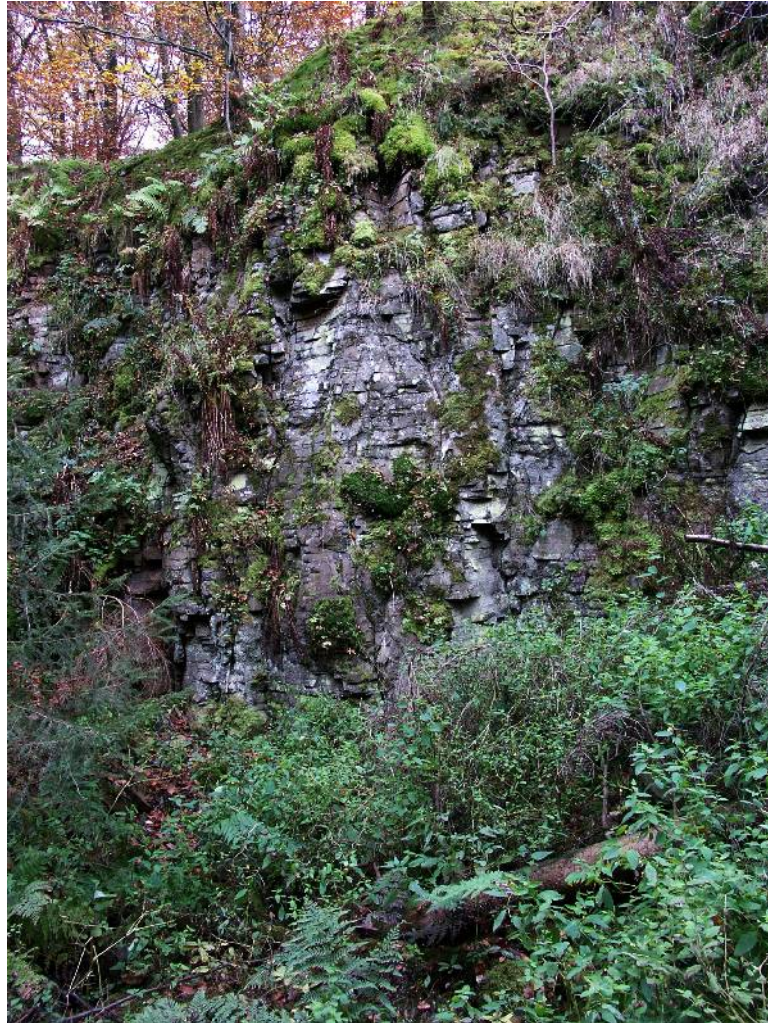


BASALTABBAU



AM GRÜNEN SEE

Kurt Maurer
Stand: 13.04.2009

Das Basaltvorkommen an der Hüneburg

Nach dem Bau der ersten Eisenbahnstrecken und durch den Straßenbau infolge des zunehmenden Straßenverkehrs ergab sich in Nordhessen eine starke Nachfrage nach qualitativ hochwertigem Baumaterial. So kam es, dass nach 1850 auch in vom Durchgangsverkehr abgelegenen Gebieten Steinbrüche erschlossen wurden.



Kurhessische Niveauekarte - Grundriss von 1847/48. Im Bereich der Hüneburg sind bereits zwei Steinbrüche eingezeichnet.

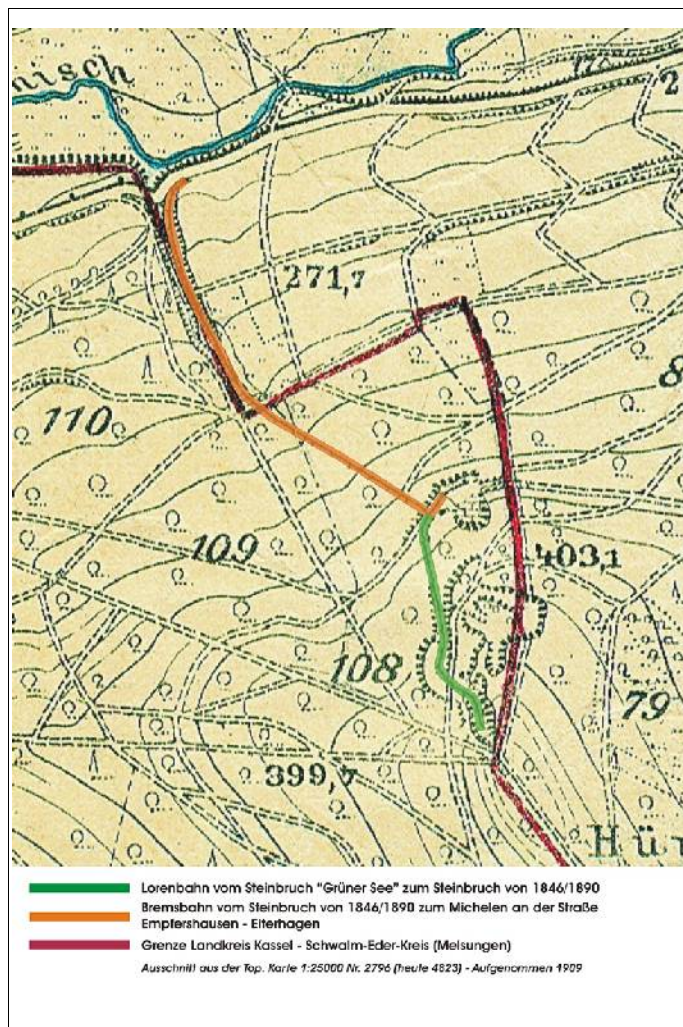
Der bei uns weit verbreitete Sandstein¹ ist ein Sedimentgestein, d. h. er ist aus Sandablagerungen entstanden, die ihre Festigkeit erhielten, weil sie über Jahrmillionen in der Erdkruste fest zusammengepresst wurden. Anders dagegen Basalt; er ist ein Eruptivgestein. Flüssiges Magma drang vor vielen Jahrmillionen aus dem glutheißen Erdinneren in die oberste Erdkruste, erkalte hier² und bildete in vielen Formen das Basaltgestein. Basalt kommt in unterschiedlichen Qualitäten vor. Von guter Qualität sind zum Beispiel die Vorkommen, die sich von Rhünda über den Heiligenberg, weiter dem

- 1 Der bei uns vorkommende Buntsandstein entstand vor 240 – 250 Mio. Jahren im Erdzeitalter des Trias.
- 2 Vor 10 – 19 Mio. Jahren gab es bei uns eine Periode des verstärkten Vulkanismus. In dieser Zeit entstand auch der Vogelsberg.

Mülmischtal entlang, bis zum Meißner ziehen. Es ist leicht einzusehen, dass der Basalt wegen seiner unterschiedlichen Entstehungsgeschichte gegenüber dem Sandstein eine größere Härte und bessere Verwitterungsbeständigkeit aufweisen kann.

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts begann die Firma Reinbold, die schon in Rhünda einen Steinbruch betrieb, an der Koppe im Bereich der Hüneburg mit der Erschließung des dortigen Vorkommens. Die Basaltvorkommen wurden bereits längere Zeit vorher abgebaut. In der "Kurhessischen Niveauekarte", die in diesem Bereich einen Stand von 1847/1848 hat, sind bereits zwei Steinbrüche eingezeichnet, welche dann später von der Fa. Reinbold übernommen wurden. Beide Steinbrüche sind noch heute erkennbar. Es sind die beiden letzten Steinbrüche links und rechts der Waldstraße vom Grünen See nach Eiterhagen.

In den ersten Jahren erzeugte man hauptsächlich Pflastersteine und Schrotten, die man als Packlage beim Straßenbau verwendete. Die Produkte wurden anfangs direkt von der Hüneburg auf Pferdewagen zum Melsunger Bahnhof gebracht. Das war über die damals noch unbefestigten Waldwege ein sehr beschwerlicher Transport. Tief eingeschnittene Wegspuren findet man am Wildbahn-Wanderweg unmittelbar östlich des Eingangs zum Steinbruch Hüneburgwiese. Eine gewisse Erleichterung brachte eine kleine Werkbahn (Hemmebahn³, Bremsbahn, Standseilbahn), mit deren Hilfe man die Steine vom unteren Steinbruch zum Michelen, d. h. an die Straße von Empfershausen nach Eiterhagen, transportierte. Erst hier wurden sie dann auf die Pferdewagen verladen und auch nach Melsungen gebracht.



In der topografischen Karte Nr. 2796 (heutige Nummer 4823), aufge-

3 Erklärung zum Begriff Hemmebahn s. Seite 15

nommen 1909⁴ ist auch schon der Steinbruch des heutigen Grünen Sees eingezeichnet. Der Bruch muss kurze Zeit vorher in Betrieb genommen worden sein. Er ist mit dem unteren Steinbruch durch eine Lorenbahn verbunden. Ob auch diese Bahn in der Technik einer Bremsbahn betrieben wurde ist nicht bekannt. Der große Höhenunterschied spricht für diese Technik – die kurvenreiche Strecke dagegen.



Werksanlagen im Riedbachtal

Foto aus Heinz Rüdiger: Empfershausen

Transportprobleme verhinderten den raschen Ausbau

Der Standort des Betriebes war für eine Massenproduktion sehr ungünstig. Daher waren die Besitzer stark daran interessiert, vom Bahnhof Körle aus ihre Produkte zu versenden. Die Körler Gemeindeverwaltung hatte schon im Jahre 1897 den Antrag gestellt, eine Güterwagenverladestelle zu errichten.

Der Steinbruchbesitzer unterstützte den Antrag und versprach der Bahn, ab Körle wesentlich mehr Material zu versenden als bisher von Melsungen aus. Die Reichsbahn lehnte ab. Erst als die Gemeinde Körle der Bahn 15.000 Reichsmark Zuschuss zu dem Bau eines Güterbahnhofes zusicherte, war die Bahnverwaltung bereit, die Anlagen für das Verladen von Steinen, von Holz



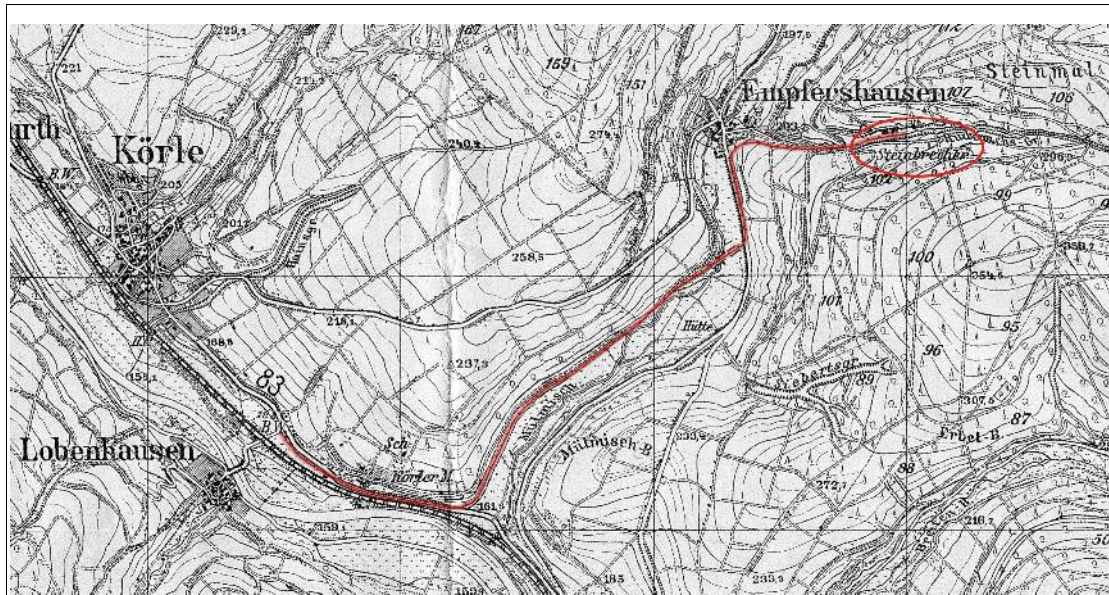
Mit der Lorenbahn wurden die Steine vom Riedbach nach Körle gebracht.

Repro Rölwes

aus den umliegenden Wäldern, von

4 Herausgegeben von der Preußischen Landesaufnahme 1909

landwirtschaftlichen Produkten, usw. zu errichten. Es dauerte allerdings noch bis zum Jahre 1911, erst dann war die Güterverladung möglich.



Ausschnitt aus der TK25 mit der Trasse der Lorenbahn vom Steinbrecher im Rüdewichsgraben - Riedbach nach Körle – Der Kartenausschnitt hat einen Stand von ca. 1920 Topografische Karte 1:25000 – Herausgegeben von der Preußischen Landesaufnahme 1909 – Reichsamt für Landesaufnahme – Einzelne Nachträge 1936 - Redaktionelle Änderungen 1938.



Basaltarbeiter

Foto aus Heinz Rüdiger: Empfershausen

Mit der Dampflok von Empfershausen nach Körle

Damit war die Voraussetzung für die Erweiterung der Produktion gegeben. Am unteren Ende des Riedbaches – Rüdewichsgrabens wurde eine Brecheranlage gebaut. Über eine neu angelegte Hemmebahn wurde das Steinmaterial vom Steinbruch „Grüner See“ zum Brecher gebracht. Wenn man allein die Breite der Bahndämme vergleicht, muss die neue Hemmebahn eine wesentlich größere Spurweite gehabt haben. Sie war also durch die Verwendung von größeren Loren erheblich leistungsfähiger. Nun war auch im Tal der Transport nicht mehr mit Pferdewagen zu bewältigen. Das Problem wurde 1914 mit dem Bau einer Feldbahn gelöst. Die Gleise hatten eine Spurweite von 600 mm. Eine kleine Dampflokomotive zog die Loren. Die Bahnlinie führte vom Brecher durch das Mülmischtal, entlang dem Riesenrain, bis zur B 83 und von dort an der Straße entlang bis zur Bahnverladung. Obwohl die Werksanlagen gesprengt wurden, zeugen noch recht eindrucksvolle Mauerreste von der Größe des Werkes.

Aus 3 Silos mit je 2 Fülltrichtern konnten die Loren mit Schotter und Splitt beladen werden. Hinzu kamen die Pflastersteine, welche



Das obere Ende der Trasse der Hemmebahn zum Werk Riedbachtal

Foto: Maurer 2007



Ruinen der Werksanlagen im Riedbachtal

Foto: Maurer 2007

oben am „Grünen See“ gefertigt wurden.

Die CBI übernimmt das Werk

Im Jahre 1920 verkaufte die Firma C. Reinbold den Steinbruch und die gesamten Werksanlagen an die Basalt AG, Linz. Diese gründete noch im gleichen Jahr ein Tochterunternehmen, die Casseler Basalt - Industrie AG" kurz „CBI" genannt. Die Linzer Firma hatte in Nordhessen mehrere Steinbruchsbetriebe aufgekauft, die sie alle in der „CBI" zusammenfasste.

Das neue Kasseler Unternehmen weitete die Produktion aus. Am Güterbahnhof Körle wurde viel investiert. Zuerst errichtete man ein großes Schotterwerk und eine Schlosserei. In den Jahren 1923/24 wurde die Werksanlage durch ein Kunststeinwerk erweitert.

Eine Seilbahn wird gebaut

Die kleine Feldbahn war nicht so leistungsfähig, sie konnte den großen Bedarf an Bruchsteinen nicht bewältigen. Deshalb hatte die Betriebsleitung schon während des Neubaus der Werksanlagen eine Seilbahn geplant, die das Rohmaterial direkt vom Steinbruch in die Körler Brecheranlage bringen sollte. Diese Seilbahn wurde 1924 in Betrieb genommen. Sie verlief auf direktem Wege über die Entfernung von 3,5 km. Etwa dort, wo heute die Brücke der Schnellbahn verläuft, kreuzte sie die Straße und die Mülmisch. Die hohen Stahlmasten bildeten auf der Strecke markante Punkte.



Arbeiter vor der Kantine am Steinbruch.

Repro: Rolwes



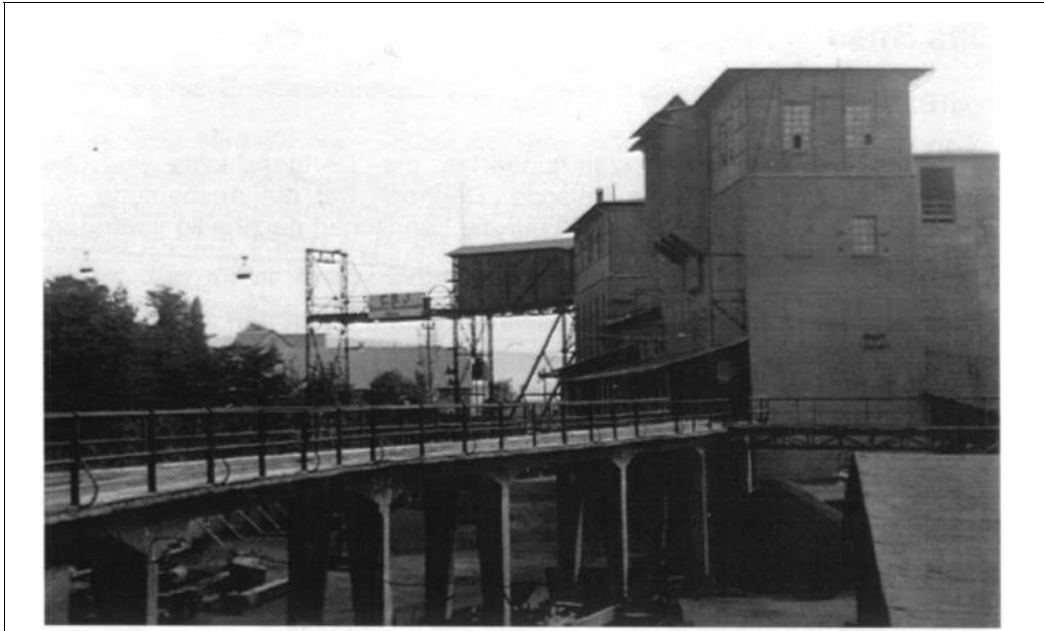
Steinrichter am "Grünen See"

Repro: Rolwes



Ruinen der Steinrichterhütten am Grünen See

Foto: Maurer 2007



CBI in Körle

Foto aus Heinz Rüdiger: Empfershausen



Seilbahnmast über der Straße von Empfershausen nach Röhrenfurth und Körle

Foto aus Heinz Rüdiger: Empfershausen

Mit der Aufnahme der Produktion in Körle war das Schotterwerk im Riedbachtal nun überflüssig geworden. Die Anlagen wurden gesprengt. Zwischen den Ruinen legte sich der Empfershäuser Schützenverein eine Schießanlage an, die bis zum Beginn des 2. Weltkrieges betrieben wurde.

Aufschwung im Dorf

Die positive Entwicklung brachte für die Dörfer rund um den Steinbruch einen wirtschaftlichen Aufschwung. In Empfershäusern setzte eine seit langem nicht gekannte Bautätigkeit ein. Mehrere Neubauten wurden errichtet, vor allem aber wurden im Dorf viele Gebäude saniert und zum Teil auch durch Umbauten erweitert. In der Zeit von 1924 bis 1939 sind in Empfershäusern neun Wohnhäuser gebaut worden. In einem Bericht vom April 1926 heißt es „Die Arbeitslosigkeit, welche in den meisten Ortschaften unseres Vaterlandes herrscht, merkt man nur dadurch, dass ab und zu durchwandernde Arbeitslose hier und da um Gaben bitten. Das Dorf selber hat keine Arbeitslosen, weil bisher der auf der nahen Koppe gelegene Basaltsteinbruch den ärmeren Leuten Arbeitsgelegenheiten gibt.“

Das Vorkommen ist ausgebeutet - Arbeitslosigkeit!

Basaltvorkommen sind jedoch nicht unerschöpflich. An der Hüneburgwiese musste in den Jahren 1926/27 eine neue Abbaustelle eingerichtet werden. Eine Feldbahn transportierte die Steine die kurze Distanz bis zu der Seilbahn. Mit dem Abraum wurde ein großer Teil der Hüneburgwiese zu gekippt. Man kann die Spuren der Abraumhalde heute noch im Landschaftsbild erkennen. Fatal für die Beschäftigten erwies es sich, dass gerade



Bau der Lorenbahn zum neuen Steinbruch an der Hüneburg.
Repro Rolwes

während der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1929 die nutzbaren Vorkommen im Bereich der Hüneburg völlig erschöpft waren.⁵ In einem Bericht aus jener Zeit heißt es: „Für viele Einwohner unserer Gemeinde können die Jahre 1930/31 als Notjahre bezeichnet werden. Das Gespenst der Arbeitslosigkeit machte sich auch bei uns breit. Der Steinbruch an der Koppe war ausgebeutet und der Betrieb wurde stillgelegt. Am Ölberg vor Quentel ist ein neuer Steinbruch in Betrieb genommen worden. Von den Empfershäuser Arbeitern sind aber bis jetzt wenig eingestellt worden.“ Im Dorf zählte man anfangs der Dreißiger Jahre zeitweise mehr als 20 Arbeitslose bei 230 Einwohnern.

⁵ In den 1950er Jahren wurde der Steinbruch Hüneburgwiese noch einmal reaktiviert, um Material für den Bau von Forststraßen zu gewinnen. Eine Lorenbahn war eingerichtet worden und vor dem Ausgang des Bruches war eine Verladerampe aufgestellt worden, von der man die Steine auf LKW kippen konnte.

Umstellung der Produktion

Die Seilbahn wurde auf etwa 8 km bis zur neuen Abbaustelle verlängert. Durch die Verlängerung der Seilbahn war es nötig, unterwegs die Trageile mit schweren Betongewichten zu spannen. In Abhängigkeit von der Temperatur verändert sich die Länge der Trageile bei Wärme und Kälte. Auf dem Rücken der Koppe (Hüneburg) wurde eine Spannstation errichtet. Es entstand ein "Seilbahn-Bahnhof". In der Station liefen die Loren von den Trageilen herunter und kamen auf stählerne Schienen. Die im Basaltwerk Körle anfallenden Produktionsabfälle wurden mit der Seilbahn zum "Grünen See" gebracht. Hier konnten die Loren über Weichen aus dem Betrieb herausgenommen werden und von Hand auf andere Schienen geschoben werden. Der Inhalt der Seilbahnloren wurde in Feldbahnloren gekippt und mit diesen zum Hang an den Grünen See gebracht und dort auf eine Halde gekippt.

Da sich von Körle über den „Grünen See“ zum neuen Steinbruch am Ölberg keine gerade Linie ergibt, wurde in etwa 1,5 km Entfernung von der Spannstation am „Grünen See“ auf dem Eisbergkopf bei Eiterhagen eine Winkelstation gebaut. Dort knickte die Seilbahn zum neuen Steinbruch am Ölberg ab.



Luftbild von den Seilbahnanlagen am Grünen See. Diagonal von links unten nach rechts oben - die Seilbahn. Rechts oben - die Spannstation, in der Mitte - die Abfallhalde. Luftbildarchiv beim Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation vom 01. 04. 1960

In der ersten Zeit erzeugte man am Ölberg etwa die gleichen Produkte wie bei der Hüneburg. Weil Basalt wegen seiner Glätte bei Regen für den Autoverkehr sehr gefährlich ist, wurde die Produktion von Pflastersteinen wegen mangelnden Absatzes bald eingestellt. Dagegen fanden die im Körler Kunststeinwerk hergestellten Erzeugnisse, die den Markennamen „Basaltin“ trugen, wegen ihrer hohen Festigkeit guten Absatz. Platten und Bordsteine sind bis Breslau, Berlin, Hamburg und Nürnberg geliefert worden. Im Jahre 1935 wurden in Körle an jedem Werktag ein Zug mit bis zu 50 Güterwagen beladen, das entspricht etwa einem Gewicht von 800 Tonnen. Neben Holz und einigen landwirtschaftlichen Produkten waren es überwiegend Produkte des Basaltwerks.

Die Seilbahn wird demontiert

Ab dem Jahr 1948 begann eine Entwicklung, die in der Firmengeschichte als „Hinwandern der Fertigung zum Vorkommen“ bezeichnet wird. Damals wurde eine Vorbrecheranlage am Ölberg aufgestellt. Das hatte den Vorteil, dass die Seilbahnloren besser beladen werden konnten. Auch die Steinfallgefahr wurde weitgehend eingeschränkt, denn die Seilbahnloren gerieten häufig ins Schwanken, wenn sie über die Schwellen der Stahlmasten liefen. Nicht selten kippten sie dann die Last auf der Strecke ab. Man hatte immer ein ungutes Gefühl, wenn man sich unterhalb der Seilbahn befand. Aus diesem Grunde wurde bei der Überquerung der Kreisstraße bei Empfershausen auch der Mast mit der großen Plattform (s. Foto S. 9) aufgestellt. Die Plattform schützte den Verkehr unter der Seilbahn vor herabstürzenden Steinen.

Nachdem das Körler Schotterwerk vollständig zum Bruch verlegt worden war, wurde der umweltfreundliche Seilbahnbetrieb im Jahre 1971 eingestellt und die Masten abgebaut. Von nun an fuhren schwere Lastzüge vom Ölberg durch Eiterhagen und Empfershausen zum Körler Basaltinwerk und zur Bahnverladung. Auch das Kunststeinwerk in Körle ist nicht erhalten geblieben. Die Produktion wurde zu Beginn der 1980er Jahre ganz eingestellt. Der Transport der am Ölberg erzeugten Güter erfolgte überwiegend mit LKW direkt zum Kunden. Die Bahnverladestelle der CBI in Körle wurde jedoch noch genutzt.

Heute werden die Empfershäuser nur noch durch wenige Spuren in ihrer Gemarkung an die einst hektische Betriebsamkeit im Riedforst erinnert; so zum Beispiel durch die mittlerweile mit Gebüsch überwachsenen Ruinen der ehemaligen Werksanlagen im Rüdewichsgraben und am Grünen See.

Die Natur holt sich die Steinbrüche zurück

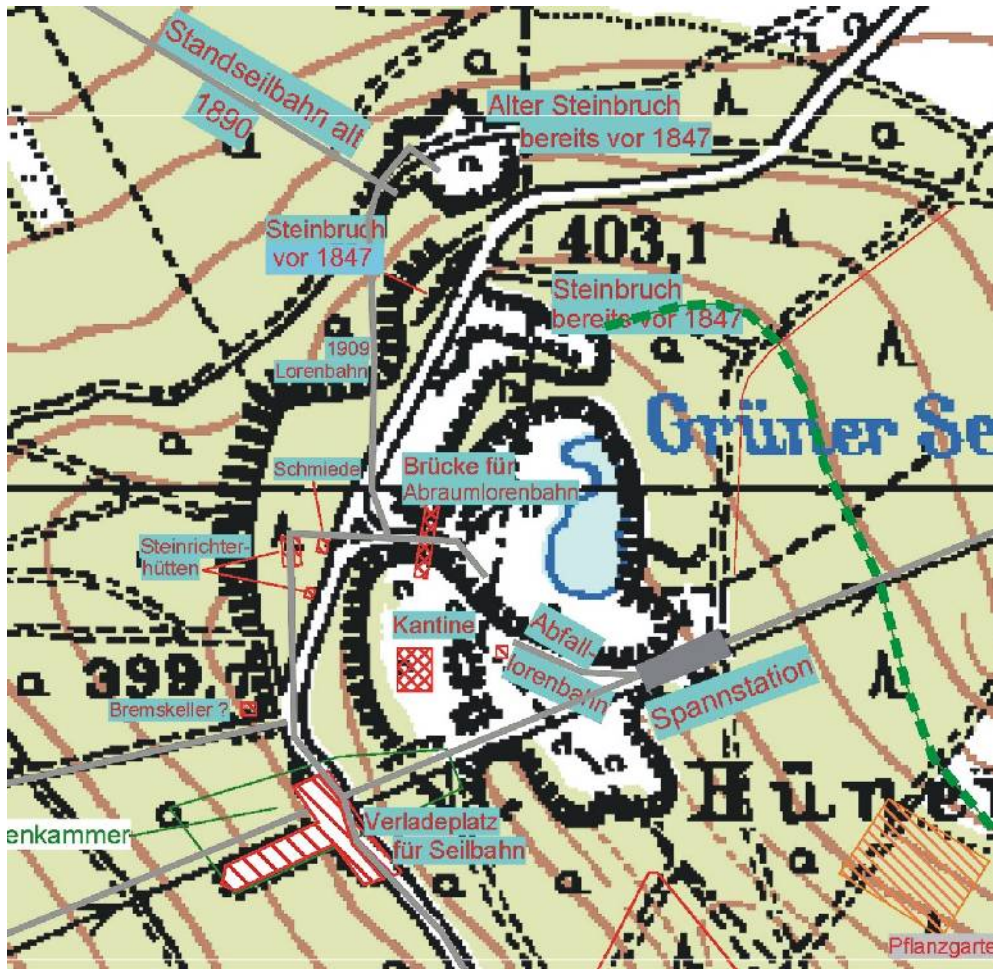
Der Steinbruch an der Hüneburg lief mit der Zeit voll Wasser und wurde „Grüner See“ genannt. Nach dem Kriege nutzte der Sportverein Eiterhagen den Grünen See als Naturbad und Campingplatz. 1956 wurden Umkleidekabinen gebaut - ein Sprungturm wurde errichtet. Der KSV Hessen Kassel trug Schwimmwettkämpfe aus. Bis zu 1700 Zuschauer kamen an den Grünen See. Im Jahre 1963 standen 107 Zelte auf dem Campingplatz. Eine besondere Attraktion waren die Sommerfeste mit Tanz.⁶

Diese Besuchermassen waren eine große ökologische Belastung für das Gebiet. Die Forstverwaltung zog die Genehmigung zurück und die Natur eroberte sich den Grünen See zurück. Seltene Pflanzen siedelten sich wieder an. Ein wahres Naturparadies entstand. Nur noch wenige Menschen kommen hier her. Auch ich zähle mich auch zu den Liebhabern des Sees. Ich komme öfters mit dem Fahrrad von Melsungen hierher und genieße die Stille, die

6 Lothar Rolwes – Der Basaltabbau in Söhrewald

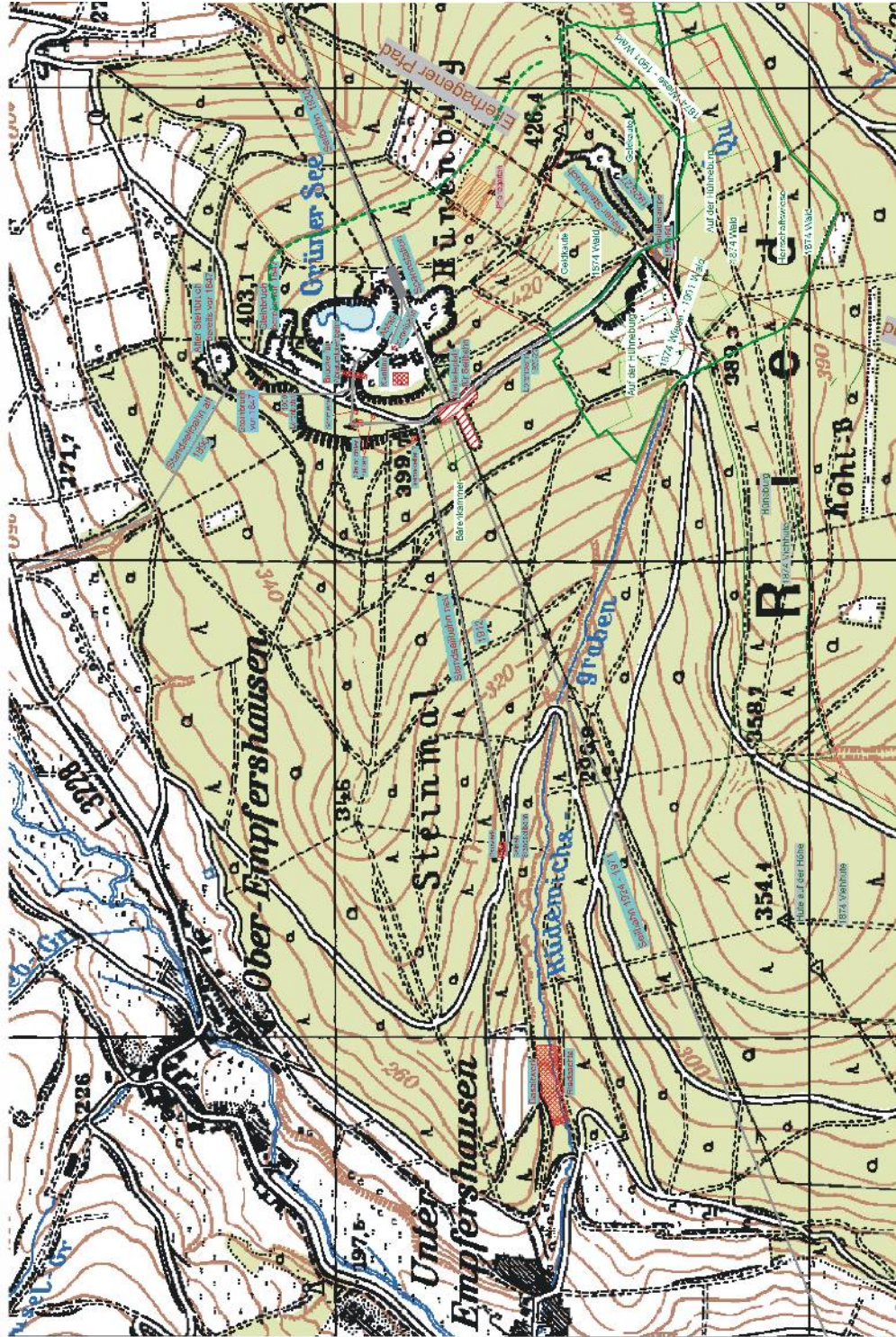
Ruhe und den Frieden und fotografiere die Pflanzen und Tiere.

Auch der Bruch an der Hüneburgwiese ist inzwischen zum Naturparadies geworden. Die Forstverwaltung hatte die Eingangsschlucht mit Baumstämmen und altem Buschwerk versperrt, sodass der Steinbruch nicht mehr zugänglich war und sich die Natur ungestört entwickeln konnte. An den steilen Wänden sollten sich Vögel, die ein solches Gelände lieben, ansiedeln.

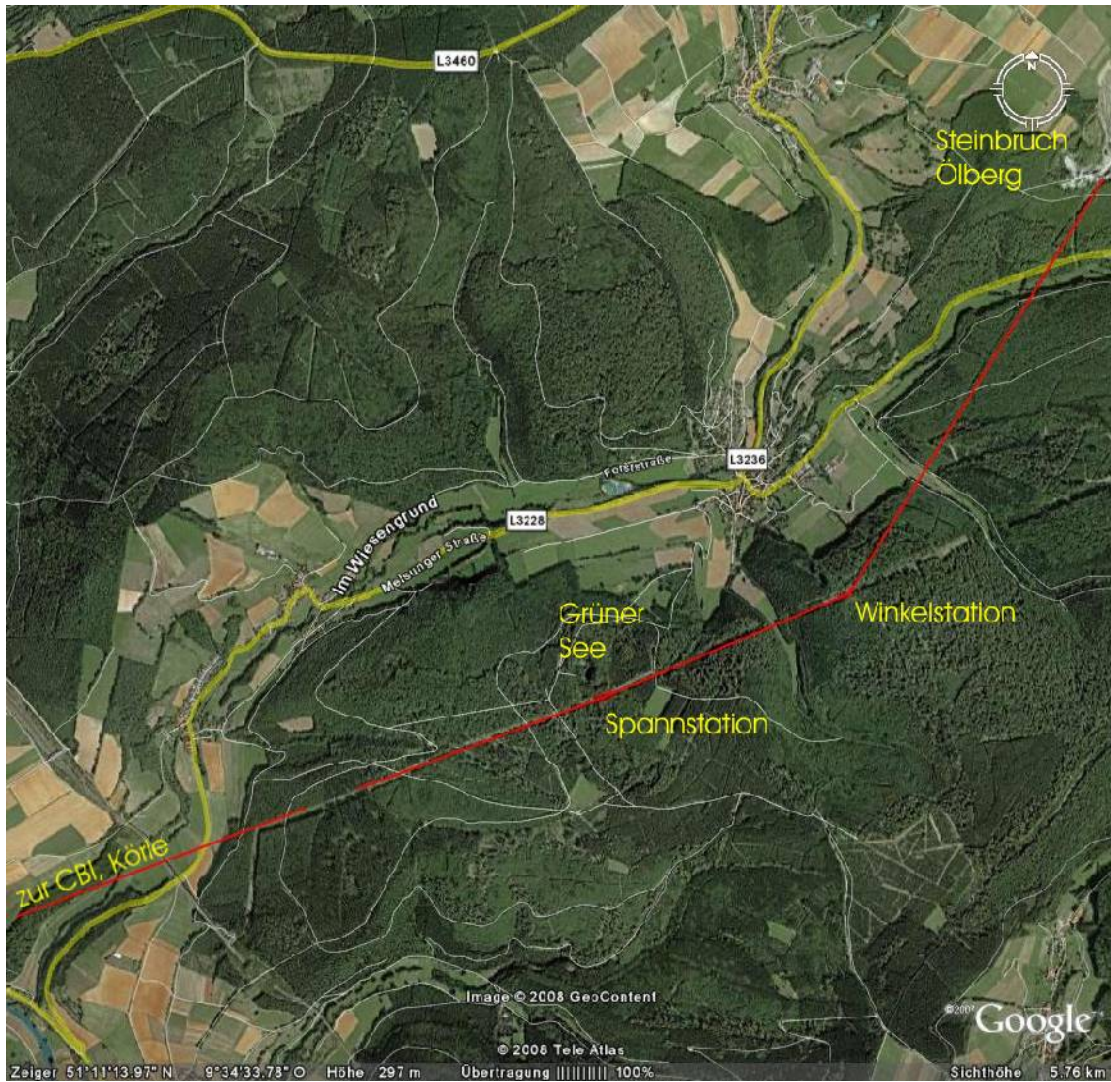


Vergrößerter Ausschnitt aus der folgenden Karte mit den Spuren des Basaltabbaus am "Grünen See"

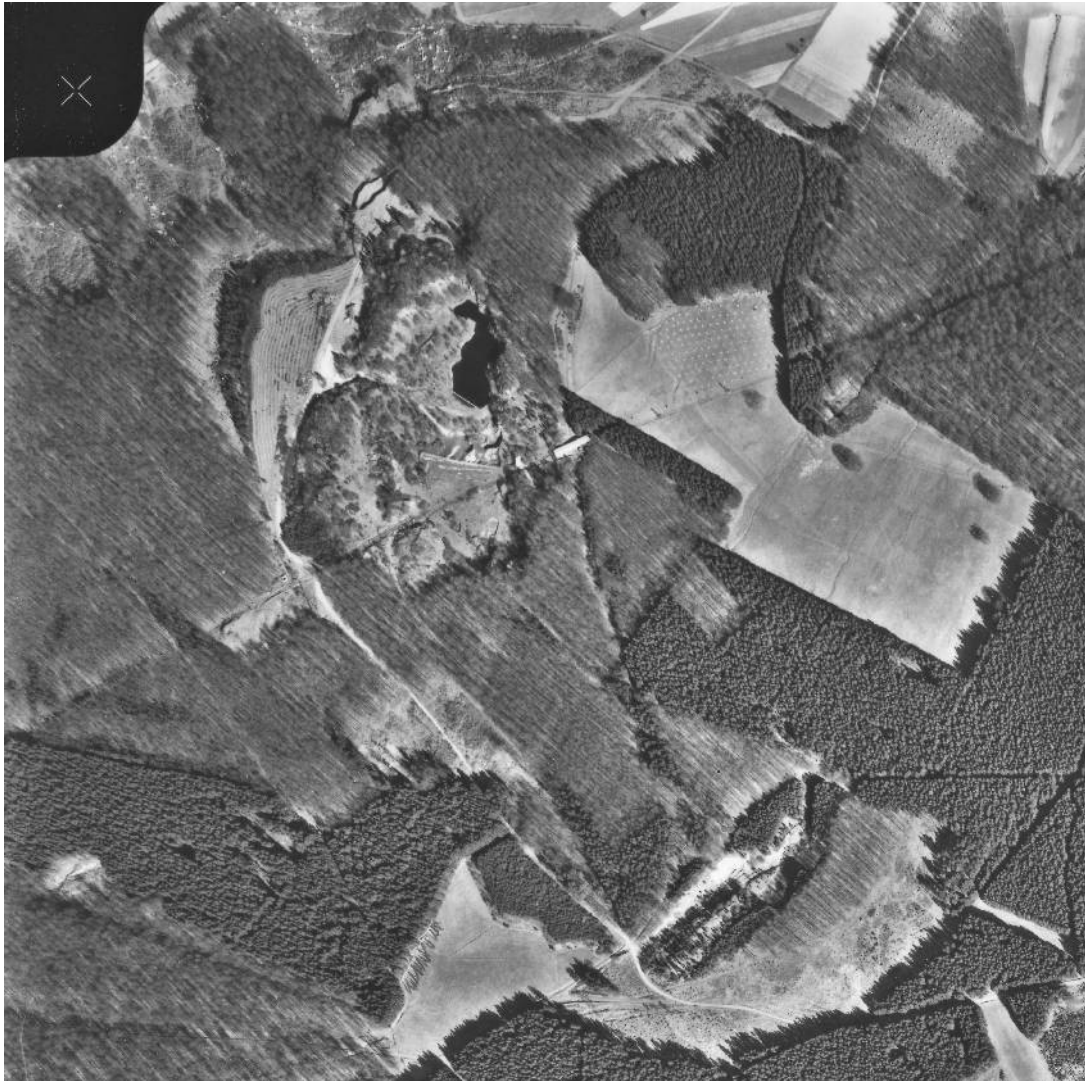
Grundlage: Top. Karte 1:25000 – Redaktion: Kurt Maurer



Grundlage: Top. Karte 1:25000 – Redaktion: Kurt Maurer

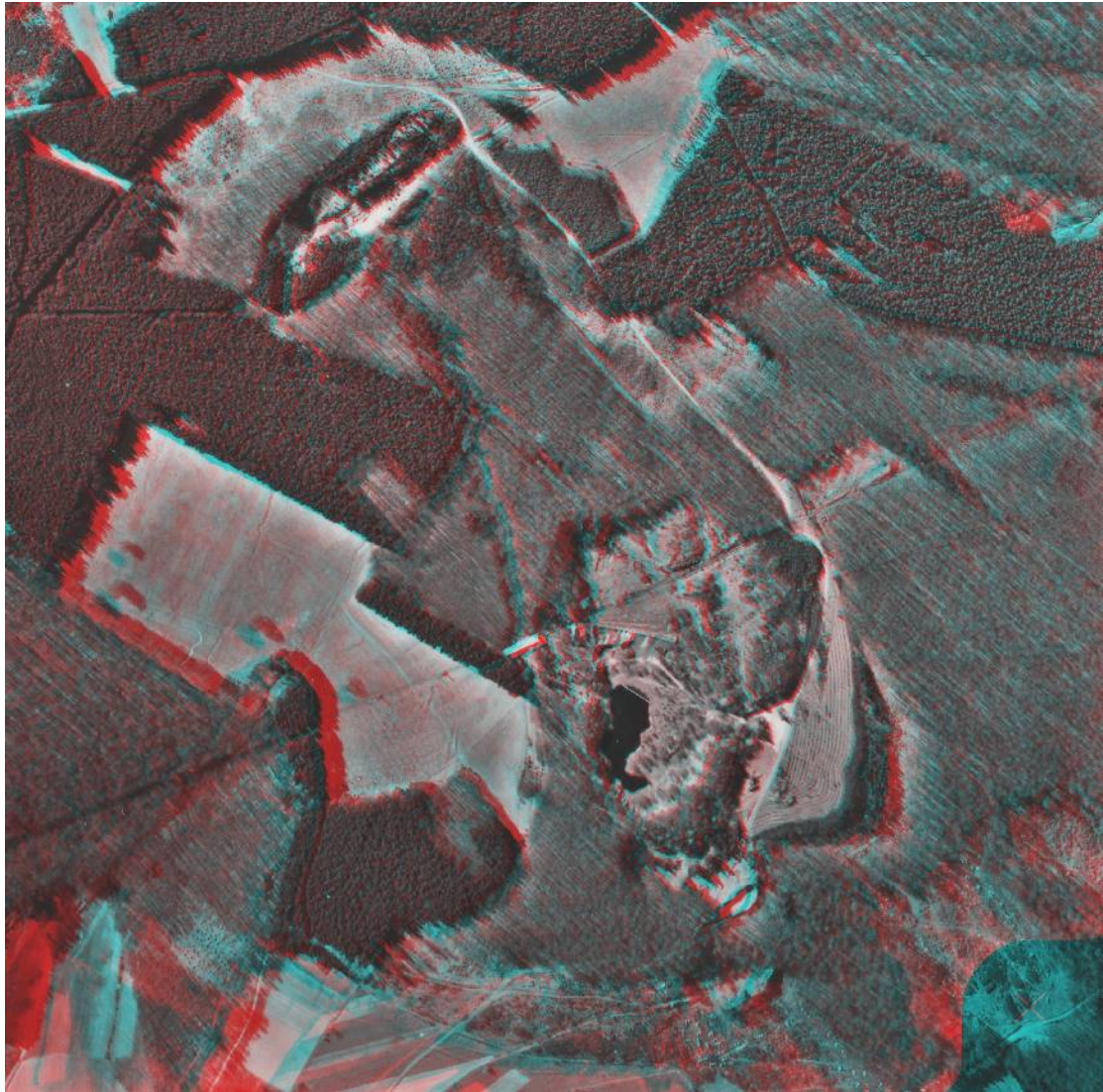


Google Earth 2008



Luftbild vom 1. April 1960

Luftbildarchiv beim Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation



3D-Version des Luftbildes - der 3D-Effekt ergibt sich bei Benutzung einer Rot-Blau-Brille
Landesluftbildarchiv beim Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation

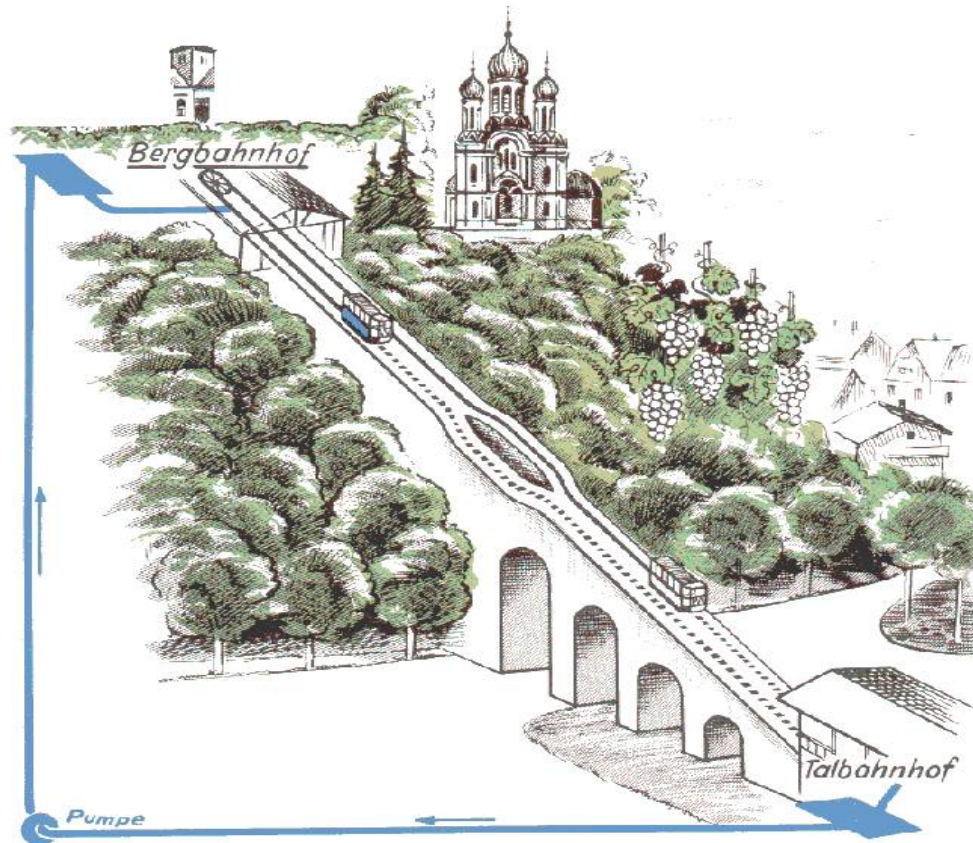


Luftbild aus dem Jahre 2001

Ausschnitt aus Orthophotos des Landesamtes für Bodenmanagement und Geoinformation

Hemmebahn, Bremsbahn, Standseilbahn

Hemmebahn, Bremsbahn und Standseilbahn sind drei Ausdrücke für das gleiche technische System um Lasten oder auch Personen an einem Berg zu transportieren.



Die Nerobergbahn in Wiesbaden als Beispiel einer Standseilbahn.
Jeweils 1 Wagen hängt am Ende des Seiles. Der zu Tal fahrende Wagen ist schwerer als der zum Berg fahrende. In Wiesbaden wird beim zu Tal fahrenden Wagen ein Wassertank befüllt.

Das Prinzip ist recht einfach – zwei Züge, die jeweils auf einem Schienenpaar auf der gleichen Trasse fahren, werden mit einem langen Stahlseil verbunden. Der auf dem Berg stehende Zug wird durch Gewichtszufuhr schwerer gemacht und zieht den im Tal befindlichen Zug durch den Gewichtsunterschied den Berg hinauf. In den Steinbrüchen an der Hüneburg hat man die Loren mit Steinen beladen. Da diese nun schwerer waren, haben sie den im Tal stehenden Lorenzug den Berg hinauf gezogen. Die beladenen Loren waren nun im Tal und wurden entladen. Der Gegenzug war nun auf dem Berg, wurde beladen, und so wurden die Steine im Hin und Her auf einfache Art den Berg hinunter gebracht. In der Mitte gab es eine Begegnungsstelle. Hier gingen die Gleise für die Länge eines Zuges auseinander und die beiden Züge konnten aneinander vorbei fahren.

Damit die Geschwindigkeit nicht zu groß wurde, war eine der wichtigsten Einrichtung eine Bremse. Durch den großen Gewichtsunterschied zwischen beladenen und den leeren Loren wirkten starke Kräfte auf die Bremse. Der stählerne Bremsapparat wurde daher unterirdisch in einen sogenannten Bremskeller eingebaut. In Nordhessen bezeichnet man eine Bremse als Hemme - daher wird die Standseilbahn, wie die Einrichtung technisch bezeichnet wird, als Bremsbahn oder als Hemmebahn bezeichnet. Die Trasse, auf der die Züge fahren, hieß der Hemmeberg. Die beiden Hemmebahnen an der Hüneburg fahren auch Kurven. Hier wurden die Zugseile über Umlenkrollen geführt, auch an den Begegnungsstellen wurden die Seile über Umlenkrollen geführt.

Die Arbeit der Steinrichter⁷

Die Sozialstruktur unterschied auch in den Söhredörfern zwischen besitzenden Bauern und lohnabhängigen Handwerkern/Arbeitern. Die Bauern betrachteten die anderen Menschen als „geringe Liete“, gelernte Handwerker standen über den ungelerten „Handlangern“. Letztere entwickelten ebenfalls Berufsstolz, der Unterschiede innerhalb der Arbeiterschaft nicht ausschloss. So hatten die Steinrichter innerhalb der ungelerten Arbeiterschaft in den Steinbrüchen eine hervorgehobene Stellung und wurden im Volksmund, mit Augenzwinkern, gleich hinter den Amtsrichtern eingeordnet. Die italienischen Fremdarbeiter sollen besonderes Geschick für diese Arbeit eingebracht haben. Die Steinrichter führten ihre Arbeitsstelle wie ein selbstständiger Handwerker. Niemand fragte: „Wann kommst du, wann gehst du?“ Sie konnten über ihre Arbeitszeit frei verfügen. Jeder Steinrichter arbeitete in einer so genannten Kipperbude.

Die Buden dienten zum Schutz gegen Wind und Wetter, vor allen Dingen aber vor der Sonne. Bei Sonneneinstrahlung trocknete der Basalt aus und war dann nur schwer zu bearbeiten, da er splitterte oder an der falschen Stelle zersprang. Bei großer Hitze bedeckte man die Steine mit nassen Tüchern um ein Austrocknen zu verhindern. In größeren Betrieben wurden die Kipperbuden durch Hallen ersetzt. Die großen Steinblöcke wurden mit einer Schläge zu kleinen Stücken von ungefähr der Größe des herzustellenden Pflastersteins zertrümmert. Diese wurden auf einem Platz aufgeschichtet. Die weit entfernt liegenden Steine holte sich der Steinrichter mit einem Haken heran, um nicht jedes Mal aufstehen zu müssen. Dann nahm er den kleineren, eigentlichen Richtighammer und spaltete das Teil an allen Seiten auf die benötigte Größe mit einigermaßen gleicher Kantenlänge. Es gehörte schon eine gewisse Begabung, viel Erfahrung und Können dazu, den Stein so zu bearbeiten, dass die gewünschte Form eines Pflastersteins mit möglichst wenigen Schlägen erreicht werden konnte. Vor allen Dingen musste er genau wissen, an welchen Stellen er den Hammer ansetzen musste.

Die Kipphämmer waren aus Eisen und hatten scharfe Kanten. *Sie hatten eine Ähnlichkeit mit Fäusteln. Allerdings waren in den beiden Hammerbahnen Vertiefungen eingeschmiedet. Diese Vertiefungen hatten den Zweck, dass die Kanten meiselförmig wurden und länger scharf blieben. Beim Richten der Pflastersteine wurden drei Kanten einer Hammerbahn genutzt. Mit den beiden Seiten rechts und links wurden größere Stücke vom Rohling abgeschlagen. Die Kante an der Stirnseite konnte beim Schlagen schräger angesetzt werden und dadurch feinere Korrekturen an der Form der Steine*

⁷ Der Text für den Absatz wurde entnommen: Lothar Rolwes – Der Basalt-Abbau in Söhrewald.

Kursive Schrift: Zusätze aus eigener Erfahrung. Lorenz Kiefer, Nachbar und Vater meines besten Freundes Peter Kiefer, war Steinrichter. Wir besuchten ihn öfters bei seiner Arbeit, sodass ich die Arbeit eines Steinrichters noch sehr gut aus eigener Anschauung kenne.

gemacht werden. Waren die drei Kanten an einer Seite des Hammers stumpf, wurde der Hammer am Stiel gedreht, sodass die drei Kanten der zweiten Hammerbahn zur Verfügung standen. Die Hammerstiele waren seitlich etwas abgeknickt, damit man auch längere Steine (länger als der Hammerstiel) bearbeiten konnte und man sich auch nicht so schnell an den Fingern verletzte. Die Stiele für die Hämmer stellten die Steinrichter selbst her. Beliebte waren Weißdorn- und Schwarzdornsträucher. Das Holz musste abgelagert sein, um daraus einen Hammerstiel zu fertigen.

Wenn beide Seiten des Hammers stumpf waren, ging das Werkzeug zur Überarbeitung in die Schmiede. Wenn im Bruch keine Werksschmiede vorhanden war, erledigten die Dorfschmiede die Arbeit. Die Steinrichter brachten ihre Werkzeuge am Abend zur Schmiede; *und der Schmied bearbeitete den Hammer. Er wurde im Schmiedefeuer glühend gemacht, die Kuhle in der Hammerbahn wurde erneuert und die Kanten geschärft. Anschließend wurde der glühende Hammer im Wasser gehärtet. Am nächsten Morgen konnte der Steinrichter sein Werkzeug auf dem Weg zur Arbeit wieder mitnehmen.* Jeder Kipper (Steinrichter) hatte eine Nummer, die ihn in seinem Arbeitsleben begleitete, die auch in seinen Hämmern eingeschlagen war, so dass eine Verwechslung der Hämmer ausgeschlossen wurde.

Ein erfahrener, geschickter Steinrichter konnte bis zu 800 Pflastersteine am Tag schlagen; das war aber eine Höchstleistung, die voraussetzte, dass er gutes Material hatte, welches nicht ausgetrocknet sein durfte. Normal und üblich war eher eine Leistung von 600 Stück pro Tag. Bei schlechter Qualität des Basalts oder weniger Erfahrung konnte noch viel weniger dabei herauskommen. Die meisten Steinrichter wurden nach Stückzahl bezahlt. 1881 verdiente ein Steinrichter (ohne Akkord) in der Stunde 22 Pfennig. Ein Laib Brot kostete allein schon 38 Pfennig. 1914 betrug der Verdienst 33 Pfennig, und im Gedinge (Akkord) konnten bis zu 43 Pfennig erreicht werden. Im Gedinge wurde für einen m³ Kleinpflaster 10.- Mark bezahlt. Dann gab es noch Pflastersteine, die je nach Sorte stückweise abgerechnet wurden: Wildpflaster 3., 2., 1. Sorte von 3-5 Pfennigen das Stück; der so genannte „Braunschweiger“ wurde besser bezahlt, er wurde überwiegend - auch quadratmeterweise nach Braunschweig verkauft.

Im Jahre 1909 forderte der Minister für Handel und Gewerbe die Bürgermeister auf, dafür zu sorgen, dass die im Freien beschäftigten Steinhauer, Schrottschläger, Kleinschläger, Klarschläger und Pflasterkipper (Pflastersteinschläger) gegen die Unbilden der Witterung zu schützen sind.

Am Steinmal in Eiterhagen soll es zum Aufenthalt für die Arbeiter eine Bude bei der Schmiede und einen Raum im Bürogebäude gegeben haben. Ansonsten ist überliefert, dass man sich bei Regen einen Sack umhing. Dabei drückte man einen Zipfel am geschlossenen Ende des Sackes so nach innen, dass man den Sack als Umhang mit Kapuze tragen konnte. Um die

Knie gebundene Säcke verwendeten die Schrottklöpfer als Knieschoner. Schließlich benutzte man auch einen Sack, um in der nahe gelegenen Kantine ein paar Flaschen Schnaps zu holen.

Quellen:

Literatur:

Heinz Rüdiger: 700 Jahre Empfershausen

Lothar Rolwes, Geschichtskreis Söhrewald: Basaltabbau in Söhrewald

Heinz Rüdiger und Lothar Rolwes gilt mein besonderer Dank. Ihre Arbeiten sind die wesentlichen Quellen für diese Arbeit.

Rösener, Werner:

Bauern im Mittelalter – C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung (Oskar Beck), München 1985

Grimm, Jacob und Grimm, Wilhelm:

Deutsches Wörterbuch. 16 Bde. [in 32 Teilbänden]. Leipzig: S. Hirzel 1854-1960.

In der Fassung: © 2007 by Kompetenzzentrum für elektronische Erschließungs- und Publikationsverfahren in den Geisteswissenschaften an der Universität Trier

Auf der Homepage: <http://germazope.uni-trier.de>

Karten:

Schleenstein'sche Karte

1705-1715

Kartenaufnahme der Landgrafschaft Hessen-Kassel

von Johann Georg Schleenstein 1:52 629

Blatt Nr. 6

Nachdruck bei Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation

Kurhessische Niveauekarte:

Kurfürstlich Hessischer Generalstab

Niveauekarte vom Kurfürstentum Hessen 1:25000

Blatt 32 Melsungen

Grundriss vom Jahre 1847/48

Fortgeführt im Jahre 1857 auf die durch den Eisenbahnbau (Friedrich Wilhelm Nordbahn) verursachten Veränderungen.

Nachdruck bei Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation

Topografische Karte 1:25000:

Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation

CD-ROM „TOP 25 Hessen“ – Vers. 2000

Hessische Landesvermessungsamt

Schaperstr. 16

65195 Wiesbaden

Luftbilder und Orthofotos:

Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation

Schaperstr. 16

65195 Wiesbaden

Topografische Karte 1:25000 Nr. 2796 (4823)

Herausgegeben von der Preußischen Landesaufnahme 1909

Topografische Karte 1:25000 Nr. 2796 (4823)

Herausgegeben von der Preußischen Landesaufnahme 1909 – Reichsamt für Landesaufnahme – Einzelne Nachträge 1936 - Redaktionelle Änderungen 1938.

Stückvermessungsrisse

Amt für Bodenmanagement

Waßmuthshäuser Straße 54

34576 Homberg/efze

Gemarkung Empfershausen

Barcode Nr. 1189870110001300

Barcode Nr. 1189870110002800

Barcode Nr. 1189870110001100

http://www.nerobergbahn.de/tech_dat.htm