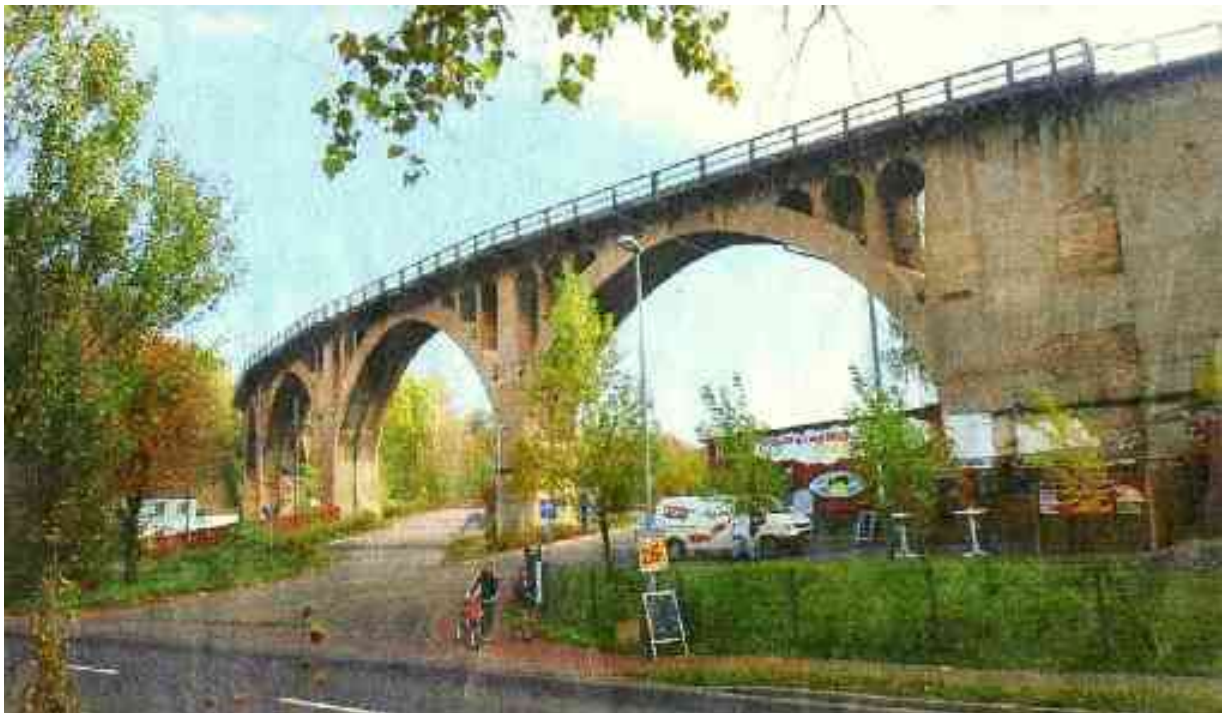


Brücke über dem Schmalzgrund

Meisterwerk der Ingenieurkunst aus den Jahren 1913/14

Ein imposanter Brückenbau überspannt den Schmalzgrund in Hettstedt, „Die Brücke ist Teil der Bahnverbindung • zwischen dem ehemaligen Walzwerk und dem Bahnhof Hettstedt“, „Links unter dem äußeren Brückenbogen unterquert die Stockhausstraße das Bauwerk“,



Weiter links, auf der Aufnahme nicht sichtbar, steht das Klubhaus. Rechts am Ende der Brücke begann das Gelände der Bleihütte (Kupferkammer-Bleihütte). Vorn im Bild führt die Mansfelder Straße vorbei. Das Gleis auf der Brücke ist in Normalspur (1435 mm) verlegt. Unterhalb des Bauwerks verliefen die Schmalspurgleise der im Jahr 1880 gegründeter Mansfelder Bergwerksbahn (750 mm). Diese sind etwa in den Jahren zwischen 1881 und 1883 verlegt worden, Diese Gleisanlage wurde immer wieder erweitert und die Streckenführung den Betriebsverhältnissen zwischen Schachtanlagen und den Hütten angepasst.“



Auf Grund der Schließung aller Schacht und Hüttenanlagen wurde die gesamte Gleisanlage etwa um 1990/91 abgebaut.“ Lediglich ein Stück dieser großartigen Werksbahnanlage konnte als Museumsbahn erhalten werden und erfreut heute Jung und Alt mit ihren ständigen Fahrten zwischen der Halde des ehemaligen Eduardschachtes Hettstedt/Burgörner und dem Bahnhof Klostermansfeld in Benndorf.

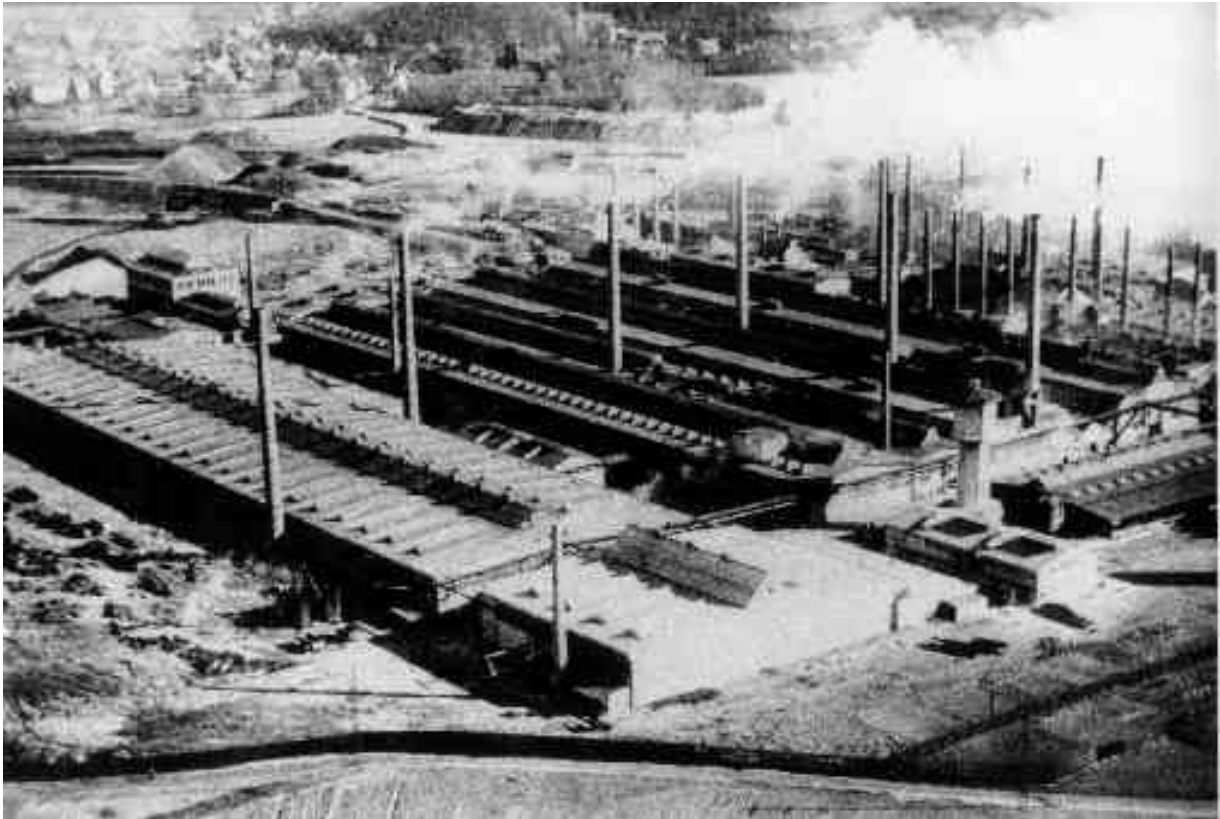
(Eduard-Schacht benannt nach dem einstigen Bergmeister, Eduard Schrader, Leiter der Hettstedt-Gerbstedter-Reviere 1862 - 1890)



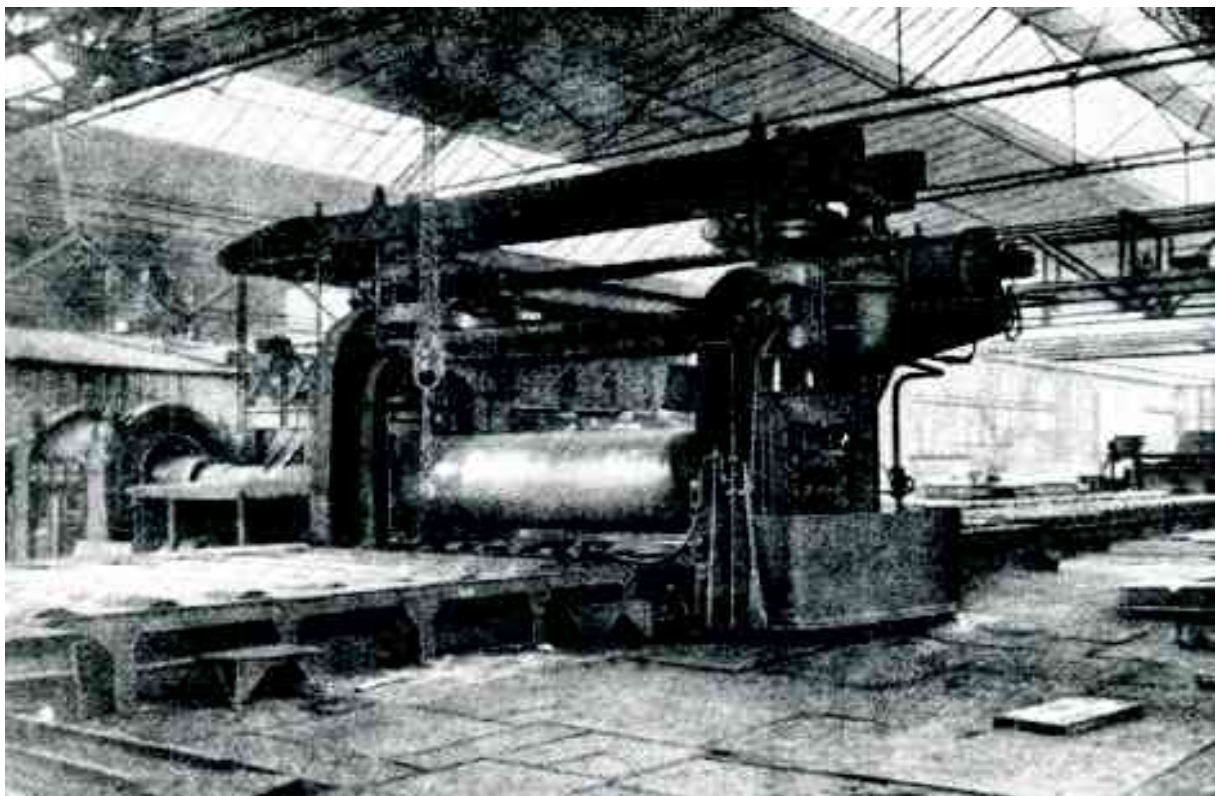
„Das auf dem Foto abgebildete Tor ehemals eine Einfahrt zur Kupferkammer-Rösthütte. Links hinter den Bäumen befand sich die Pforte von wo der Zugang zu den Lagerplätzen der Bauwerkmeisterei und vor allem der Zugang zur Werksbahn überwacht wurde. Die Werksbahn hatte hier einen regelrechten Bahnhof von dem die Berg- und Hüttenleute ihren außerhalb liegenden Arbeitsplatz erreichen konnten. Auf den Torpfeilern befanden sich die Figuren von Nappian und Neucke.



Diese Abschlussplatten, der beiden Torpfeiler sind erhalten geblieben und zieren heute den Eingang zum Mansfeld-Museum.



Das ab 1908 erbaute „Mansfelder Kupfer und Messing Werk“ – eine Aufnahme aus dem Jahr 1930 - nahm mit Beginn der ersten Drahtproduktion am 2. August 1909 die Produktion auf. Die gute Entwicklung und die stetigen Produktionssteigerungen in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg machte eine Veränderung des bisherigen Transportweges zum An- und Abtransport der Materialien dringend erforderlich. Das die 700 Zentner schweren Walzen für das Umkehrwalzwerk auf dem Hettstedter Bahnhof im Handbetrieb entladen und mit zwölf und mehr Pferden zum Werk transportiert werden mussten war nur eine Notlösung.

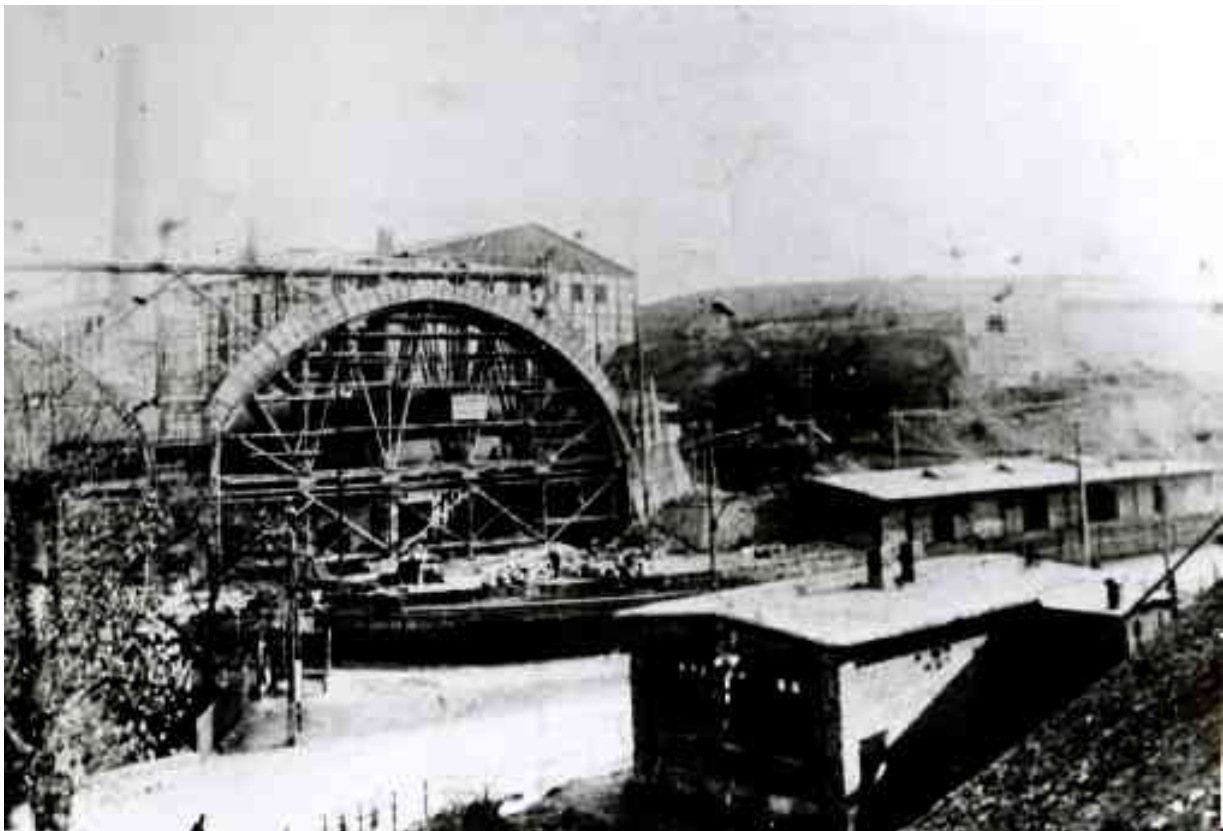


Eine Bahnverbindung bis zum Werk war also dringend notwendig. Fünf große Brücken mussten gebaut werden, Vier in Stahlkonstruktion, die höchste und längste über den Schmalzgrund in Stahlbeton von der Firma von Dücker & Co Düsseldorf.“

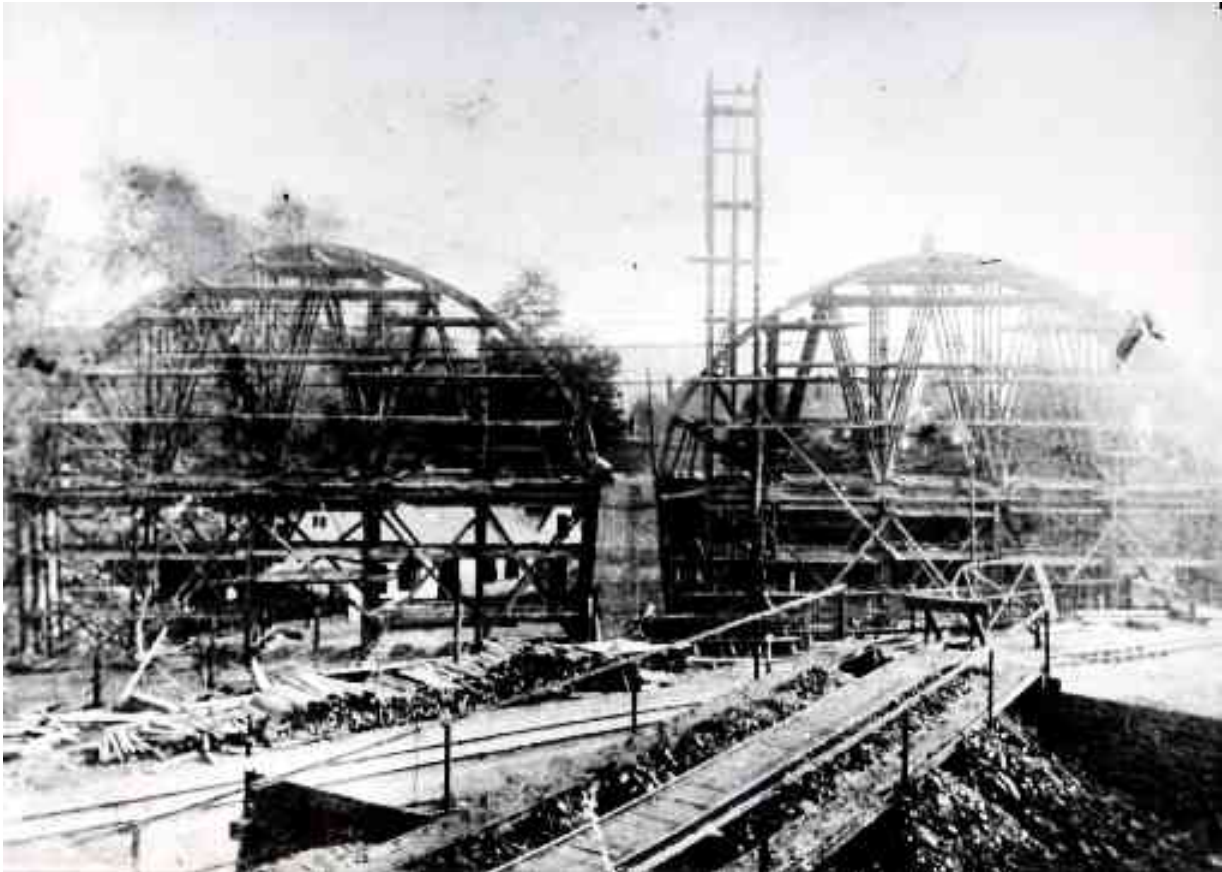
Aus den „Erinnerungen eines Walzwerkers“

von Dr.- Ing. Dr. h. c.. Karl Kaiser geht hervor:

„Die Gottesbelohnungshütte, die benachbarte Kupfer- und Silberhütte, hatte zu Beginn der Errichtung des Messingwerkes nur einen Schmalspuranschluss, der auch zum Bahnhof Hettstedt führte, wo eine Umladung von den Normalspurwaggons auf die Schmalspurwaggons und umgekehrt erfolgte. Die Reste dieser Umladeeinrichtung sind noch von der Sierslebener-Chausee aus zu sehen. Für den zu erwartenden größeren Güterumschlag, der sich bei dem Betrieb des neuen Werkes ergeben würde, machte sich ein Normalspuranschluss vom Bahnhof Hettstedt aus notwendig. Dazu mussten einige Brückenbauten errichtet werden. Die größte und auffälligste Brücke ist der Viadukt, der mit einigen Bögen und Stützpfählern in Betonbauweise den Schmalzgrund und einen Teil des Geländes der ehemaligen Kupferkammer-Spurhütte überbrückt. Eine weitere Brücke überquert die Chaussee nach Großörner in Stahlbauweise und führt ein Normalspurgleis in die Hauptstraßstraße des Messingwerkes. Ein Abzweig geht parallel dazu zur Kupferhütte und zum neuen Generator Diese beiden Gleisstränge mit dem bescheidenen Ausbau durch die genannten Querstränge und Hallenanschlüsse genügten dann aber nicht mehr den Anforderungen. Mit dem Neubau eines größeren Versandgebäudes wurde ein weiterer Gleisstrang über eine zweite Brücke in Betonbauweise über die Chaussee im Jahre 1934 in das Werk geführt, an dem im Laufe der Jahre eine größere Gleisanlage ausgebaut wurde. Der Hauptgüterverkehr geht jetzt über diesen Anschluss.



Der Viadukt wurde in den Jahren 1913/14 errichtet.

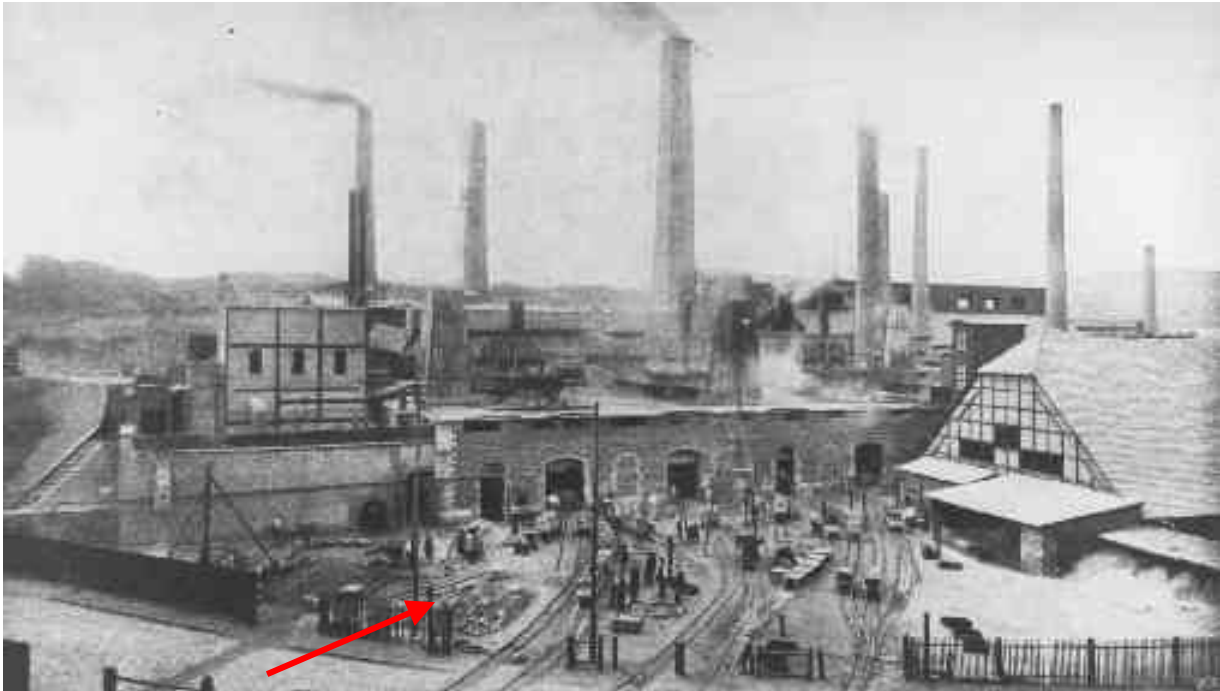


Was den Tag der Einweihung betrifft, gibt es unterschiedliche Angaben. Die Denkschrift zum 25. Jahrestag des Walzwerkes, nicht gerade ergiebig in dieser Frage, nennt das Jahr 1915. In der Schrift zum 80. Jahrestag ist auch nur zu lesen: „Die Strecke wurde, am 1. November 1914, in Betrieb genommen“.



Sicherlich gibt es dazu noch genauere Daten es ist aber denkbar, dass die Inbetriebnahme im Jahre 1915 erfolgte, da an dem Brückenpfeiler welcher auf dem Hüttengelände errichtet werden musste, die Jahreszahl 1914 angebracht ist. Möglich ist aber auch, dass die Firmenbezeichnung nach Abschluss der Arbeiten erfolgte.

Die Trassenführung geht über sechs Gelenkbögen von je 25 Meter Spannweite und aufgesetzten Spargewölben. Die Brücke ist 150 Meter lang und bis zu 20 Meter hoch. Sie liegt in einem Bogen mit 200 Meter Radius.“ Die Brücke ist an ihrer höchsten Stelle 22 Meter hoch.



Etwa hier an dieser Stelle erhebt sich der mächtige Brückenpfeiler mit der oben genannten Jahreszahl



Die ehemalige Werkszeitung „Nappian und Neucke“ von 1934 schreibt:

„ In den beginn des Jahres 1915 fiel die Inbetriebnahme des Hauptbahnanschlusses, der mit seiner kühnen Linienführung über Brücken und Viadukte nicht nur dem gesamten Landschaftsbilde eine besondere Note gab, sondern auch das Schienennetz des Werkes durch die Schiebebühne und die mechanischen Verladeeinrichtungen veränderte.

Von einem Festakt zur Inbetriebnahme des Viaduktes bzw. des nun neu errichteten Bahnanschlusses ist nichts bekannt.

Dagegen liegt ein genauer Bericht des Festaktes vor zur Einweihung einer weiteren Brücke im Jahre 1934



Dieser Brückenbau, wie von Dr. Karl Kaiser erwähnt, war erst möglich nach dem unter erheblichen Aufwand ein Bahndamm aufgeschüttet wurde. Dieser weitere Bahnanschluss entlastete jedoch erheblich den bis dahin nur vorhandenen direkt durch das Werk geführten Gleisverlauf.



So sah es im Jahre 1905 aus, bevor das oder der Viadukt an dieser Stelle erbaut wurde. Die Baumgruppe links im Bild, an deren Stelle später eine Pfortnerhäuschen stand, war zu dieser Zeit ein Garten. So weisen es jedenfalls ältere Karten aus



Eine Ansicht aus dem Jahre 1917

Als damals die einzige im Bogen gebaute Brücke Deutschlands, erlangte sie natürlich Aufmerksamkeit, was seinen Niederschlag auf Zahllosen Postkarten fand und auch heute noch als Motiv für eine Sonderbriefmarke dient.

„Der Hettstedter Briefmarkenverein hat zum Gedenken an die meisterhafte Ingenieurkunst im April 2007 einen Sonderstempel bei der Deutschen Post zum Einsatz gebracht, der das Brückenbauwerk würdigt.“



In einem Zeitungsartikel schreibt ein Leser. „Der letzte Brückenpfeiler hinter dem Klubhausplatz steht auf dem Hoheiter Stollen.“ (oder auch Burgörner Stollen !) Ob es nun der Hoheiter Stollen ist, der eigentlich laut Karte, weiter Nördlich verläuft, so ist es aber ein Querschlag des Stollens in Richtung Lindenholz welcher durch den Schmalzgrund und dem Viadukt überquert wird.





Beeindruckende Ansichten der Brücke

Eine erwähnenswerte Besonderheit ist, dass die Brücke auf 50 Meter Länge teilweise eine Steigung von einem Meter aufweist sowie, dass das Normal- und Schmalspurgleis auf nur einem Gleisbett verlegt wurden. Dadurch war ein Befahren der Brücke mit Schienenfahrzeugen der Schmalspur-Werksbahn als auch der Reichsbahn möglich.

