



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



---

Mitteilung 30

6 / 1997

---

*Liebe Kameradinnen, liebe Kameraden,*

Die Exkursion nach Straßberg, die Fahrt mit der Mansfelder Bergwerksbahn und auch der Besuch unserer Kameraden aus Herne waren Höhepunkte unseres Vereinslebens, woran wir uns noch lange Zeit gern erinnern werden.

|| Heute möchten wir zur Veranstaltung  
am 17. November herzlich einladen.

Mit der Erschöpfung der bauwürdigen Lagerstättenteile der Mansfelder Mulde zu Beginn der 60er Jahre wurden große Teile der Belegschaften des Thälmann- und Fortschrittschachtes in das neu aufgeschlossene Sangerhauser Revier verlegt. Wir freuen uns schon auf die Gelegenheit, alte Erinnerungen austauschen zu können. Interessante Berichte würden wir später auch gern in unseren Mitteilungen veröffentlichen. Anregungen dazu soll die kurzgefaßte Darstellung der Entwicklung der beiden Großschachtanlagen auf den folgenden Seiten geben.

*Mit bestem Glückauf!  
Der Vorstand*

## Zur Erinnerung an die Schließung der beiden Großschächte der Mansfelder Mulde vor 35 bzw. 30 Jahren

---

Dr. Rudolf Mirsch

Die Erschließung der tiefsten Feldesteile der Mansfelder Mulde begann Anfang des Jahrhunderts mit den Teufarbeiten des Paulschachtes im August 1900.

Bereits 1906 folgten die beiden Großschächte Wolfschacht und Vitzthumschacht.

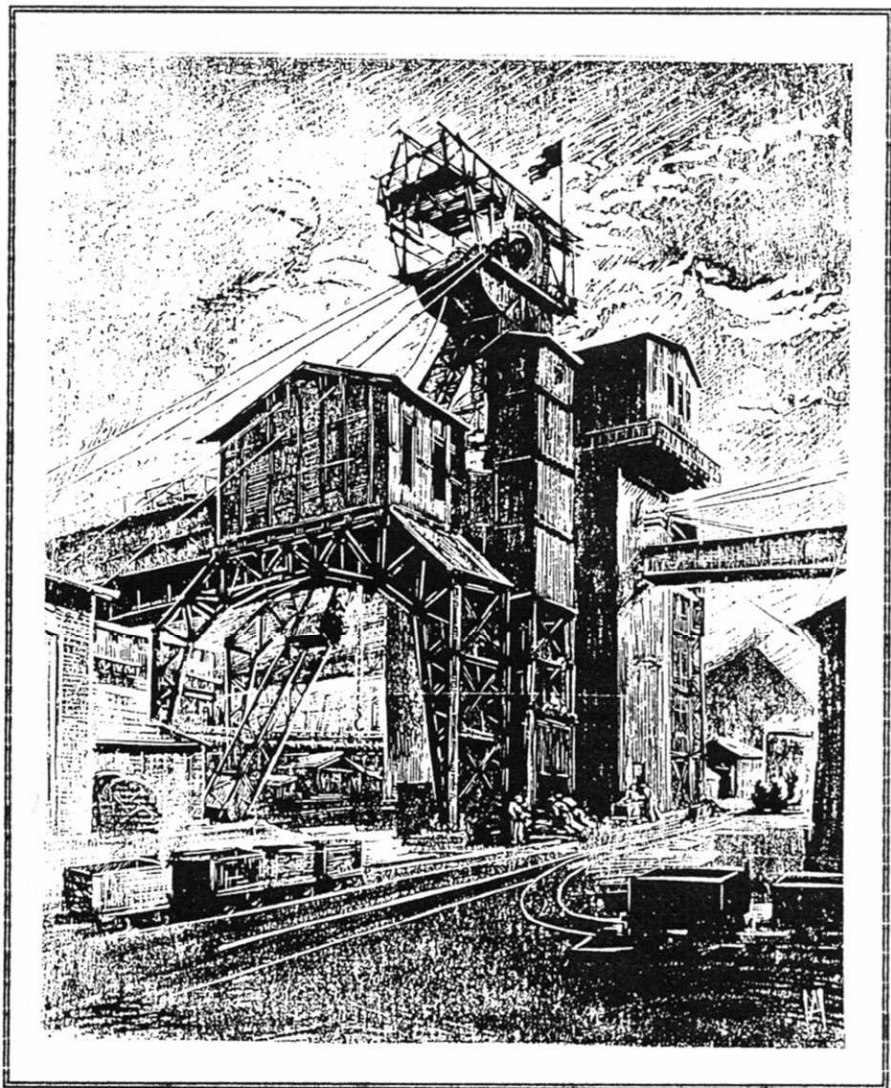
### Wolfschacht (Fortschrittschacht) 1906-1967

---

Der Wolfschacht sollte der bedeutendste und wichtigste Produktionsschacht der Gewerkschaft werden. Die Abteufarbeiten gestalteten sich, wie bei vielen anderen Schächten im Mansfelder Land, durch Wasser- und Gasaustritte schwierig. Bei 420 m Teufe wurde ein etwa 23 m mächtiges Kaliflöz durchteuft und am 2. Februar 1909 bei 542 m das Kupferschieferflöz angefahren. Mitte des Jahres 1913 waren die Schachteinbauten abgeschlossen, die Abnahme erfolgte am 1. November 1913. Mit etwa 200 Mann Belegschaft wurden Aus- und Vorrichtungsarbeiten begonnen. Die Förderung der Haldenberge erfolgte von der 7. Tiefbausohle. Auf der Halde standen bis 1927 lediglich Kopfwipper zur Verfügung. Das Erz wurde unter Tage zum Hohenthalschacht gefördert. Am 1. Juli 1923 kam auf dem Wolfschacht die nördliche, nunmehr elektrische Fördermaschine in Betrieb, und wenige Tage später wurde mit der Erzförderung begonnen. Die Belegschaft wuchs durch Übernahme von Belegschaftsteilen des Hohenthalschachtes sehr schnell. 1922 betrug die Hauerleistung je Schicht lediglich 0,90 m<sup>2</sup>. Abbauhämmer standen noch nicht zur Verfügung. Im Jahre 1924 war der Wolfschacht mit etwa 4000 Mann Belegschaft die bedeutendste Anlage des Reviers. Am 1. Februar 1925 wurde der Wolfschacht nach Stilllegung des Hohenthalschachtes selbständig. Durch Einführung von Schüttelrutschen, elektrischen Huntehaspeln und Abbauhämmern wurden nun verstärkt Anstrengungen unternommen, die Leistung der Strebelegschaften zu steigern. Im Jahre 1932 waren die Kameradschaften mit 530 Abbauhämmern ausgerüstet, die Hauerleistung erreichte 1,69 m<sup>2</sup>/MS. Die abgebaute Flözfläche stieg von 80.950 m<sup>2</sup> im Jahre 1922 auf 619.700 m<sup>2</sup>. Die Leitung des Wolfschachtes bemühte sich besonders um

einen leistungsfähigen Strebrutschenbetrieb, der sich aber letztlich doch nicht behaupten konnte. Nach 1936 wurden die Rutschen zielstrebig durch elektrische Huntehaspel ersetzt. Hohe Belegschaftszahlen führten dazu, daß Ende 1932 bereits über 90 % der Belegschaft unterhalb der Hauptfördersohle bis zum Niveau der 9. Tiefbausohle angelegt war. Um der Verringerung der produktiven Arbeitszeit der Produktionsarbeiter zu begegnen, wurde zwischen der 7. und 8. Sohle eine großzügig gestaltete maschinelle Personenförderung mit der auf dem Niveau der 7. Sohle stationär eingebauten Seilbahnmaschine mit einer Leistung von 130 kW und den erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen eingerichtet, die ein Novum im Bergbau darstellte. In knapp 2½ Minuten konnten damit 85 Mann vom Niveau des Schachtfüllortes zur 8. Tiefbausohle befördert werden. In den Jahren 1933/34 folgte eine zweite Einrichtung zur Personenfahrung bis zur 9. Sohle. Bei der Produktenförderung wurden zur Bewältigung der ständig zunehmenden Fördermengen über längere Förderwege auf den tieferen Sohlen nur noch Elektroloks eingesetzt. Im Jahre 1935 konnte dadurch der Einsatz von Pferden in der söhlichen Förderung von 70 auf 20 verringert und im Jahre 1936 gänzlich vermieden werden.

Nach Ende des II. Weltkrieges mußte vom 10. April 1945 bis 3. Juni 1945 für kurze Zeit die Produktion eingestellt werden, aber bereits am 4. Juni 1945 konnten ca. 1300 Mann wieder anfahren. Große Schwierigkeiten mußten überwunden werden, um die ständig wachsende Belegschaft mit Hilfsmaterial zu versorgen und um die geforderten Förderzahlen zumindest annähernd zu erreichen. Im Jahre 1949 wurde der Wolfschacht in Fortschrittschacht umbenannt. Im Jahre 1951 wurden aus Kameradschaften Brigaden und Gewinnungskollektive. Nach der Einführung der Abbauhämmer zu Beginn der 20er Jahre folgte Anfang der 50er Jahre eine neuerliche verstärkte Orientierung auf die Strebmechanisierung, die eine Einschränkung der körperlich schweren Arbeit und eine weitere Leistungssteigerung beim Strebpersonal bringen sollte. Die Leitung des Fortschrittschachtes orientierte sich auf die Entwicklung der Geradstrebertechnologie, die vom herkömmlichen Bogenstrebe abging und gute Voraussetzungen für eine Strebmechanisierung bot. Die Entwicklung stellte alle Beteiligten vor große Probleme, konnte sich aber schließlich nach der Weiterentwicklung des Strebausbau behaupten.



FORTSCHRITTSCHACHT I

ALBERT HEROLD (ETWA 1950)

Am 28. Mai 1953 beschließt der Ministerrat eine Erhöhung der Arbeitsnormen in allen volkseigenen Betrieben um mindestens 10 % bis 30. Juni. Dagegen regte sich auf dem Fortschrittschacht bereits am 4. Juni offener Widerstand. Nach den Ereignissen in Berlin am 17. Juni kam es erneut zu Arbeitsniederlegungen. Forderungen wurden aufgestellt und in der Lohnhalle verkündet. Danach formierte sich ein beachtlicher Zug Bergarbeiter und bewegte sich nach Eisleben, um die aufgestellten Forderungen durchzusetzen. Es kam zu Ausschreitungen. Die Ruhe wurde mit Zugeständnissen und staatlicher Gewalt wieder hergestellt.

In der für den Bergbau in der Mansfelder Mulde kritischen Situation, die nach dem Wassereinbruch auf dem Brosowskischacht im Jahre 1958 entstanden war, wurden sogenannte "Rote Treffs" organisiert. Jeweils zu Schichtbeginn wurde die Belegschaft in der Lohnhalle über die aktuelle Situation, über Schwerpunkte und vermeintliche Hemmnisse informiert. Kritisch, häufig auch überspannt wurden Mängel und Fehler offengelegt und besonders Leitungskräfte zu Stellungnahmen aufgefordert. Der Thälmannschacht war bereits 1962 infolge der Erschöpfung der Vorräte stillgelegt worden. Restfelder, beispielsweise der Pfeiler der Zahnradbahn, wurden in den Abbau einbezogen. Der Brosowskischacht wurde Betriebsteil des Fortschrittschachtes. Inzwischen war die Sangerhäuser Lagerstätte aufgeschlossen.

Am 8. Dezember 1967 wurde die letzte Schicht auf dem Fortschrittschacht verfahren. Die Schachtröhre wurde 1970 mit rund 34.000 m<sup>3</sup> Haldengestein verfüllt.

In den 60er Jahren wurden in Werkstätten auf dem Gelände des Fortschrittschachtes u.a. Stahlrohrmöbel und Handbohrmaschinen gefertigt. Nach 1990 hat sich erfolgreich das Unternehmen "PROJECT", die Schul- und Projekteinrichtungen GmbH, im Hauptgebäude der einstigen Schachtanlage etabliert und wurde ein im In- und Ausland geachteter Produzent.

Im Südteil der Lagerstätte wurde im Juli 1907 mit den Teufarbeiten des späteren Fortschrittschachtes II begonnen. Er war von 1910 bis etwa 1960 in Betrieb. In den letzten Jahren vor der Schließung war er Sitz der Bergbauforschung. In nur geringer Entfernung wurde ab 1913 der Kalischacht "Wachler" geteuft. Für den Transport des Salzes zur Chlorkaliumfabrik und den Transport der Rückstände diente eine Drahtseilbahn.

## Vitzthumschacht (Thälmannschacht) 1906-1962

Fast gleichzeitig mit dem Wolfschacht wurde am 5. Juli 1906 etwa 3 km nördlich der erste Spatenstich und die Taufe des Schachtes "Graf Vitzthumschacht" vollzogen. Am folgenden Tag begannen vier Drittel mit Hacke, Spate und Schaufel mit den Abteufarbeiten, die zügig vorankamen. Am 23. September 1909 wurde in einer Teufe von 563 m das Kupferschieferflöz erreicht. Die Teufarbeiten wurden bei 613 m beendet. Leider ereignete sich noch kurz vorher ein Unglück, bei dem 3 Tote zu beklagen waren.

Bis zum Kriegsbeginn im Jahre 1914 wurden Streckenauffahrungen und die Errichtung der Übertageanlagen zügig weitergeführt, dann kamen die Ausrichtungsarbeiten zum Erliegen. Nach dem I. Weltkrieg folgten unruhige Jahre mit Streiks und zeitweiligen Betriebsstillegungen. Zur Erschließung tieferer Feldesteile wurde unmittelbar neben dem Schacht von der 7. Sohle aus ein Blindschacht geteuft, nach Erreichen des Niveaus der 9. Sohle der Hauptschacht hochgebrochen, gleichzeitig das Füllort in der 9. Sohle ausgemauert und mit einem Querschlag ins Feld gefahren. Um die Belegschaft des Zirkelschachtes aufnehmen zu können, wurde die Kapazität des Schachtes in den Jahren 1925/26 mit dem Einbau der südlichen Hauptfördermaschine vervollständigt. Ab 1. April fuhr ein großer Teil der Belegschaft des Paulschachtes auf dem Vitzthumschacht an. Im gleichen Jahr wurde zudem die Belegschaft des Zirkelschachtes übernommen und näher an die Abbauorte herangeführt. Noch 1929 arbeiteten etwa 30 Prozent der Strebhauer zumindest zeitweise mit Keilhauen.

In der Weltwirtschaftskrise stand auch der Vitzthumschacht vor großen Problemen. Nach Erschöpfung der Vorräte oberhalb der 7. Sohle wurde 1933 die nördliche Förderung auf die 9. Tiefbausohle verlegt. Damit war der Endausbau des Schachtes im Zentrum der Mansfelder Mulde beendet. Auch ein später bei Burgsdorf geplanter Zentralschacht vornehmlich für die Wetterführung kam nicht mehr zur Ausführung. Die Ausrichtung neuer Feldesteile hatte die 12. Tiefbausohle erreicht und bauwürdiges Feld aufgeschlossen. Um die Belegschaft mit geringstem Zeitverlust an die Arbeitsorte heranzuführen zu können, wurde 1937 mit der Errichtung einer Zahnradbahnstrecke begonnen, die über eine geneigte Bahn von ca 1200 m Länge



eine Höhendifferenz von ca. 130 m überbrückte und Personen- und Personenförderung möglich machte. Es war die erste untertägige Zahnradbahnstrecke dieser Art im Bergbau überhaupt. Später wurde diese Einrichtung bis zur 13. Tiefbausohle verlängert.

Wie der Wolfschacht mußte auch der Vitzthumschacht im April 1945 die Produktion für kurze Zeit einstellen. Mitte Mai wurde der Schacht mit etwa 1000 Mann Belegschaft wieder angefahren. Die Belegschaft kam aus der näheren Umgebung und mit Zügen der Bergwerksbahn aus Uttstedt, Klostermansfeld und Helbra. Der Neubeginn nach Kriegsende war auch hier schwierig. Das Brot reichte trotz der Schwerstarbeiterkarte für das tägliche Schachtfrühstück nicht aus. So wurde eine karge Suppe im Thermobehälter als Halbschichtverpflegung mit in den Schacht genommen. Mit viel Optimismus und Tatendrang wurden in den ersten Nachkriegsjahren beachtliche Leistungen erzielt. Stachanow-Methoden nach sowjetischem Vorbild sollten die Produktion weiter steigern. Auf dem Vitzthumschacht wurde 1948 Friedrich Himpel auserwählt, das Beispiel zu geben. Seine Höchstleistungen und die auch anderer "Hennecke-Aktivist", die nach umfangreichen Vorbereitungen der Arbeitsorte vollbracht wurden, waren unrealistisch und verfehlten die Vorbildwirkung. Mit der Umbenennung der Mansfeldbetriebe in Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck am 20. Mai 1951 erhielt der Vitzthumschacht den Namen "Ernst-Thälmann-Schacht". Die Strebmechanisierung des Thälmannschachtes konzentrierte sich nach 1951 vorrangig auf die Entwicklung der Plattenbandförderung. Während des Aufstandes im Juni 1953 verweigerten auch auf dieser Schachtanlage große Teile der Belegschaft die Einfahrt.

Die durch die Ausrichtung aufgeschlossene bauwürdige Abbaufäche des Thälmannschachtes nahm Ende der 50er Jahre schnell ab. Der Thälmannschacht mußte nur aus diesem Grunde am 17.12.1962 die Produktion einstellen. Schutzpfeiler der Zahnradbahn und restliche Abbaufelder wurden vorwiegend vom Fortschrittschacht abgebaut. Die Schachtröhre wurde 1971 mit etwa 43.000 m<sup>3</sup> Haldenmaterial verfüllt. Neben der etwa 130 m hohen, das Mansfelder Land prägenden Spitzkegelhalde steht auf einer Vorhalde die noch umstrittene Plastik "Lichtauge". Möge sie der Mansfelder Maschinen- und Anlagenbau GmbH und dem gesamten Mansfelder Land und ihren Menschen in eine sichere Zukunft weisen.

## Nachruf

Wir haben die traurige Pflicht unseren Mitgliedern mitzuteilen, daß unser Kamerad und Gründungsmitglied

**Horst Fischer, Eisleben**

am 21.09.1997 zur ewigen Knappschaft abberufen wurde.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren

## **Nächste Veranstaltungen**

=====  
Alle Veranstaltungen finden im Kulturhaus der Mansfelder Bergarbeiter statt

17.11.1997 um 17.00 Uhr Vereinsveranstaltung:  
30. Jahrestag der Schließung des Fortschrittschachtes  
Vortrag und Diskussion

09.11.1997 um 15.00 Uhr:  
Heiteres mit dem beliebten Schauspieler Günter Schubert

22.11.1997 um 20.00 Uhr:  
Herbstball unter Mitwirkung Eisleber Modehäuser

05.12.1997 Vereinsveranstaltung  
Barbarafeier gemeinsam mit dem Bergschulverein

---

---

### Geschäftsstelle des Vereins:

Kulturhaus der Mansfelder Bergarbeiter, 06295 Eisleben, Friedensstraße 12, Telefon: 03475 / 602926

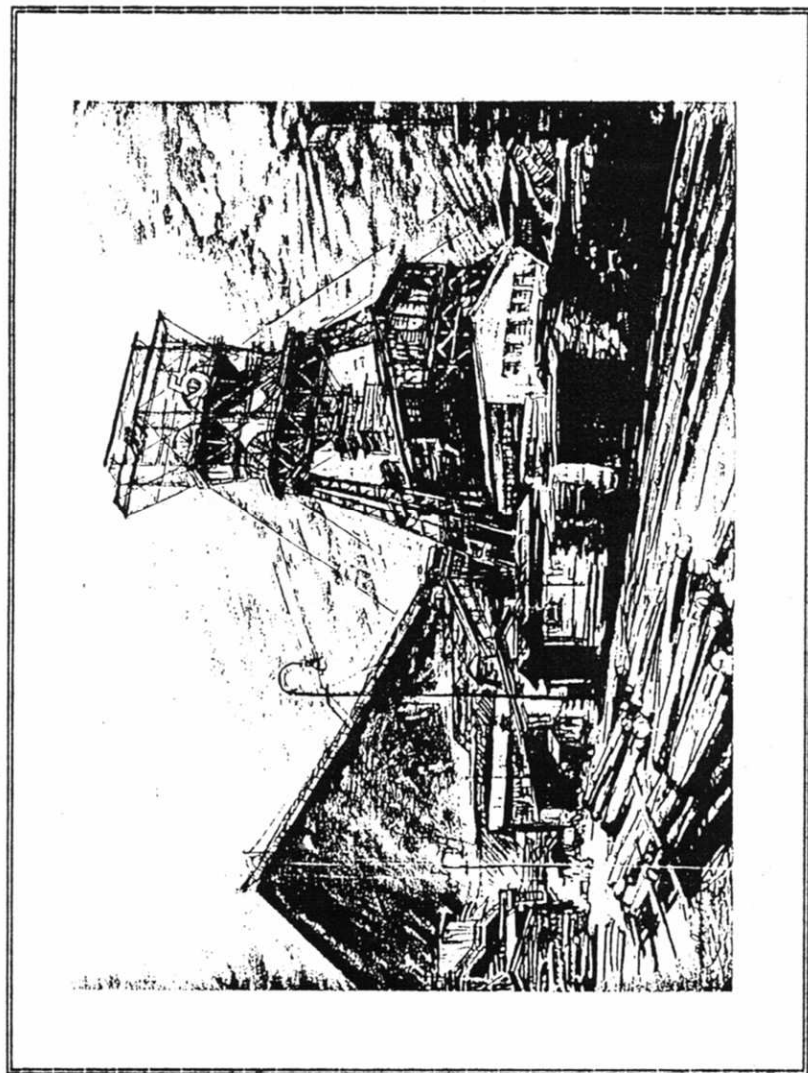
Vorsitzender: Dipl.-Ing. Horst Näther, 06295 Eisleben, Friedrichsberg 17, Telefon: 03475 / 603416

Vereinskonto bei der Raiffeisenbank Lutherstadt Eisleben: 140 902, BLZ: 800 637 18

bei der Kreissparkasse Mansfelder Land, Eisleben: 320 046 34, BLZ: 800 537 12

Mindestbeitragshöhe im Geschäftsjahr 1997:.....: 2.- DM/Monat





ERNST - THALMANN - SCHACHT

ALBERT HEROLD (ETWA 1950)