

Nahrung für den Hochofen

Georg Post, Praktikant im Stadtarchiv Sprockhövel, wertete das Anfuhr-Journal der Haßlinghauser Hütte 1875 aus.

Um einen Hüttenbetrieb aufrecht zu erhalten, bedarf es eines ständigen Nachschubs an Verhüttungsmaterial und Brennstoff.

Im Anfuhr-Journal der Haßlinghauser Hütte das dem Stadtarchiv Sprockhövel als Depositum vorliegt, wurde die Anfuhr des Verhüttungsmaterials und eines Teils des Brennstoffs ab dem 1. Juli 1875 verzeichnet. Die Quelle gliedert sich in 2 Teile: 1. von Juli 1875 bis Dezember 1875 - in dem Zeitraum wurde Material in die Hütte geliefert - und 2. von Februar 1876 bis November 1883. In dem Zeitraum wurde Material aus der Hütte transportiert und es wurden allgemein Transporte der Dortmunder Union in und um Haßlinghausen vermerkt.

Es geht auch daraus hervor, dass 19 verschiedene Fuhrleute im Zeitraum von Juli bis Dezember 1875 mit der Aufgabe des Nachschubs betraut waren und diese ca. 17 502 t Eisenstein, Kohle und Kalkstein für den Hochofen ankarren. Zum Vergleich: Mit einem einzelnen Pferdefuhrwerk wurden, nach den Aufzeichnungen der Hütte, gerade einmal zwischen 2000 und 3000 Kilo befördert und waren dementsprechend stabil gebaut (wogen um die 1300 Kilo). Die Wagen waren jedoch sicher nicht für eine Belastung von 3 Tonnen ausgelegt. Unter solch hohe Beladung von Pferd und Wagen fuhren auch nur die wenigsten, doch diejenigen die es taten, hatten einen entscheidenden Vorteil vor der Konkurrenz, denn die Fuhren mussten ersteigert werden: Der Fuhrmann, der das meiste Material am billigsten transportierte, bekam die Fuhre zugesprochen und konnte so wenigstens etwas Geld verdienen. Für das bisschen Geld waren die Fuhrmänner, oft junge Männer, bereit, ihre eigene Gesundheit, ihren Wagen, der bei zu hoher Belastung auch leichter kaputt ging, und die Gesundheit ihrer Pferde bis zum Maximum auszureizen. Die Gespanne bestanden vermutlich aus mindestens 4 Pferden. Wer das hügelige Umland von Sprockhövel kennt, kann bestätigen, das es trotzdem eine harte Arbeit gewesen sein muss, einen Wagen von 4,3 Tonnen mit Pferdekraft geschätzte 5 Kilometer von Zeche Neuhiddinghausen oder geschätzte 4 Kilometer bergauf von Linderhausen nach Haßlinghausen zu befördern.

Der größte Teil des angelieferten Materials war Eisenstein, das in der Zeche Neuhiddinghausen gefördert und in Haßlinghausen verhüttet wurde. Um dies möglich zu machen, wurden zusätzlich zu den Kohlelieferungen der Zeche Stock & Scherenberg, die nicht im Anfuhr-Journal vermerkt sind, kleinere, aber nicht unerhebliche Massen an Kohle und Kalkstein herbeigeschafft, Kohle zum Teil auch aus den Schächten von Neuhiddinghausen. Der größere Teil kam aus den Zechen Levringhaus und Kaninchen. Die Anlieferung der Kohle von Stock & Scherenberg geschah nicht mittels Pferdefuhrwerken, sondern permanent mittels einer Kettenaufzugmaschine direkt vom Schacht Sack. Der für die Verhüttung nötige Kalk wurde vermutlich von Unternehmern aus der Umgebung bezogen, so ist in den Listen z.B. von einem Lieferant namens Dickenbrock die Rede. Dieser Name taucht im Geschäftsadressbuch von 1873 auf als „Hermann Dickenbrock, Unternehmer“ wohnhaft in Haßlinghausen. Des Weiteren finden sich noch der Name eines anderen potenziellen Lieferanten, Wilhelm Leihe, dessen Name jedoch im Anfuhr-Journal anders geschrieben wurde, sowie mehrere Namen von Fuhrleuten oder deren Vätern. Besonders zu erwähnen ist, dass viele der Fuhrleute, die überwiegend Kalkstein fuhren, in Linderhausen wohnten, wo nachweislich Kalksteinbrüche existierten.

Die wenigsten dieser Fuhrleute, in Ziffern nur fünf, tauchen über den ganzen Zeitraum von Juli bis Dezember auf. Die meisten arbeiteten dort wohl nur bis November, wobei anzumerken ist, dass nur noch Fuhren am 1. und 2. Dezember verzeichnet wurden und danach auf Grund des eintretenden Winters oder weil die Hütte zu dem Zeitpunkt geschlossen wurde, keine Fuhren mehr möglich bzw. nötig waren.

Ab Februar des Jahres 1876 transportierten die Fuhrleute das noch verbliebene Material aus den Lagern der Hütte der Dortmunder Union, zu dem Zeitpunkt Inhaber und ehemaliger Betreiber der Hütte, zur Henrichshütte in Hattingen bzw. zum Bahnhof Gevelsberg-Haufe, was für eine Schließung der Hütte zwischen Dezember 1875 und Februar 1876 spricht.

Die Namen der 19 Fahrer sind: Bangert, Bosselmann, Hiby, Carl Hiby, H.P. Hiby, Dickenbrock, Gräfingholt, Fr. Gräfingholt, Spennemann, G. Spennemann, Gerninghaus, Goebelsmann, Kickuth, Sahlenbeck, W. Mühlinghaus, Weinberg, Wendt, Wiggershaus und Windhövel. Es kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass Fuhrleute mit gleichem Nachnamen nicht ein und die selber Person waren.

Quellen : -Anfuhr-Journal der Hasslinghauser Hütte, 1875/1876, Depositum im Stadtarchiv Sprockhövel

-Joachim Huske: Die Steinkohlenzechen im Ruhrgebiet, Bochum 1998

-Horst Dieter Konrad: Veröffentlichung über die Hasslinghauser Hütte in 4 Teilen WZ-Sonderveröffentlichung 2.12.05, 16.12.05, 13.1.06, 3.2.06

-Uwe Beckmann/Hermann Josef Stenkamp: „express: Menschen.Güter.Straßen“
Herausgegeben im Auftrag des Landesverbandes Westfalen-Lippe
Westfälisches Freilichtmuseum Hagen, 1997

Georg Post, Praktikant im Stadtarchiv

Sprockhövel, 23.11.07