

Verein der Mansfelder Berg- und Hüttenleute e.V.

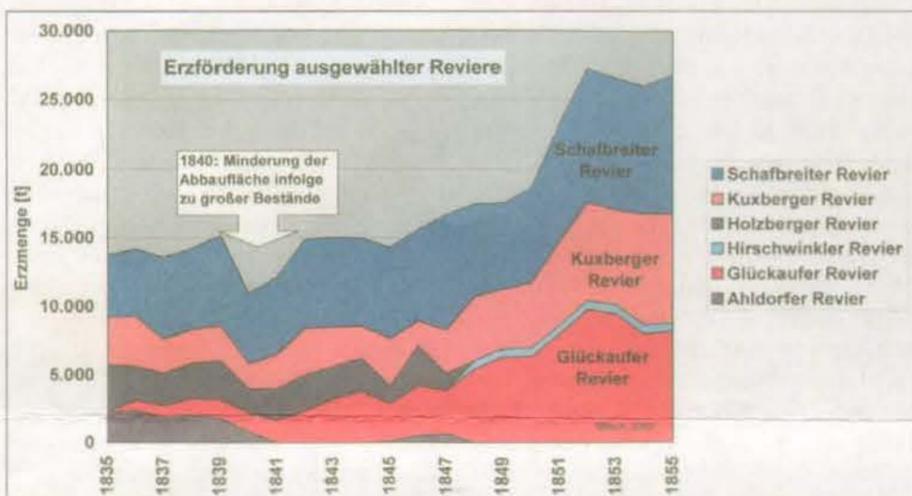
160 Jahre „Gewerkschaftliche Chaussee“

Rudolf Mirsch

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm die Metallproduktion der Mansfelder Gewerkschaften eine allgemein positive Entwicklung, wenn auch zeitweise infolge großer Bestände eine Drosselung der Erzförderung veranlasst werden musste. Weitere 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 fossile Brennstoffe aus den Kohlengruben zu den Bedarfsträgern zu bringen. Ein Schwachpunkt waren die oft grundlosen Wege. Auch die gesetzlich bereits festgelegten größeren Reifenbreiten der Fuhrwerke, der sogenannten „Höhlen“, konnten die Schwierigkeiten des Transportes nicht beseitigen.

können und die Erzbestände auf den Revieren das normale Maß nicht überschreiten. Das Oberbergamt in Halle bestätigte die Notwendigkeit und erklärte sich bereit, die Vermessung der Trassen für die endgültige Entscheidung der Ausführbarkeit auf Kosten des preußischen Staates zu veranlassen.

Das Projekt sah vor, die wichtigste neue Straße an die heutige B 80 bei Wimmelburg anzuschließen, durch die sogenannte Diebeskammer über Helbra und Klostermansfeld auf eine Gesamtlänge von 1 1/2 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 wer-

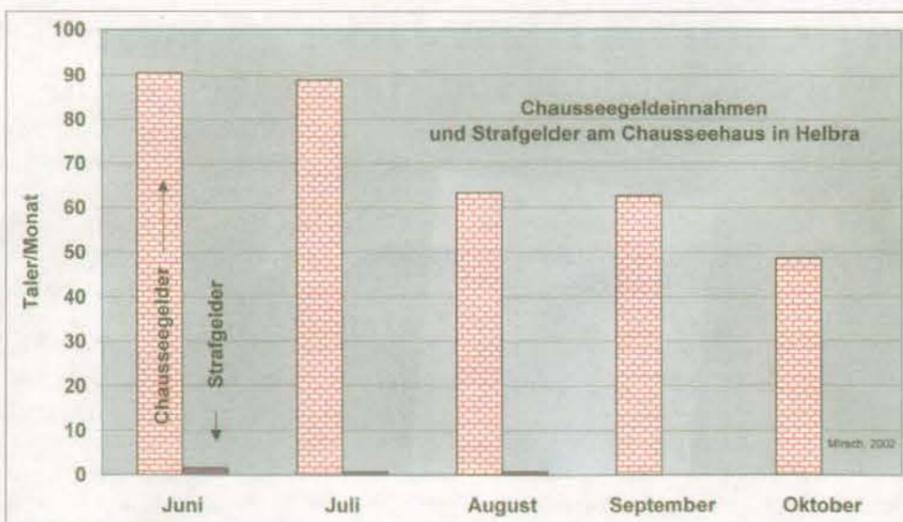
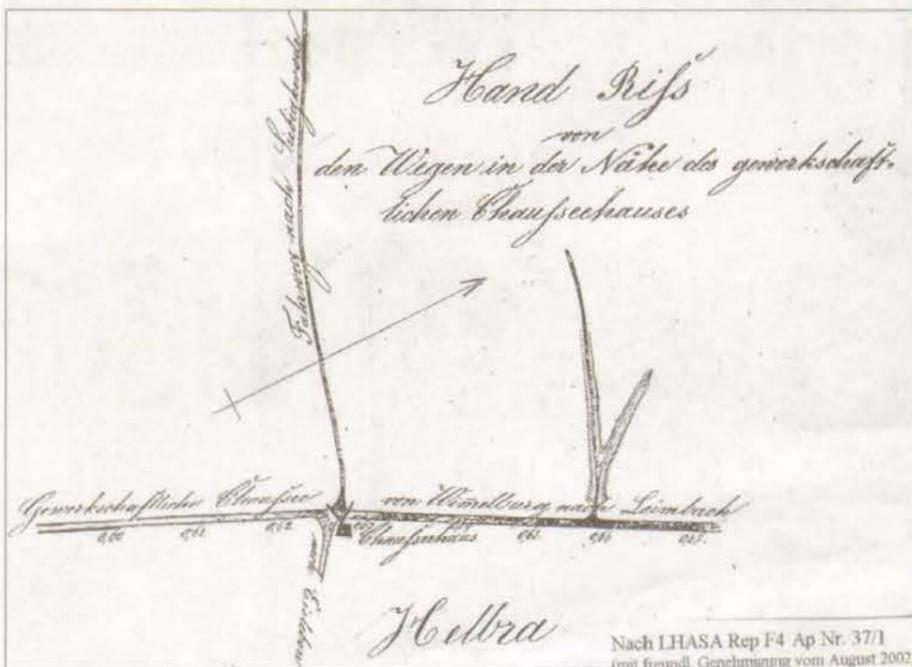


Die für die notwendigsten Wegereparaturen aufgewendeten Kosten belasteten den Gruben- und Hüttenhaushalt erheblich, konnten jedoch die Mängel nur unzureichend verringern. Beklagt wurde deshalb, dass schlechte Witterungsverhältnisse oft zu monatelangem Stillstand der Schieferabfuhr von den Schächten führten und auch die Anlieferung der Kohlen empfindlich gestört wurde. Im Bergamt Eisleben wurde die Notwendigkeit erörtert, die Bergbaureviere zwischen Eisleben und Helbra mit den Leimbacher Hütten und der Mittel- und Oberhütte bei Volkstedt mit zeitgemäßen Straßen zu verbinden. Weiter wurde geprüft, die Hohlwege zur Hettstedter Kupferkammerhütte durch eine „Chaussee“ zu ersetzen, um zu erreichen, dass auch dort zu allen Jahreszeiten die Schieferabfuhr regelmäßig erfolgen

den. Diese beiden letztgenannten neu zu errichtenden Fahrwege entsprachen je etwa 1/2 Meilen. Insgesamt sollten 2 1/4 Meilen neu ausgebaut werden.

Genehmigung zur Bauausführung

Nachdem die Vermessung beendet und die zu erwarteten Kosten überschärbar waren, wurde von den Gewerkschaften am 16. Mai 1838 der Beschluss zur Bauausführung gefasst. Entsprechend der Gesetzeslage wurde erwartet, dass ein Staatszuschuss von 3000 Taler/Meile bei gleichzeitiger Erlaubnis der Erhebung von Chausseegeld auch erteilt wird. Nach Genehmigung der Bauausführung durch das Oberbergamt Halle vom 6. Juni 1838 wurden sogleich die Bauzuschüsse und die Genehmigung zur Chausseegelderhebung beantragt. Die Preußische Regierung zu Merseburg informierte am 13.10.1838, dass vom



Finanzministerium in Berlin die erhofften Beihilfen abgelehnt werden, „weil ein größeres allgemeines Interesse auf dessen Förderung dieselbe beschränkt sei, nicht obwalte“. Auch ein bergamtlicher Einspruch blieb erfolglos. Da Beihilfen aus der Wegebaukasse des Bergamtes und die Chausseegelderhebung sicher waren, wurde am 4. April 1839 von den Gewerkschaften der Bau genehmigt. Im März 1840 wurden protokollarisch alle mit dem Straßenbau zusammenhängenden Rechte und Pflichten des Staates und der Gewerkschaften fixiert und mit dem Bau begonnen.

Die „Gewerkschaftliche Chaussee“

Im I. Halbjahr 1842 konnte das wichtige Teilstück zwischen Wimmelburg und Leimbach dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Von den Gesamtkosten hat die Wegebaukasse nach Verfügung des Oberbergamtes 5000 Taler, den Kostenvoranschlag in Höhe von etwa 260 Taler und die Nivellierung des Straßenverlaufes übernommen.

Nach Genehmigung vom 26.2.1843 wurde in Helbra am Kreuzungspunkt der Straßen Wimmelburg - Leimbach und Ziegelrode - Eisleben die Hebestelle für Chausseegeld eingerichtet.

Zu beachten waren umfangreiche Vorschriften, die auf 16 Seiten formuliert waren. Die erste Revision der Arbeit des Einnehmers Fritsch erfolgte am 2. November 1843 mit folgendem Ergebnis: Vom März bis 2. November 1843 wurden nach Vergleich mit den ausgegebenen Gebührentzetteln 579 Taler 11 Silbergroschen und 6 Pf. für offizielle Taxen und 4 Taler 25 Silbergroschen als Strafgeelder nach Tarif vom 29.02.1840 eingenommen und richtig abgerechnet. Chausseegeld war für 1 1/2 Meilen zu zahlen mit der Einschränkung, dass von Ziegelrode nach Wimmelburg nur die Hälfte und von Ziegelrode nach Leimbach Gebühren nur für eine Meile zu entrichten waren. Dem Einnehmer standen 19 verschiedene Quittungen von 2 bis 18 Silbergroschen zur Verfügung. Im Verlaufe des ersten Jahres gingen die Einnahmen stark zurück. Strafgeelder sind nur bis August nachgewiesen.

Probleme bei der Weiterführung des Straßenbaues

Die Verpflichtung der Gewerkschaften, auch eine Chaussee von Helbra Richtung Volkstedt mit Anschluss an die nördlich von Eisleben gelegenen Hütten zu bauen, konnte wahrscheinlich aus finanziellen Erwägungen nicht mehr realisiert werden. Die preußische Regierung bestand jedoch vorerst noch auf der Realisierung der Zusage. Erst nach einem Vergleich konnten die staatlichen Stellen 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 notwendiger und wichtiger sei. Das Ergebnis wurde im November 1843 fixiert. Die Fertigstellung der Verlängerung bis Hettstedt sollte bis 1846 erfolgen. Den Gewerkschaften wurde daraufhin der Bau der Chaussee von Helbra Richtung Volkstedt erlassen, und für die Chaussee von Leimbach nach Hettstedt wurden die geforderten 3000 Taler/Meile aus der Staatskasse bewilligt. Für die Verteilung der verbleibenden Kosten zwischen den Einzelgewerkschaften, die Aufteilung der zu erwartenden laufenden Kosten und den Bau weiterhin notwendiger Revier- und Nebenwege wurden spezielle Festlegungen getroffen.

Auf der Suche nach neuen Lösungen

Die Straßen waren im 19. Jahrhundert besonders 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 nicht beseitigt werden. So verringerten sich die Schiefervorräte 1852 zum Beispiel auf der Friedeburger Hütte infolge „grundloser Wege“ zunehmend. Nach den Aussagen der Anspanner Günter und Toepel waren sie für eine Wegstrecke von normal 4 Stunden Fahrzeit 16 bis 17 Stunden unterwegs. Die Schieferfuhröhne mussten unter solchen Umständen beachtlich erhöht werden. Im Jahre 1868 zahlten allein für den Erztransport 259.768 Mark an örtliche Fuhrunternehmer. Das entsprach etwa 9 % der eigenen jährlichen Silberproduktion. Erst die Errichtung und Inbetriebnahme der Mansfelder Bergwerksbahn brachte wesentliche Verbesserungen im Transportwesen und ermöglichte die weitere enorme Steigerung der Kupfer- und Silberproduktion, worüber im MANSFELD-ECHO 4/1999 und 5/1999 bereits ausführlich berichtet wurde.

mansfeld ECHO

Herausgeber/Redaktion/Anzeigen:
 Ursula Weibenborn
 Th.-Müntzer-Str. 167, 06313 Hergisdorf
 Telefon: (03 47 72) 3 20 12 (p)
 Tel.: (0 34 75) 74 80 20
 Fax: (0 34 75) 74 82 50
 Funk: (01 77) 3 26 65 49
 E-Mail: Mansfeld-Echo@t-online.de
 Auflage: 9.800 Stück
 Redaktionsschluss: 21.08.2002
 Satz und Druck:
 Harzdruckerei Wernigerode
 Telefon: (0 39 43) 54 24 - 0