

Der Unstrutkreis Nebra

Serie von Rudolf Tomaszewski, Burgscheidungen, Teil 4

Es ist leider nicht auf uns gekommen, welchen Erfolg der Pastor mit seiner Eingabe erzielt, welchen Eindruck diese in Dresden hinterlassen und inwieweit man seinem Gesuche nachgegeben bzw. Anregungen daraus übernommen und verfolgt hat. Wir wissen aber, daß die Sächsische Regierung 1773 ein „Ausschreiben an sämtliche Vasallen, Ritterguts- und Mühlenbesitzer, Stadträte und Communen, deren Grundstücke an der Unstrut gelegen sind“ erließ und darin Anordnungen zur besseren Abführung des Hochwassers der Unstrut traf.

Aber etwa zwei Jahrzehnte mußten doch noch ins Land gehen, ehe mit der Schiffbarmachung der Unstrut eine wasserbauliche Großtat

in Angriff genommen werden konnte, die zu unserem nationalen Kulturerbe zu zählen ist, die noch heute unsere Bewunderung erregt, unseren Stolz erweckt und der wir letztlich verpflichtet sind.

Aber im Jahre 1752 suchte erneut ein schweres Hochwasser das Tal der Unstrut von Heldrungen bis Memleben heim. Sogar der Fürst zu Schwarzburg wandte sich von Frankenhausen aus 1753 wegen der Unstrutüberschwemmung an den Kurfürsten von Sachsen. Zwar hatten inzwischen (1752) Verhandlungen mit dem Amtshauptmann von Wichmannshausen stattgefunden, aber erst das Frühjahrshochwasser von 1754, das wieder schwere Schäden an Land und Gebäuden angerichtet

hatte, veranlaßte die Regierung in Dresden, am 27. November 1754, die Räumung der Unstrut und die längst notwendige Regulierung der Mühlen aufgrund der Wasser- und Mühlenordnung anzuordnen. Als erstes wurden leitende Kommissare ernannt, mit Instruktionen versehen und mit Vollmachten ausgestattet. Somit konnte die Kommission kurz danach bereits ihre Arbeit aufnehmen. Für die Arbeiten an der Flußstrecke von der Saale bis zum Wendelstein hatte die Regierung sogar zusätzlich 300 Soldaten abkommandiert, die dann oberhalb des Wendelsteins durch Tagelöhner ergänzt wurden.

Wegen des Siebenjährigen Krieges mußten jedoch die Arbeiten schon ein Jahr später restlos eingestellt werden. Damit fanden die Flußräumung und die angeordnete Regulierung der Mühlen nicht nur ein schnelles, sondern ein vorzeitiges Ende. Erst im Jahre 1768 konnte an die Fortsetzung der unterbrochenen Arbeiten gedacht werden. Die Kommission, die sich nunmehr „Haupt-Commission“ nannte, erließ

später, 1773, ein umfangreiches „Commissarisches Ausschreiben an die resp. Herren Vasallen und andere Ritterguths- auch Mühlen-Besitzer, Stadt-Räthe, Communen, und einzelne Possessores (Possessor, lat. = Besitzer), deren Grund-Stücke und Ländereyen am Unstruths-Strohme gelegen sind, ingleichen an die Unstruths-Mühlen-Pächter und Unstruths-Fischer, auch andere Interessenten solchen Strohmehes“.

In diesem gedruckten Ausschreiben, das überall im Unstruttale öffentlich bekanntgemacht und sogar „vor den Communen deutlich vorgelesen werden“ mußte, wurde u. a. folgendes angeordnet: Alle Mühlenbaue sind genau nach der Wasser- und Mühlenordnung von 1653 einzurichten; alles Einbauen in den Strohme, ausgenommen die Befestigung ausgewaschener Ufer, wird bei 10 Talern Strafe verboten; die Einmündungen aller Nebenflüsse und Bäche müssen so gelegt werden, daß sie keinen Rückstau in die Unstrut verursachen. (Fortsetzung folgt).

Der Unstrutkreis Nebra

Serie von Rudolf Tomaszewski, Burgscheidungen, Teil 5

Die letzte Folge wurde mit Auszügen aus jenem Ausschreiben, welches überall im Unstruttale bekannt gemacht wurde, beendet. Mit diesem Ausschreiben wurde weiterhin angeordnet: Allzu enge Brücken und Stege müssen erweitert werden, das Rösten von Flachs im Fluß ist bei 10 Talern Strafe verboten, die im Wasser oder auf den Ufern stehenden Bäume sind innerhalb von 4 Wochen wegzuräumen, die Furten zum Viehtränken sind zweimal jährlich zu räumen, das Einbauen von Aalfängen ist bei 20 Talern Strafe verboten; die vorhandenen sind jedoch innerhalb von 4 Wochen von den Communen einzuhauen, ebenso alle in den Fluß eingebauten Fischhäuser u. a. m.

Zuletzt wird noch die jährliche Räumung der Unstrut „im Monath May oder längstens im Monath Juni“ befohlen und „dabey insonderheit alles neu ausgeschlagene Gehölze benebst dem an denen Ufern von neuem erwachsenden Schilf und Rohre, damit sich solches zu neuer Verwilderung des Strohmes nicht ausbreiten könne, hinweggeräumt, auch derjenige Sand und Schlamm, wo sich über Winters an denen Krümmen und Ecken hinwiederum anleget, daselbst ausgegraben, und dem Stroh allenthalben, wo es von nöthien, freye und hinreichende Oeffnung verschaffet werden solle.“

Im Jahre 1781 erreichen jedoch den Kurfürsten neue Beschwerden,

die unmißverständlich zum Ausdruck bringen, daß die „Haupt-Commission“ keineswegs in der Lage gewesen sei, eine erfolgreiche Arbeit zu leisten, auch wenig Interesse und Initiative entwickelt und teilweise sogar resigniert und untätig verharret hätte, demzufolge sehr wenig zur wirklichen Ausführung gekommen sei.

Nach längeren Erörterungen innerhalb der Regierung und Überprüfung der Beschwerden wurde 1785 eine neue Kommission ins Leben gerufen, die „die leidliche Unstrut-Angelegenheit“ nunmehr gründlich regeln sollte.

Am 19. April 1790 begann diese Kommission mit der Untersuchung der Mühlen im Amte Langensalza und zog von dort aus die Unstrut abwärts, von einer Mühle zur anderen, bis nach Freyburg, wo Ende Mai die Arbeit beendet werden konnte.

Bereits am 1. Juni 1790 fand in Freyburg eine abschließende Besprechung statt, in deren Mittelpunkt der Befund der Mühlen und der Zustand der Unstrut selbst in einem

Protokoll festgehalten und wirksame Maßnahmen zur weiteren Befolgung der „Unstrut-Angelegenheit“ der Regierung in Dresden vorgeschlagen wurden. Nun befand sich aber in diesen Tagen bereits ein Projekt zur Schiffbarmachung der Unstrut in Arbeit, folglich wurde erwogen, beides miteinander zu verbinden.

Der „Mechanikus und Kunstmeister“ Mende wurde vom Kurfürsten beauftragt, bei seinem sich in Arbeit befindlichen Projekt zur Schiffbarmachung der Unstrut auch auf „die Verminderung der vielen Überschwemmungen“ bedacht zu sein.

Wir sehen, daß man der „Benutzung der Unstrut zur Schifffahrt“ nunmehr mehr Aufmerksamkeit und Bedeutung zukommen ließ: „Vielleicht könnte durch die Schiffbarmachung der Unstruth, Saale und Mulde, die Verbindung des Landes (Chursachsens) und der Handel viel gewinnen.“ (Carl Gottlob Röbig in „Chursächsische Staatskunde“, Leipzig, 1787.)

(wird fortgesetzt)

Der Unstrutkreis Nebra

Serie von Rudolf Tomaszewski, Burgscheidungen, Teil 6

Als Kurfürst Friedrich August III. von Sachsen infolge vieler Klagen und Beschwerden aus der Bevölkerung über die drückenden Lasten der Kriegs- und Fouragefahrten während des Bayrischen Erbfolgekrieges (1778–1779) endlich den Entschluß faßte, dieser Belastung durch Schaffung einer inländischen Schifffahrt abzuwehren und auch die miserablen Verkehrsverhältnisse durch eine Unstrutschifffahrt zu verbessern, erteilte er mittels „Ordre vom 31. Dezember 1787“ den Befehl, „zu untersuchen, wie ein bei dem Beuditzmühlenwehr erfolgter Durchbruch der Saale wieder dauerhaft herzustellen und wie derselbe für eine etwaige Schiffbarmachung des

Saalestromes einzurichten sei“. Beauftragt wurde abermals der Mechanikus und Kunstmeister Mende, dessen Modell zur Hebung von 40 bis 50 Zentner tragende Schiffe über Wehre in kleinen Flüssen bereits für viel Aufsehen und Aufregung gesorgt hatte. Mende konnte bereits am 26. Mai 1788 berichten, daß die Herstellung des Durchbruchs keinen Einfluß auf die Schiffbarmachung haben könne.

Wenig später, am 20. Juni, erhielt er sogar Gelegenheit, mittels einer Denkschrift seine Meinung über die von ihm schon seit langem lebhaft verfolgte Idee einer Schiffbarmachung der Flüsse in Sachsen sagen zu dürfen. Und bereits einen Tag

später wurde „dem Maschinendirektor Mende mittels besonderen Rescripts“ der Auftrag erteilt, „Localuntersuchungen in den Gegenden und Flußthälern vorzunehmen, wo Schifffahrt eingerichtet werden könne“, jedoch mit der zusätzlichen Weisung versehen, „dahin jedoch zu sehen, daß von der Navigations Idee vor der Zeit nicht zu viel auskäme“.

Bereits am 29. Juni erstattete er einen ausführlichen Bericht, und auf Grund dieses Berichts, „dem er verschiedene sehr zweckmäßige Charten und Zeichnungen beigefügt hatte, die ebenfalls mit eingereicht wurden“ (aus einem Brief des Geheimen Finanz-Rathes v. Scheuchler an den damaligen Vice-Berghauptmann v. Trebra vom 19. März 1790), stimmte der Kurfürst dem Projekt zu und bewilligte 3 Millionen Taler: „worin der ganze Plan durchgängig genehmigt, und der baldthunlichste Anfang des oben bemerkten ersten Abschnitt anbefohlen wird, wenn zunächst über diesen nun ein detaillirter

Plan, ohngefährer Anschlag... gemacht seyn würde.“ (v. Scheuchler a. a. O).

Das ganze Kanalprojekt sollte in fünf Abschnitten zur Ausführung kommen:

Erster Abschnitt: Die Schiffbarmachung der Unstrut, wenigstens zunächst von Artern an, bis zu ihrem Einflusse in die Saale und das Stück Saale von da an bis Weißenfels.

Der zweite: Die Schiffbarmachung der Parthe von Leipzig weg bis dahin, wo ein neuer bis an die Mulde führender Kanal anfängt; die wirkliche Führung dieses Kanals, und dann die Anlegung eines zweiten, von der Mulde bei Wurzen bis in die Elbe bei Torgau.

Der dritte: Die Nachholung des Stücks Saale von Weißenfels bis Merseburg, wo die Luppe einfällt und die Schiffbarmachung der letztern bis Leipzig und bis dahin, wo die Connexion mit dem zweiten Abschnitte zu bewerkstelligen ist, i. e. bis in die Parthe, ein Stückchen Pleiße und Elster mit eingerechnet.

(wird fortgesetzt)

Der Unstrutkreis Nebra

Serie von Rudolf Tomaszewski, Burgscheidungen, Teil 7

Das Kanalprojekt sollte in fünf Abschnitten zur Ausführung kommen. Die ersten drei Abschnitte veröffentlichten wir in der Ausgabe vom letzten Sonnabend.

Der vierte: Die Verbesserung des herrlichen Elsterwerdaer Canals, seine Verbindung mit der Elbe bei Groedel und die Schiffbarmachung der Schwarzen Elster bis Hoyerswerda.

Der fünfte: endlich — wo nöthig und rathsam — die Verbindung der schwarzen Elster mit den Lausitzer Flüssen: der Spree, der Neisse und dem Queis.

Mende erhielt nun den Befehl vom 19. Januar 1790, einen „detailirten Plan“ des oben angeführten er-

sten Abschnitts auszuarbeiten, „denn schon seit dem Januar ist er mit seinen Helfershelfern an den Ufern der Unstruth und Saale und beguckt und behorcht und bemißt sie quantum satis“ (v. Scheuchler a. a. O.).

Schon am 30. April 1790 lagen die Vorschläge auf dem Tisch, untergliedert in A.) über die Vorbereitungsarbeiten ..., B.) über die Art und Weise der Ausführung und die Kosten ..., C.) über den Nutzen der Schiffbarmachung der Unstruth ..., wobei auch auf folgende Details eingegangen wurde:

1. Vorkehrungen zur Abhaltung zutreibender Sinkstoffe,

2. Räumung des Flusses von allen Hindernissen in solcher Breite und Tiefe, daß 2 Elbfahrzeuge sich begegnen können,

3. Anlegung eines Leinpfades,

4. Schleusenkammern von 20 Fuß sächs. Breite in der Sohle mit unter 41 Grad geneigten Böschungswänden, dazu Ober- und Unterhaupt nebst Wärterwohnungen,

5. Anlage von Zugbrücken,

6. Grundentschädigung.

Die Kosten gab er mit 158 005 Thalern/18 gr./ 2 2/5 Pf. an, die Kosten für die Schiffbarmachung der Saale von der Unstrutmündung bis Weissenfels veranschlagte er mit 194 958 Thalern.

Mende wurde bei der Ingangsetzung, Planung und Ausführung seines großen wasserbaulichen Vorhabens uneigennützig und mit großem Engagement für die Sache von zwei weitblickenden Männern unterstützt: vom Geh. Finanz-Rat v. Scheuchler, der aber leider im Herbst 1791 in den Freitod getrieben wurde und somit die Vollen- dung des Projektes „Schiffbarmachung der Unstrut“ nicht mehr mit-

erleben konnte, und vom Berghauptmann v. Trebra, der anfänglich als Bergmeister zu Marienberg im sächsischen Erzgebirge, später als Berghauptmann über das hannoversche Bergwesen auf dem Harze Verantwortung trug, und der als Oberberghauptmann in Sachsen sich einen bleibenden Ruhm als Verbesserer des Bergwesens in dieser Region erwerben konnte.

Von Trebra, der sich gerade während dieser Zeit für länger auf seinem Gut in Bretleben bei Artern, also ganz in der Nähe, aufhielt, stand von seinem Eintritt in die Sächsische Bergakademie (1766) an in ununterbrochenen freundschaftlichen Beziehungen zu Mende. Von Trebra war Student Nr. 1; Mende dagegen Student Nr. 3 an der Bergakademie zu Freiberg/Sa. Als von Trebra in Marienberg Bergmeister war, hatte Mende um 1769 dort für ihn bereits mehrere Maschinen gebaut. Beide weilten auch 1776 in Ilmenau, um dort auf Goethes Bitten hin Vorschläge für die Wiederaufnahme des Bergbaus zu machen.

(wird fortgesetzt)

Ende des Jahres 1795 wurde der Bau abgeschlossen und abgerechnet. Die Kosten sämtlicher Arbeiten betrugen 528 750 Taler, überschritten den Voranschlag somit um ein Mehrfaches. Die Eröffnung der Schifffahrt auf der Unstrut und Saale blieb nicht ohne Einfluß auf die Landschaft und ihre Bewohner. Sie veränderte an vielen Stellen das alte Flußbild, sie brachte aber auch vielfach neue Berufe und veränderte Lebensgewohnheiten und Lebensverhältnisse mit sich. Das alte Ackerbürgerstädtchen Nebra z. B. wurde wegen seiner zentralen Lage Hauptort für den Unstrutverkehr. Der Nebraer Sandstein war bisher schon ein beliebtes und begehrtes Baumaterial gewesen, leider aber blieb sein Absatz durch den Transport auf Fuhrwerken nur auf die allernächste Umgebung beschränkt. Die Unstrutschifffahrt machte es nun möglich, über die nächste Umgebung hinaus auf dem Rücken des Flusses ferner liegende Orte zu erreichen.

Auch der Beruf des Steinhauers und Steinmetzen wurde wieder

Aus der Heimatgeschichte

„Freiheit“ / Juli 1987

Der Unstrutkreis Nebra

Serie von Rudolf Tomaszewski, Burgscheidungen, Teil 9

attraktiv, und aus den Fischern entwickelte sich teilweise der Beruf eines Schiffers, ein Beruf, der bisher auf der Unstrut keine Arbeitsmöglichkeiten gefunden hatte. Selbst der Schiffsbau hielt seinen Einzug. Während die ersten Schiffe 1791 noch durch ortsfremde Schiffsbauer gebaut werden mußten, ließen sich später Schiffsbauer für immer hier nieder und machten die Schiffsbaukunst in Nebra heimisch. Auch Laucha und Freyburg versorgten bis zur Eröffnung der Unstrutbahn im Jahre 1889 ein großes Gebiet auf Saale und Unstrut mit Lastkähnen. Leider aber blieb das Projekt „Schiffbarmachung der sächsischen Flüsse“ unausgeführt.

Einmal stellte sich nach Abschluß und Abrechnung der Arbeiten am Abschnitt 1 heraus daß das die 5 o. a. Abschnitte umfassende Gesamtvorhaben letzten Endes doch zu kostspielig sein würde. In der Hauptsache aber lag das Scheitern wohl darin begründet, weil mit Ausbruch der Großen Französischen Revolution von 1789 bis hin zu den nationalen Unabhängigkeitskriegen und dem Zusammenbruch des napoleonischen Hegemonialsystems sich nicht nur die Machtverhältnisse, sondern auch die politische Landkarte in Europa bereits grundlegend geändert hatte und sich noch weiter zu ändern begann. Die militärische Katastrophe in der Doppelschlacht

von Jena und Auerstedt am 14. Oktober 1806 schien zuerst, den weiteren Bestand des sächsischen Staates in Frage zu stellen und drohte darüber hinaus, das Land auch noch unmittelbar zum Kriegsschauplatz werden zu lassen.

In dieser Situation bot Napoleon jedoch dem Kurfürsten Friedrich August III. nicht nur den Frieden, sondern eine Erhöhung zum König von Sachsen an. Die Gegenleistung bestand darin, daß sich der Kurfürst dem unter Napoleons Protektorat stehenden Rheinbund anschloß und sofort mit 6000 Mann in den Kampf gegen seine bisherigen Verbündeten eintreten und künftig Frankreich ein Truppenkontingent von 20 000 Mann stellen wollte. Aus dynastischen Interessen warf sich Friedrich August III. Napoleon in die Arme und wurde dessen treuester Vasall unter den deutschen Fürsten. Im Frieden zu Tilsit von 1807 wurde der Kurfürst von Sachsen, der sich nunmehr als König von Sachsen Friedrich August I nannte, König von Napoleons Gnade.

(wird fortgesetzt)