

Demitz-Thumitz – Klosterberg – Demitz-Thumitz



Wanderweg: Demitz-Thumitz, Eisenbahnviadukt – Granitwerk – Weg an der Eisenbahn – Jungferstein – Tröbigauer Berg – Klosterberg – Großer Bruch – Demitz-Thumitz, Eisenbahnviadukt.

Reine Wegstrecke: etwa 10 Kilometer. Überwiegend Waldwege, an der Eisenbahn teils nass. Drei Stunden. Langsamer Anstieg von 245 auf 393 m (rund 150 Höhenmeter).

Anfahrt:

Mit der Eisenbahn: RB60 bis Demitz-Thumitz oder RB61 bzw. RE2/OE 63934 mit Umstieg in Bischofswerda bis Demitz-Thumitz.

<https://www.vvo-online.de/de/fahrplan/fahrplanauskunft>

Mit dem Auto: Dresden - A4 bis Uhyst a.T. – Bischofswerda – Wölkau – Demitz-Thumitz, 55 km, oder Dresden - B6/S211 bis Bischofswerda – Wölkau – Demitz-Thumitz, 42 km (jeweils ab Pirnaischer Platz). Parken in der Nähe des Eisenbahnviadukts, z.B. vier Parkbuchten fast unterm Viadukt am Gutsweg.

Rückfahrt: dieselbe Strecke.

Ausgangs- und Endpunkt unserer kleinen Wanderung durchs Granitland ist der Eisenbahnviadukt in [Demitz-Thumitz](#). Vom Bahnhof aus erreicht man ihn nach 700 Metern über die Bahnhofstraße und einen Fußweg unterm Viadukt. 230 Meter lang und 17 Meter hoch, überspannt diese Brücke seit 1846 mit 11 Bögen das Schwarzwassertal. Er besteht – natürlich – aus dem Granit dieser Gegend. Zwei Bögen aber sind aus Sandstein, weil erst nach Baubeginn hier der Granit entdeckt wurde und bereits bestellte Sandsteine abgenommen werden mussten. Nördlich der Eisenbahn beginnt am Viadukt der Rampenweg, eine schmale Asphaltstraße, die parallel zur Eisenbahn nach Osten führt. Bald sehen wir an den Gleisen eine Tafel mit einer 59 darauf. Sie gehört zur Kilometrierung der Bahnstrecke Görlitz – Dresden. Die beginnt mit Kilometer 0,0 in Görlitz am Abzweig der Strecke nach Berlin und endet im Bahnhof Dresden-Neustadt mit dem Streckenkilometer 102,1. Auf der anderen Seite des Bahndamms zieht sich wuchtiges Mauerwerk hin. Früher war hier die Verladestelle der Granitsteine.

Bevor wir weitergehen, ein paar Worte zum 393,4 Meter hohen Klosterberg, der mit Tröbigauer Berg (397,7 m) und Jungferstein (373,1 m, Angaben nach Geoportal Sachsen) einen gemeinsamen Höhenzug bildet. Seinen Namen erhielt er, weil er jahrhundertlang dem Kloster Panschwitz-Kuckau gehörte. Granit als Werkstein für Häuser und Kirchen wurden hier bereits seit etwa 1730 gewonnen. Kleine und klitzekleine Restlöcher sieht man allenthalben. Um 1840 begann der Abbau in größerem Maßstab und in dauerhaften Steinbrüchen, rasant entwickelte er sich nach Inbetriebnahme der Eisenbahn zwischen Görlitz und Dresden. Man kann sich den Bedarf vorstellen, als Dresden und andere Städte nach 1871 dazu übergingen, die Straßen mit Granitpflaster und die Gehwege mit Granitplatten zu belegen, wie wir sie heute noch vorfinden.

Gewonnen wurde dafür Gestein der 4.500 Quadratkilometer großen Lausitzer Granitplatte, die sich von Görlitz bis zum Nordrand von Dresden zieht. Zwischen 1880 und 1900 waren allein am Klosterberg 54 Unternehmer mit Steinbrüchen registriert, rund um Demitz-Thumitz gab es über 500. Die kleinen Firmen verschwanden nacheinander, aufgekauft von großen. Eine der größten war die der Dresdner Bruno Hietzig und Paul Jahn, die 1888 die Firma des Dresdner Baumeisters Kunath übernahmen und unter dessen Namen weiterführten. 1922 schlossen sie sich als Sächsische Granit AG vorm. C.G Kunath der Basalt AG in Linz am Rhein an. Nach 1945 wurde der Betrieb als VEB Lausitzer Granit weitergeführt. Und nach 1990 kam der ganze Laden wieder zur Basalt AG. Der Ausruf „Vorwärts, wir müssen zurück!“ gewinnt hier völlig neue Bedeutung. 2003 stellte die AG die Werksteinproduktion ein. Nachfolger ist [Lausitzer Granit](#) mit Sitz in Mittweida. Geblieben ist auch eine [Steinmetzschule](#), auf deren Internetseite man Interessantes erfährt.



Links: Der Viadukt. Rechts: Spuren eines Anschluss- und Ladegleises östlich der Waldhäuser. Fotos: Rainer Schulze

Genug meditiert, es sind zehn Grad Celsius minus und steifer Wind, wir müssen uns wieder bewegen. Der Asphalt endet. Links vor uns sehen wir die Häuser von Birkenrode, dann gelangen wir wieder in den Wald, biegen scharf rechts in einen Weg auf einem Damm ein, gehen unter der Eisenbahn hindurch und weiter parallel zu ihr. Gleich nach der Brücke sehen wir rechts wieder eine Mauer, davor verlief von der Ladestelle aus ein Anschlussgleis zu einem weiteren Steinbruch.

Am Ende des Waldes verlassen wir die Bahnstrecke auf einem breiten Weg nach rechts. Immer geradeaus geht es allmählich bergauf, bis rechts vor uns die große Halde des aufgelassenen Granodioritbruches Jungferstein II auftaucht. Eine Steintreppe führt hinauf. Leider ist das Betreten des Geländes verboten; oben würden wir den Rest einer Schmiede und andere Hinterlassenschaften am Rande eines gewaltigen Loches finden. Am Jungferstein wurde bis 2003 Stein gebrochen. Beim Weitergehen bemerken wir rechts vom Weg deutlich den Rest eines Bahndammes. Von der Ladestelle her überzog ein ganzes Werkbahnnetz den Klosterberg (siehe Grafik am Ende). Wir haben hier einen grünen Punkt als Wegbegleiter. Oben, beim Verlassen des Waldes, führt er geradeaus weiter, aber wir biegen rechts ab und nach knapp 100 Metern noch einmal nach rechts. Am Waldrand steht ein alter Grenzstein mit der Zahl XVIII. Nun mit einem grünen Strich geht es wieder in den Wald hinein.



Blick vom Ostrand des Klosterbergwaldes über Cossern Richtung Picho und Mönchswalder Berg. Unten links: Treppe zum Steinbruch Jungferstein 1. Unten rechts: Reste einer Kabelkrananlage auf der anderen Seite des Bruchs. Fotos: R. Schulze



Der Weg macht eine leichte Linkskurve, und wir kreuzen eine breite Schneise. Auch dies ist eine alte Bahntrasse. Rechts versperrt ein Maschendrahtzaun den Zugang zu den alten Steinbrüchen. Die in Abständen vorhandenen Durchgänge dürfen wir nicht passieren. Trotzdem erhalten wir eine Vorstellung, in welchem Umfang der Bergrücken abgeknabbert wurde. Weit hinten am Horizont weht die Dampfahne des Kraftwerkes Boxberg. Links des Weges erscheinen nun die Reste einst umfangreicher Bauten für die Steinbrüche. Fast glaubt man eine kleine Festung vor sich zu haben. Vor diesem Gemäuer müssen wir links abbiegen, aber nicht, ohne vorher den gesamten Komplex von vorn und hinten begutachtet zu haben.

Der Weg nach links führt hinab auf eine Wiese. Sie wird gekreuzt von einer Reihe Gehölze, zwischen denen ein Weg rechts hinauf führt und in alten Zeiten eine Werkbahn hinein in die Brüche am Tröbigauer Berg. An dessen Einfahrt stehen wir fast auf Höhe des durch reichlichen Niederschlag angestiegenen Wasserspiegels. Links der Einfahrt gehen wir einen schmalen Weg aufwärts, der uns zu einem zweiten Bruch führt. Beide sind durch eine schmale Wand getrennt, auf die man über Treppen gelangt. Leitern führen ins Wasser, im Sommer herrscht hier reger Badebetrieb. Im größeren Bruch betreibt der Tauchclub Dresden-Mitte eine Tauchschiule. Ein Rastplatz lädt zum Ausruhen ein, und dabei bedenken wir mit Ehrfurcht: Dies ist der älteste gewerbliche Bruch im Klosterbergmassiv – 1840 begann man hier, diese Löcher zu erzeugen.



Oben links: Reste alter Steinbruchgebäude am Kammweg. Oben rechts: Von Drahtseilen verletzter Baum.
 Unten links: Blick auf Neuschmölln. Unten rechts: Der Doppelbruch am Tröbigauer Berg. Fotos: Rainer Schulze



Ein größerer Weg führt vom Steinbruch aus abwärts. Den nächsten Weg nehmen wir bereits nach rechts, zwischen der Halde unseres Steinbruchs und einem Wasserbehälter hindurch geht es aufwärts zurück zum Kammweg und diesen nach links. Von links, von Neuschmölln herauf, kommt die Klosterbergstraße, und mit ihr erreichen wir den Berg mit dem Gasthaus. Hundert Meter vorm Gasthaus verlangt rechts des Weges der Dreisesselstein Aufmerksamkeit. Der [Sage](#) nach haben hier drei Töchter des Berggeistes vom Jungferstein gegessen, der sie bestrafte, weil sie die Zeit mit Bauernburschen verträdelten. Die prosaische Wahrheit: Es ist ein Stein, der die Grenzen zwischen den Fluren des Klosters Marienstern sowie der Rittergüter Thumitz und Döbschke markierte. Das besagen die Zeichen.

Aussicht haben wir vom Klosterberg nicht mehr. Die Bäume sind hochgewachsen. Die große, 1905 übergebene Baude mit Aussichtsturm wurde in der Nacht vom 6. zum 7. Mai 1945 von der Wehrmacht in die Luft gesprengt. Danach wurden Gäste bis 1971 in einer alten Baracke bedient. Nach einer Pause wurde eine [Familie Lange](#) aktiv, die mit großer Unterstützung vieler Helfer und der Gemeinde Demitz-Thumitz die heutige Gaststätte errichtete und 1980 eröffnete. Sie bewirtschaftet sie bis heute.



Links: Der Dreisesselstein. Rechts: Die Berggaststätte Klosterberg. Fotos: Rainer Schulze

Mit dem grünen Strich geht es vom Berg aus an einem Funkmast vorbei abwärts. Wir kommen am „Heimatblick“ vorbei. Auch hier nichts mehr von Blick, nur Bäume über Bäume. Der Obelisk trägt ein Zeichen des ersten Fünfjahrplans der DDR, die Anlage dürfte aber älter sein. Wir kreuzen einen Weg, an dem links ein kleinerer Steinbruch liegt. Ein Stück weiter unten steht links ein kleiner Gedenkstein

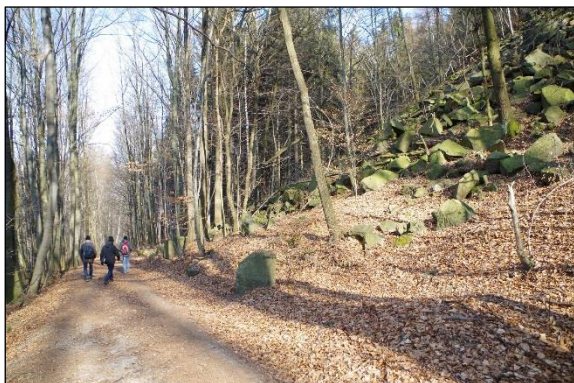
mit einem Kreuz, dem Namen Johann Krebs und unleserlichen Jahreszahlen, möglicherweise Erinnerung an einen Todesfall an dieser Stelle. An der zweiten Kreuzung biegen wir rechts ab.



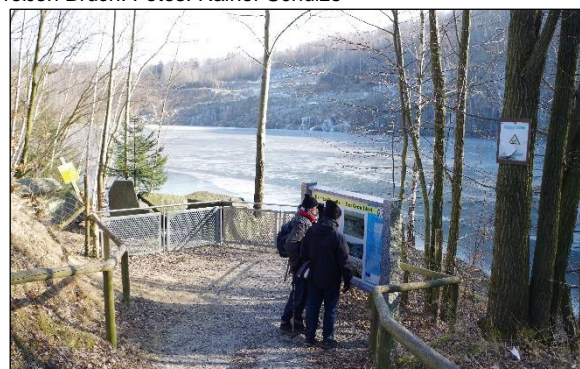
Abstieg vom Klosterberg. Kleiner alter Steinbruch und Gedenkstein für einen Johann Krebs. Fotos: Rainer Schulze

Am Ende dieses Weges finden wir den sogenannten Bruchblick, einen Aussichtspunkt in den stillgelegten Großen Bruch. Hier erfahren wir auch, dass wir das letzte Stück auf einem alten Bahndamm gelaufen sind. Hier fuhr ab 1903 eine Werkbahn von der Ladestelle zum Steinbruch Bolbritz am Westhang des Klosterberges. Und dies war bereits eine von Elektroloks gezogene Bahn. Nicht die einzige bemerkenswerte technische Leistung am Klosterberg. So konnten die Werkbahnwagen vollbesetzt sehr abschüssige Stecken bewältigen, weil diese Bremsanlagen erhielten. Und ab 1901 arbeitete im Bruch Thumitz die erste Kabelkrananlage Deutschlands. Die Stützen von Kabelkränen haben wir überall im Wald wie Mahnmale aufragen sehen.

Einige Werkbahnwagen, ein Kabelkranläufer und ein Wiegehäuschen erinnern am Aussichtspunkt an vergangene Zeiten. Eine Tafel informiert über den Großen Bruch (Thumitz 1 und Thumitz 2), der bis 1990 arbeitete und dessen Gesteinsmassen 415.000 Güterwaggons zu je 20 Tonnen Platz erforderte hätten. Das 120 Meter tiefe Loch ist voll Wasser gelaufen. Wir wenden uns in Richtung Ort. Es geht an einem ausgebrannten Steinbruch-Verwaltungsgebäude aus dem 19. Jahrhundert vorbei. Direkt dahinter zweigt rechts der Säufersteig ab hinunter zum Viadukt. Auf ihm versuchten Bergarbeiter, die nach der Schicht in einer Kantine am Werkausgang zu tief ins Glas geguckt hatten, quasi im Rücken des Dorfes ungesehen nach Hause oder zum Bahnhof zu kommen. Natürlich blieb das nicht verborgen, und der Volksmund gab dem Pfad diesen Namen. Unterm Viadukt haben wir unsere Runde geschlossen.



Oben links: Auf einem alten Bahndamm geht es zum Bruchblick. Oben rechts: Blick zum Viadukt.
Unten: Am Aussichtspunkt auf den Großen Bruch. Fotos: Rainer Schulze



Weitere Informationen

Wanderkarten: Topografische Karte 1:25.000, Blatt 42, Bischofswerda, Neustadt i. Sa., Stolpen. Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN).

Topografische Karte 1:25.000, Blatt 48 Lausitzer Bergland, Bautzen, Wilthen. Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN). <http://www.geosn.sachsen.de/>

Einkehr: Berggaststätte Klosterberg. Dienstags bis sonntags 11 bis 16.30 Uhr. Tel. 03594/ 70 31 63

Es ist ratsam, sich bei den auf der Homepage von Demitz-Thumitz eingetragenen Gaststätten vorher telefonisch zu erkundigen, ob sie überhaupt noch existieren.

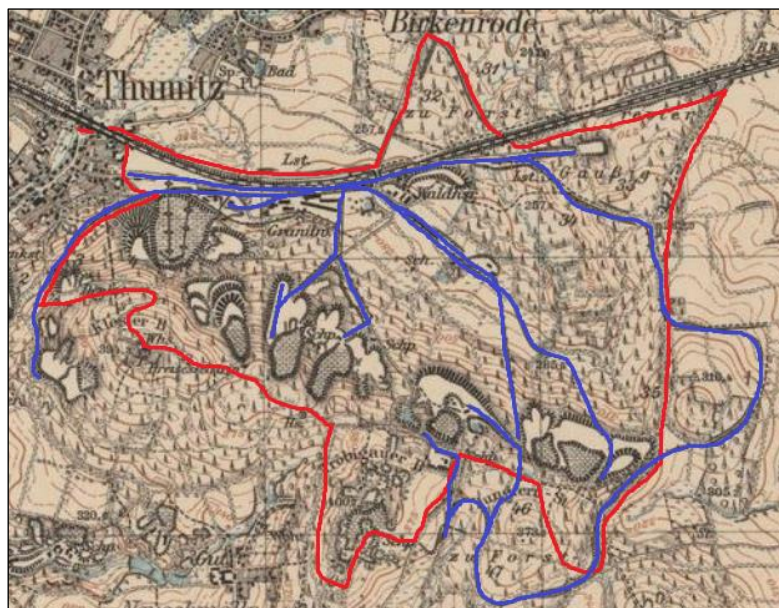
Strecke gewandert: Februar 2018

Fragen, Hinweise, Kritik: wandern-in-dresden@outlook.de

Kartenskizzen



- 1 Bahnhof Demitz-Thumitz. 2 Eisenbahnviadukt Demitz-Thumitz. 3 Ehemalige Ladestelle der Steinbrüche.
4 Waldhäuser (heute im Betriebsgelände). 5 Alte Sand- und Kiesgrube. 6 Größere Fundamente und Mauerreste von Steinbruchgebäuden. 7 Steinbruch Tröbigauer Berg (Tauchschule). 8 Dreisesselstein.
9 Klosterberg mit Gaststätte. 10 Heimatblick.
11 Bruchblick, Aussichtspunkt in den Großen Bruch (Thumitz 1 und 2).



Blau: Werkeisenbahnen im Bereich des Klosterberges auf einer Topographischen Karte 1:25.000 von 1932.
Rot: Ungefährer Verlauf unseres Wanderweges. Karte: <https://www.slub-dresden.de/sammlungen/karten/>

Halden und Trockenmauern enthalten viele Zwischenräume, in denen die Luft an Tagen strengen Frostes wärmer ist als an der Oberfläche. Diese warme Luft dringt langsam nach außen und bringt Feuchtigkeit mit sich, die an den Austrittsstellen gefriert. Und so können wir an diesem Wandertag bei etwa minus zehn Grad Celsius viele hübsche Eisbildungen beobachten, besonders gut, da sie sich nicht im Weiß von Schnee verstecken können. Hier einige dieser hübschen Kristallbildungen.



Fotos: Rainer Schulze



Blick über den Granitsteinbruch nach Demitz-Thumitz.