

Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

Obj.-Dok.-Nr.	09305371
Kreis	Erzgebirgskreis
Gemeinde	Aue-Bad Schlema, Stadt
Anschrift	Rudolf-Breitscheid-Straße 27 (bei)
Gem. * Fl-stck. * Flur	Aue * 54; 54a; 83/1; 446/2; 1342/2
Bauwerksname	Brücke Schwarzwasser; Eisenbahnstrecke Chemnitz–Adorf; Eisenbahnstrecke Schwarzenberg–Zwickau

Kurzcharakteristik

Zwei Eisenbahnbrücken voneinander abzweigender Eisenbahnstrecken über das Schwarzwasser; konstruktiv vielseitige Sachzeugnisse aus der Entwicklung des Eisenbrückenbaus, Ingenieurbauten an den Eisenbahnstrecke Chemnitz–Adorf (6645/6663; sä. CA) und Eisenbahnstrecke Schwarzenberg–Zwickau (6264; sä. SZ) von eisenbahngeschichtlicher und großer technikgeschichtlicher Bedeutung

Denkmaltext

Unmittelbar nebeneinander überführ(t)en zwei eiserne Brücken die Gleise von Aue in Richtung Adorf und Schwarzwasser über den Schwarzwasserfluss. Während die 1855 bis 1858 erbaute Eisenbahnstrecke Schwarzenberg–Zwickau auch heute noch befahren wird, ist die 1875 in Betrieb genommene Eisenbahnstrecke Chemnitz–Adorf seit 1975 zwischen Aue und Schönheide Süd aufgrund des Eibenstocker Talsperrenbaus unterbrochen, so dass auch die zugehörige westliche Eisenbahnbrücke entwidmet wurde. Diese genietete Vollwandträgerbrücke mit leicht gekrümmten Obergurten (sog. Halbparabelträger) von 1901 befand sich innerhalb einer langgestreckten Gleiskurve, die die Gleise Richtung Adorf nach dem Abzweig von der Schwarzenberger Strecke um die Altstadt herum beschrieb. Auch über die Brücke selbst wurden die Gleise gekrümmt weitergeführt, so dass die Eisenkonstruktion für einen eingleisigen Betrieb mit 3,5 m nicht nur sehr breit, sondern auch äußerst stabil gefertigt war, etwa durch einen starken Windverband unterhalb der Fahrbahn, aussteifende Dreiecksbleche zwischen den vollwandigen Haupt- und Querträgern sowie mehrlagig verstärkte Ober- und Untergurte.

Die östliche Eisenbahnbrücke der Strecke Schwarzenberg–Zwickau besteht aus zwei aufeinanderfolgenden Brückenbauwerken mit jeweils zwei eingleisigen Überbauten über das Schwarzwasser sowie über eine Fußgängerunterführung am südlichen Ufer. Die oberstromseitigen Brückenteile wurden vmtl. im Jahr 1910 für den bis dahin eingleisigen Streckenabschnitt errichtet. Die teilweise noch hölzernen ausgeführten Lager der Brückenträger weisen allerdings auf einen früheren Entstehungszeitraum hin, so dass die genieteten, mit Hängeblechen abschließenden Vollwand-Brückenträger und die Naturstein-Widerlager sowie -Pfeiler älter sein könnten. Mit dem Beginn des Wismut-Uranbergbaus nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Bedeutung der Schwarzenberg-Zwickauer Strecke aufgrund des hierüber abgewickelten Uranerztransports nach Crossen bei Zwickau enorm an. Der von der SMAD aus diesem Grund geforderte Wiederaufbau des zuvor als Reparationsleistung abgebauten zweiten Streckengleises erfolgte zwischen 1949 und 1951, allerdings aufgrund des allgegenwärtigen Materialmangels nur unter Einsatz gebrauchten Materials von unwichtigen, zu diesem Zweck demontierten Nebengleisen. Dieser Umstand erklärt die ältere Konstruktion der unterstromseitigen Brückenträger – genietete Vollwandträger mit einseitigem, von Eisenfachwerkkonsolen getragenen Bediensteg – auf bauzeitlichen Beton-Widerlagern. Die Naturstein-Pfeiler der älteren Konstruktion wurden zudem mit einem Betonunterbau hintersetzt und die aufeinanderfolgenden Brückenteile mittels Betonplatte verbunden.

Die vorliegenden Eisenbahnbrücken stellen konstruktiv vielseitige Sachzeugnisse aus der Entwicklung des Eisenbrückenbaus dar. Ihre Konstruktionen unterscheiden sich (nicht nur) im Detail deutlich voneinander und können damit anschaulich die konstruktiven Unterschiede typischer Vollwandträger aus der zweiten Hälfte des 19. und dem ersten Drittel des 20. Jh. veranschaulichen. Markiert die entwidmete Brücke der Chemnitz-Adorfer Strecke heute noch den einstigen (Kurven-)Verlauf der Strecke im Stadtbild, zeugt die Brücke der Strecke Schwarzenberg–Zwickau angesichts der vielen, leicht ablesbaren Umbau- und Erweiterungsphasen von der bewegten Streckengeschichte. Beide Brückenbauwerke sind damit von großer eisenbahngeschichtlicher, stadtgeschichtlicher und technikgeschichtlicher Bedeutung. Die Brückenkonstruktion auf hölzernen Auflagern ist zudem in Sachsen vermutlich singulär.

LfD/2014

Datierung 1901, Brücke der CA-Strecke (Eisenbahnbrücke); 1910, Brücke der SZ-Strecke (Eisenbahnbrücke)



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 A
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der CA-Strecke, Ansicht von Osten



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 B
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der CA-Strecke, Ansicht von Nordwesten



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 C
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der CA-Strecke, unterer Windverband



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 D
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Ansicht von Westen



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 E
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Flussöffnung, Ansicht von Westen



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 F
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Flussöffnung, Ansicht von Südosten



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 G
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Brückenöffnung über Gehweg, Ansicht von Westen



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 H
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Brückenöffnung über Gehweg, Ansicht von Osten



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 I
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, mittlere Widerlager, Ansicht von Osten



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 J
2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Brückenöffnung über den Gehweg, Untersicht mit Blick auf das nördliche Widerlager



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 K

2014

Wobbe, Corinna

Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Brückenöffnung über den Gehweg, südliches Lager des oberstromseitigen Brückenträgers



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305371 L

2014

Wobbe, Corinna

Eisenbahnbrücke der SZ-Strecke, Brückenöffnung über den Gehweg, Innenansicht des oberstromseitigen Brückenträgers

Auszug aus der Denkmalkarte



Dieses Dokument ist gemäß der Creative Commons-Lizenz CC-BY-NC-ND urheberrechtlich geschützt.

