

Altenhainer Veranstaltungskalender

für den Zeitraum vom 01.05. - 30.09.2011

- 02.06. **Himmelfahrt** am Schwarzen Bruch, Altenhain, FV FFW Altenhain e.V.
- 18.06. **1. Altenhainer Benefizkonzert** „Für die Menschen in Japan“, 18.00 Uhr, Kirche St. Johannis Altenhain, Altenhainer Heimatverein e.V., Kirchgemeinde Altenhain
- 18./19.06. **Rassekaninchenausstellung**, 9.00 Uhr, Vereinsgelände Grimmische Landstraße 10, Rassekaninchenzüchterverein „S774“ Altenhain e.V.
- 06.07 **Rittergutsgespräch**, 19.30 Uhr, „Weltreligion Islam“, ein Gast aus dem Iran, Kirchgemeinde Altenhain
- 21.08. **Ortschaftsratswahl**, Wahllokal Gerätehaus der FFW Altenhain, Stadtverwaltung Trebsen
- 27.08. **Mulderegatta**, 9.00 Uhr Start, Grimma-Volkshausplatz
- 17.09. **20. Tag der Heimat**, Sport- und Kulturstätte Trebsen Bund der Vertriebenen, KV Grimma e.V., Sitz Trebsen

Was lange währt wird gut! - Der Lindendamm hat nun ein neues Aussehen. Junge Linden sind auf der Nordseite gepflanzt. Die Arbeit der Wege- und Straßenbauer ist, wie hier, auf der gesamten Länge der Hauptstraße gut gelungen. Auch wenn wir Geduld haben mußten, es macht Spaß sie zu nutzen.



SOMMERFERIENANGEBOT

- für alle Kubbfreunde

Wir treffen uns in den Sommerferien jeden
Dienstag 16.00 Uhr,
auf dem Altenhainer Sportplatz -
am Beachvolleyballfeld.

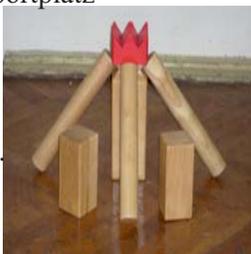
1. Treffen ist am 12.7.2011

Gespielt wird nach WM Regeln!

Nähere Informationen gibt es vor Ort.

Sport Frei!

SG BLAU WEISS ALTENHAIN



Wir begrüßen herzlich das:



- das Informationsblatt des Vereins
„Trebsen erleben! e.V.“,
dessen erste Ausgabe im Jahr 2010 erschien.

Drei Schulklassen der Grundschule Trebsen besuchten an drei Tagen, am 19.5. / 20.5. und 23.5. unsere Heimatstube - ihr Thema war „Lernen - früher und heute – Unterschiede und Gemeinsamkeiten“. Wir danken für das Engagement von Christa Hecht, Gerd Misselwitz, Klaus Neuhäuser sowie Volker Killisch, die dazu beitrugen diesen Besuch für die Kinder zum Erlebnis werden zu lassen.



Altenhainer Heimatverein e.V.
www.altenhainer-hv.de
Ansprechpartner: Lutz Engler
04687 Altenhain Telefon 034383/44397
Redaktion und Bearbeitung: Volker Killisch



Altenhainer Ellern-Blatt



Blatt 2 / 11

Ein Informationsblatt des Altenhainer Heimatvereins e.V.

EIN ZEICHEN GEGEN GLEICHGÜLTIGKEIT UND IGNORANZ GEGENÜBER MENSCH UND NATUR



setzten in diesem Jahr zwanzig fleißige kleine und große Helfer beim 9. Frühjahrsputz des Altenhainer Heimatvereins am 30. April im Hinteren Planitzwald. Sie fanden wieder viel zu viel Hausmüll, Flaschen und Gläser sowie Plastikabfälle, neben jeder Menge illegal entsorgter Reifen. Am Ende waren es fast 20 Kubikmeter Müll. Alles Dinge, die nicht nur den Anblick stören, sondern auch auf lange Zeit giftig und gefährlich für den Wald, die Tiere und den Menschen sind, würden sie hier liegen bleiben. Dabei ist es völlig problemlos und zumeist kostenlos möglich, diese an den bekannten Sammelpunkten, beziehungsweise in gelben Säcken zu entsorgen.

Zum **Arbeitseinsatz** an unserem Vereinshaus waren alle Mitglieder unseres Vereins eingeladen worden. Leider erschienen nur wenige. Diesen gilt unser Dank. Wir montierten auf das Schleppdach eine Wellblechabdeckung aus Aluminium, weiterhin wurde die Hecke verschnitten, der Rasen gemäht und aufgeräumt.



Liebe Altenhainer, mit der in diesem Frühjahr begonnenen Errichtung einer Verladestation durch die Firma Schotter- und Splittwerk Altenhain (SuSA), am Altenhainer Bahnhofsgelände, nimmt sie endlich eine bewährte und umweltschonende Form des Gesteinguttransportes auf. Nach Aussage von Firmenvertretern soll das jedoch nicht zu einer Verringerung des LKW-Aufkommens führen, sondern ist darauf ausgelegt einen weiter entfernten Kundenkreis bedienen zu können. Die dabei angestrebte Verladetechnik ist für uns ein Grund, einmal auf die Geschichte der Gesteinsverladung in Altenhain zu blicken.

Ihr Volker Killisch

Die Entwicklung des Transportwesens in den Altenhainer Steinbrüchen bis 1942



Das Jahr 1887 bedeutet für Altenhain den Einstieg in das Industriezeitalter. Der Wurzener Apotheker Rudolph Ebert pachtet den Frauenberg und beginnt mit dem gewerbsmäßigen Abbau des dort anliegenden Pyroxenquarzporphyrs (Ryholith). Später erweitert er sein Geschäft mit dem Kauf von Grundstücken am Butterberg und dem Klengelsberg sowie in Ammelshain. Von Anfang an nehmen der Transport des Gesteins und die dafür zur Verfügung stehenden Transportmittel eine entscheidende Stellung für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ein. Es war der Abraum abzufahren, das gebrochene Gestein an die Bearbeitungsplätze der Bossierer oder die Brecheranlage zu transportieren und das Endprodukt zum Kunden zu liefern. Für den innerbetrieblichen Transport standen in den Anfangsjahren nur Holzschubkarren zur Verfügung – eines der schwersten Arbeiten im Steinbruch überhaupt, das Steinbockfahren: Das Schieben der beladenen Karren. Die Belieferung der Kunden erfolgte mit Pferdefuhrwerken und im Winter mit Schlitten. Ebenso erfolgte der Transport zu der für Altenhain am nächsten liegenden Bahnstation nach Naunhof. Die bisher der Landwirtschaft und dem Handel genügenden Wege und unbefestigten Straßen wurden durch die schwerbeladenen Steintransporte schwer in Mitleidenschaft gezogen. Es kam vor, dass im Morast der Wege steckengebliebene Fuhrwerke abgeladen werden mussten und das Material gleich zum Ausbessern der Schäden genutzt wurde. Für die Unternehmen war daher die Lösung des Transportproblems überlebenswichtig. So setzte sich Rudolph Ebert gemeinsam mit Rittergutsbesitzer Emil Kabitzsch und anderen Steinbruchsbetreibern der Region für den Anschluss ans Eisenbahnnetz ein. Mit Petitionen an die Landesregierung erreichten sie, dass der sächsische Landtag am 11. Dezember 1897 den Bau der Eisenbahnlinie Beucha – Brandis – Altenhain – Seelingstädt bewilligte. Nur ein



Jahr später wurde diese Linie in Betrieb genommen, was das Fortbestehen der Steinbruchbetriebe sicherte. Mit dem Anschluss an das sächsische Eisenbahnnetz wurde der Transport billiger und effektiver, der Kundenkreis konnte erweitert werden, der Steinabbau hier konkurrenzfähig sowie lohnender.



Im Volksmund erhält die Strecke bald den Namen „Steinbruchsbahn“! Aber auch der innerbetriebliche Transport war einer Entwicklung unterzogen. Arbeitserleichterungen brachte der Einsatz von gleisgebundenen Kipploren. Doch auch diese mussten von Hand beladen und geschoben werden. Aus der Tiefe des Bruches wurden sie mit einer feststehenden, von Dampfmaschinen, später Elektromotoren, betriebenen Seilwinde gezogen und dann zu Zügen zusammengestellt. Zu



Beginn noch von Pferden gezogen, bis diese bald von leichten Dampf- und Dieselloks ersetzt wurden. Nach der Verarbeitung des Gesteins am Bossierplatz oder in dem am Frauenberg in den Jahren 1927/28 erbauten Brecherwerk, erfolgte der Transport zur Verladerrampe am Bahnhof. Altenhain hatte gleich zwei davon – auf der Südseite der Bahnlinie, für die Steinbrüche am Klengels- und am Butterberg. Und auf der Nordseite, die der beiden Frauenbergsteinbrüche, die seit 1925 von der Altenhainer Hartsteinwerke GmbH betrieben wurden. Über all die Jahre

änderte sich auch die Produktpalette. Das einstige Nebenprodukt, der Knack, heute Schotter oder Splitt genannt, wurde zum Hauptprodukt. Die Nachfrage an bossierten Steinen ging zurück, sodass die Steinbrüche am Klengels- und am Butterberg, mangels Brecherwerk, im Jahr 1934 stillgelegt waren. Solch ein

Werk war in der Lage, die geforderten großen Mengen zu produzieren. Doch konnten die Feldbahnen mit ihren Lorenzügen nur relativ geringe Mengen transportieren. Dazu kam der Zeitverlust durch Transport und Umladen. So erfolgte im Jahr 1936 die Verlegung eines Normalspuranschlussgleises bis zum Brecher. Damit war eine direkte Verladung möglich geworden. Bis heute ist diese Technik der Beladung und die Lieferung auf dem Schienenweg die effektivste und, aus heutiger Sicht, auch die umweltfreundlichste. Verbesserter Straßenausbau und leistungsfähigere LKW veränderten auch den Transport auf der Straße.

Volker Killisch

