

Der Fuchsstollen als europäisches Kulturdenkmal

Eine Zusammenfassung

Christoph Bartels/Rainer Slotta

Vom 20. bis 22. September 2001 fand auf dem Schloss Fürstenstein bei Wałbrzych eine polnisch-deutsche Fachtagung unter dem Titel „Der Fuchsstollen im Waldenburger Steinkohlenrevier als europäisches Kulturdenkmal“ statt. Einladende waren die Stadt Wałbrzych, die Stiftung für Deutsch-Polnische Zusammenarbeit in Warschau, die Deutsche Sozial-Kulturelle Gesellschaft in Wałbrzych und das Deutsche Bergbaumuseum Bochum. Vor allem die Stiftung für Deutsch-Polnische Zusammenarbeit ermöglichte durch Bereitstellung von Finanzmitteln die Durchführung des Symposiums. Die Anregung zur internationalen Fachtagung, an der sich rd. 70 Personen beteiligten, gaben der deutsche Generalkonsul in Wrocław, Dr. Ohr, und MdB Welt. Im September 2000 kam es zu einer Kontaktaufnahme mit dem Muzeum Okregowe in Wałbrzych und seinem Direktor Mgr. Inz. Jerzy Kosmaty sowie mit der Stadt Wałbrzych. Die erfolgreich beschiedene Antragstellung zur Bewilligung der Drittmittel erfolgte noch im gleichen Jahr.

Die Veranstaltung einer Tagung zum niederschlesischen, speziell zum Waldenburger Steinkohlenbergbau war aus mehreren Gründen notwendig und quasi „überfällig“ gewesen, denn dieses zu Unrecht von der Forschung etwas vernachlässigte Steinkohlenrevier verlangte nach einer näheren Beschäftigung.

Um der Geschichte und Entwicklung des Waldenburger Steinkohlenbergbaus gerecht zu werden, bot sich eine Beschäftigung mit dem Fuchsstollen geradezu an, war er doch das erste große Stollenbauwerk, mit dem dieses bergwirtschaftlich wichtige europäische Steinkohlenrevier aufgeschlossen worden ist. Mit dem Stollen wurden die Lagerstätte erreicht, die Grubenwässer abgeführt, die Bewetterung der Bergwerke sichergestellt und die Förderung für lange Jahre gewährleistet. Der damalige Direktor des Breslauer Oberbergamtes, Friedrich Wilhelm von Reden, projektierte den Stollen in den späten 1780er Jahren und legte eine Planung vor, die bereits 1791 in die Tat umgesetzt werden konnte. Damals begannen die Vortriebsarbeiten am Stollenbauwerk mit Hilfe Mansfelder Bergleute. Im Jahre 1803 war der Stollen 1088 m lang und erreichte das Flöz 312; das letzte, das 19. Flöz (heute das Flöz 307) wurde nach 1593 m Auffahrung im Jahre 1821 angetroffen. Zum Transport der geförderten Kohle wurde das Wasser im Stollen aufgestaut, so dass Kähne die Förderung der Steinkohle übernehmen konnten. Vor dem Mundloch entstand ein Hafenbecken mit einer Umschlagstelle und Lagerungsmöglichkeiten, 1794 konnte die Steinkohlenförderung auf dem Fuchsstollen mit Hilfe von Lastkähnen aufgenommen werden. Damit erreichte der Steinkohlenbergbau im Waldenburger Revier eine neue Di-

mension und Qualität; das Fundament für den bis 1996 geführten Bergbau war mit dem Stollenbauwerk gelegt worden.

Die Geschichte des Fuchsstollens war in der Fachliteratur zwar schon mehrfach erörtert worden, unerforscht geblieben aber war bislang seine Stellung im Vergleich zu den anderen großen Stollenbauwerken des mitteleuropäischen Bergbaus. Die Annahme, dass er nach englischem Vorbild angelegt worden ist, worauf vor allem die Einrichtung des Transportes mit Hilfe von Booten und Kähnen hindeuten soll, war nicht ausreichend belegt. Bei dieser Frage setzte das Symposium an, indem es den Fuchsstollen mit den Stollenbauwerken der damals führenden Bergbaureviere des Steinkohlen- und des Metallerzbergbaus verglich. Als Ergebnis wird man folgendes feststellen dürfen:

Die Anlage des Fuchsstollens, sein Ausbau für den Kahntransport von Kohle sowie seine Hafen- und Verladeeinrichtungen vor dem Mundloch sind als spezifische Lösungen in ihrer Art zwar sicher einzigartig auf dem europäischen Kontinent. Sie reihen sich aber in eine europaweit zu beobachtende Entwicklungslinie ein. Mit dem Übergang zur industriellen Produktionsweise von Gütern stellten sich die schon immer gegebenen Probleme des Transports in einer neuen Dimension. Sie sollten in der zweiten

Hälfte des 19. Jahrhunderts gelöst werden, indem man die Dampfmaschine auf Schienen und Räder stellte und das neue Transportsystem der Eisenbahn schuf. Aber von den Anfängen der Industrialisierung bis zu dieser Entwicklung war ein weiter Weg zurückzulegen.

Die Verdichtung der Produktion begann in vielen Regionen um die Mitte des 18. Jahrhunderts und viele Montanbetriebe zählten zu den Wachstumsbranchen der Zeit. Damit wurde der Transport zu einer Art „Flaschenhals“, jedenfalls dort, wo es sich um gewichtige Massengüter handelte. Nicht selten übertrafen die Ausgaben für den Landtransport schon in wenigen zehn Kilometern vom Produktionsort entfernt die Gesteinskosten der Produkte, was einen Fernabsatz, für den vielfach durchaus Nachfrage bestand, be- oder gar verhinderte. Die Steinkohle liefert dafür ein gutes Beispiel. In Regionen, in die sie günstig transportiert werden konnte, erlangte sie bald erhebliche Bedeutung bei zahlreichen Gewerben wie Ziegelbrennereien und Kalköfen, Brauereien, Zuckersiedereien, Schmieden und all den Betrieben, die Wärmeenergie benötigten. Man war sich insgesamt durchaus klar darüber, dass der Anschluss an eine der bedeutenderen Wasserstraßen für jedwede Produktion einen großen Vorteil bildete, weshalb die Anlage von künstlichen Wasserwegen bereits seit dem frühen Mittelalter erfolgt ist. Erinnert sei hier nur an die „Fossa Carolina“, jenen ersten – nur in Teilen realisierten – Kanal zur Verbindung von Main und Donau aus der Zeit Karls des Großen.

Schon im 17. und vor allem im 18. Jahrhundert sind daher überall in Europa Anstrengungen zum Ausbau der Wasserwege zu verzeichnen. Dabei wurden nicht selten auch Anlagen zur Nutzung von Wasserkraft durch den Betrieb von Wasserrädern einbezogen. Zu Transportzwecken verknüpfte man die Wasserwege auf unterschiedliche Weise mit den Produktionsstätten, Kombinationen von Wasser- und Landtransport bildeten die Regel. Dass sie im Feld des Bergbaus unmittelbar mit den innerbetrieblichen Transportwegen verbunden wurden, ist aufgrund spezieller Bedingungen vor allem eine Besonderheit der Britischen Inseln, wie sich im Verlaufe des Symposiums herauskristallisierte. Hier



Schloss Fürstenstein bei Wałbrzych

war die relative Nähe zu den Küsten des Meeres mit ihren Häfen wohl ein starkes Motiv gewesen, integrierte Wasser-Transportsysteme zu schaffen, die vom Produktionsbetrieb bis zum Seehafen reichten.

Im Steinkohlenbergbau an der Ruhr hat man beispielsweise keinen Stollen, wie es beim Fuchsstollen zu beobachten ist, mit einer Kahnförderung ausgestattet. Dennoch spielte für die frühindustrielle Entwicklung der Kahntransport von Kohle eine sehr wichtige Rolle; der horizontale Transport in den Bergwerken und von dort zu den Stapelplätzen und Verladestellen am Wasser („Kohlenniederlagen“) erfolgte dagegen früh auf Geleisen. Es ist ferner festzustellen, dass die Kohle keineswegs das einzige Gut war, für den sich der Transport auf dem Wasser anbot. Schon seit den 1740er Jahren wurde über die Lippe das Salz der bedeutenden, weite Bereiche der westlichen preußischen Besitzungen versorgenden Saline Königsborn bei Unna nach Westen und Norden versandt. Erste Initiativen zur Schiffbarmachung der Ruhr gingen 1738 von Kaufleuten aus der Grafschaft Mark aus. 1754 schloss der preußische Staat einen Vertrag mit Kaufleuten über den Transport von Steinkohle, Holz, Kalk und Steinen auf der Ruhr. Er scheiterte aber an politi-

schen Problemen mit den Territorialherren am Unterlauf der Ruhr, die die Durchfahrt der Schiffe nicht gestatten wollten, um sich Konkurrenz vom Leib zu halten. Im Jahre 1768 verfolgte man seitens der preußischen Verwaltung Pläne zur Schiffbarmachung der Lippe zum Transport von Steinkohle aus den märkischen Bergwerken in den niederrheinischen Bereich, aber der erforderliche Wagentransport über Land bis hin zum Fluss erwies sich als zu lang, zu kostspielig und zu unsicher. Andere Projekte scheiterten aufgrund ähnlicher Faktoren.

So kam man auf die Überlegungen zur Schiffbarmachung der Ruhr zurück, und im Jahre 1771 gelang ein entscheidender Durchbruch. Der preußische Staat schloss im Juni dieses Jahres einen Vertrag mit der Duisburger Firma Elsbruch & Co., die sich verpflichtete, im ersten Jahr 120 000 Gang Kohlen, in den folgenden Jahren dann je 200 000 Gang (1 Gang = ca. 75 kg) von den Bergwerken zu den Niederlagen an der Ruhr und über den Fluss zum Hafen (Duisburg-) Ruhrort zu transportieren. Allerdings benötigte die preußische Verwaltung noch Monate, um den Widerstand der Anrainerstaaten zu überwinden, was schließlich im März 1772 gelang, so dass am 20. März das erste Kohlenschiff aus der Grafschaft Mark im Hafen Ruhrort

entladen werden konnte. In den Folgejahren wurde der Wasserweg über die Ruhr zügig ausgebaut; die Kohlen-schiffahrt entwickelte sich zu einem ein-träglichen Gewerbe. Es entstand ein re-ger Export von Kohle zum Niederrhein und weiter nach Holland, der in den 20 Jahren zwischen 1772 und 1792 seinen Umfang fast verzehnfachen konnte.

Diese und ähnliche Erfahrungen mussten natürlich dazu ermutigen, den Transport zu Wasser im Zusammenhang mit der Steinkohlengewinnung in der verschie-densten Art und Weise auf- und auszu-bauen. Die Planungen und Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Fuchsstol-len waren eingebettet in zahlreiche Bemühungen der preußischen Staatsver-waltung im Allgemeinen und der Bergbauverwaltung im Besonderen be-züglich des Ausbaus von Wegen für den Wassertransport. So mögen konkrete Überlegungen für die Ausgestaltung des untertägigen Kahntransports im Fuchs-stollen durchaus auf Anregungen aus England zurückgehen. Insgesamt gese-hen aber war der Schifftransport von Gütern und der Ausbau von Wasser-wegen jeder Art ein hoch aktuelles und weit verbreitetes Thema der Zeit an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert.

Wie bedeutend eine einigermaßen güns-tige Verbindung zu den Wasserwegen war, zeigt sich auch an der frühindus-triellen Entwicklung des Bergbaus auf Dachschiefer im Mittelrheinraum. Dieje-nigen Betriebe, die günstige Verbindung zu den Flüssen hatten – vor allem bei Kaub am Rhein sowie Laubach und Mül-lenbach oberhalb von Cochem/Mosel – konnten in der ersten Hälfte des 19. Jahr-hunderts einen großen Aufschwung und die Entstehung von Bergwerken gegen-wärtigen, die den Steinkohlengruben der Zeit nicht nachstanden. Um 1820 mach-te Dachschiefer einen Anteil von etwa 20 % an den zwischen Mainz und Köln transportierten Schiffsfrachten aus; der Schieferbergbau am Mittelrhein verfü-gte um diese Zeit etwa über die Hälfte der Arbeiter des Aachener Steinkohlenreviers und war damit ein durchaus beachtlicher Produktionszweig.

Die Beispiele ließen sich um andere Re-gionen und Produktionszweige erweitern. Insgesamt ist festzustellen, dass am Be-ginn und in den frühen Phasen der In-

dustrialisierung Maßnahmen zum Aus-bau und zur Verbesserung des Trans-portes auf Wasserwegen überall zu be-obachten sind, handelte es sich doch um das einzige Transportsystem, mit dessen Hilfe sich zu jener Zeit Massengüter ei-nigermaßen zügig und kostengünstig verfrachten ließen.

Im Falle des Fuchsstollens spielten of-fenbar aber auch „persönliche“ Gründe eine wichtige Rolle, denn Friedrich Wil-helm von Reden war ein glühender Ver-fechter des Wassertransports. Er hatte dieses Transportsystem in England ken-nen und schätzen gelernt. Die von ihm initiierten umfangreichen Stollenprojek-te in Wałbrzych, in Zabrze und in Rü-dersdorf verwendeten lange Wasser-stollen als Förderwege, erwiesen sich aber bereits im Augenblick der Vollen-dung als überholt und erneuerungsbe-dürftig. Die Verbindung von Erfahrungen aus dem Ausland mit dem Durchset-zungswillen des Grafen Reden be-stimmte die Geschichte der Stollenbau-ten auf preußischem Gebiet. Letztlich muss wohl festgestellt werden, dass die Wahl dieses Transportsystems für den Fuchsstollen im Wałbrzycher Revier, für den Hauptschlüsselerbstollen bei Zabrze und wohl auch für die Stollen der Rü-dersdorfer Kalkwerke verfehlt gewesen ist. Die weitere Transportentwicklung be-wies die Vorteile des Eisenbahn-Trans-ports in aller Deutlichkeit. Im Augenblick der Vollendung der preußischen Stol-lenbauten war der Wassertransport über-holt. Diese Erkenntnis muss als ein Hauptergebnis des Symposiums fest-gehalten werden.

Der zweite Fragenkomplex des Sympo-siums behandelte die Bedeutung des Fuchsstollens einschließlich der Tages-anlagen an den Ida-Schächten (des späteren Bergwerks Thorez) als Kultur-denkmal. Die Bergwerksanlage Thorez war seit der zweiten Hälfte des 19. Jahr-hunderts oberhalb des Stollenbauwerks angelegt worden und untrennbar mit dem Fuchsstollen verbunden. In diesen bis 1996 genutzten Baulichkeiten wird zurzeit ein umfangreiches und interna-tionalen Standards genügendes Museum eingerichtet. Im Vergleich mit anderen denkmalgeschützten Bergwerkensem-bles im europäischen Raum wurde wäh-rend des Symposiums die Bedeutung der Anlagen in Wałbrzych als Dokumente

des Bergbaus für die zukünftige Ent-wicklung des Region und für den ein-setzenden Tourismus im Waldenburger Land herausgearbeitet.

In diesem Zusammenhang steht fest, dass das Waldenburger Ensemble mit dem Fuchsstollen im Zentrum unzwei-felhaft ein Technisches Denkmal von eu-ropäischem Rang darstellt. Seine her-ausragende Stellung betrifft das Ensemble als Ganzes, d. h. sowohl das Stollenbauwerk selbst, die jüngeren Ta-gesanlagen mit den heutigen Schächten Julia und Sobottka der Grube Thorez als auch die Schächte umgebende Land-schaft mit ihren Siedlungen und Halden. Diese Denkmale gehören untrennbar zu-sammen und bedürfen alle einer sorg-fältigen Pflege und eines nachhaltigen Schutzes, damit dieses für Polen ein-zigartige Denkmalensemble auf Dauer er-halten bleibt. Die zuständigen Behörden sind aufgerufen und gefordert, alles in ih-rer Macht Stehende zu tun, um diesen einzigartigen Denkmalbestand in Gänze zu sichern und einer neuen Nutzung zu-zuführen. Eine eventuell beabsichtigte Unterscheidung des Ensembles in er-haltungswerte und weniger schützens-würdige Teilbereiche ist unter allen Um-ständen zu vermeiden.

Ein letztes, erfreuliches Ergebnis war schließlich die Tatsache, dass durch die-ses Symposium, das in einer lebhaften, von Freundschaft geprägten Atmosphäre stattgefunden hat, neben den wissen-schaftlichen auch – und vor allem – die menschlichen Beziehungen zwischen den polnischen und deutschen Teilneh-mern vertieft worden sind. Es wurde ver-einbart, diese Beziehungen auszubauen und weitere bilaterale Veranstaltungen durchzuführen.

Anschriften der Verfasser:

Dr. Christoph Bartels
Prof. Dr. Rainer Slotta
Deutsches Bergbau-Museum Bochum
Am Bergbaumuseum 28
D-44791 Bochum