

Verein der Mansfelder Berg- und Hüttenleute e.V.

Der Anschluss des Wolfshachtes an die Mansfelder Bergwerksbahn

Dr. Stefan König

Am 30. Juni 1906 wurden nach einer feierlichen Zeremonie auf einer Anhöhe südöstlich von Volkstedt mit den Teufarbeiten eines neuen Schachtes begonnen. Er erhielt den Namen Wolfshacht nach Dr. THEODOR WOLF, einer der Hauptaktionäre der Mansfelder Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft. Die vorgesehene Bedeutung der geplanten Großschachanlage erforderte auch Maßnahmen, um den Abtransport der Erze zu den Rohhütten abzusichern und die Personenbeförderung aus Einzugsgebieten des Wolfshachtes zu gewährleisten.

MAX GEIPEL und sein Bahnprojekt

Im Jahr 1898 trat der Dipl.-Bergingenieur MAX GEIPEL in die Dienste der Mansfelder Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft. Bereits im Jahr 1901 wurde ihm im Rang eines Berginspektors die Leitung der Bergwerksbahn übertragen. Im Jahr 1907 erfolgte seine Berufung zum Bergwerksdirektor. In dieser Funktion war er für die Schächte Hohenthal und Wolf, aber auch bis 1909 weiterhin für die Bergwerksbahn verantwortlich.

GEIPEL erkannte bereits im Jahr 1906 die große Bedeutung eines Bahnanschlusses für den Wolfshacht. Er sah darin die notwendige Voraussetzung für den Aufbau des Wolfshachtes zu einer modernen und leistungsfähigen Großschachanlage. Als Bergwerksdirektor zeichnete sich GEIPEL durch einen hohen montantechnischen Kenntnisstand, strategischer Weitsicht und einen großen beruflichen Erfahrungsschatz aus. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass sich GEIPEL auch unbequemen Diskussionen und kritischen Auseinandersetzungen, selbst mit dem Ober-Berg- und Hütten-Direktor Dr. VOGELSANG, stellte. Im Jahr seines Ausscheidens war er als Bergwerksdirektor für die Schächte Wolf, Hohenthal, Dietrich und Wachler verantwortlich.

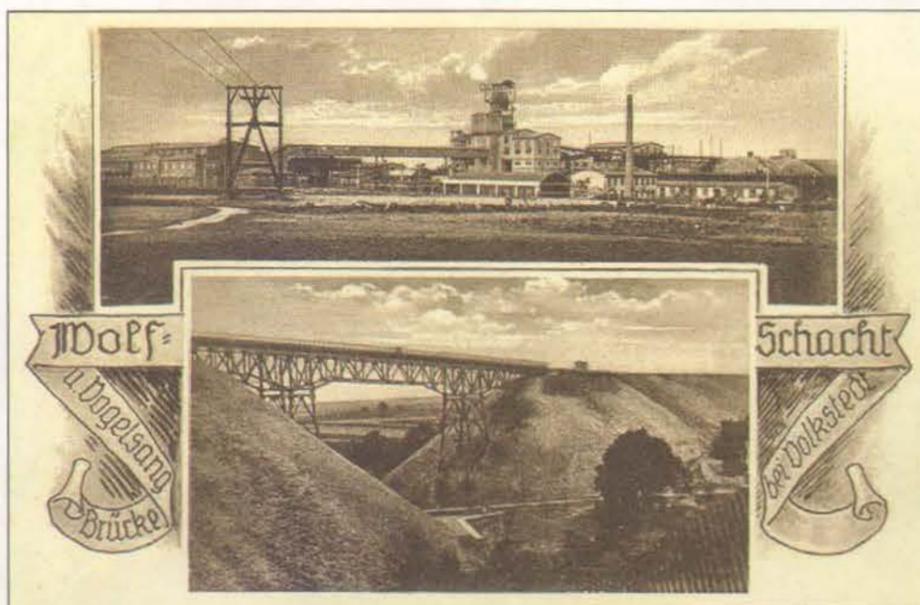
Das erste Bahnprojekt (1906–1909) für den Wolfshacht scheiterte

Zur Jahreswende 1906/1907 hatte der Wolfshacht eine Teufe von ca. 151 Meter erreicht. Bereits im Dezember 1906 legte GEIPEL ein Projekt über die Verlängerung der Bahnstrecke vom Hohenthalschacht bis zum Wolfshacht vor, das er mit ca. 440.000 Mark veranschlagte. Davon ausgehend erarbeitete das Baubüro der Gewerkschaft ein detailliertes Bauprojekt für den ca. 3,5 km langen Bahnanschluss. Die niedrigeren Baukosten von nur 392.000 Mark resultierten aus einer guten Anpassung des Bahntrasse an die Geländemorphologie und des Baus von nur zwei Brücken.

Am 22. April 1908 wurde die Bahnstrecke durch die Deputierten der Gewerkschaft mit einem vorläufiger Kostenetat von 150.000 Mark genehmigt. Dieses Geld war für den notwendigen Grunderwerb vorgesehen.

Am 21. Juni 1908 wurde durch die Ober-Berg- und Hütten-Direktion der Bauantrag an das Königliche Oberbergamt Halle gestellt. Während von diesem und dem Regierungspräsidenten der Antrag genehmigt wurde, erfolgte von dem Volkstedter Rittergutsbesitzer HÖRNING Einspruch gegen die Trassenführung. Diesem Einspruch konnte nur mit einer Verschiebung der Trasse entsprochen werden, da HÖRNING einen Grundstücksverkauf ablehnte. Auch das Königliche Oberbergamt Halle forderte die Gewerkschaft zu einer Trassenverschiebung auf. Auf die damit verbundenen beträchtlich erhöhten finanziellen Aufwendungen wies GEIPEL hin. Mit Schreiben vom 10. Mai 1909 teilte der

Ober-Berg- und Hütten-Direktor Dr. VOGELSANG dem Königlichen Oberbergamt Halle mit, dass von einem Anschluss des Wolfshachtes an die Mansfelder Bergwerksbahn Abstand genommen wurde. Erst Jahre später wurde von der Ober-Berg- und Hütten-Direktion eingeräumt, dass in den Jahren 1908/1909, u. a. auf Grund der angespannten finanziellen Situation (z.B. Beseitigung von Schäden des Wassereintruchs im Zirkelschacht), der Bau des Bahnanschlusses zum Wolfshacht nicht möglich war.



„Nur die Lumpen sind bescheiden – Brave erfreuen sich der Tat“

Dieses Zitat setzte GEIPEL als Schlusssatz unter ein Gutachten über die Notwendigkeit des Baus des Bahnanschlusses zum Wolfshacht. Er bezog sich natürlich nicht direkt auf die unmittelbar vorher durch den Ober-Berg- und Hütten-Direktor veranlasste Einstellung des Bahnprojektes. Allerdings kann man sich als heutiger Leser der Akten nicht des Eindrucks erwehren, dass dieses Zitat die Reaktion von GEIPEL auf die Einstellung des Bahnanschlussprojektes war. Denn in seinem Bericht stellte GEIPEL die große



Bedeutung des Bahnanschlusses für den Wolfshacht dar. In seiner Begründung bemerkte u. a., dass die Bergleute aus Helbra und den Grunddörfern bereits für den Fußmarsch zum Wolfshacht ca. 20 % ihrer durchschnittlichen körperlichen Leistung verbrauchten. Ein Leistungspotential, welches der Gewerkschaft dadurch nicht mehr zur Verfügung stand.

Das Bahnprojekt wird wieder aufgegriffen. Im Oktober 1915 wies GEIPEL als Bergwerksdirektor auf die aufgetretenen Leistungs- und Kapazitätsprobleme des Wolfshachtes hin. Sie waren nach seiner Meinung im Wesentlichen dem zögerlichen Ausbau des Wolfshachtes zu einer Kupferschieferförderanlage geschuldet. GEIPEL wurde durch die Ober-Berg- und Hütten-Direktion beauftragt, nun den Anschluss des Wolfshachtes an das Streckennetz der Mansfelder Bergwerksbahn voranzutreiben. In seiner Antwort auf diese Beauftragung verwies GEIPEL nicht ohne

Stolz auf sein bereits in früheren Jahren vorgelegtes Projekt. Allerdings konnte er sich nicht die Bemerkung verkneifen „ungeachtet der Kritik, welche meine damaligen Ausführungen gefunden haben“. Zur Absicherung der Produktion der Krughütte wurde neu festgelegt, neben dem Bahnanschluss des Wolfshachtes zur Helbraer Kochhütte auch einen Anschluss zur Krughütte in Eisleben herzustellen. Dadurch wurde auch die Personenbeförderung aus Eisleben zum Wolfshacht abgesichert.



Bau der Bahnstrecke in den Jahren 1917 bis 1923

Im Januar 1917 wurde für das neue Bahnprojekt eine Kostenschätzung vorgelegt. Für den Bau der ca. 5,0 km langen Strecke Hohenthalschacht-Wolfshacht wurden Kosten in der Höhe von 1,680 Mio Mark ermittelt. Die ca. 1,8 km lange Abzweigungsstrecke bis zum Clotildeschacht sollte 0,320 Mio Mark kosten. Der Bau der Brücke über die Straße Eisleben-Hettstedt wurde mit 0,200 Mio Mark eingeplant. Daneben waren drei Überbrückungen von Feldwegen vorgesehen, die jeweils mit 60.000 Mark veranschlagt wurden. Am 24.



Januar 1917 wurde der Antrag zum Bau des Bergwerksbahnanschlusses durch die Deputation der Mansfelder Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft bestätigt. Die beim Oberbergamt Halle eingereichten Bauunterlagen wurden am 9. Mai 1917 genehmigt. Während die Firma LOUIS EILERS aus Hannover mit der Errichtung der Straßenbrücke beauftragt wurde, erhielt die Firma REUTER & STRAUBE aus Halle den Auftrag für die drei Überbrückungen von Feldwegen. Mit der Durchführung der Erd- und Betonarbeiten wurde die Firma Dücker & Co. aus Düsseldorf beauftragt.

Im November 1917 waren mit dem Bau der Bahnstrecke 11 Bauarbeiter sowie 23 Kriegsgefangene beschäftigt, während im September 1918 laut der Archivunterlagen 160 Arbeiter und vier Meister angelegt waren. Die Bau- und Montagearbeiten für den Strecken- und Brückenbau gestalteten sich auf Grund der Versorgungsengpässe, die speziell im Kriegs-

winter 1917/1918 auftraten, sehr schwierig.

Im Juli 1918 wurde nach Abschluss der Fundamentarbeiten mit der Montage der Brücke über die Landstraße Eisleben-Hettstedt begonnen. Die im April 1919 gestellte Schlussrechnung für die Brücke über die Straße Eisleben-Hettstedt betrug 228.690,46 Mark. Am 5. April 1919 wurden auch die drei Überbrückungen der Feldwege abgenommen. Die Gesamtrechnung für diese drei Überbrückungen belief sich auf 212.786,96 Mark.

Am 13. Februar 1920 wurden die ersten beiden Brücken der Bahnstrecke durch den Bergrevierbeamten auf Antrag der Gewerkschaft vorzeitig abgenommen, da ihre Nutzung für den Weiterbau der Bahnstrecke von größter Bedeutung war. Bei der Abnahme legte der Bergrevierbeamte u. a. fest, dass die Züge vor der Straßenbrücke erst halten müssen und dann erst die Brücke mit einer Höchstgeschwindigkeit passieren dürfen, die der „Geschwindigkeit eines langsam schreitenden Arbeiters entspricht“. Im Mai 1920 wurden die Rostschutz- und Anstricharbeiten der vier Brücken in Höhe von 91.000 Mark an die Firma DIETZE aus Dessau vergeben. Als wichtige Voraussetzung für die Aufnahme der Erzförderung konnte der Bau der Schieferställe bereits im Mai 1921 beendet werden. Von Juni bis September 1921 wurden die Bahngleise für die Material- und Personenbeförderung im Bereich des Wolfshachtes verlegt. Im Herbst 1921 wurde durch den Ober-Berg- und Hütten-Direktor Dr. HEINHOLD veranlasst, die Benennung der vier Bergwerksbahnbrücken der Bahnstrecke zum Wolfshacht vorzubereiten. Es bleibt einem weiteren Artikel vorbehalten, über interessante Details zu der Namensgebung dieser vier Brücken sowie zu Dr. THEODOR WOLF zu berichten.

Erteilung der Betriebserlaubnis zur Personenbeförderung

Die gewerkschaftliche Bahnspektion stellte am 17. Dezember 1921 den Antrag auf Inbetriebnahme des Bergwerksbahnanschlusses zum Wolfshacht. Allerdings wurde der vorläufige Betrieb dieser Strecke vom Oberbergamt Halle am 2. Januar 1922 auf nur vier Wochen befristet. In diesem Zeitraum war es der Gewerkschaft möglich, auf den Strecken Ernst-Wolfshacht und Clotilde-Wolfshacht täglich insgesamt 160 Mann mit vier Zügen zu befördern. Die vier Züge waren gemäß bergamtlicher Anordnung jeweils mit dem Lokomotivpersonal sowie je Personenwagen mit einem Bremser und einem Zugführer zu besetzen. Die Höchstgeschwindigkeit durfte vier Meter in der Sekunde (14,4 km/h) nicht übersteigen. Am 29. Dezember 1921 wurde der Antrag auf endgültige Abnahme der Wolfshächter Anschlussbahn gestellt. Nach erfolgter Abnahme, die weitere Forderungen enthielt, erteilte das Oberbergamt Halle am 3. Februar 1922 eine nochmalige nur vorläufige Genehmigung zur Nutzung dieser neuen Bergwerksbahnstrecke. Im September 1922 passierten täglich sechs Personenzüge mit jeweils zwei Wagen sowie vier Materialzüge mit jeweils sechs Materialwagen die Bahnstrecke zum Wolfshacht.

Die endgültige Genehmigung zur Inbetriebnahme der Bergwerksbahnstrecke wurde am 12. Juni 1923 erteilt. Damit war eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des Wolfshachtes zu einer modernen und leistungsfähigen Großschachanlage geschaffen, zu der MAX GEIPEL als langjähriger Bergwerksdirektor einen wesentlichen Beitrag geleistet hatte.