

25. Kapitel Neuzeitliche Bauten und Einrichtungen der Gemeinde

Die Einwohnerzahl von Hergisdorf hatte sich Ende des vorigen Jahrhunderts infolge des gewaltigen Aufschwungs des Mansfelder Bergbaus nahezu verdoppelt. Die Folge dieses schnellen Aufblühens war, dass sich Wohnungsnot und auch eine Reihe anderer Notstände, namentlich auf dem Gebiete des Schulwesens, der Wasserversorgung, des Straßenbaus usw. einstellten, weil die Aufgaben, die an die Gemeinde herantraten, nicht so schnell, wie sie kamen, gelöst werden konnten.

Wusste man doch nicht einmal, ob die Bevölkerungszunahme andauern oder schon nach kurzer Zeit wieder abflauen würde. Aber die Notstände wurden von der Gemeinde dank der Umsicht und Tatkraft des damaligen Ortsschulzen und dank der steten Hilfsbereitschaft der Mansfelder Gewerkschaft bald behoben.

Es wurden im Verlaufe von etwa 10 Jahren folgende Bauten und Einrichtungen geschaffen:

1. Neue Schulgebäude und Schulklassen, und zwar entstand das große zweistöckige Schulhaus der evangelischen Pfarre gegenüber sowie die katholische Schule in der Eselsgasse (jetzt Hermann Güntherstraße). Näheres über die Schulen findet sich an anderer Stelle.

2. Die Errichtung des Eisenbahn-Haltepunktes Hergisdorf.

Die Einwohner von Hergisdorf hatten, wollten sie verreisen, erst weite Wege bis zur nächsten Bahnstation -Eisleben oder Mansfeld- zurückzulegen. Und dies, wo man täglich die Eisenbahn dicht an Hergisdorf und den übrigen Grunddörfern vorüber fahren sah. Es war die Kanonenbahn, die hier vorüber fuhr, so genannt, weil sie in den 1870er Jahren aus militärischen Gründen gebaut worden war. Bei ihrem Bau hatte noch kein Bedürfnis zur Errichtung eines Haltepunktes bei Hergisdorf vorgelegen.

Es war erst in den 1880er Jahren durch das starke Anwachsen der Bevölkerung in den Grunddörfern hervorgetreten. Der Schulze Hempel beantragte bei dem damals zuständigen Eisenbahn-Betriebsrat in Berlin die Erbauung eines Haltepunktes für die Grunddörfer. Da die vom Amt alsbald angestellten Erhebungen über den zu erwartenden Verkehr günstig ausfielen, wurde der Antragsteller beauftragt, sich wegen der entstehenden Kosten mit den Gemeinden Ahlsdorf, Hergisdorf und Kreisfeld ins Benehmen zu setzen. Bald darauf, am 5./8. Oktober 1891, schloß die Eisenbahnverwaltung mit den genannten 3 Gemeinden einen Vertrag. Hiernach sollte die Eisenbahnverwaltung einen Haltepunkt errichten, und zwar nicht, wie anfangs vorgesehen war, in der Ahlsdorfer, sondern in der Hergisdorfer Flur, die Gemeinden sollten die Kosten dafür tragen.

Bei der Erbauung des Haltepunktes entstanden folgende Kosten:

- | | |
|--|----------------------|
| a) für den Bau | 4780,00,-M |
| b) für den Ankauf des erforderlichen Geländes
(Von dem Pfarracker wurden 24ar zum Preis von
24,-M je ar erworben.) | 960,00,-M |
| c) für die Anlegung eines Fußpfades nach Ahlsdorf und die Überbrückung zweier Wassergräben | <u>66,40,-M</u> |
| | zusammen: 5806,40,-M |

Sie wurden auf die drei Gemeinden nach ihrer damaligen Seelenzahl verteilt, und zwar entfielen:

auf Ahlsdorf mit 2513 Seelen	2291,37,-M
auf Hergisdorf mit 2012 Seelen	1834,56,-M
auf Kreisfeld mit 1843 Seelen	1680,47,-M.

Hierzu kam für jede Gemeinde die Verbesserung des Zugangsweges zum Bahnhof. Hergisdorf hatte den Triftweg (jetzige Bahnhofstraße) zu verbessern, der bei starken Regengüssen stets durch, die in der Trift hereinströmenden, Wassermassen aufgerissen wurde.

Hergisdorf hatte dadurch, daß der Haltepunkt in der Hergisdorfer Flur errichtet wurde, den nicht unbedeutenden Vorteil, daß die von der Eisenbahnverwaltung für den Haltepunkt zu zahlenden Steuern, ihm allein zufließen.

Der Haltepunkt wurde am 1.10.1893 in Betrieb genommen, nachdem seine landespolizeiliche Abnahme am 26.9.1893 stattgefunden hatte.

3. Pflasterung der Dorfstraßen

In den 1880er Jahren wurde mit der Pflasterung der Hauptstraße begonnen. Nach und nach wurden auch alle anderen Straßen gepflastert. Heute machen sämtliche Straßen einen tadellos sauberen und gepflegten Eindruck, wie man es vor siebzig Jahren kaum für möglich gehalten hätte. Die Hauptstraße befand sich damals infolge des starken Fahrwerkverkehrs fast durchweg in einem trostlosen Zustand. Es sei nur an die schmale Stelle an der Oberreihe vor dem jetzigen Klaube'schen Haus (Nr.149) erinnert, wo die Räder nicht selten bis an die Achsen im Dreck versanken und selbst die Menschen Mühe hatten, durchzukommen.

Ferner an die kaum bessere Strecke unterhalb des Gasthofes "Zum Preußischen Adler", wo die Fahrstraße erheblich tiefer lag, als der an den Häusern entlang führende Fußweg. Der Höhenunterschied zwischen beiden Wegen wurde erst mit dem Ausbau der Straße ausgeglichen. Auch die Fahrstraße über den Dorfplatz (zwischen Ratskeller und dem Gut) war, bei länger andauerndem Regenwetter, kaum passierbar.

Der Ausbau der Straßen ist daher eine Errungenschaft, die heute kaum noch im vollen Umfang gewertet werden kann. Die Hauptstraße wurde nicht von der Gemeinde sondern vom Kreis gebaut. Sie bildet einen Teil der durch die Grunddörfer Ziegelrode, Ahlsdorf und Kreisfeld führenden Kreisstraße, die an der "Sonne" in Helbra von der Leimbach - Wimmelburger Chaussee abzweigt und an der "Erholung" in Kreisfeld wieder in diese einmündet. Der Bau dieser Kreisstraße wurde notwendig, als die elektrische Kleinbahn durch die Grunddörfer hindurchgeführt werden sollte. Denn ohne eine feste Straße konnte die Bahn nicht gebaut werden. Die Straße wurde mit heimatlichen Schlackensteinen (den weithin bekannten "Mansfelder Pflastersteinen") gepflastert und erhielt so ein erstklassiges sauberes Pflaster. Beim Bau der übrigen Dorfstraßen wurden dann ebenfalls Mansfelder Pflastersteine verwendet.

4. Bau von Brücken über die "Böse Sieben"

Hergisdorf besaß Ende des vorigen Jahrhunderts nur eine einzige Brücke, die von Fuhrwerken benutzt werden konnte. Es war die aus Sandstein gebaute Brücke nahe des jetzigen Lindenplatzes, wo früher die beiden Freigüter lagen. Für diese dürfte sie seinerzeit auch erbaut worden sein. Sonst mußten die Fuhrwerke, wenn sie auf die andere Seite des Baches wollten, durch den Bach fahren. Solche Durchfahrten (Furte), an denen die Bachufer abgeflacht waren, befanden sich an der Oberreihe, oberhalb und unterhalb des Gutes und in der Nähe der Kreisfelder Grenze.

Für die Fußgänger hatte man einfache Holzbrücken über den Bach gebaut, und zwar eine an der Oberreihe, eine am Gemeindebrauhaus, eine unterhalb des Gutes und zwei an der Unterreihe. Die am Gemeindebrauhaus fiel besonders ins Auge, weil sie hoch gebaut war und einige Stufen zu ihr hinaufführten. Bemerkenswert ist auch der Übergang an der Durchfahrt des Baches oberhalb des Gutes, wo wegen der flachen Ufer keine Holzbrücke gebaut werden konnte. Hier lagen größere Steine im Bach, die jungen Leuten, welche sich den Weg über die Bücke ersparen wollten, als Übergang dienten.

Diese Einrichtungen reichten natürlich für den neuzeitlichen Verkehr nicht mehr aus. Ihre Ersetzung durch neue Brücken ergab sich aber beim Ausbau der am Bach entlang führenden Straßen von selbst, weil hierdurch eine Erhöhung der Bachufer nötig wurde. So ent-

standen neben der bereits vorhandenen Sandsteinbrücke nach und nach neun weitere Brücken sowie einige Privatbrücken, die alle auf starken Eisenträgern ruhen und für den Fußgänger und Wagenverkehr eingerichtet sind.

5. Verbesserung der Wasserversorgung

Von den fünf Gemeindebrunnen die Hergisdorf besaß, hatte der Brauhausbrunnen das beste Wasser. Daher kam es wohl auch, daß Hergisdorf früher ein "feines" Bier braute, wie Johann Biering in seiner "Topographia Mansfeldica" berichtet. Die Pumpe im Brauhaus war so eingerichtet, daß man sowohl innerhalb wie außerhalb des Hauses Wasser nehmen konnte. Wenn Wassermangel eintrat, versagte dieser Brunnen aber als einer der ersten. Ergiebiger war der Brunnen unterhalb des jetzigen Kriegerdenkmals 1914/18, der wohl auch am längsten in Benutzung war. Ferner stand ein Brunnen an der Oberreihe vor der Güntherschen Mühle, einer vor der katholischen Kirche (dem früheren Heinrich Höroldschen Hause) und einer auf dem Hüttenhofe. Außerdem gab es eine ganze Reihe von Privatbrunnen sowie eine Quelle, die unter dem Namen "Stadtborn" bekannt ist. Die Quelle hatte ihren Abfluß durch die Eselsgasse. Später wurden in dieses Rinnsal die Abwässer der Kochhütte geleitet und ein Kanal gebaut, um beide Gewässer unterirdisch der "Bösen Sieben" zuzuführen.

Aber die Brunnen, die einst unerschöpflich schienen, gaben immer weniger Wasser, je tiefer die Schächte in die Erde sanken und je mehr Wasser durch die Stollen abfloß. Im Sommer trat sehr oft Wasserknappheit ein, so daß die Menschen an den Brunnen Schlange stehen mußten, um einige Eimer Wasser zu bekommen. Zum Glück blieb Hergisdorf vor größeren Bränden bewahrt. Sonst hätte durch diesen Mangel an Wasser unabsehbarer Schaden entstehen können. Wohl bestand ein Dorfteich zwischen dem Gute und dem Gasthof zum "Preußischen Adler", aber auch dieser hätte nicht das erforderliche Löschwasser geben können, da er meist verschlammte war.

Die Gemeindeverwaltung trug sich daher immer mit dem Gedanken, eine bessere Wasserversorgung herbeizuführen. Als sie erkannte, daß eine einzelne Gemeinde hierzu nicht imstande war, wandte sie sich an die Direktion der Mansfelder Gewerkschaft mit der dringenden Bitte um Abhilfe. Die darüber im Jahr 1893 geführten Verhandlungen verliefen im Sande, wurden aber im Jahre 1899 von neuem aufgenommen. Gleiche Verhandlungen schwebten mit den übrigen Grunddörfern, die ebenfalls unter ständigem Wassermangel litten.

Endlich erklärte sich die Ober-Berg- und Hüttendirektion durch Vertrag vom 4. Juni 1900 bereit, an der Kreis-Chaussee Kreisfeld-Ziegelrode eine Wasserleitung zu legen und die erforderlichen, von dieser zu speisenden, Druckständer aufzustellen. Und schon im November 1900 wurde die Wasserleitung zur Benutzung bereit gestellt.

Das war ein Segen für die Grunddörfer, und doch sollte es noch kein endgültiger Zustand sein. Einige Jahre später bildete sich eine Gesellschaft, die sich die Aufgabe stellte, allen unter Wassermangel leidenden Gemeinden des Mansfelder Bergreviers ausreichende Mengen guten Trinkwassers durch eine gemeinsame Wasserleitung zuzuführen. Sammelbrunnen hierfür konnten in der Pfaffenfahrt bei Blankenheim angelegt werden. Die Quellen befinden sich im Blankenheimer Kirchenholze. Die Untersuchung ergab ein vorzüglich, weiches Wasser, welches sich von dem bis dahin im Bergrevier verwendeten harten vorteilhaft unterschied. Ein weiterer Vorteil war, das jedes Haus an die Leitung angeschlossen werden konnte. Die in Frage kommenden Gemeinden unterstützten daher das gemeinnützige Unternehmen und mit dem Bau des Wasserwerkes (Sammelbrunnen, Wasserbehälter 2km östlich von Blankenheim, Wasserturm in Klostermansfeld, Rohrnetz usw.) wurde im Jahre 1911 begonnen. 1914 war die Wasserleitung soweit fertig gestellt, daß ein Teil von Hergisdorf (bis zum Haus des damaligen Schulzen Hörold, Nr. 22) mit Wasser versorgt werden konnte. Infolge des Weltkrieges mußten aber die Arbeiten unterbrochen werden und konnten erst 1919 wieder aufgenommen werden.

Jetzt sind folgende Gemeinden an das Wasserwerk angeschlossen: Blankenheim, Kreisfeld, Hergisdorf, Ahlsdorf, Ziegelrode, Helbra, Benndorf, Klostermansfeld und Burgörner, die das "Gruppenwasserwerk Klostermansfeld" bilden.

6. Bau einer elektrischen Straßenbahn

Die Mansfelder Gewerkschaft war es auch, die sich für den Bau der elektrischen Straßenbahn durch das Mansfelder Industriegebiet einsetzte. Die Bahn, deren Bau und Betrieb von der A.G. "Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier" durchgeführt wurde, nahm ihren Anfang in Eisleben (bzw. Helfta), berührte die Grunddörfer Ziegelrode, Helbra, Klostermansfeld, Stadt Mansfeld und endete in Hettstedt. Es war eine Bahn mit Oberleitung, deren Zentrale in Klostermansfeld stand. In Hergisdorf benutzte sie fast ausschließlich die Hauptstrasse. Nur den Bogen um das Gut herum schnitt sie ab und lief dicht neben der hohen Gutsscheune am Bache entlang. Am 8.3.1900 (um 3-4 Uhr) fuhr der erste Wagen (probeweise) von der Zentrale kommend bis zum Ratskeller in Hergisdorf und wieder zurück, und am 10. April 1900 wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Auch diese Bahn bedeutete eine große Errungenschaft für die Grunddörfer. Sie wurde hauptsächlich gebaut, um den Bergleuten ihre oft weiten Wege zur Arbeitsstätte zu verkürzen, gewährte aber auch den übrigen Einwohnern der Orte eine bequeme und billige Verkehrsmöglichkeit.

Die "Elektrische", wie man die Bahn kurz nannte, gab dem Leben im Mansfelder Lande einen gewissen Schwung, belebte das Hin und Her zwischen den Orten und schuf einen regen Ausflugsverkehr nach den landschaftlichen Schönheiten des hier auslaufenden Harzes.

Das war so bis über den Weltkrieg von 1914 –18 hinaus. Es war jedoch in den vielen Jahren wenig oder gar nichts an der Bahn erneuert worden, so daß sie lahm zu werden begann. Hinzu kam, daß infolge der entstandenen politischen Unruhen zeitweilige Stilllegungen eintraten und die Inflation sich nachteilig auswirkte. Außerdem hatte sich der Schwerpunkt des Mansfelder Bergbaues immer weiter nach Osten verlagert, so daß die Bahn bei weitem nicht mehr hinreichte, um die Bergleute bis zur Arbeitsstätte und zurück zu befördern. All diese Ursachen bewirkten schließlich, daß unserer "Elektrischen" der Atem ausging. Am 2. Dezember 1922 fuhr sie zum letzten Mal. Aber die Mansfelder verzichteten nicht gern auf die Bahn und hatten immer noch Hoffnung, daß ihre "Elektrische" eines Tages doch wieder kommen würde. Einmal hieß es, daß sie im nächsten Frühjahr wieder in Betrieb genommen werden würde, dann noch vor der "Wiese" und endlich zu Weihnachten. Aber sie wurde nie wieder gesehen. Es dauerte mehrere Jahre, bis die Oberleitungen und Schienen vollständig beseitigt waren.

Inzwischen, es war Weihnachten 1922, setzten sich die Omnibusse der Kraftfahrzeuglinien der Osthazbahnen (Blankenburg) auf die Spur der "Elektrischen". Das waren zunächst ein bißchen angejahrte hochbeinige Vehikel, "aber schlecht gefahren". Allmählich wurde es besser. Es entstand der Kraftverkehr Mansfeld, den 1932 die Reichspost ablöste.

7. Einrichtungen der elektrischen Beleuchtung

Mit dem Bau der elektrischen Straßenbahn erhielten die Einwohner der umliegenden Orte zugleich die Möglichkeit, elektrischen Strom zur Beleuchtung ihrer Wohnungen zu entnehmen. Eine Annehmlichkeit die auch nach Außerbetriebsetzung der Bahn erhalten blieb.