

Ein Straßenbau vor 100 Jahren

Zahlreiche Einwohner von Pappendorf und Umgebung verfolgen zurzeit mit großem Interesse den Bau der neuen Straße – genannt S 34 – von der Autobahnanschlussstelle Berbersdorf nach Pappendorf. Es ist interessant, wie sich in kurzer Zeit die Landschaft verändert hat. Dabei sind nur sehr wenige Menschen im Einsatz, die moderne Technik dominiert heute auch im Straßen- und Brückenbau.

Ein Blick in das Geschichtsbuch unserer Heimat gibt darüber Aufschluss, dass auch unsere Vorfahren umfangreiche Straßenbaumaßnahmen zu bewältigen hatten, um die Region voranzubringen. Die Männer, die sich mit Mut und Tatkraft derartigen Aufgaben stellten, wollen wir nicht vergessen.

Wir schreiben das Jahr 1886. Die Flanell- und Tuchfabrik Paul Kirbach & Söhne im Striegistal in Pappendorf hat sich zu einem leistungsfähigen Betrieb entwickelt, der seine Erzeugnisse unter anderem nach Holland, Frankreich, England, Italien und in die skandinavischen Länder exportiert. Die von Pappendorf mit dem Pferdefuhrwerk vorwiegend zum Bahnhof in Hainichen zu transportierende Warenmenge ist beachtlich gewachsen.

Der Weg von Kaltofen nach Hainichen führt zu dieser Zeit über den „Katzenberg“, durch das Heldental und von dort über die untere Dorfstraße von Ottendorf und den steilen Ottendorfer Berg, genannt „Spittelberg“, in die Stadt. Das ist beschwerlich und gefährlich zugleich, zumal die steilen Anstiege für die schwer beladenen Fuhrwerke zu jeder Jahreszeit, besonders aber im Winter bei Eis und Schnee, eine große Gefahr darstellen.

Wilhelm Richard Kirbach, der Inhaber der Pappendorfer Flanellfabrik, sucht nach einer Lösung. Zunächst schart er Verbündete, die er in den Gemeinderäten von Berbersdorf, Goßberg, Kaltofen, Mobendorf und Pappendorf findet, um sich. Die Landwirtschaft, die sich zunehmend von der Eigenversorgung löst und einem stärkeren Warenhandel zuwendet, leidet unter den gleichen Wegproblemen, denn die im Jahre 1869 gegründete Landwirtschaftliche Handelsbank zu Hainichen wird immer mehr zum Dreh- und Angelpunkt des landwirtschaftlichen Warenumschlages.

Auf Initiative von W. R. Kirbach wird eine „Commission für den Wegebau zwischen Ottendorf und Kaltofen“ gegründet, deren Vorsitzender er wird. Nach intensiven Bauvorbereitungen gelingt es ihm, die königlich-sächsischen Behörden von der Notwendigkeit dieses Vorhabens zu überzeugen. Sehr schnell wird über eine mögliche Trassenführung der neuen Straße – die so genannten „7 Kurven“ und eine neue Straße am Südrand der Gemeinde Ottendorf, heute die Nossener Straße in Hainichen – Einigkeit erzielt. Nun gilt es, umfangreiche Grundstücksangelegenheiten abzuwickeln. Allein in Ottendorf sind es 28 Landeigentümer, von denen jeweils Flächen zwischen 275 Quadratmeter und 500 Quadratmeter vermessen und käuflich erworben werden müssen. Der Preis für die Quadratrute, ein damals übliches Flächenmaß mit einer Größe von 18,45 Quadratmeter, beträgt Vier Mark. In Kaltofen betrifft das zwei Landwirte.

Durch den Amtsstraßenmeister Teichmann aus Hainichen werden die nötigen Vorarbeiten ausgeführt. Gleichzeitig übernimmt er Planung, Bauleitung und Kontrolle. Dafür erhält er zum Schluss 600 Mark. Vergeblich suchen wir in

der Kostenaufstellung eine heute übliche Summe für Planungs- und Bauleitungskosten.

Im September 1887 wird die erste Abschlagszahlung in Höhe von 5.000 Mark an die den Bau ausführende Firma August Beeger aus Töpel bei Westewitz im Kreis Döbeln entrichtet. Insgesamt werden bis zum Dezember 1888 37.467 Mark bezahlt. Dazu kommen noch Kosten für Landkauf und Vermessung sowie Vorbereitung und Bauüberwachung in Höhe von 4.620 Mark, so dass das gesamte Vorhaben am Ende 42.087 Mark kostet.

Finanziert wird das Ganze mit 20.500 Mark vom Königreich Sachsen, 6.950 Mark aus dem Bezirkswegebaufonds, je 4.000 Mark von den Gemeinden Kaltofen und Pappendorf, 1.500 Mark von der Gemeinde Ottendorf sowie 5.000 Mark von der Firma Kirbach & Söhne. Fördermittel und Wegeausbaubeiträge sind also keine Erfindung unserer Zeit, sie waren auch vor 100 Jahren schon üblich.

Gegen Ende des Jahres 1888 gehört demnach der beschwerliche Weg durch das Heldental der Vergangenheit an. Geblieben ist aber der steile Ottendorfer Berg, für den es nach wie vor keine Umgehung gibt.

Erneut wird W. R. Kirbach aktiv. Gemeinsam mit den Gemeindevorstehern von Berbersdorf, Goßberg, Kaltofen, Mobendorf und Pappendorf unterbreitet er den Sachverhalt der Amtshauptmannschaft in Döbeln. Doch Behördenmühlen mahlen langsam. Es vergehen fünf Jahre, bevor im August 1893 die Königliche Straßen- und Wasserbauinspektion reagiert.

„Das vorliegende Gesuch.....ist in jeder Hinsicht begründet....die Verminderung der Steigung ein anzuerkennendes Bedürfnis.“ Das lässt zumindest hoffen. Das Amt unterbreitet drei Vorschläge, und zwar:

1. die Drückung des Berges,
2. den Bau einer neuen Straße als Umgehungsstraße, vorbei an der Camera obscura zur Oederaner Straße (so, wie die Straße heute verläuft),
3. die teilweise Nutzung der „Pflaumenallee“ und die Herstellung einer Verbindung zur Oederaner Straße.

Größter Gegner dieses Vorhabens ist zunächst die Gemeinde Ottendorf, auf deren Territorium sich der besagte Berg und auch die mögliche Umgehung befinden. Man sei eine arme Gemeinde, die sich derartige Bauten nicht leisten könne, meint Gemeindevorstand Rudelt. Nun greift der Döbelner Amtshauptmann Dr. v. Mayer ein. Er holt alle Interessenten und Beteiligten an einen Tisch. In geduldiger Verhandlung gelingt es ihm, eine Lösung zu finden, allerdings unter der Voraussetzung, dass sich alle interessierten Gemeinden in angemessener Weise an den Kosten beteiligen. W. R. Kirbach geht mit einem Betrag von 1.000 Mark erneut mit gutem Beispiel voran.

Trotzdem vergehen noch einige Jahre. Endlich, im März 1900, fällt die Wahl nach langwierigen Verhandlungen auf die Variante 2, auch aus heutiger Sicht eine vernünftige Entscheidung. Der Bau kann beginnen. Am 14. Juni 1901 wird die neue Straße für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

Noch lange Zeit nannte der Volksmund in unseren Dörfern diesen Weg die „neue Straße.“ Ich kann mich daran noch sehr gut erinnern.

Als die Wehrmacht in völlig sinnloser Weise noch kurz vor Kriegsende die Autobahnbrücke in Schlegel sprengt, dient diese Straße, die in kurzer Zeit mit Pflaster versehen wird, für zirka zehn Jahre als Autobahnumgehung zwischen Hai-

nichen und Kaltofen. Jahrelang rollen neben dem normalen Autobahnverkehr wöchentlich einmal lange sowjetische LKW-Kolonnen, die das im Erzgebirge abgebaute Uranerz nach Russland transportierten, durch Hainichen, Ottendorf und Kaltofen. Als im Jahre 1953 eine Fahrbahn der Schlegeler Brücke fertig gestellt wird, atmen die Einwohner der genannten Gemeinden auf. Endlich zieht wieder Normalität ein.

Nahezu 50 Jahre leistet das Pflaster in den „7 Kurven“ – nur hin und wieder an den schlimmsten Schadensstellen mit „Trostpflastern“ aus Bitumen notdürftig repariert – treue Dienste. Als im Jahre 2000 die Verkehrsfreigabe der grundhaft neu ausgebauten Straße erfolgt, beginnt ein neues Kapitel dieser wichtigen Verkehrsader.

Franz Schubert

Quelle: Striegistal-Bote vom Februar 2005