

17 m und einer Länge von 230 m. 1844 wurde mit dem Grundgraben zu diesem Bau begonnen, allein durch das nasse Frühjahr wurden alle Grundgruben ersäuft und fortwährend waren Pumpen nötig, um das Wasser zu heben und den Grund zu trocknen. Damit der jumpfige Untergrund den Bau tragen konnte, mußte Pfahlrost geschlagen werden. Baumstämme von 15–20 cm im Durchmesser wurden 4–8 m tief in den Boden gerammt. 6000 solcher Stämme versanken durch die Schläge der Ramboere in die schlammige Tiefe. Auf diese hölzerne Grundlage wurden die Bohlen gezapft und darauf das steinerne Bauwerk errichtet. Diese Gründung kostete allein 60 000 M. Die Steine lieferte der Klosterberg und der tiefe Ein-

schnitt oberhalb des jetzigen Bahnhofs. Unser Ort würde mit seiner Industrie sich nicht in der Weise entwickelt haben, wenn nicht die Bahn unmittelbar am Orte vorüberführte. Täglich fahren 33 Personen- und 40 Güterzüge über den stolzen Bau.

Demitz-Thumitz gehört zur Oberlausitz. Unterhalb des zweiten Bahnwärterhauses, von Demitz aus, steht eine alte Säule mit eingemeißelten Kurschwertern und einer nicht mehr lesbaren Jahreszahl, sie ist der Grenzstein der Lausitz und des Markgraftums Meissen.

Möge die Nachwelt erhalten, was die Natur und die Väter schufen. „Was du ererbt von deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen.“

Die Granit-Industrie in Demitz-Thumitz

Unter den Rohstoff gewinnenden und verarbeitenden Industrien des Freistaates Sachsen spielt heute die Oberlausitzer Granit-Industrie die bedeutendste Rolle. So steht Demitz-Thumitz als Hauptsitz der Granit-Industrie unter allen Orten der Oberlausitz im Versand von Gütern seit Jahren an erster Stelle. Im Jahre 1927 wurden von Demitz aus 51 870 Wagenladungen, zu je 10 Tonnen gerechnet, zum Abgang gebracht. Die Anfänge zu dieser Industrie finden wir vor etwas mehr als 100 Jahren. Chr. G. Pöhsch erwähnt, daß schon am Ende des 18. Jahrhunderts in der Gegend von Häslitz, Steinigtwolsdorf, Schmölln und Puzkau Granit zu allerhand Werkstücken für den Häuser- und Kirchenbau der Gegend verarbeitet worden und die Bewohner der betreffenden Striche dadurch sich einen beträchtlichen Nahrungszweig geschaffen hätten. — Am Klosterberg arbeiteten um das Jahr 1830 ein gewisser Biermann aus Demitz und Winkler aus Thumitz Steine auf. Es waren dieses die obenaufliegenden Waldsteine (Findlinge), die zu jener Zeit in noch größeren Mengen als heute offen zu Tage lagen. Hauptsächlich waren es Treppenstufen, Tür- und Fenstereinfassungen, Futterkrippen, Brunnenröge und Baumsäulen, die man aus dem unverwüstlichen Granit fertigte.

Einen größeren Aufschwung nahm die Granitgewinnung in Demitz erst anlässlich der Erbauung der aus elf Pfeilern bestehenden Eisenbahnbrücke in den Jahren 1844/45. Mit Eröffnung der Bahnlinie Dresden—Görlitz war es vom Jahre 1846 ab möglich, das Verladen der Steine in Bischofswerda oder Seitschen vorzunehmen. Demitz selbst hatte zunächst keine Güterabfertigung. Erst mit der Errichtung der Glasfabrik im Jahre 1865 war die Verlademöglichkeit in Demitz gegeben. Mit der Erbauung der Eisenbahnlinie und ihrer Führung am Fuße des Klosterberges vorbei wurde nun die Granitindustrie mehr und mehr erschlossen. Bereits 1840 waren die Steinbrüche Großer Jungferstein und Tröbigauer Berg eröffnet worden. 1846 eröffnete der Granitsteinarbeiter Joh. Traugott Rätze aus Demitz den Bruch Rätzschen. — Vom Jahre 1848 brachte Carl Sparmann aus Dresden, der zuvor Beamter einer Schiffahrtsgesellschaft war, regelmäßige Bestellungen nach Demitz. Sparmann hatte den Wert des damals noch wenig bekannten Granits erkannt und begann um diese Zeit, sich eigene Brüche in der Bischheim—Kamenzer Gegend einzurichten. Im Jahre 1849 übernahm er den Bruch Rätzschen in eigene Pachtung und kaufte 1865 den Tröbigauer Berg. Im gleichen Jahre eröffnete er den Bruch Bolbritz. Sparmann führte regelmäßige 14 tägige Lohnzahlungen ein, denn es war bis dahin üblich gewesen, wöchentlich einen Taler Abschlag zu zahlen und die Abrechnung am Schlusse des Jahres vorzunehmen. Hierbei sei bemerkt, daß Sparmann somit Gründer der heutigen Granitsteinfirma Carl Sparmann & Co. ist. Er starb Ende der 70er Jahre. Das Geschäft ging auf seinen Schwieger-

sohn Fritz Huth über und nahm dieser später seinen Sohn Bruno Huth und Schwiegersohn Arthur Diruf als Teilhaber in die Firma auf. Während des Krieges wurde das Unternehmen in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht umgewandelt. Die derzeitigen Direktoren sind die Herren Max Pfau und Max Teich in Dresden und Johannes Mann in Demitz-Thumitz.

Um das Jahr 1870 erfolgten weitere Neuausschlüsse von Steinbrüchen, und zwar mehrerer Brüche am Rothnausitzer Berg, Bruch Kleiner Jungferstein und die Thumitzer Brüche. Die Eröffnung des Bruches Grund bei Schmölln fällt in das Jahr 1872.

Durch den glücklichen Ausgang des Krieges 1870/71 erreichte die heimatische Granitindustrie einen immer größeren Aufschwung. Deutschland ging daran, sein Eisenbahnen und seine Straßen auszubauen. Die Städte folgten dem Beispiel des Reiches. Mit der Nachfrage nach Werksteinen ging eine solche nach Pflastersteinen für die Anlegung neuer Straßen Hand in Hand. Man bevorzugte den harten Granit.

Die neben der Glashütte in Demitz gelegene Laderrampe erwies sich, seit man hier den Steinversand aufgenommen hatte, immer mehr und mehr als zu klein. Da entschloß sich im Jahre 1886 die Staatsbahnverwaltung zum Bau der zwischen den Haltestellen Demitz und Seitschen, am Fuße des Klosterberges gelegenen Steinladestelle. Damit war es möglich, infolge vermindelter Anfuhrkosten die Ausbeutung der Brüche gewinnbringender zu gestalten und letztere entsprechend zu erweitern. Hatte man sich bisher ausschließlich mit der Herstellung von Steinmetzarbeiten begnügen müssen, so ging man von nun ab auch zur Herstellung von Pflastersteinen (Großpflaster) über.

Ein großer Umschwung in der Steinindustrie trat ein, als im Jahre 1888 die Inhaber der früheren Firma C. G. Kunath in Dresden, die Herren Bruno Hiebig und Paul Jahn, die der Ritterguthsherrschaft Thumitz gehörigen Steinbrüche erpachteten. Hatte bis dahin die Beförderung der Abraummassen und Werkstücke meist mittels Handlarren, seltener mit Pferden stattgefunden, so brachte die Firma Kunath die ersten Schienengleise in die Demitzer Steinbrüche und ermöglichte damit einen weit wirtschaftlicheren Abbau der Steinlager als bisher. 1894 wurde von der Fa. Kunath die erste Bremsberganlage in der Lausitz errichtet, der in kurzen Zeitabschnitten weitere derartige Anlagen folgten. Nach Übernahme der Brüche Großer Jungferstein (1895), Bolbritz I und II und Lehnberg, sowie durch Eröffnung des Bruches Rothnausitz (1896) konnte sie ihr Unternehmen wesentlich vergrößern. Von den Brüchen Jungferstein und Rothnausitz wurden Kleinbahnverbindungen mit der Ladestelle geschaffen (1897).

Von weittragender Bedeutung war der Ankauf des Meißnerschen Bauerngutes im Jahre 1898, dessen Fluren