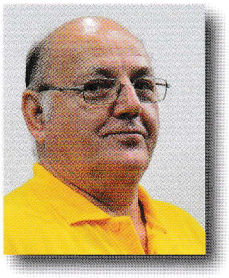
Braunkohle und Siedesalz

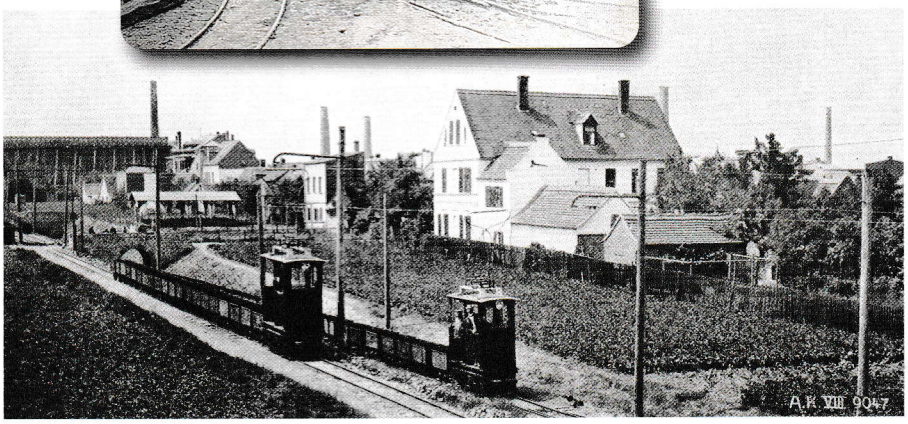
Die Saline Dürrenberg



Klaus Bossig, Jahrgang 1948, ist seit Kindertagen Modellbahner und heute begeistertes MIKRO LÄNDER Mitglied. Er arbeitet mit lokalen Modellbahnvereinen zusammen und sorgt für gute Präsentationen.
Seine Freunde aus Sachsen-Anhalt haben in einem Diorama die Geschichte ihrer Heimat in Szene gesetzt, und Klaus Bossig kennt diese Geschichte gut.

Am „dürren Berg" bei Leipzig wurde 1763 eine Solequelle entdeckt und bald darauf eine Saline zur Salzgewinnung errichtet. Dort wurde die Sole konzentriert und in anfangs mit Holz befeuerten Siedhäusern erhitzt. Das Brennholz wurde auf der Saale antransportiert und in einem eigens gebauten Sägewerk zerkleinert – ein aufwendiger Prozess.
Ab 1784 stelle die Saline die Feuerung auf Braunkohle um, die direkt in der Region gefördert wurde. Mit dem Ausbau einer Zeche im nur 4 km entfernten Tollwitz wurde der Nachschub sichergestellt. Die Kohle wurde in 38 m Tiefe gehauen und mühsam mit Fuhrwerken zur Saline gebracht. Die benötigten Mengen waren erheblich – 70 kg Kohle für 50 kg Salz – und die Nachfrage stieg.

Eingang der Grube Tollwitz. Diese Szenerie besteht auch noch heutzutage. Sammlung Stadtarchiv Bad Dürrenberg.



Transport von Braunkohle mittels elektrischer Lokomotiven für das Königliche Salzamt in Dürrenberg zwischen der Grube Tollwitz und der Saline. - Sammlung Wolfgang D. Richter.

Am Schacht Nr. 7 der Grube Tollwitz 1935 mit großer Ellok - Sammlung Stadtarchiv Bad Dürrenberg.

Beispiele aus England inspirierten zu einer nachhaltigen Lösung: eine Schienenbahn sollte die Versorgung verbessern. Ab 1834 wurde bis zur Kohlegrube eine Strecke mit 585 mm Spurweite gebaut, die mit leichtem Gefälle unter der Siedlung Dürrenberg hindurchgeführt wurde. Diese unterirdische Strecke der Kohlebahn von 133 m war damit der erste Eisenbahntunnel Deutschlands. Züge mit bis zu 10 hölzernen Loren wurden hier rund 70 Jahre lang von Pferden gezogen.

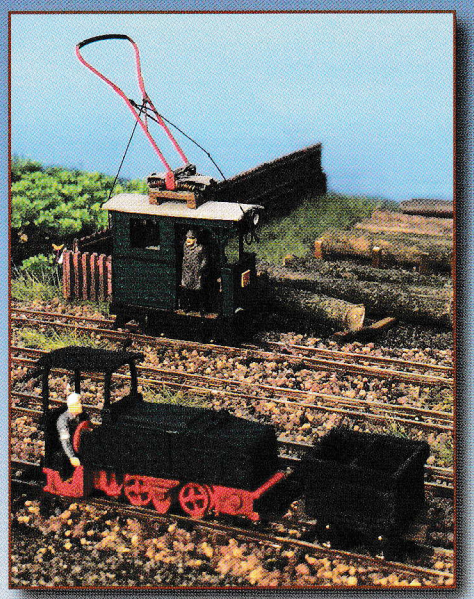
Im 20. Jahrhundert wurde die Kohlebahn modernisiert: Der Abschnitt von der Grube zum Tunnel wurde elektrifiziert, der Tunnel selbst, die Saline und der Aschebunker wurden mit Motorloks bedient. Stabile Loren mit Metallaufbau wurden beschafft. Bis 1935 funktionierte der Ablauf gut – dann waren die Kohlelager erschöpft und die Kohlebahn zur Zeche wurde abgebaut. Andere Bezugsquellen und die verbliebene Werksbahn erlaubten – trotz starker Kriegsschäden – die Produktion noch bis 1963. Inzwischen galt das Herstellungsverfahren als überholt und unwirtschaftlich. Die Saline wurde geschlossen und einige Teile wurden als Denkmal erhalten. Die Siedhäuser wurden 2013 abgebrochen – der abgesperrte Tunneleingang besteht noch heute.

Die Kohlebahn im Modell

Die Eisenbahnfreunde Kötzschau aus dem Nachbarort präsentierten auf der „modellhobby-spiel" 2016 in Leipzig ein Diorama mit dem ersten Teil der Kohlebahn Tollwitz – Dürrenberg. Zum Einsatz kamen hier die Gleise und die Fahrzeuge der Feldbahn von BUSCH.

Das Modell stellt den Bahnhof der Braunkohlegrube Tollwitz dar, wie er von 1908 bis zum Ende der Förderung im Jahr 1935 zu erleben war. Zu dieser Zeit wurde der Streckenabschnitt mit 500 V Gleichstrom betrieben, die Fahrleitung endete in einem Umspannbahnhof ca. 800 m vor der Saline. Von dort wurden die vollen Kohlezüge dann mit einer Diesel- oder Akkulok durch den Tunnel in die Saline und leer wieder zurück befördert.

In unzähligen Arbeitsstunden entstanden nach historischen Aufnahmen und Plänen die Tagesanlagen der Grube Tollwitz, die Übergabegleise und die Abfuhrstrecke mit vielen liebevollen Details. Auch die Ellok wurde nach alten Fotos auf dem Feldbahn-Fahrgestell von BUSCH aufgebaut, die Fahrleitung wird demnächst gespannt. Die derzeit verwendeten Kipploren sollen durch selbst gebaute Hunte nach einem erhaltenen Original ergänzt werden.

Die Anlage ist im Eisenbahnmuseum Kötzschau zu sehen und wird bald durch weitere Module der Kohlebahn erweitert.

Klaus Bossig – Modellfotos: David Falk