

Ein »denkwürdiges Werk des Freiburger Bergbaues«

Im kommenden Jahr steht das 175. Jubiläum der Eröffnung der ältesten deutschen Fernseisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden ins Haus, mit der auch Weinböhla – zumindest für damalige Verhältnisse – einen Hochgeschwindigkeitsanschluss an die große weite Welt erhielt. Der die Ortsflur durchschneidende Abschnitt von der Station Weintraube bis nach Oberau ging schon am 16. September 1838 in Betrieb. Dort, nur ein paar Steinwürfe von Weinböhla entfernt, schloss sich »einer der merkwürdigsten Baue« der ganzen Strecke an, der erste größere Eisenbahntunnel Deutschlands.

Die nach langwierigen Planungen im Februar 1837 begonnenen Arbeiten daran wurden von Fachleuten und Öffentlichkeit mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Auch Kronprinz Johann ließ es sich nicht nehmen, das Baugeschehen, das, wie die »Leipziger Zeitung« Ende 1837 schrieb, »belehrender und sehenswerther sein dürfte, als späterhin das Anschauen des fertigen Werks«, persönlich in Augenschein zu nehmen. »Der Tunnel«, so die Zeitung weiter, »geht eigentlich durch Plänerkalkstein (Kreide-

Formation), welcher auch hier die ihn charakterisierenden Versteinerungen enthält; allein man hat überdies Granit in schönen Gebirgsprofilen aufgeschlossen, welche die Contactverhältnisse beider Gebirgsarten deutlich zeigen. – Außer anderen Arbeitern sind über 300 meist Freiburger Bergleute mit Abwechslung in ununterbrochener Thätigkeit. Man

treibt nicht allein die beiden Endörter, sondern auch aus den vier in der Tunnellinie niedergebrachten Schachteiten acht Gegenörter, also fünfmal östlich und fünfmal westlich. [Das Ort ist das Ende des Stollens oder der Strecke, wo abgebaut wird, F. A.] In der Axenlinie des Tunnels bringt man ein kleines Ort voraus durch, welches eine sehr zweckmäßige Vorrichtung zu sein scheint. Das Gestein steht nicht im Ganzen, übt vielmehr auf den Bau einen mächtigen Druck aus, der jetzt durch eine Zimmerung gehalten wird; [...] Bei sämtlichen Arbeiten ist viele Präcision wahrzunehmen, und von dem Bergvolke ist man schon gute Subordination gewohnt. Auch geht diese Mannschaft wie auf ihren Gruben nur nach abgehaltenem Gebete in ihre Schicht.«

Die von Bauleiter Carl Gottfried Schneider, einem erfahrenen Obersteiger aus Freiberg, erstmals im Eisenbahnbau angewandte Methode, nach der der Tunnelquerschnitt über einem der Entwässerung, Belüftung und Massenförderung dienenden kleinen Sohlstollen von mehreren Angriffspunkten aus schichtweise vom First zur Sohle hin ausgebrochen wurde, kam später auch bei mehreren großen Alpentunneln zum Einsatz und wurde daher als »österreichische Bauweise« bekannt. Bis der 512 Meter lange Oberauer Tunnel in seiner ganzen Höhe (ca. 7,4 m) und Weite (ca. 9,6 m) ausgehauen war, vergingen 19 Monate. Wegen der in-

stabilen Struktur des durchtunnelten Geländerückens – die ca. 20 Meter über der Sohle den Tunnel querende Chaussee sackte an dieser Stelle um mehr als einen Meter ein – war die Aussteifung mit beträchtlichem Aufwand verbunden; laut Baurechnung wurden allein für die Zimmerung 2.400 Baumstämme verbraucht. Die im Mai 1838 von Westen aus begonnene Ausmauerung mit einem bis zu zwei Ellen (113 cm) starken Tunnelgewölbe aus Schandauer Sandstein (lichte Höhe ca. 6,10 m, größte Weite 7,50 m) dauerte noch mal fast ein Jahr. Die für den Mörtel gebrauchten 9.300 Scheffel Kalk wurden sämtlich aus Weinböhla bezogen.

Mit Gesamtkosten von gut 330.000 Talern war der Tunnel, der von den Zügen dann in anfangs knapp zwei Minuten durchfahren wurde – für die frühen Bahnreisenden wegen der Dunkelheit und rußgeschwängerten Feuchte übrigens ein oft unangenehm wahrgenommenes Abenteuer –, nicht nur das vielleicht interessanteste, sondern auch das teuerste Ingenieurbauwerk der am 7. April 1839 feierlich eingeweihten Gesamtstrecke. Für die bis zu 700 Berg- und



Bauleute, die hier gleichzeitig in 12-Stunden-Schichten arbeiteten, wurde in der Nähe der beiden Tunnelausgänge jeweils ein Wirtshaus aufgeschlagen. Hier konnten sich auch die zahlreichen Tunneltouristen erfrischen, denn sowohl für technisch wie geologisch Interessierte war die Baustelle ein reizvolles Exkursionsziel. Die provisorische Bergmannssiedlung am Westausgang verfügte neben den Werkstätten für Zimmerer, Schmiede und Maurer auch, wie bei Bergwerken üblich, über ein Hut- und ein Bethaus. Oberhalb des Tunnels wurde zwischen den beiden westlichen Schächten ein Maschinenhaus mit einer acht PS starken Dampfmaschine errichtet, mittels der vor Durchschlagung des Sohlstollens nach Osten das stark eindringende Sickerwasser gehoben werden konnte. Das am östlichen Ausgang gelegene Wirtshaus diente später als provisorische Bahnstation, bevor am 15. Mai 1842 der unweit der Flurgrenze zu Weinböhla errichtete Bahnhof Niederau den Betrieb aufnahm.

Leider ist vom Tunnel selbst, der als »denkwürdiges Werk des Freiburger Bergbaues« in die Geschichte einging, heute außer einer zum Denkmal umgewandelten Portalbekrönung nichts mehr zu sehen. 1933/34 wurde er als Verkehrshindernis zurückgebaut und durch einen offenen Geländeeinschnitt ersetzt.

Frank Andert