

# 100 Jahre Tabener Steinindustrie Hartsteinwerke Johann Düro

von Siegfried Drescher

Wenn im Jahre 1977 das über die Grenzen des Saarburger Raumes bekannte Hartsteinwerk Johann Düro sein 100-jähriges Bestehen begehen kann, so liegen die Anfänge dieser Industrie schon mindestens in den fünfziger und sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Neben den bekannten und herkömmlichen Rohstoffen ist der Naturstein als Baumaterial gar nicht mehr wegzudenken.

Bevor in den sechziger Jahren die Eisenbahnstrecke Trier-Saarbrücken (Saartalbahn) ihrer Bestimmung übergeben werden konnte, war die in voller Blüte stehende Saarschiffahrt für den Raum Taben-Saarhausen, dem Familiensitz des Unternehmens, von großer

Bedeutung. Saarhausen (früher Hausen genannt) war schon immer ein fester Begriff, denn hier gründeten bereits im frühen Mittelalter die Tabener Mönche des Klosters St. Maximin in Trier einen Gutshof. Die Landschaft des romantischen Saartals wird geprägt durch die steilen Felshänge, die die Steingewinnung ermöglichen. Die steinigten Bergpartien standen mit ihren Lohhecken größtenteils im Eigentum der einheimischen Landwirte von Taben und besonders auch der seit vielen Generationen in Saarhausen ansässigen Vorfahren der Familie Düro-Massem. Für die Bewirtschaftung ihres auf der rechten Saarseite gelegenen Besitzes mußten die Tabener die bereits im Jahre 1487 in





der Chronik genannte Fähre bei Hausen benutzen. Außerdem war Saarhausen eines der heute noch bekannten Halfenhäuser an der unteren Saar, wo früher die Saarschiffer und Halfen (Fuhrleute) anlegten und übernachteten.

Der Gründer der Firma, Johann Düro, stammte aus der kleinen Nachbargemeinde Hamm und kam Anfang der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts durch Einheirat nach Saarhausen. Dank seines Weitblicks und der unternehmerischen Fähigkeiten entwickelte sich der Betrieb, gerade im Hinblick auf den im gesamten Trierer Raum und dem Saarland im Gang befindlichen Eisenbahnbau, sehr schnell. Zur damaligen Zeit waren in den Steinbrüchen von Taben bis Saarhölzbach über 150 Arbeitskräfte beschäftigt. Im Vergleich zur heutigen Gewinnung mußte damals der Schotter von Hand geschlagen werden. Aus den Aufzeichnungen geht hervor, daß schon 1908 der Betrieb über für diese Zeit moderne Steinbrechanlagen mit Dampfantrieb und Anschlußgleisen am Bahnhof Taben und in den Betrieben Wehrberg und Schwellenberg verfügte. Ganze Schotterzüge wurden nicht nur an die Saarstrecke, sondern auch weit über Trier und Saarbrücken hinaus versandt. Heute befinden sich noch Urkunden und Briefe aus der Bahnbauzeit im Besitz der Familie.

So fanden früher in Saarhausen Arbeitskräfte aus der ganzen Umgebung, besonders aus Taben, Serrig, Kastel, Freudenburg, Weiten, Saarhölzbach und Greimerath, eine lohnende Beschäftigung. Im Laufe der Jahre erweiterte sich das Absatzgebiet auf den Wege- und Wasserbau. Gerade im Hinblick auf den zur Zeit befindlichen Ausbau der Saar als Schifffahrtsstraße erscheint hier ein Hinweis von Interesse. Aus alten Bildern, lange vor der

Jahrhundertwende, ist ersichtlich, daß bei Saarhausen reger Schiffsverkehr herrschte und an Verladestellen Holz, Lohe, Erz und auch Steine geladen wurden. Erz und Holz wurden früher für die Saalhütten unter anderem im Distrikt Hundscheid gewonnen und bei Saarhausen verladen. Das beweisen auch die aus dem umfangreichen Waldgebiet um Hundscheid sternförmig nach Saarhausen gerichteten Wege sowie Holz- und Loheabrechnungen aus alter Zeit. Zuerst gab es im Saartal nur den Leinpfad (Treidelweg), der besonders von den Halfen mit ihren Pferden zum Ziehen der Schiffe auf der Bergfahrt benutzt wurde. Der Ausbau desselben erfolgte vor dem ersten Weltkrieg zur heutigen Saartalstraße, wobei sich Liefermöglichkeiten für Steinmaterial ergaben. Dem Trend der Zeit folgend, erfolgte durch Franz Düro sen. und seine Brüder Michael und Matthias, den Söhnen des Gründers, in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg und danach der entscheidende Ausbau der Betriebe. Hierzu gehörte u. a. die Erschließung und maschinelle Ausstattung weiterer Steinbrüche im Raum Taben-Saarhölzbach. Von großer Bedeutung war 1928 der Bau einer modernen Schotter- und Splittanlage unmittelbar an der Bahnlinie, die noch heute größtenteils in Betrieb ist.

Auch die wirtschaftliche Krise in den dreißiger Jahren und die Abtrennung des Saarlandes in den Jahren 1919 bis

**Bild oben links:**

**Maschine zur Bohrung von Sprenglöchern**

**Bild oben rechts:**

**Gestein-Verkleinerungsanlage**

**Bild unten:**

**Spezialbagger mit Verkleinerungsvorrichtung**

1935 konnte der Betrieb, allerdings nur mit großen Opfern und dem besonderen Einsatz der damaligen Inhaber, überwinden, so daß die im Saarburger Raum sehr knappen Arbeitsplätze zum Teil erhalten werden konnten.

Nach einer nur kurzen wirtschaftlichen Belebung in den dreißiger Jahren wurde das Familienunternehmen erneut durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges, die zweimalige Evakuierung und die nochmalige Abtrennung des Saarlandes bis 1957 hart getroffen. Nur sehr schwer gelang die Wiederinbetriebnahme der durch Kriegseinwirkung stillliegenden Betriebsanlagen im Jahre 1946. Hierbei wurde Franz Düro sen. von einem kleinen Teil der früheren Belegschaft und seinen Kindern unterstützt.

Bis zur Rückgliederung des Saarlandes mußten große wirtschaftliche Schwierigkeiten überwunden werden, da der langjährige saarländische Markt dem Betrieb durch die politische Grenzziehung verschlossen war. Bis 1950 erfolgten die Lieferungen ausschließlich auf dem Bahnweg. In den steilen Berghängen mußten Straßen erschlossen werden, wodurch nach und nach auch der Lkw-Transport an Bedeutung gewann. Der endgültige Durchbruch gelang nach der Rückgliederung des Saarlandes, obwohl der frühere Markt nur teilweise zurückgewonnen werden konnte. Auch der von 1959 bis 1962 durchgeführte Bau des Moselkanals brachte eine Steigerung der Lieferungen.

Nach dem Tod von Franz Düro sen. im Jahre 1961 wurde das Unternehmen von seinen Kindern fortgeführt. Der Straßenbau wurde in den Folgejahren immer moderner; der Anspruch an die Qualität des zu liefernden Materials steigerte sich ebenfalls. Als

Folge davon waren ständig Modernisierungen beim Abbau und der Aufbereitung erforderlich. Hierbei wurden gleichzeitig Rationalisierungsmaßnahmen zur Eindämmung der steigenden Kosten vorgenommen. Heute verfügt der Betrieb über einen modernen Maschinen- und Fuhrpark mit einem schwierigen, aber gut erschlossenen Abbaugelände. Das Lieferprogramm umfaßt außer Bahnschotter und Wasserbausteinen auch Splitte, Korngemische und Brechsand in den vorgeschriebenen Körnungen.

Die fortlaufende Modernisierung ermöglicht es, den Anforderungen der Bauwirtschaft voll gerecht zu werden. Das im Tabener Raum gewonnene Quarzitgestein hat bisher allen aufsichtsbehördlichen Prüfungen standgehalten und ist für alle Baumaßnahmen im Bahn-, Straßen- und Wasserbau zugelassen. Es findet außerdem Verwendung als Zuschlagstoff für die Herstellung bituminöser Gemische und für hochwertigen Beton. Als Ergänzung und Abrundung des Lieferprogramms befindet sich auf dem Betriebsgelände der Hartsteinwerke ein Bitumenmischwerk der Pfalz-Mosel-Mischwerke in Trier. Eine Steigerung der Produktion im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Ausbau der Saar ist möglich. Es ist vorgesehen, im Zuge der Saarkanalisation eine Umschlagstelle für die spätere Schiffsverladung zu schaffen.

Auch heute ist der Betrieb, der nun schon in der dritten Generation im Familienbesitz ist, bestrebt, Arbeitsplätze zu erhalten und weitere zu schaffen. Er erhofft sich durch den Saarausbau und die gleichzeitig vorgesehene bessere Erschließung der Verkehrswege eine Besserung der bisherigen zeitweise sehr schwierigen Verhältnisse.