

Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

Obj.-Dok.-Nr.	09305391
Kreis	Erzgebirgskreis
Gemeinde	Aue-Bad Schlema, Stadt
Anschrift	Loßnitzer Straße -
Gem. * Fl.-stck. * Flur	Niederschlema * 191; 424
Bauwerksname	Brücke Zwickauer Mulde; Eisenbahnstrecke Schwarzenberg–Zwickau

Kurzcharakteristik

Eisenbahnbrücke über die Zwickauer Mulde; mächtige Stahlfachwerkbrücke der Eisenbahnstrecke Schwarzenberg–Zwickau (6264; sä. SZ), von eisenbahngeschichtlicher und technikgeschichtlicher Bedeutung, zudem landschaftsbildprägend, seit 2019 zugehörig zur Kernzone des UNESCO-Welterbes »Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří«

Denkmaltext

Die ursprünglich eingleisig angelegte Eisenbahnstrecke Schwarzenberg–Zwickau wurde um 1900 zum Teil zweigleisig ausgebaut und zugleich der Streckenverlauf zwischen Hartenstein und Aue begradigt. Letzteres erreichte man u.a. mit der Verkürzung des Muldenbogens bei Niederschlema durch die Anlage eines Tunnels in den Jahren 1898 bis 1900. Der Anschluss an die alte Bahntrasse erforderte eine Verlagerung der bisherigen Muldenquerung und den Neubau zweier baugleicher, jeweils eingleisiger Brückenbauwerke im Jahr 1899. Mit der Streckensanierung und dem teilweisen Rückbau auf ein Gleis wurde die östliche der beiden Brücken um 2000 abgebrochen und die verbliebene Konstruktion saniert. Letztere, eine einfeldrige, eingleisige Eisenfachwerkbrücke mit unten liegender Fahrbahn, bestimmt das Muldental durch ihre Größe (Länge: 48,5 m, Höhe: 7,5 m, Breite: 4,5 m) und scheinbare Massivität, obwohl die Träger wie auch einzelne Gurtungen, Streben und Balken als Fachwerke aufgelöst wurden (Maßnahme zur Material- und Gewichtsreduzierung). Die Fachwerkträger der Brücke sind als Warren-Träger mit wechselnd steigenden und fallenden Streben ausgeformt, die aufgrund der großen Knotenweite mit Zwischenknotenpunkten durch eingesetzte Pfosten versehen wurden – eine seltenere Variante dieser Konstruktionsart. Ebenso erscheint nicht als Parallelträger, sondern – der Bauwerkslänge geschuldet – mit leicht polygonal ausgebildetem und stärker belastbarem Obergurt. Ein Windverband unterhalb der Fahrbahn sowie der beinahe filigran wirkende Windverband zwischen den Obergurten sorgen für eine Queraussteifung der Kastenbrücke. Aufgrund der gewählten Konstruktionsart als Warren-Fachwerkbrücke (mit zusätzlichen Pfosten) in der Region ist das Brückenbauwerk von Seltenheitswert und technikgeschichtlich von Bedeutung. Zudem hat es im Tal der Zwickauer Mulde, unmittelbar vor dem Tunnelportal des Schlemaer Tunnels, eine landschaftsbildprägende Wirkung.

LfD/2014

Datierung	1899 (Eisenbahnbrücke)
Ausweisungsstelle	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen



Fotonummer	F 09305390 A
Aufnahmejahr	2014
Fotograf	Wobbe, Corinna
Beschreibung	Eisenbahnbrücke über die Zwickauer Mulde



Fotonummer	F 09305390 B
Aufnahmejahr	2014
Fotograf	Wobbe, Corinna
Beschreibung	Eisenbahnbrücke über die Zwickauer Mulde, Ansicht von Osten



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305390 C

2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke über die Zwickauer Mulde, Ansicht von Westen



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305390 D

2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke über die Zwickauer Mulde, nördliches Widerlager und Südportal des Schlemaer Tunnels



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 09305390 E

2014
Wobbe, Corinna
Eisenbahnbrücke über die Zwickauer Mulde, unterer Windverband

Auszug aus der Denkmalkarte



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

