

Bergfuhrwesen im Oberharz

v. Carl Bormann Bunttenbock (+1942)

Schreiben an H. Morich 3. 1. 1941
in seinem Nachlaß entdeckt

v. A. Vasel geb. Bormann März 1977

Das Bergfuhrwesen im Oberharz ist so alt wie der Bergbau selbst. In den frühesten Zeiten bediente man sich der Eseltreiber, nach und nach holte man sich weitere Treiber aus dem Vorlande des Oberharzes, besonders aus der Osteroder Gegend.

Hatten sich die Treiber gut bewährt, dann wurde denselben die Anschaffung von Pferden nahegelegt, ihnen ein Darlehn aus der Berg- und Forstamtskasse bewilligt und Conzession für eine bestimmte Anzahl Pferde und deren tägliche Beschäftigung erteilt.

Je nach Bewährung gab es Conzessionen von 3, 4, 6, 8 Pferden. Unter dieser Conzession war nicht eine gewerbliche Conzession zu verstehen, sondern dem angestellten Fuhrmann wurde mit der Conzession die Zusicherung gegeben, daß ihm für diejenige Anzahl Pferde, auf welche er conzessioniert war, die tägliche Fuhrbeschäftigung zugeteilt wurde.

Die Bezahlung erfolgte nach Pferdeschicht a 10 Stunden zu 24 Mgr. Für ein Pferd wurden pro Woche 5 Himpten Hafer berechnet zu 12 Mgr. Bei Feuerungen zahlte die betreffende Arbeitgeberstelle den Überpreis für den Hafer. Bei Übernachtungen außerhalb des Ortsgebiets wurde auch Strohgeld für die Pferdelerger gezahlt.

Die Verteilung der Fuhren geschah für das Forstamt durch den Forst-Inspections-Chef, für den Bergbaubetrieb erledigte sie der Oberbergmeister.

Für geleistete Pferdeschichten wurde ein bestimmter Betrag zum Pensionsfonds der conz. Fuhrleute einbehalten. Mußten nun Fuhrwerksconzessionen wegen Mangels an Fuhrbeschäftigung eingehen, oder stellte der Fuhrherr für seine Person den Betrieb ein, so wurde demselben eine Pension von 2 1/2 - 4 Taler (?) pro Woche bewilligt. Die Witwe erhielt 1 - 2 Taler pro Woche.

In manchen Fällen erhielt der zwangsmäßig ausgeschiedene und noch arbeitsfähige Conzessionsinhaber eine anderweitige Anstellung, z. B. als Wegesteiger. Auch die Fuhrknechte, die schwere Fuhren nicht mehr leisten konnten, wurden beim Hüttenamt oder bei der Forst als Tagelöhner beschäftigt.

Jeder conz. Fuhrherr hatte nun eine bestimmte Art von Fuhren auszuführen. Es gab Erz-Schicht-Stein-Holzkohlen und Holzmaterialien-Fuhren. Ferner waren Eisen und dergleichen Produkte (Blei, Silber) nach den Factoreien und Berghandlungsniederlassungen zu schaffen; sodann mußten die vielen Forstmaterialien den Empfängern zugeführt werden.

Die Art der Fuhrladungen gab nun auch den Fuhrherren den besonderen Namen. So gab es Berg-Kohlen-Factorei-Eisenhütten- und Sägemühlenuhrherren.

In dem letzten Verwaltungsjahr des vormaligen Königreichs Hannover gab es in Buntenbock noch 9, in Clausthal 8, in Zellerfeld 1 im Amte befindliche Fuhrherren oder deren Witwen, die das Geschäft weiterführten.

Pensioniert waren im gleichen Jahr in Buntenbock 8, in Clausthal 6, in Zellerfeld 2, in Altenau 1, in Kamschlacken 2, in Riefensbeek 1 Fuhrherr.

Nach der Einverleibung des Königreichs Hannover in Preußen 1866 wurden die erteilten Conzessionen für die Fuhrwerke aufgehoben und die Vergabung der Fuhren erfolgte nach dem Luctationsverfahren. Die bisherigen konz. Fuhrherren konnten in dem angegebenen Vergabungsterminen ihre Angebote bzw. Offerten abgeben, aber auch andere Fuhrhalter machten von der Offertenabgabe den uneingeschränkten Gebrauch. Besonders Fuhrhalter aus dem Harzvorland Osterode, Oker, Langelsheim, Goslar, Harzgerode machten den eingesessenen Fuhrherren scharfe Concurrrenz und für die Oberharzer Fuhrherren begann der Kampf um ihre Existenz.

Mehrere Jahre zogen sich die Verhandlungen mit den Behörden hin und endigten mit dem 22. 7. 1870 auf eine an den König gerichtete Immediats-Eingabe vom 25. 11. 1869 seitens der Fuhrherrn. Die bisherigen konz. Fuhrherrn wurden - unbeschadet ihres Alters - pensioniert und nach deren Tode erhielten die hinterbliebenen Witwen die Hälfte der Pension des verstorbenen Mannes, jedoch das Luctations-Verfahren blieb!

Außer den Pferden, die für die konz. Fuhrhaltung in Betracht kamen, wurden in einigen Fällen noch weitere Pferde gehalten, die Privatfuhren ausführten - Brennholz u. a.

Besonders die Fuhrherrn, die die Produkte Blei, Silber, Kupfer, fertiges Eisen, fertige Eisenwaren, Maschinenteile nach den Berghandlungsniederlagen, zu den Factoreien und andere Stellen zu schaffen hatten, hielten außer den konz. Pferden

noch weitere Gespanne. Die Fahrten gingen weit über die Grenzen des Königreichs hinaus. Harburg, Hamburg, Frankfurt/Main, Essen, Hanau wurden angefahren. Hannover, Göttingen, Northeim, Nordhausen, Hildesheim und deren Umgebungen waren Hauptstationen. Auf den Rückwegen wurden Frachtgüter, Colonialwaren, Spirituosen, Tabak und sogar Seefische für die Kaufleute mitgebracht. Alt-Eisen und andere Materialien waren mitgebrachte Güter für die hiesigen Werke. Die Fahrten währten oft mehrere Wochen. Es passierte oft, daß Pferde nicht wieder mit zurückkamen. Auch Gespannführer fanden manchmal den Tod auf der Landstraße. Man fuhr deshalb stets mit mehreren Gespannen.

Je mehr die Eisenbahnen in Deutschland in Aufnahme kamen, umsomehr ging auch das Fuhrwesen im Harz zurück und beschränkte sich nur noch auf die Belange der jeweiligen Aufenthaltsorte. Von den vor mehr als 150 Jahren in Btb. belegenen 22 Fuhrherrenhäusern mit über 100 Pferden - an den in den in die Häuser eingebauten Stallungen erkenntlich -, gibt es nur noch zwei mit 4 Pferden. (Hille, Anm. A. Vassel).

Folgende Fuhrherren sollen vor ca. 100 Jahren (also 1840) noch eine Conzession in Buntenbock gehabt haben:

Carl Ahrend, August Bormann, Julius Bormann, Hinrich Bormann, Wilh. Bormann, Carl Gärtner, Wilhelm Gärtner, Christian Gärtner, August Gärtner, Georg Gärtner, Wilhelm Gärtner, Adam Gärtner, Christian Hille, Heinrich Hille, Carl Hanstein, Joh.Friedr. Hille, Adam Hille-Wwe, Julius Schubert, Friedrich Wagener-Wwe. (geb. Schulz)

(Nach Carl Bormann)