sowie viele Kleinmechanismen veränderten das Arbeitsumfeld für die heute 51 Mitarbeiter. Bei aller sichtbaren Veränderung im äußeren Bereich der Bahnwerkstatt im Laufe der Jahre ist indessen festzustellen, dass noch zwei Drittel der Gebäude und Gleisanlagen sich im Zustand des Zeitpunkts der Privatisierung befinden.

4.7 Die Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier

Für die Elektrische Kleinbahn wird heute noch oftmals fälschlicherweise der Begriff „Straßenbahn“ benutzt: Sie war indessen zu keinem Zeitpunkt ihrer Existenz eine Straßenbahn, sondern im Sinne des Kleinbahngesetzes vom Jahre 1892 eine Kleinbahn.

Die Elektrische Kleinbahn war in den Jahren von 1900 bis 1922 das wichtigste Verkehrsmittel, um von Eisleben nach Hettstedt zu gelangen: Sie wurde von den Einwohnern der an der Strecke liegenden Ortschaften als Verkehrsanbindung in die Städte und an das Reichsbahnnetz (mit den Bahnhöfen Eisleben, Mansfeld und Hettstedt) genutzt. Bedeutsam war sie auch für den organisierten Berufsverkehr im Mansfelder Bergrevier. Mit den beiden anderen Schmalspurbahnen, der Mansfelder Bergwerksbahn und der Kleinbahn Halle-Hettstedt, beförderte sie die Arbeiter zu den entfernt liegenden Schächten und Hütten. Im Jahre 1906 transportierte die Bergwerksbahn am Tag durchschnittlich 2.563 Personen mit einem Kostenaufwand von 30.444 Mark im Jahr, mit den beiden anderen Kleinbahnen fuhren täglich rd. 1.310 Arbeiter. Die Kosten dafür betragen 62.444 Mark in dem Jahr.

Der erste Antrag für den Bau einer Kleinbahn von Eisleben nach Hettstedt datiert vom 03. Oktober 1896. Am 27. Juni 1898 erteilte der preußische Regierungspräsident dem Bau- und Betriebsunternehmen Kramer & Co., Berlin, die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen (Spurweite 1.000 mm, Betriebsspannung 600 V) elektrischen Kleinbahn von Eisleben über Mansfeld nach Hettstedt zur Beförderung von Personen und Stückgut. Mit 4,5 Mio. Mark Aktienkapital wurde die „Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier“ gegründet und am 30. August 1898 ins Handelsregister eingetragen.

Im Herbst 1898 begannen die Bauarbeiten: Die Erdarbeiten an der Bahnlinie, der Bau von Brücken und Durchlässen, der Ober- und Unterbau der gesamten Bahnlinie mit Einbau der Schie-

nen wurde bereits im Laufe des Jahres 1899 vollendet. Mit der Errichtung einer Kraftstation in Klostermansfeld (1898/1899) wurde die Energieversorgung der Elektrischen Kleinbahn abgesichert, die elektrische Streckenausrüstung war Anfang des Jahres 1900 beendet. Am 10. April 1900 erfolgte die Betriebseröffnung der Elektrischen Kleinbahn auf der ersten Teilstrecke zwischen Eisleben (Wolfstor) und Klostermansfeld (Weiche), die Erweiterung auf Teilstrecken von Helfta bis Hettstedt (Markt) konnte am 07. Oktober 1900 eingeweiht werden. Die eingleisige Strecke der Elektrischen Kleinbahn hatte nach ihrem Endausbau eine Länge von 31,845 km, insgesamt gab es auf der gesamten Bahnstrecke 57 Haltestellen bzw. Bedarfshaltepunkte.

Nachstehend sind einige heute noch bekannte Haltestellen aufgeführt:

Helfta:	Endweiche, Sonne
Eisleben:	Malzfabrik, Mansfelder Hof, Plan (Verkehrsknotenpunkt), Breiter Weg, Gewerkschaftliches Krankenhaus, Wartburg, Krughütte
Wimmelburg:	Hüneburg, Reichspost, Hirsch
Kreisfeld:	Erholung, Cafe Huth, Linde, Prinz Heinrich
Hergisdorf:	Preußischer Adler, Ratskeller, Fortuna
Ahlsdorf:	Stadt Hamburg, Stadt Nürnberg, Weiche
Ziegelrode:	An der alten Helbraer Chaussee
Helbra:	Bürgermeisteramt, Weiche, Sonne, Bad Anna
Klostermansfeld:	Bahnhof Mansfeld (Graf Hoyer von Mansfeld), Stadt Breslau, Weiche
Mansfeld:	Postamt, Preußischer Hof
Leimbach:	Denkmal, Leimbacher Ratskeller
Großörner:	Wartemanns Kneipe, Mansfelder Wappen, Linde, Gottesbelohnungshütte
Burgörner:	Kupferkammerhütte, Apollokreuzung
Hettstedt:	Casino, Markt



Abb. 28: Streckenführung Helfta-Lutherstadt Eisleben-Hettstedt

In Eisleben verkehrte die Elektrische Kleinbahn zusätzlich auf zwei Teilstrecken als Stadtlinie vom Plan ausgehend:

Stadtlinie 1:	Plan, Lindenstraße, Poststraße, Schlossstraße, Klosterstraße, Klosterplatz, Thüringer Hof, Freistraße (Tor), Friedhof
Stadtlinie 2:	Plan, Deutscher Kaiser, Bahnhofstraße, Parkhotel, Bahnhof

Betrachtet man die Haltestellen und die Bedarfshaltepunkte der Elektrischen Kleinbahn, dann bestätigt sich die Beobachtung, dass die Kleinbahnstrecke vorrangig an Gasthäusern und Hotels hielt. Es entsprach jedoch den damaligen Gepflogenheiten, dass alle an der Bahnstrecke liegenden Gasthäuser eigene Haltestellen eingerichtet hatten, um den Berg- und Hüttenleuten vor allem an Lohntagen den Weg zu ihnen zu erleichtern. Die genehmigten Fahrgeschwindigkeiten betragen 15 km/h innerhalb sowie 30 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften; damit dauerte die Fahrt von Helfta nach Hettstedt etwa 2 Stunden und 10 Minuten.

Der Betriebshof mit seinen Wagenhallen, der Werkstatt, der Kraftstation und der Verwaltung lag in Klostermansfeld. Der Wagenpark bestand bei der Eröffnung aus 20 großen Betriebswagen und 20 ebenso großen Beiwagen, er wurde später ergänzt durch weitere Trieb-, Bei- und Gepäckwagen für Gütertransporte sowie durch Spezialwagen für Montagezwecke.

Bereits einige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg häuften sich die Probleme der Elektrischen Kleinbahn: Schon 1912 gab es Beschwerden über die Unzuverlässigkeit der Bahn, weiterhin wurden steigende Unfallziffern bemängelt. Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges (1914) wurden in Eisleben die Stadtlinie 1 und ab 1916 die Stadtlinie 2 stillgelegt, weitere Betriebseinschränkungen manifestierten sich in reduzierten Fahrplänen.



Abb. 29: Eisleber Plan um 1922, damals Knotenpunkt der Elektrischen Kleinbahn



Abb. 30: Die Elektrische Kleinbahn am Fuße des Schlossberges in Mansfeld

Nach wiederholtem Antrag zur Stilllegung der Bahn kam es am 25. November 1922 in Halle zu einer Zusammenkunft der Verantwortlichen der Elektrischen Kleinbahn. Die im September/Oktober 1922 aufgelaufenen 4 Mio. Mark Schulden führten schließlich zum Beschluss die Bahn stillzulegen. Am 02. Dezember 1922 erfolgte die Einstellung des gesamten Bahnbetriebes der „Elektrischen Kleinbahn des Mansfelder Bergreviers“.

Nach der Stilllegung übernahmen die Firmen „Lauterwald“ und nachfolgend die „Harz-Kraftfahrzeuglinien der Osthartzbahnen GmbH“ mit Kraftomnibussen den Personenverkehr zwischen Eisleben und Hettstedt.

Von den Betriebsanlagen der Elektrischen Kleinbahn haben sich nur wenige Denkmale erhalten, die noch an die ehemalige Streckenführung erinnern: so die Gleis- und Brückenaufleger an der Brücke über die „Böse Sieben“ am Kreisfelder Sportplatz, drei Gittermasten in Helfta an der Hauptstraße im Bereich Sportplatz und Geländeeinschnitte am Schlossberg nach Mansfeld. Auch der zwischen Helbra und Benndorf aufgeschüttete Bahndamm mit Brücke - hier kreuzte unter der Brücke die Trasse der Mansfelder Bergwerksbahn die Streckenführung der Elektrischen Kleinbahn - ist noch heute ein sichtbares Zeugnis der Elektrischen Kleinbahn.

Abb. 31: Brücke zwischen Helbra und Benndorf



Abb. 32: Nachbau des Kleinbahnmastes in Benndorf

Abb. 33: Originalmast der Elektrischen Kleinbahn in Helfta



Noch bis März 2008 standen drei Gittermasten in Helfta an der Hauptstraße im Bereich des Sportplatzes, sie blieben so lange erhalten, weil sie während dieser Zeit als Träger von Straßenlaternen und einer Stromleitung genutzt worden waren. Die Gemeinde Benndorf ließ einen Gittermast nachbauen und hat diesen als Erinnerung an die Elektrische Kleinbahn im Grundstücksbereich der Gemeindeverwaltung - von der Hauptstraße aus sichtbar - aufgestellt.

Das ehemalige Verwaltungsgebäude der Elektrischen Kleinbahn am Bahnhof Klostermansfeld wurde zuletzt noch von der envia Mitteldeutschen Energie AG genutzt, inzwischen aber durch einen Verwaltungsneubau ersetzt.

Literatur

Clauß, F.: 100 Jahre Mansfelder Werksbahnen, FS des Mansfeld Kombines, Eisleben 1980; Eisenächer, W.: Auszüge aus: Die Mansfelder Kohlenstraßen, in: Technische Gemeinschaft (KDT-Mitteilungen des Mansfeld Kombines), 1990/2, S. 26-30; FS der Mansfeld'sche Kupferschiefer bauende Gewerkschaft, 1907, S. 202; Mirsch, R.: 160 Jahre Gewerkschaftliche Chaussee, in: Mansfeld Echo 2002, Nr. 4, S. 24; Knitzschke, G.: Der Bergbau auf Kupferschiefer in der Region Kreisfeld/Hergisdorf, in: Kreisfelder Blätter 7,2000, S. 8; ders.: Persönliche Information über die Drahtseilbahn Thomas Münzer-Schacht; König, St.: Die Kalidrahtseilbahn zwischen Eisleben und Unterrißdorf, in: Mitteilungen des Vereins Mansfelder Berg- und Hüttenleute e. V., 2008, Heft 2; Kunze, G.: 100 Jahre Bahnwerkstatt. FS des Mansfeld Kombines, Eisleben 1983; Verein Mansfelder Berg- und Hüttenleute e. V./Deutsches Bergbau-Museum Bochum (Hrsg.): Mansfeld - Die Geschichte des Berg- und Hüttenwesens, Lutherstadt Eisleben/Bochum 1999, S.19; Weißenborn, U.: Seit 15 Jahren MaLoWa Bahnwerkstatt in privater Hand, in: Mansfeld Echo 2008, Heft 1, S. 28; Wilke, St.: 125 Jahre Mansfelder Bergwerksbahn. FS des Vereins Mansfelder Bergwerksbahn e. V. (Hrsg.), Benndorf 2005; Zeddel, M./Knitzschke, G.: Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Land, in: Kreisfelder Freundeskreis für Wandern und Ortsgeschichte im SV Eintracht Kreisfeld, Halle 2000, S. 1-18; www.kupferspuren.eu.

Abbildungsnachweis

Abb. 1, 19	Archiv Horst Dammköhler, Lutherstadt Eisleben
Abb. 2,21	www.kupferspuren.eu
Abb. 3, 4:	Archiv Rudolf Mirsch, Lutherstadt Eisleben
Abb. 5, 6, 7, 8, 9,10:	Archiv Stefan König, Volkstedt
Abb. 11 bis 14, 16 bis 18, 20, 27	Stefan Wilke, Halle an der Saale
Abb. 15 Abb.	Archiv Volker Jacobi, Reichenbach/Vogtland
22 Abb. 23, 24	Archiv Jürgen Lukaschek, Seeburg
Abb. 25, 26	Archiv Herbert Teutsch, Benndorf
Abb. 28 bis 32	Archiv Ursula Weißenborn, Hergisdorf
Abb. 33	Archiv Marco Zeddel, Kreisfeld /Gerhard Knitzschke, Kreisfeld Archiv Stadtverwaltung Lutherstadt Eisleben, Sachgebiet Hoch- und Tiefbau