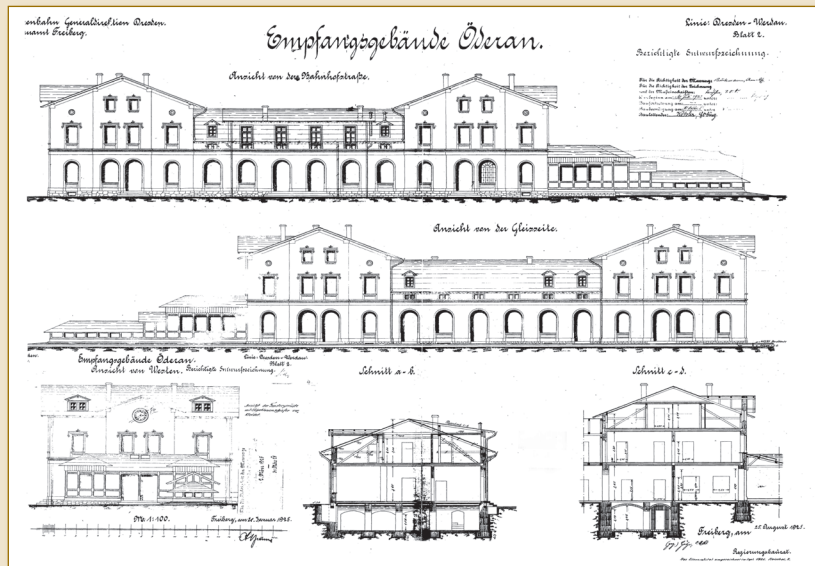




# **150 JAHRE INBETRIEBNAHME DES HETZDORFER VIADUKTES ALS VERKEHRSBAUWERK DER EISENBAHN**

**MIT EINER KURZCHRONIK - 25 JAHRE INTERESSENVEREIN HETZDORFER VIADUKT**

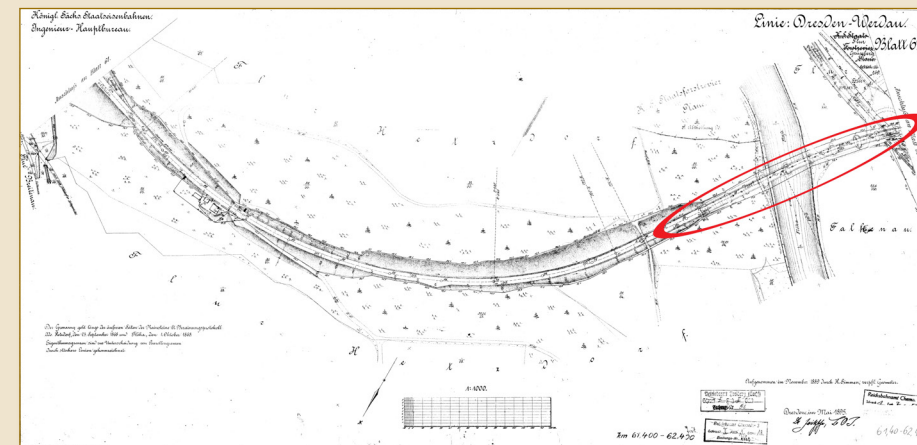
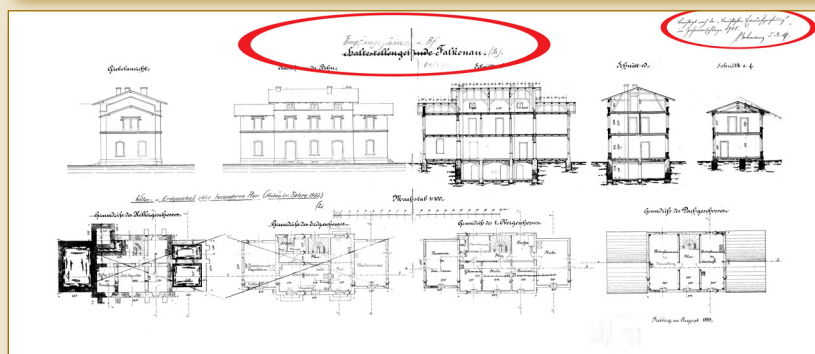
Das Empfangsgebäude des Bahnhofs **Oederan** aus dem Jahr 1923. Der erste Bahnhof von Oederan ging mit Eröffnung der Strecke Freiberg -Flöha am 1. März 1869 In Betrieb.



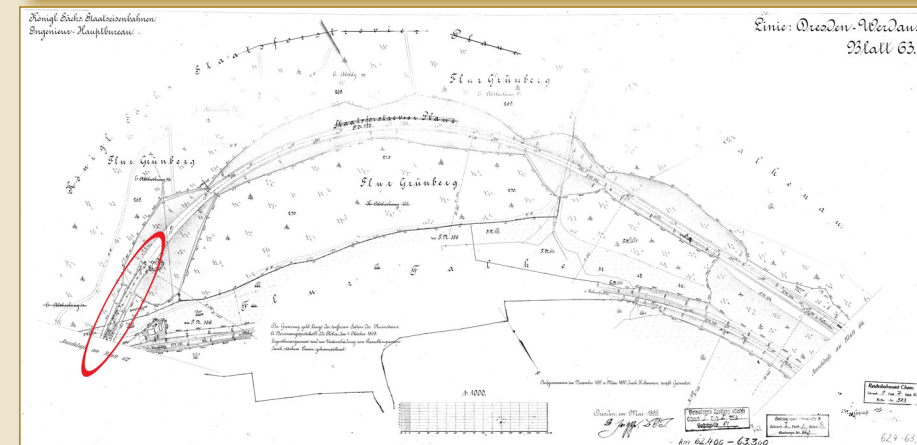
Berichtigte Entwurfszeichnung des neuen Empfangsgebäudes in **Flöha** aus dem Jahr 1933. Der erste Bahnhof in Flöha wurde 1866 für die Strecke Chemnitz - Annaberg in Dienst gestellt und geriet durch die Eröffnung der Strecke von Freiberg drei Jahre später in eine Insellage.



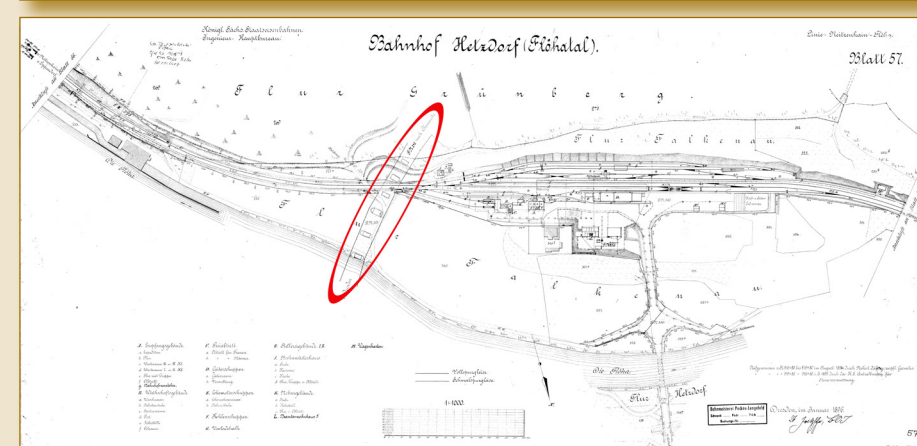
„Umwidmung des „Haltestellen-Gebäudes“ **Falkenau** zum „Empfangsgebäude am Bahnhof“ aus dem Jahr 1888 (Korrekturen farbig markiert).



**Blatt 62 des Streckenbandes der Eisenbahnlinie Dresden - Werdau (DW-Linie)** mit einem ersten Teil des Hetzdorfer Viaduktes (farbig markiert) aus Freiberg in Richtung Flöha aus dem Jahr 1895.



**Blatt 63 des Streckenbandes der Eisenbahnlinie Dresden - Werdau (DW-Linie)** mit einem zweiten Teil des Hetzdorfer Viaduktes (farbig markiert) aus Freiberg in Richtung Flöha aus dem Jahr 1895.



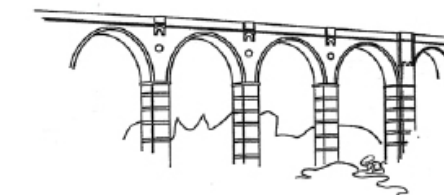
**Blatt 57 des Streckenbandes der Eisenbahnlinie Reitzenhain - Flöha (RF-Linie)** mit dem Gleisplan des Bahnhofs Hetzdorf aus dem Jahr 1896. Farbig markiert der Hetzdorfer Viadukt auf der DW-Linie, die an dieser Stelle über das Flöhatal und die RF-Linie führt.

**HANS WEISKE**

# **150 JAHRE INBETRIEBNAHME DES HETZDORFER VIADUKTES ALS VERKEHRSBAUWERK DER EISENBAHN**

**MIT EINER KURZCHRONIK:  
25 JAHRE INTERESSENVEREIN**

2. ÜBERARBEITETE AUFLAGE



Interessenverein  
**Hetzdorfer Viadukt e.V.**

## Inhalt

- |   |                     |
|---|---------------------|
| <b>1. Vom Beginn des Eisenbahnwesens in Deutschland zur Bahn Dresden - Werdau mit dem Hetzdorfer Viadukt als bedeutendstem Verkehrsbauwerk dieser Strecke</b> | <b>Seite - 2 -</b>  |
| <b>1.1. Bahnstrecke Dresden - Werdau</b>  | <b>Seite - 4 -</b>  |
| <b>1.2. Teilstrecke Freiberg - Flöha</b>  | <b>Seite - 6 -</b>  |
| <b>1.3. Der Hetzdorfer Viadukts als Verkehrsbauwerk</b>   | <b>Seite - 10 -</b> |
| <b>2. Der Hetzdorfer Viadukt als Meisterwerk alter Steinmetz- und Brückenbaukunst</b>   | <b>Seite - 14 -</b> |
| <b>3. Der Bau der „Neubautrasse Hetzdorf“</b>   | <b>Seite - 22 -</b> |
| <b>4. 25 Jahre Interessenverein „Hetzdorfer Viadukt“ - eine Kurzchronik</b>   | <b>Seite - 32 -</b> |

## Impressum

**150 Jahre Hetzdorfer Viadukt  
Mit einer Kurzchronik: 25 Jahre Interessenverein**

**Herausgeber: Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V.**

**Text, Layout und Satz: ABiTe Agentur für Bild und Text Dr. Hans Weiske Flöha**

**Fotos: Archiv Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V.  
Sammlung Bildverlag Böttger GbR Witzschdorf**

**Kartenausschnitte: Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN)**

**Druck: Druckerei Willy Gröer GmbH & Co. KG Chemnitz**

Die historischen Bilder der Bahnhofsgebäude in Falkenau, Flöha und Oederan sowie der Strecken- und Gleispläne der Linien Dresden-Werdau (DW) und Reitzenhain-Flöha (RF) auf den beiden vorderen Innenseiten hat Thorsten Adler aus Freiberg zur Verfügung gestellt.

**W**ir als Mitglieder des Interessenvereins Hetzdorfer Viadukt hatten es in den vergangenen Wochen und Monaten mit

einer Reihe von Jubiläen zu tun, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Augustusburger Landes - insbesondere der Städte und Gemeinden Falkenau, Flöha und Oederan - maßgeblich geprägt haben: Vor 151 Jahren, im Mai 1868, wurde in feierlicher Form der Schlussstein „unseres“ Viadukts gesetzt. Bis September des gleichen Jahres war auf der Brücke das erste Gleis verlegt und es erfolgte die Belastungsprobe. Der Hetzdorfer Viadukt über das an dieser Stelle schon tief eingeschnittene Flöhatal war somit betriebsbereit. Er war der teuerste Teil des bis dahin noch fehlenden Zwischenstücks Freiberg - Flöha der Hauptbahn Dresden - Werdau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Dieses Zwischenstück wurde am 1. März 1869 in Betrieb genommen. Damit wurden auch die beiden bis dahin getrennten Streckennetze der Sächsischen Staatseisenbahn (es gab die westliche Leipziger und die östliche Dresdener Direktion) zusammengeführt. Daraus resultiert die am 1. Juli 1869 erfolgte Gründung der neuen „Königlichen Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen“ - abgekürzt „K. Sächs. Sts. E. B.“ - in Dresden. All das geschah vor 150 Jahren.

Der Hetzdorfer Viadukt versah bis 1992 seinen Dienst. Dann wurde zwischen dem Haltepunkt Falkenau Süd und der Blockstelle Hetzdorf eine Neubautrasse mit zwei Tal-

brücken angelegt. Der Viadukt hatte als Verkehrsanlage ausgedient und stand vor einem ungewissen Schicksal.

Das wollte unser im Januar 1994 gegründeter Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V. nicht hinnehmen. Ging es doch um den Erhalt dieses Kleinods und die Klärung der vielen offenen Fragen mit der Deutschen Bahn. Außerdem stand im Jahr 1994 der 125. Jahrestag der Inbetriebnahme des Hetzdorfer Viadukts an, der würdig begangen werden sollte. Seither finden aller fünf Jahre Brückenfeste am Hetzdorfer Viadukt statt, zum nächsten Mal Pfingsten dieses Jahres. Dann begehen wir den 150. Jahrestag der Inbetriebnahme des Hetzdorfer Viadukts.

Diese Broschüre soll in Wort und Bild einen groben Überblick über die Geschichte der Eisenbahnlinie zwischen Freiberg und Flöha, den Bau und die verkehrstechnische Nutzung des Hetzdorfer Viadukts und den in den Wendejahren realisierten Neubauabschnitt Hetzdorf geben. Es sollen aber auch 25 Jahre ehrenamtliche Arbeit unserer Mitglieder des Interessenvereins Hetzdorfer Viadukt gewürdigt werden. Für das kommende Jahr hat der Interessenverein vor, ein Buch zur Entwicklung des Eisenbahnwesens in unserer Region herauszugeben. Im Mittelpunkt dabei natürlich die Bahnlinie, unser Viadukt und die Neubautrasse. Aber auch der Tourismus zwischen Augustusburg, Flöha und Oederan wird eine gebührende Rolle spielen.

**HANS WEISKE**  
Flöha, im April 2019

## Vorwort

**24. April 1837:** Auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wird mit dem Teilstück von Leipzig nach Althen bei Leipzig auf der dritten deutschen Eisenbahn (nach Nürnberg - Fürth und Zehlendorf - Potsdam) der erste Abschnitt einer Fernstrecke fertiggestellt.

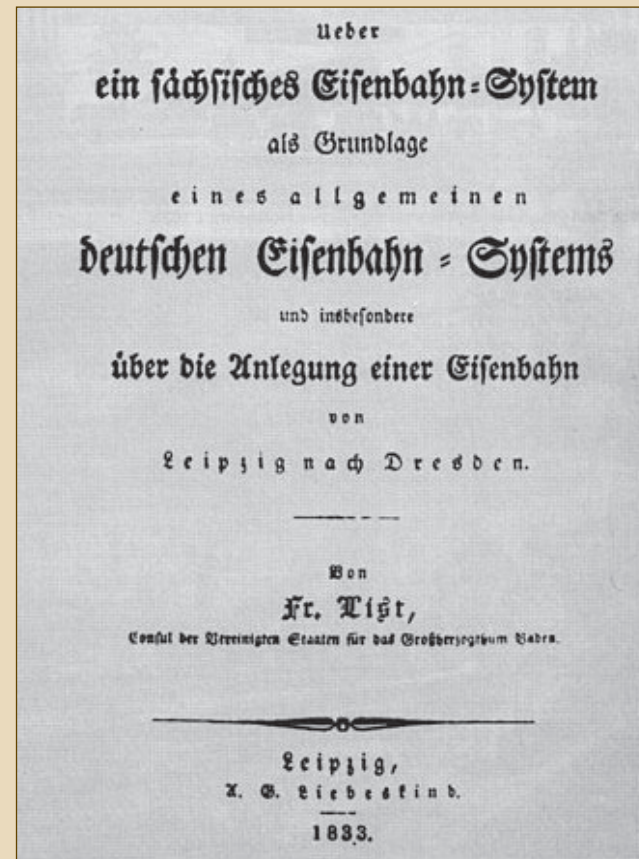
**07. April 1839:** Mit einer Streckenlänge von 120 Kilometer wird die Leipzig-Dresdner Eisenbahn als erste deutsche Fernbahn und erste ausschließlich dampfbetriebene Eisenbahn in Deutschland eröffnet. Zu ihr gehört auch der erste Eisenbahntunnel auf dem europäischen Kontinent bei Oberau.



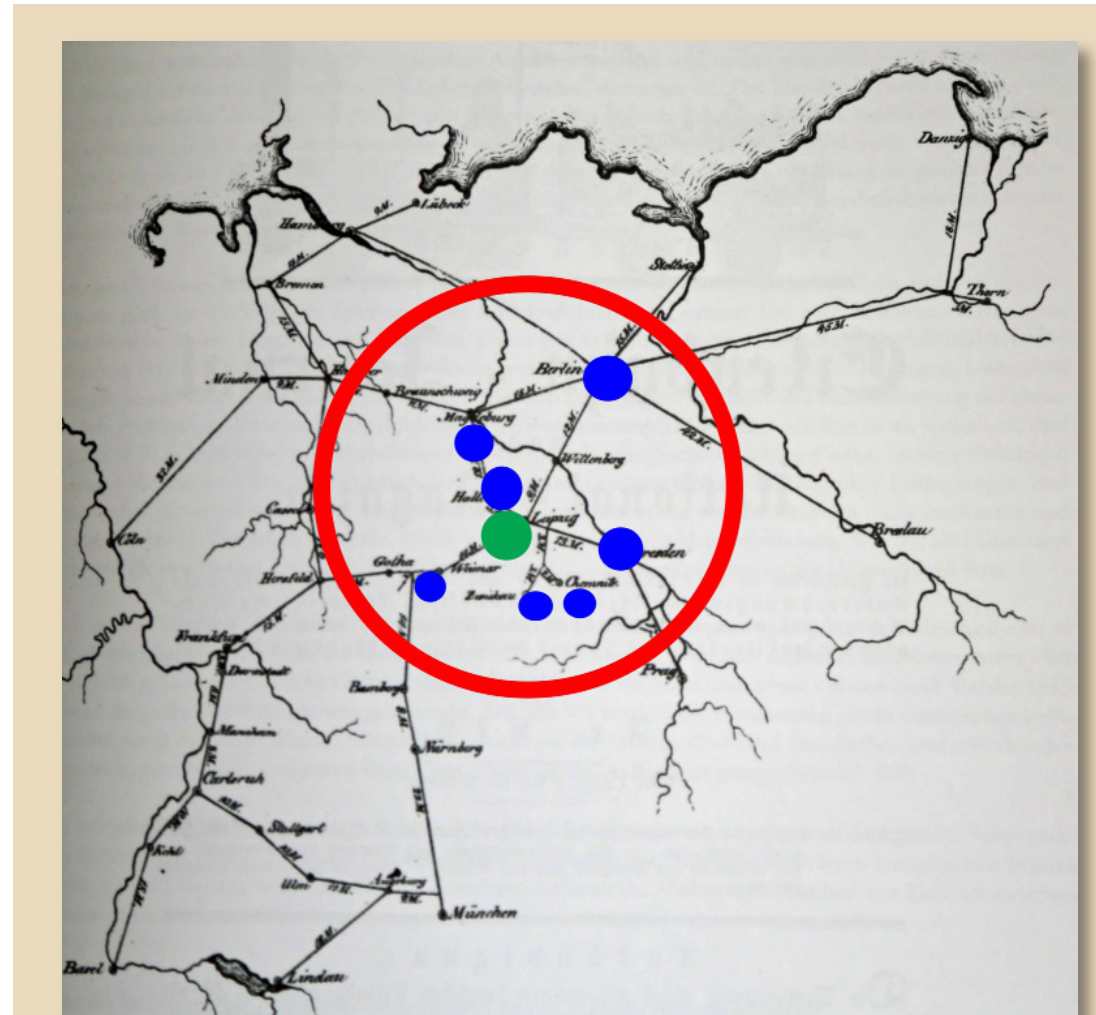
Friedrich List, Bahnbrecher für die Dampfeisenbahn in Deutschland

## 1. Vom Beginn des Eisenbahnwesens in Deutschland zur Bahn Dresden - Werdau mit dem Hetzdorfer Viadukt als bedeutendstem Verkehrs bauwerk dieser Strecke

Die Initialzündung für den deutschen Bahnbau war die Eröffnung der ersten Ferneisenbahn Deutschlands zwischen Leipzig und Dresden im Jahr 1839. Wesentlicher Initiator war **FRIEDRICH LIST**, der im Jahr 1833 aus dem amerikanischen Exil nach Deutschland zurückkehrte. Zuvor wurde durch die private Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg im Jahr 1835 die Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth als erste mit Lokomotiven betriebene Eisenbahn in Deutschland offiziell eröffnet. Es folgte als erste Eisenbahn Preußens die Berlin-Potsdamer Eisenbahn zwischen Zehlendorf und Potsdam, die kurz danach von



Titelseite der Schrift von Friedrich List „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“ aus dem Jahr 1833.



Zehlendorf bis nach Berlin verlängert wurde. Erste Eisenbahnen wurden bis 1840 auch durch die Herzoglich Braunschweigische Staatseisenbahn zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel sowie im Rheinland und in Hessen in Betrieb genommen.

Der von Friedrich List im Jahr 1835 im „Pfennig-Magazin der Gesellschaft zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse“ veröffentlichte Entwurf eines Eisenbahn-Streckenplans für Deutschland. Wir haben dessen Herzstück, den mitteldeutschen Raum und dabei wiederum Leipzig (grün markiert) besonders hervorgehoben. Interessant, dass eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Dresden nicht vorgesehen war.

„Eisenbahnen oder Schienenbahnen“ sind in diesem Artikel als „parallel nebeneinander fortlaufende, 3 Fuß 8 Zoll bis 4 Fuß 8 Zoll voneinander entfernt liegende Geleisbäume oder Schienen von Eisen, oder auch von Holz oder Steinen, die mit Eisen beschlagen sind, worauf eigens dazu bestimmte Wagen mit gußeisernen Rädern, welche durch die an ihrer inneren Peripherie befindlichen Rädern oder Kränze stets auf dem flachen Geleise gehalten werden, in beliebiger Schnelligkeit fortbewegt werden können.“

**29. Juni 1839:** Das erste Teilstück der Magdeburg - Leipziger Eisenbahn von Magdeburg nach Schönebeck wird eröffnet. Mit einer Streckenlänge von 116 Kilometer wurde sie nach dem Ausbau bis Halle und Magdeburg zur ersten länderübergreifenden Fernbahn Deutschlands.

**12. September 1840:** Die Berlin-Anhalter Eisenbahn-Gesellschaft nahm den Verkehr vom Anhalter Bahnhof nach Köthen auf. Köthen wurde damit zum ersten Eisenbahnknoten Deutschlands.

**06. September 1845:** Von der Sächsisch-Bayerischen Staats-eisenbahn wird neben der Bahnstrecke Leipzig - Werdau auch der Abzweig vom späteren Werdauer Bogendreieck nach Zwickau in Betrieb genommen.

Ausschnitt aus der „offiziellen Karte der Eisenbahnen Deutschlands und der angrenzenden Länder“ von W. Hartmann aus dem Jahr 1862. Was die Strecke zwischen Dresden und Chemnitz betrifft, war der Abschnitt der privaten Albertsbahn von Dresden nach Tharandt zu diesem Zeitpunkt bereits sieben Jahre in Betrieb. Der Abschnitt von Tharandt nach Freiberg (auf der Karte gepunktet) stand unmittelbar vor der Fertigstellung. Vorgesehen war die Weiterführung von Freiberg nach Chemnitz. Interessant, dass eine vorgesehene Bahnlinie von Chemnitz nach Annaberg als Projekt noch nicht eingezeichnet ist. Sie wurde aber letztlich drei Jahre eher eröffnet, als die Verbindung zwischen Freiberg und Flöha.

### 1.1. Bahnstrecke Dresden - Werdau

Die bereits im Jahr 1835 gegründete „Erzgebirgische Eisenbahngesellschaft“ markierte 1840 in einer „Übersicht der verschiedenen in Vorschlag gebrachten Eisenbahnlinien Sachsens“ die Strecke zwischen Dresden und Chemnitz als „unausführbare Eisenbahnlinie“. Zu diesem Urteil führten vor allem ungünstige Steigungsverhältnisse und weitere topografische Besonderheiten, wie tief eingeschnittenen Täler, die gequert werden mussten. Aber es kam anders!

Ihren Ursprung hat die heutige Hauptbahn Dresden - Werdau in sechs ursprünglich eigenständigen Teilstrecken, die im Zeitraum von 24 Jahren - zwischen 1845 und 1869 - in Betrieb genommen wurden. Deren östlicher Teil zwischen Dresden und Chemnitz markiert genau die ursprünglich „unausführbare Eisenbahnlinie“. Bei den **sechs Teilstrecken** handelt es sich - geordnet nach dem Jahr ihrer Inbetriebnahme - um die Strecken:

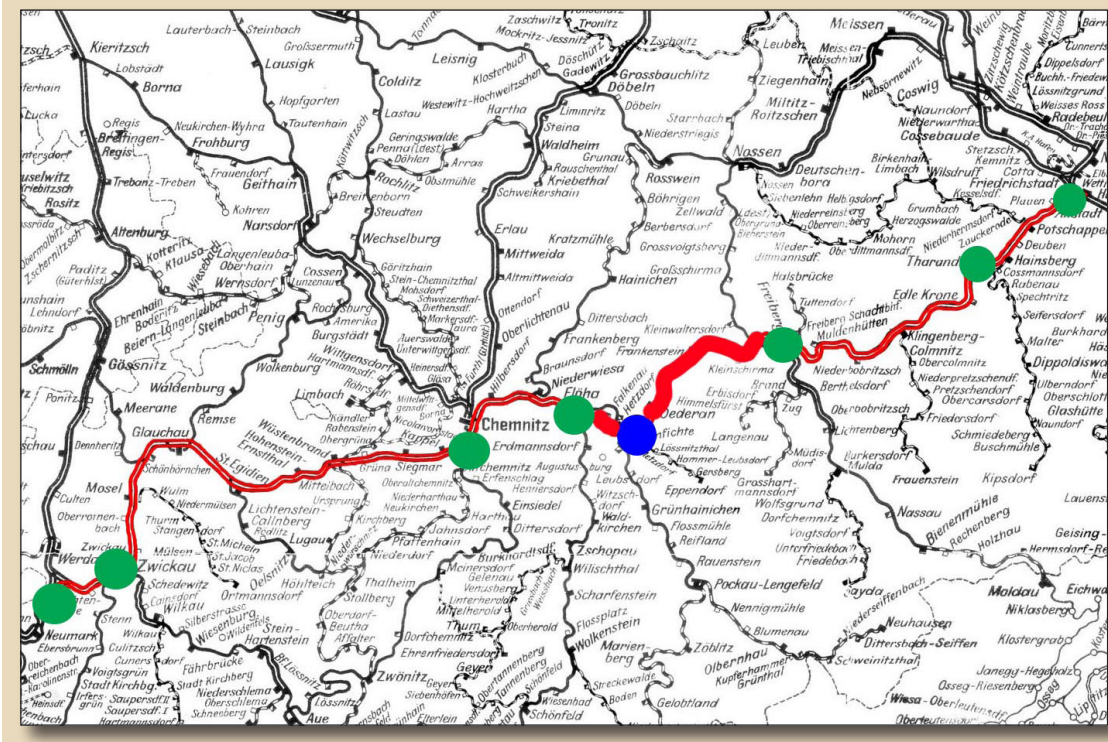
1. **Zwickau - Bogendreieck Werdau (1845)**
2. **Dresden - Tharandt (1855)**



3. **Chemnitz - Zwickau (1858)**
4. **Tharandt - Freiberg (1862)**
5. **Flöha - Chemnitz (1866)**
6. **Freiberg - Flöha (1869)**

#### Im folgenden ein kurzer Überblick zur Realisierung der Hauptbahn Dresden - Werdau

Im Jahr 1842 begann die Sächsisch-Bayerische-Eisenbahn-Compagnie mit dem Bau der **Hauptbahn Leipzig - Hof** über Reichenbach und Plauen einschließlich einer ca. acht Kilometer langen Zweigstrecke von **Zwickau** bis zum heutigen **Bogendreieck Werdau**. Diese 1845 eröffnete Zweigstrecke ist demzufolge der erste, wenn auch kurze Abschnitt der späteren Hauptbahn Dresden-Werdau. Vor allem mit dem Bau der beiden großen Ziegelsteinbrücken über das Göltzsch- und das Elstertal im Vogtland hatte sich die private Eisenbahngesellschaft verloben. Im Jahr 1847 wurde sie vom Königreich Sachsen übernommen und künftig als Sächsisch-Bayerische Staatseisenbahn betrieben. 1852 ging die Gesamtstrecke zwischen Leipzig und Hof in Betrieb. Ab 1869 wurde die Bahnstrecke Dresden - Werdau am Werdauer Bogendreieck eingebunden, die über Hof und Nürnberg weiter nach München führte.



**01. September 1852:** Die Chemnitz - Riesaer Eisenbahn wird in Anwesenheit von König Friedrich August II. Eröffnet. Durch diese Bahnstrecke erhielt Chemnitz Eisenbahnanschluss und über Riesa eine direkte Anbindung an die erste deutsche Fernbahnstrecke Leipzig - Dresden.

**28. Juni 1855:** Die Albertsbahn AG eröffnet eine Hauptbahn zwischen Dresden und Tharandt.



Ausschnitt der Streckenkarte Sachsen (1902) der Königlich Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen (aus Wikipedia). Hervorgehoben ist die Bahnlinie Dresden - Werdau (DW-Linie) mit den (grün eingezeichneten) Zwischenpunkten Dresden, Tharandt, Freiberg, Flöha, Chemnitz, Zwickau und Bogendreieck Werdau. Besonders markiert ist der zuletzt fertiggestellte Abschnitt zwischen Freiberg und Flöha. Blau hervorgehoben ist der Hetzdorfer Viadukt.

**15. November 1858:** Inbetriebnahme der bis Zwickau verlängerten Bahnstrecke Riesa - Chemnitz. Sie erhielt die Bezeichnung **Niedererzgebirgische Staatsbahn**.

Der Streckenabschnitt zwischen Chemnitz und Zwickau mit der Zweigbahn von Glauchau nach Gößnitz wurde nach Vollendung der Strecke Freiberg - Flöha im Jahr 1869 in die neue durchgängige Hauptbahn Dresden-Werdau einbezogen.

**11. August 1862:** Eröffnung der Strecke zwischen Tharandt und Freiberg über Klingenberg. Damit erhielt Freiberg Eisenbahnanschluss.

**1. Februar 1866:** Eröffnung der **Zschopautalbahn** der Chemnitz - Annaberger Staatseisenbahn. Mit Vollendung der Strecke Freiberg - Flöha im Jahr 1869 wurde der zunächst eingleisige Abschnitt Teil der Hauptbahn Dresden - Werdau.

Im Jahr 1855 wurde die Strecke zwischen **Dresden und Tharandt** durch die Dresdener Albertsbahn AG ihrer Bestimmung übergeben. Sie diente vor allem der Erschließung der Kohlengruben im Döhlerner Becken, seit 1922 Gemarkung der Stadt Freital. In den Jahren 1856 und 1857 entstanden fünf Zweigbahnen, die bekannteste von ihnen war die Windberg-Kohlenbahn, die als erste deutsche Gebirgsbahn („Sächsische Semmeringbahn“) gilt und ab 1907 auch für den Personenverkehr in Betrieb genommen wurde.

Als problematisch erwies sich die vorgesehene Weiterführung von **Tharandt nach Freiberg**, vor allem wegen des erheblichen Höhenunterschiedes zwischen Tharandt und Klingenberg und der zu überbrückenden Täler von Colmnitzbach, Bobritzsch und Freiburger Mulde. Eine Schlüsselstelle war dabei vor allem die Überbrückung des tief eingeschnittenen Muldentals kurz vor Freiberg bei Muldenhütten. Zunächst war sogar bezweifelt worden, ob ein Bahnbau auf diesem Abschnitt überhaupt möglich sei. Aber wirtschaftliche Erwägungen (vor allem die Verbindung zwischen den Kohlengruben im Plauenschen Grund und den Freiburger Erzhöfen) und die Tatsache, dass es mit der Schiefen Ebene zwischen Bamberg und Hof sowie der Geislinger Steige in der Schwäbischen Alb inzwischen Erfahrungen im Steilstreckenbetrieb gab, führten 1859 zur Aufnahme der Arbeiten an der Trasse. Im August 1862 wurde die gesamte Strecke eröffnet und Freiberg erhielt Bahnanschluss.

1866 erfolgte die Inbetriebnahme der **Zschopautalbahn**. Die Trassenführung von Chemnitz über Flöha und Zschopau nach Annaberg setzte sich dabei aus ökonomischen Erwägungen (höheres Verkehrsaufkommen durch die im Zschopautal angesiedelte Industrie) gegen die direktere Verbindung über Thum und Ehrenfriedersdorf durch. Für unsere Darstellung zur Geschichte der Bahnstrecke Dresden - Werdau ist bedeutsam, dass der Abschnitt zwischen **Flöha und Chemnitz** ab 1869 nach dem zweigleisigen Ausbau Teil dieser Bahnstrecke wurde.

## 1.2. Teilstrecke Freiberg - Flöha

Mit dem durch die Zschopautalbahn realisierten, zunächst eingleisigen Abschnitt zwischen Flöha und Chemnitz, fehlte zu Beginn des Jahres 1866 für die Bahnstrecke Dresden - Werdau nur noch der „Lückenschluss“ zwischen **Freiberg und Flöha**. Dabei schien lange Zeit die bereits 1840 getroffene Einschätzung dessen Undurchführbarkeit zuzutreffen. Noch Mitte der 1850er Jahre zog die sächsische Regierung nämlich jegliche Bahnverbindung zwischen Freiberg und Chemnitz in Zweifel. Was nichts daran änderte, dass bereits 15 Jahre später der Abschnitt zwischen Dresden und Chemnitz zu einem wichtigen Bindeglied zwischen Schlesien und Süddeutschland geworden war. Später gehörte die Verbindung Görlitz - Dresden - Chemnitz - Plauen zu den bedeutendsten Strecken des deutschen Eisenbahnnetzes.

Hinzu kam, dass mit dem „Lückenschluss“ zwischen Freiberg und Flöha die beiden bis dahin getrennt existierenden Streckennetze der Sächsischen Staatseisenbahnen: die „Königliche Direction der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahnen“ als „Westdirection“ in Leipzig sowie die „Königliche Direction der Sächsisch-Böhmischen und Sächsisch-Schlesischen Staatseisenbahnen“ als „Ostdirection“ in Dresden, zusammengeführt werden konnten. Im Ergebnis führte die nun einheitliche Königliche Staatseisenbahn ab 1. Juli 1869 den Titel „Königliche Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen“ und hatte ihren Sitz in Dresden.

Die genaue Streckenführung des „Lückenschlusses“ zwischen Freiberg und Flöha führte zu langjährigen Kontroversen, die bereits 1856 begannen und durch die 1857 einsetzende Diskussion um eine künftige länderübergreifende Fernbahn von Breslau (Schlesien) über Dresden (Sachsen) nach München (Bayern) mit bestimmt wurden. Es boten sich folgende drei, unter den damaligen technischen Möglichkeiten ausführbare, Bahnprojekte an. (*siehe dazu unsere Abbildung auf der folgenden Seite*)

- Eine **nördliche Linie** über Hainichen und Frankenberg nach Chemnitz
- Eine **mittlere Linie** über Oederan nach Flöha
- Eine **südliche Linie** über Brand und Großhartmannsdorf nach Flöha

Während die **südliche Variante** wegen wirtschaftlicher Gründe bald nicht mehr zur Debatte stand, ging es in der zwischen 1860 und 1864 teilweise erbittert geführten Auseinandersetzung - es war sogar von einem „Kampf“ die Rede - nur noch um die **nördliche** bzw. die **mittlere Variante**. Den härtesten Streit um die Streckenführung lieferten sich in den Jahren 1860 bis 1864 die Städte Frankenberg und Oederan. Klar favorisiert war zunächst die Verbindung über Hainichen und Frankenberg. Dafür sprach die verstärkte industrielle Entwicklung vor allem in den Städten Frankenberg und Hainichen (jährliches Gewerbesteueraufkommen ca. 4.600 Taler), während die Oederaner Region vorwiegend landwirtschaftlich geprägt war (Gewerbesteueraufkommen ca. 1.100 Taler). Auch die Einwohnerzahlen sahen Frankenberg/Hainichen (ca. 15.000) gegenüber Oederan (ca. 5.000) klar im Vorteil. Dagegen sprach, dass Frankenberg mit der nahen Station Oberlichtenau der Linie Chemnitz - Riesa bereits seit 1852 nah am Eisenbahnnetz lag. Für die Linienführung über Oederan sprach vor allem, dass es die kürzeste Verbindung war und über den dann entstehenden Bahnknoten Flöha und die weitere Linienführung nach Annaberg das obere Erzgebirge erreicht werden konnte. Allerdings wies die Linie über Oederan die topografisch schlechtesten Bedingungen aus: War doch zwischen den Bahnhöfen Flöha (276 Meter über NN) und Oederan (407 Meter über NN) auf reichlich 10 Kilometern Bahnstrecke ein Höhenunterschied von 131 Metern zu überwinden. Das Neigungsverhältnis beträgt dabei bis zu 1,7 Prozent. Außerdem mussten bei Oberschöna/Wegefath die Große Striegis und bei Hetzdorf die Flöha mit größeren Talbrücken überwunden werden.

**1847 bis 1849:** Im Auftrag des sächsischen Finanzministerium führt der Chausseeinspektor Wilhelm Krausch Vorarbeiten zur Vermessung für eine Eisenbahn Dresden - Freiberg - Chemnitz durch. Die später realisierte Streckenführung zwischen Freiberg und Flöha über Oederan wurde von ihm als „schier unmöglich“ bezeichnet.

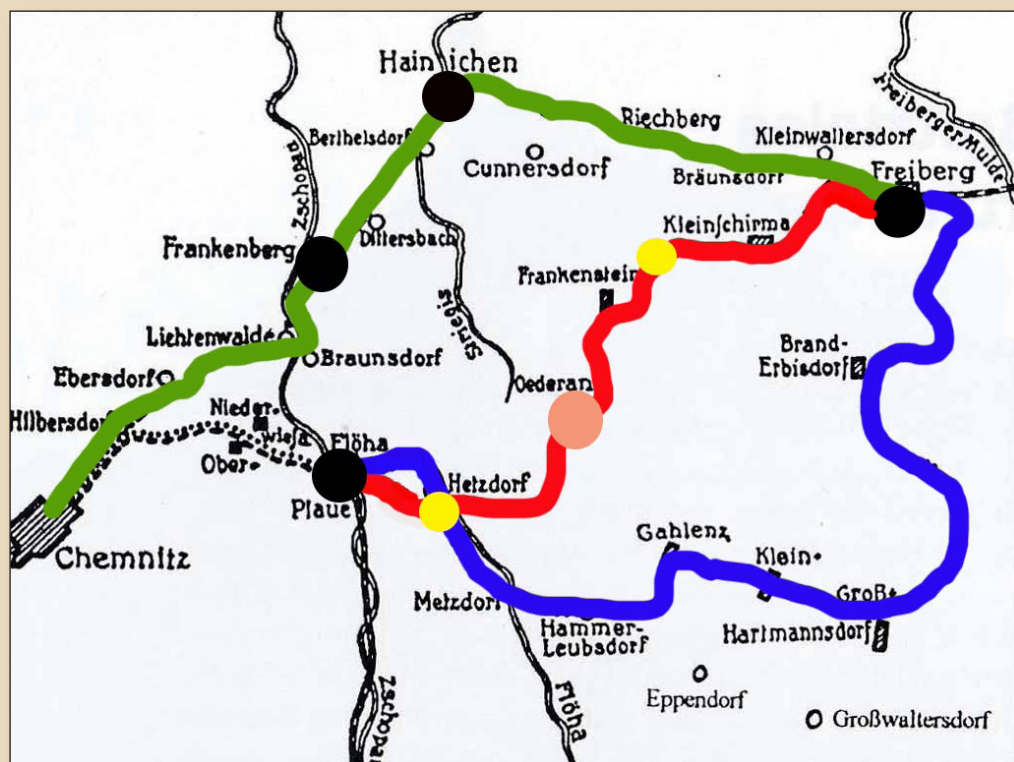
**1852:** Der Freiburger Oberberghauptmann von Beust veröffentlicht sein Buch „Die Eisenbahnlinie von Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau“. Zwischen Freiberg und Chemnitz favorisiert er eine Trassenführung über Brand-Erbisdorf, Eppendorf und Flöha.

**1860/61:** Auf Staatskosten werden Vorarbeiten für eine Verbindung Freiberg - Chemnitz wieder aufgenommen.

**09. und 23. August 1864:** Beide Kammern des Sächsischen Landtages beschließen die Führung der Eisenbahnlinie von Freiberg nach Flöha über Oederan. Zur Gewährleistung der Interessen von Hainichen und Frankenberg wurde ein 17 Kilometer langer Abzweig von der künftigen Hauptbahn Dresden - Werdau von Wiesa (Niederwiesa) über Frankenberg und Hainichen genehmigt.

Die drei Varianten des „Lückenschlusses“ der Bahn Dresden - Werdau zwischen Freiberg und Chemnitz. In der entscheidenden Phase waren nur noch die grün eingezeichnete nördliche Linie über Hainichen und Frankenberg sowie die rot markierte mittlere Linie über Oederan im Gespräch. Letztlich setzte sich im Sächsischen Landtag die Linienführung über Oederan durch. Farblich hervorgehoben sind die Hauptobjekte der drei Baulose: Die Viadukte Wegefahrt und Hetzdorf (gelb) und der Bahnhof Oederan (rosa). (Die verwendete Originalskizze stammt aus dem „Frankenberger Tageblatt“ Nr. 302/1942).

**13. Juni 1866:** Beginn der Gründungsarbeiten am Hetzdorfer Viadukt. Im Juni 1866 begannen auch an weiteren Punkten der Trasse zwischen Freiberg und Flöha die Bauarbeiten, so am Viadukt Wegefahrt und am künftigen Bahnhof Oederan. Auch an der Nebenbahn von Niederwiesa nach Hainichen begannen die Arbeiten.



Letztlich entschieden sich der Sächsische Landtag und die Sächsische Ständekammer im August 1864 für die kürzere, technisch, wirtschaftlich und finanziell günstigere Streckenführung von Freiberg über Oederan nach Flöha. Einen großen Anteil daran hatte die gezielte Lobbyarbeit („gute Wortführung“) des damaligen Landtagsabgeordneten und Oederaner Bürgermeisters Messerschmidt. In der Ersten Kammer des Sächsischen Landtages gab es 46 Stimmen für die Linie über Oederan und nur 32 Stimmen für die über Frankenberg/Hainichen. Das war es nach einem Bericht des „Oederaner Tageblattes“ vom 31. August 1864 der Bevölkerung Oederans und der umliegenden Landgemeinden wert, die Rückkehr Messerschmidts aus Dresden am 25. August mit einem grandiosen Volksfest zu begehen. So etwas, wurde berichtet, habe es in Oederan bis dahin noch nicht gegeben. Als Kompromiss für die Region um Frankenberg und Hainichen beschloss der Landtag, eine eingleisige Zweigbahn von Wiesa (Niederwiesa) über Frankenberg nach Hainichen zu bauen.

Die Bauarbeiten für den 27 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Freiberg und Flöha begannen im Juni 1866. Im Mittelpunkt standen der Viadukt bei Wegefahrt über die Große Striegis,

der zunächst einzige Unterwegsbahnhof in Oederan und der Viadukt bei Hetzdorf über die Flöha.

Die Bauarbeiten bis zum Beginn des Jahres 1867 wurden aber durch den **Deutschen Krieg** zwischen dem Deutschen Bund unter Führung Österreichs einerseits und Preußen mit seinen Verbündeten andererseits erheblich gehemmt, der vom 14. Juni bis zum 23. August 1866 andauerte („Siebenwöchiger Krieg“). Der Sieg Preußens und seiner Verbündeten hatte die Auflösung des Deutschen Bundes zur Folge. An seine Stelle trat der Norddeutsche Bund unter Führung Preußens als Vorstufe des Deutschen Reichs von 1871, gegründet nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71. Das Königreich Sachsen gehörte an der Seite Österreichs zu den Verlierern des Deutschen Krieges. Deshalb erwies er sich für das Königreich Sachsen als sehr verhängnisvoll. Sachsen wurde schnell von preußischen Truppen besetzt und die Armee musste mit Österreich die vernichtende Niederlage in der Schlacht von Königgrätz teilen. Zwischenzeitlich gab es sogar Pläne Preußens, sich Sachsen komplett einzuverleiben. Die sächsische Regierung musste die politischen Veränderungen anerkennen und wurde Mitglied des im August 1866 gegründeten Norddeutschen Bundes. Der Deutsche Krieg erwies sich auch als ein tiefer Eingriff in den Eisenbahnbetrieb. Die Kasse der Königlichen Staatseisenbahn allerdings konnte vor dem Zugriff Preußens gerettet werden. Da Sachsen auf der Seite der Österreicher und Bayern stand, wurden die Lokomotiven beim Einmarsch der preußischen Truppen nach Hof, Eger und Budapest in Sicherheit gebracht.

Diese schwierigen innenpolitischen Bedingungen führten dazu, dass die begonnenen Bauarbeiten erst im Frühjahr 1867 verstärkt fortgesetzt werden konnten. Am Ende dieses Jahres waren die Pfeiler bis zur Höhe der Bögen aufgemauert und sechs Bögen geschlossen. Zum Antransport der Baustoffe wurde eine ca. sechs Kilometer lange Förderbahn vom Bahnhof Flöha aus angelegt. Am 16. Mai 1868 wurde der Schlussstein gesetzt. Dieser Tag wurde zum Festtag für die ca. 440 am Bau Beteiligten und zu einem wahren Volksfest für die gesamte Umgebung. Weiheworte sprachen Oberingenieur **SORGE** als Projektant des Viadukts und Sektionsingenieur **CLAUS**, der für die Bauausführung verantwortlich war. Übrigens geht im Volksmund noch immer die Geschichte um, dass sich **CLAUS** vor der Belastungsprobe von der Brücke gestürzt habe, weil er seinem eigenen Bauwerk nicht traute. Von eben diesem **CLAUS** gibt es aber die gleiche Geschichte zum Göhrener Viadukt. Auch dort habe er sich vor der Inbetriebnahme in die Tiefe gestürzt. Das Göhrener Viadukt an der heutigen Strecke zwischen Chemnitz und Leipzig in der Nähe von Lunzenau wurde zwischen 1869 und 1871 - also unmittelbar nach dem Hetzdorfer Viadukt - errichtet. Bis September 1868 wurde der Bau der Brücke vollendet und das erste Gleis verlegt. Am 23. September fuhr die erste Lokomotive zur Belastungsprobe über die Brücke. Im Februar 1869 wurde das zweite Gleis verlegt. Mit der Inbetriebnahme der Teilstrecke Freiberg - Flöha am 1. März 1869 war der durchgängige Eisenbahnverkehr zwischen Dresden und Werdau gewährleistet und der Hetzdorfer Viadukt dem Verkehr übergeben.

**14. Juni bis 23. August 1866:** Deutscher Krieg (auch preußisch-österreichischer oder preußisch-deutscher Krieg) mit verhängnisvollen Auswirkungen für das Königreich Sachsen.

**Frühjahr 1867:** Wiederaufnahme der unterbrochenen Bauarbeiten am Hetzdorfer Viadukt, dem Viadukt Wegefahrt und den Trassen zwischen Freiberg und Flöha bzw. zwischen Niederwiesa und Hainichen.

**16. Mai 1868:** Feierliches Setzen des Schlusssteins auf dem Hetzdorfer Viadukt.

**23. Mai 1868:** Feierliches Setzen des Schlusssteins auf dem Wegefarter Viadukt.

**23. September 1868:** Der erste Zug fährt probeweise über den Hetzdorfer Viadukt.

**20. Oktober 1868:** Der erste Bauzug erreicht Oederan.

**04. November 1868:** Erste Probefahrt von Chemnitz nach Freiberg und zurück.

**01. März 1869:** Inbetriebnahme der Teilstrecke Freiberg - Flöha als letzter Abschnitt der Bahnlinie Dresden - Werdau.



Eine historische Aufnahme vom Bau des Hetzdorfer Viaduktes aus dem Frühjahr 1868. Die Pfeiler sind aufgemauert und die Bögen bereits geschlossen. Gut zu erkennen sind auch die Gleise der Förderbahn, die den Viadukt mit dem Bahnhof Flöha an der Chemnitz - Annaberger Bahn verband. Sie diente dem Antransport von Baumaterialien.



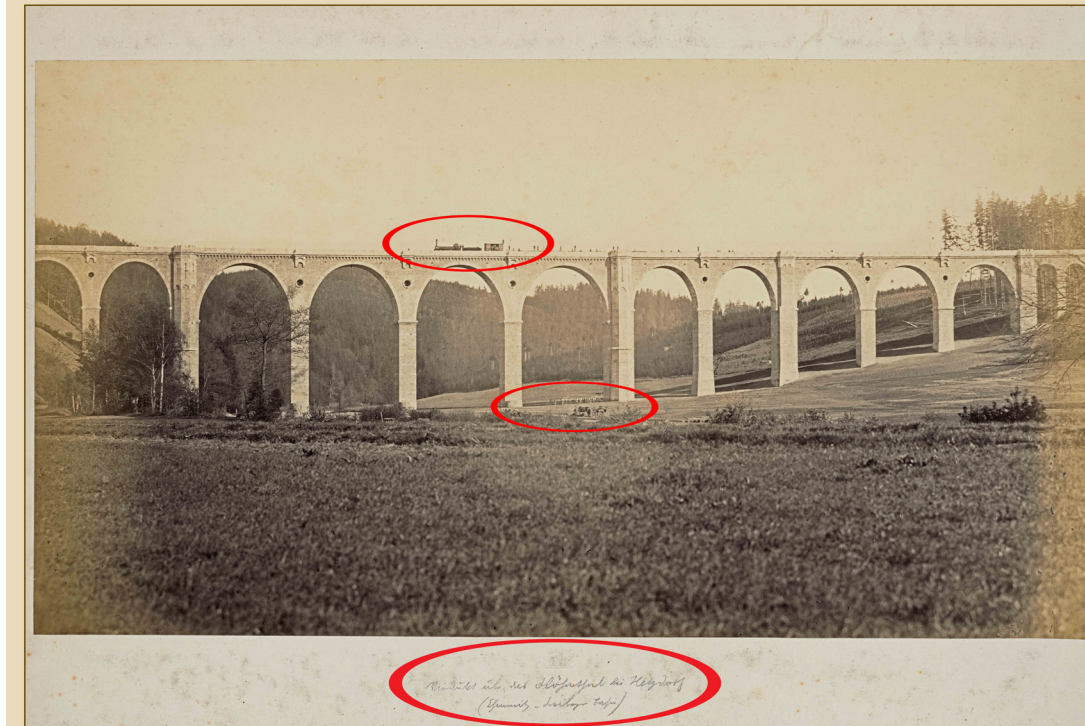
**hain-Flöha** mit einer Zweigbahn Pockau - Olbernhau eröffnet, die unter dem Viadukt im Tal der Flöha hindurchführt. Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn in das obere Flöhatal und nach Marienberg gab es bereits zu Zeiten, als auch der „Lückenschluss“ der Hauptbahn Dresden - Werdau zwischen Flöha und Freiberg erörtert wurde. An der Strecke Reitzenhain - Flöha erhielt Hetzdorf zunächst keine eigene Station. Das passierte erst am 30. November 1893. An diesem Tag fand die Eröffnung der Schmalspurbahn Hetzdorf-Eppendorf statt. Die in diesem Zusammenhang in Betrieb genommene Station bekam den Namen „Hetzdorf bei Oederan“. Ursprünglich sollte Hohenfichte als Anschlussbahnhof für die Schmalspurbahn ausgebaut werden. Etwa 1,2 Kilometer flussabwärts der Stelle, auf der die Schmalspurbahn durch das Löbnitztal und nach Überquerung der Flöha auf die Flöhatalbahn traf, fand man in unmittelbarer Nähe des Hetzdorfer Viaduktes einen geeigneteren Ort für die Bahnstation. Nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Hetzdorf und Eppendorf im Jahr 1967

### 1.3. Der Hetzdorfer Viadukt als Verkehrsbauwerk

Seiner Aufgabe als Verkehrsobjekt wurde der Hetzdorfer Viadukt insgesamt 123 Jahre gerecht - vom 1. März 1869 bis zum 12. Mai 1992. In dieser Zeit hatte die Brücke die Aufgabe, die Züge auf dem Steigungsabschnitt mit 131 Metern Höhenunterschied zwischen Flöha und Oederan über das hier bereits stark eingeschnittene Flöhatal zu führen. Dazu bog die Hauptbahn kurz hinter dem Haltepunkt Falkenau Süd nach Südosten ab, um dann an der geeignetsten Stelle das Flöhatal zu überqueren. Das hatte einerseits den Vorteil, dass nur eine Brücke notwendig war, andererseits aber den Nachteil, dass diese wegen der topografischen Verhältnisse im Bogen errichtet werden musste. Sechs Jahre nach Inbetriebnahme des Viadukts, am 24. Mai 1875, wurde die **Bahnstrecke Reitzen-**

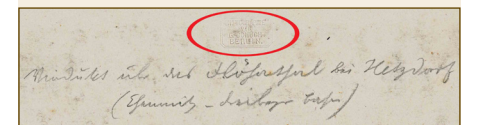
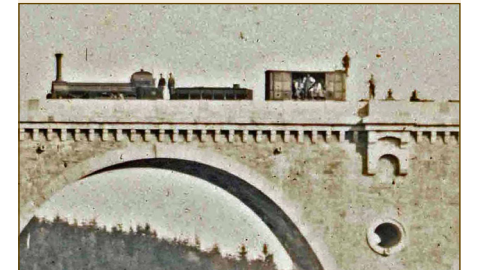
verlor die Haltestelle enorm an Bedeutung. Heute kreuzen sich hier Züge der Erzgebirgsbahn auf der Strecke zwischen Chemnitz und Olbernhau.

Erste umfangreiche Instandhaltungsarbeiten am Viadukt erfolgten im Jahr 1928. Ein Meilenstein war die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken des so genannten Sächsischen Dreiecks mit den an ihm liegenden Städten Karl-Marx-Stadt, Dresden, Leipzig und Zwickau. Eröffnet wurde der elektrische Betrieb von Werdau ausgehend bis nach Dresden abschnittsweise in den Jahren 1963 bis 1966. Mit dem Winterfahrplan 1966/1967 wurden die erheblichen Fahrzeitverkürzungen voll wirksam.



In Laufe der Zeit wurden am Viadukt erhebliche Schäden festgestellt. Sie waren die Folge von Abdichtungsschäden, unzulässig hohen Achslasten vor allem durch die Uranerztransporte der Wismut sowie von zu hoher Fahrgeschwindigkeit bei zeitweilig sehr schlechtem Oberbauzustand. Aus diesen Gründen mussten ab 1965 Geschwindigkeitseinschränkungen angeordnet werden, zunächst auf 50 km/h, danach 30 km/h und in den letzten Jahren nur noch 10 bis 20 km/h. Damit wurde eine Stabilisierung des Brückenzustandes erreicht. Allerdings wirkte sich die Langsamfahrstelle zunehmend auf die Durchlassfähigkeit des Streckenabschnittes aus, immerhin ging es um bis zu 200 Zugfahrten täglich. Die

Historische Aufnahme vom Hetzdorfer Viadukt vom Herbst 1868. Es dürfte sich um die erste Überfahrt eines Bauzuges handeln, der die Brücke aus Richtung Chemnitz erreicht hat. Der Viadukt ist fertiggestellt das erste Gleis verlegt. Eine Lokomotive der Gattung Ila der Firma Hartmann Chemnitz mit Waggons ist zu erahnen. Am Fuße der

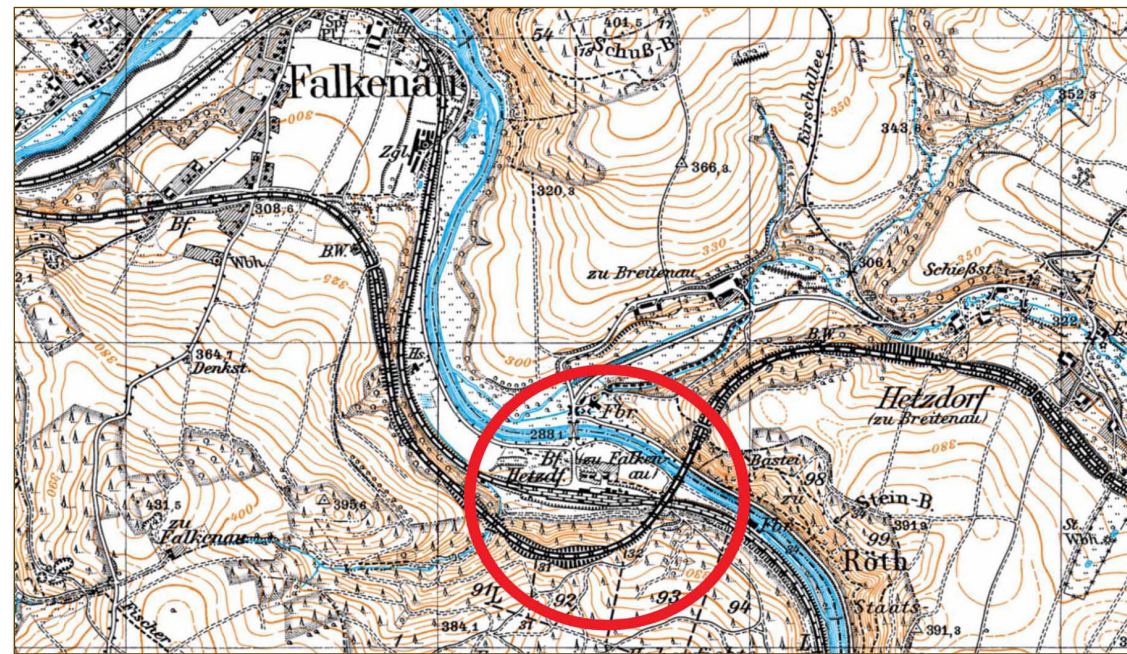


Brücke dürfte Prominenz in der Pferdekutsche angereist sein und die „Parade abnehmen“. Das Foto wurde vom Berliner Hofphotografen G. Schucht geschossen, der sich unter der Aufnahme mit einem - leider kaum erkennbaren - Stempel verewigt hat. Im sächsischen Hauptstaatsarchiv wurde das Bild aber versehentlich auch der Chemnitz - Leipziger Bahn zugeordnet.

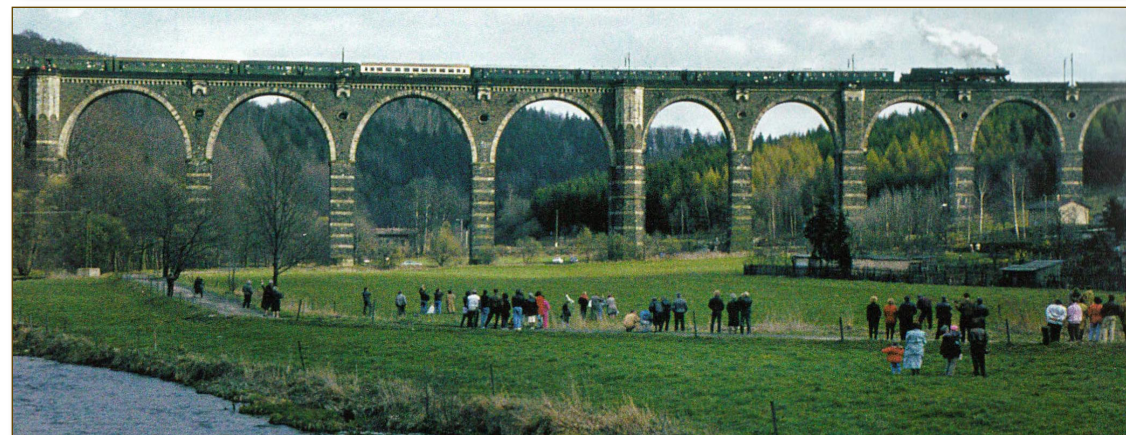
Historische Aufnahme vom Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) mit dem Viadukt im Hintergrund. Die mit Inbetriebnahme der Schmalspurbahn Hetzdorf - Eppendorf im November 1893 eingerichtete Haltestelle „Hetzdorf bei Oederan“ wurde 1905 als „Hetzdorf (Flöhatal)“ zum Bahnhof heraufgestuft. Die Schmalspurbahn wurde im November 1967 für den Personenverkehr stillgelegt. Heute wird der Bahnhof von der Erzgebirgsbahn noch als Kreuzungsstation genutzt.



Der Verlauf der Bahnen im Bereich des Bahnhofs Hetzdorf um 1930. Die Hauptbahn Dresden - Werdau wurde vom Bahnhof Falkenau Süd im weiten Bogen über das Flöhatal geführt, die Bahnlinie Reitzenhain - Flöha und die Schmalspurbahn Hetzdorf - Eppendorf führten im Flöhatal unter dem Viadukt hindurch. Die Linie der Schmalspurbahn bog nach ca. 1,2 Kilometer in das Löbnitztal ab und folgte ihm bis nach Eppendorf (1916 - 1955 bis Großwaltersdorf).



Folge waren umfangreiche Studien, in deren Ergebnis sich zwei Hauptvarianten herauschälten: Reparatur des vorhandenen Bauwerks oder Neubau mit einer neuen Trasse. **Die Konsequenz:** Am 10. Januar 1986 fasste das Präsidium des Ministerrates der DDR den Beschluss zum „Bau der Neubautrasse Hetzdorf“. Noch im Januar 1986 begannen die vorbereitenden Arbeiten für die Neubautrasse. Als erster planmäßiger Zug passierte am 12. Mai 1992 der D 2064 von Görlitz nach München das neue, moderne Bauwerk. Nach der eingleisigen Inbetriebnahme wurde mit dem Rückbau der Oberleitungsanlagen und Gleise auf der alten Strecke begonnen. Am 30. Mai 1992 erfolgte die zweigleisige Inbetriebnahme des Neubauabschnittes. Die Geschichte des Hetzdorfer Viadukts als Eisenbahnbrücke war damit beendet.



**26. September 1965:** Eröffnung des elektrischen Betriebes auf dem Streckenabschnitt Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf - Freiberg. Ab 25. September 1966 erfolgte der elektrische Betrieb durchgängig von Werdau bis Dresden.

**12. Mai 1992:** Als letzter Zug fährt der Zug Nummer 5637 von Falkenstein nach Dresden über den Viadukt. Am gleichen Tag wurde der eingleisige Betrieb auf der „Neubautrasse Hetzdorf“ aufgenommen.

Ein seltener Schnappschuss vom Frühjahr 1992. Noch wurde der Hetzdorfer Viadukt befahren, aber die beiden neuen Brücken, die ihn ab 12. Mai ersetzen, waren bereits fertiggestellt und harrten ihrer Inbetriebnahme. Unter der Brücke ist ein Personenzug in Richtung Pockau-Lengefeld unterwegs, auf dem Viadukt fährt ein Zug nach Chemnitz. Von der bereits 1967 stillgelegten Schmalspurbahn nach Eppendorf, deren Gleis parallel zur Normalspurbahn verlegt war, ist an dieser Stelle nichts mehr zu erkennen.

Vergangen, vergessen, vorüber ... der letzte Dampflok-Sonderzug rollt im Frühjahr 1992 unter großer Aufmerksamkeit über den Hetzdorfer Viadukt.

## 2. Der Hetzdorfer Viadukt als Meisterwerk alter Steinmetz- und Brückenbaukunst

Der Hetzdorfer Viadukt aus östlicher Richtung. Er überspannt das Tal der Flöha an jener Stelle, wo diese aus dem Erzgebirge in die obere Hetzdorf-Falkenauer Flöhatalweitung eintritt. So gesehen, bildet der Hetzdorfer Viadukt im Flöhatal das Eingangstor zum Erzgebirge. Die Flöha entspringt im böhmischen Teil des Osterzgebirges, wird in den Talsperren Fleyh und Rauschenbach gestaut und verläuft als tief eingeschnittenes und windungsreiches Erosionstal vorwiegend in nördlicher Richtung. In der gleichnamigen Stadt mündet die Flöha in die Zschopau. In seinem Verlauf bildet das Flöhatal die Grenze zwischen den Naturräumen des Osterzgebirges und des mittleren Erzgebirges.



Blick auf das Hetzdorfer Viadukt von der Talstraße in Richtung Falkenau.



**D**er Hetzdorfer Viadukt gehört zu den bedeutenden und ästhetisch herausragenden Kunstbauten der ersten Jahrzehnte der deutschen Eisenbahngeschichte. Es ist als Gewölbesteinbrücke ausgeführt. Der Viadukt war während seiner Betriebszeit mit einer Höhe von rund 42 Metern die höchste einetägige Eisenbahnbrücke in Deutschland. Das Bauwerk ist 328 Meter lang. Es verläuft im ersten Viertel aus Richtung Oederan gerade und auf der restlichen Länge in einem großen Bogen mit einem Radius von 572 Metern. Die Neigung beträgt 0,53 ‰. Als Baumaterial für den Viadukt wurde blaugrauer Gneis, Granit und Pirnaer Sandstein verwendet. Das Volumen des massiven Teils der Brücke beträgt 41.443 Kubikmeter. Zum Antransport der Baustoffe wurde eine über sechs Kilometer lange Förderbahn vom

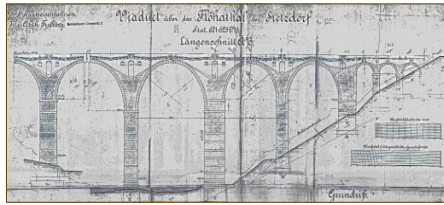


Bahnhof Flöha aus angelegt. Der Bau kostete die für die damalige Zeit beachtliche Summe von 1,65 Millionen Mark. Die Brücke besteht aus vier großen, sieben mittleren und sechs kleineren Bögen. An die vier großen Bögen - durch mächtige Gruppenpfeiler in der Talmitte mit einer lichten Weite von fast 23 Metern zusammengefasst - schließen sich auf Breitenauer Seite zwei und auf Falkenauer Seite fünf Bögen mit jeweils ca. 17 Metern lichten Weite an. Über den beiden Talhängen befinden sich - ebenfalls zwischen Gruppenpfeilern - nochmals jeweils drei kleine Bögen mit einer lichten Weite von ca. sechs Metern. Die insgesamt 17 Bögen stützen sich architektonisch auf in Relation zur Brückenhöhe sehr schlanke Pfeiler. Die Pfeiler wurden etwa fünf Meter unter der Geländeoberfläche gegründet. Ihre Querschnittsform bietet bei Hochwasser bzw. Treibeis im Talbereich des Bauwerkes den geringsten Widerstand.

Blick auf den Hetzdorfer Viadukt aus nordwestlicher Sicht. Beim Bahnbau ging es darum, die Steigungsstrecke zwischen Flöha und Oederan mit 131 Metern Höhenunterschied so zu legen, dass nur eine große Brücke über das Flöhatal gebaut werden musste. Das war nur möglich, indem die Strecke in einem großen Bogen über das hier bereits tief eingekerbte Flöhatal geführt wurde.



Hier beginnt - vorwiegend in südliche Richtung - das tief eingekerbte reizvolle Flöhatal.

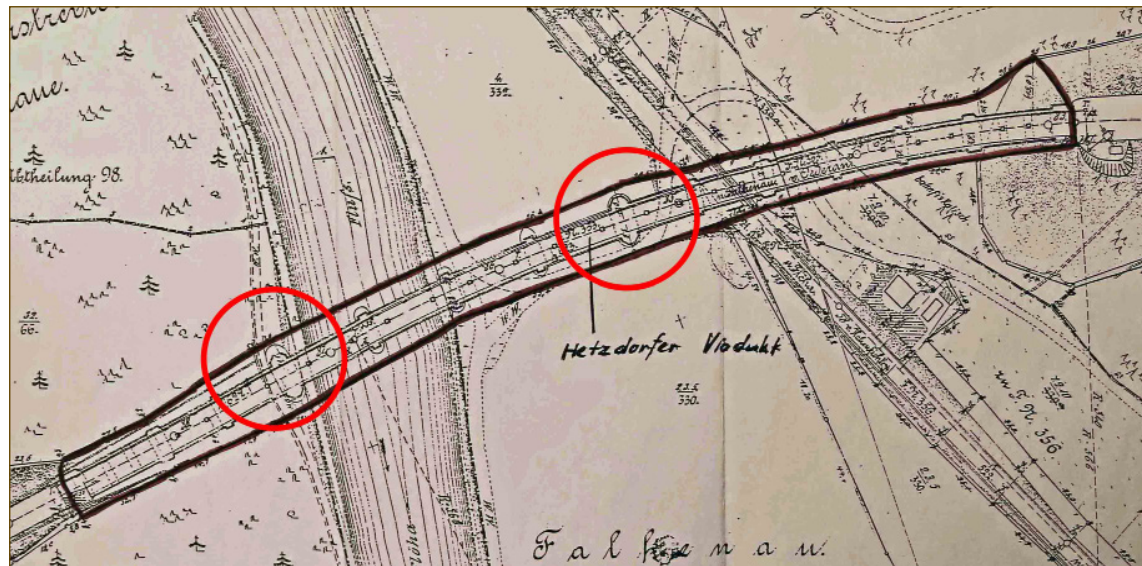


Das Bild rechts zeigt den zentralen Teil des Hetzdorfer Viaduktes: Die vier größten Gewölbe zwischen den beiden großen zentralen Gruppenpfeilern (auf der Kartenskizze unten rot hervorgehoben) sind dem Gelände ausgezeichnet angepasst.

In den „Sächsischen Heimatblättern“ 4/88 schreibt **G. BALDAUF** dazu:

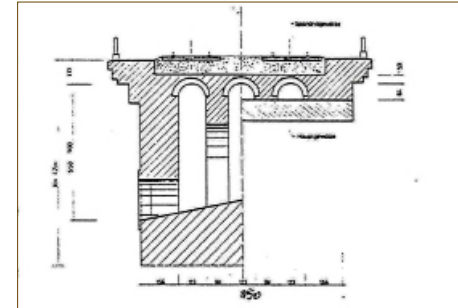
„Der helle Pirnaer Sandstein betont die Gewölbe gegenüber dem dunkleren Bruchsteinmauerwerk aus Gneis der Stirnmauern und Pfeiler. Die Fahrbahn wird durch das Gesims am Fuß der Brüstungsmauer betont. Über die großen Bögen wird das Gesims durch ein besonderes Bogenband gekennzeichnet. Die zwei großen Gruppenpfeiler sind mit Pfeilervorlagen trapezförmig aus dem Fundament bis zur Fahrbahn hochgezogen und konsolartig abgeschlossen. Die kleineren Gruppenpfeiler haben eine rechteckig vorragende Pfeilervorlage mit entsprechendem Kanzelabschluss.“

Im Hintergrund links erstreckt sich die sogenannte Hetzdorfer Schweiz, welche von der „Bastei“ aus einen faszinierenden Blick auf den Viadukt bietet.



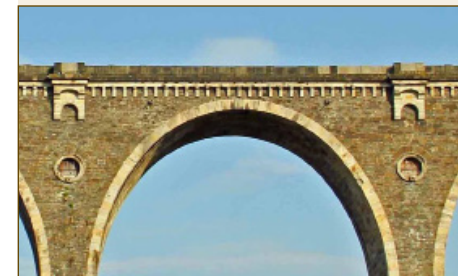
Der Hetzdorfer Viadukt ist im Bereich der Bögen begehbar. Ursprünglich gab es über jedem Pfeiler eine Einstiegsöffnung. Inzwischen gibt es nur noch vier Einstiege - über den Pfeilern 4, 7, 11 und 14. Von ihnen wird inzwischen durch Bahnmitarbeiter und Naturschützer, insbesondere die Fledermausfreunde, nur noch ein einziger Einstieg genutzt, da sich im Bereich der anderen Einstiege Fledermäuse ihr Quartier gesucht haben. In der Brückenachse gibt es in den Hauptgewölben drei begehbare Gänge mit Öffnungen in den Stirnwänden. Über den Hauptpfeilern sind Quergänge vorhanden, welche die drei Gänge verbinden. Die Höhe der Gänge über den Pfeilern beträgt bis zu sieben Metern, über den Gewölbescheiteln allerdings nur 0,64 Meter, was ein Durchkriechen ziemlich schwierig macht. Außer in den Gruppenpfeilern sind die Quergänge mit Öffnungen, den sogenannten „Ochsenaugen“ versehen.

Im Jahr 1928 machten sich erstmals umfangreiche Instandhaltungsarbeiten notwendig. Auf Grund der seit der Bauzeit der Brücke enorm gewachsenen Achsfahrmassen und der damit verbundenen Kräfte wurden zur Entlastung der Gewölbe über den Gängen Stahlbetonplatten eingebaut. In diesem Zusammenhang wurden auch die Fahrbahnwannen-Abdichtung und die Schutzschicht erneuert.



Querschnitt alter Viadukt - links: Pfeilerbereich, rechts: Scheitel

Auf dem nebenstehenden Bild ist die Krümmung des Bauwerkes gut zu erkennen. Die ehemalige Trasse führte aus Richtung Oederan - geringfügig geneigt - in einem Geländeeinschnitt (im Hintergrund gut erkennbar) im ersten Viertel gerade und auf der restlichen Länge im weiten Bogen mit einem Radius von 572 Metern über die Brücke und stark eingekrümmt weiter in Richtung des Bahnhofs Falkenau Süd.



Detailansicht eines der vier zentralen Gewölbe: Gut erkennbar ist das Gesims am Fuß der Brüstungsmauer, die vorragenden Pfeilervorlagen sowie die sogenannte „Ochsenaugen“, die Öffnungen der Quergänge in den Pfeilern.

Zwei historische Ansichtskarten mit dem Motiv „Hetzdorfer Schweiz“. Eigentlicher Blickpunkt aber (vielleicht mit Ausnahme der beiden Damen im unteren Bild) ist in beiden Fällen der ca. 43 Meter hohe und 328 Meter lange Hetzdorfer Viadukt. Auf dem obigen Bild ist gut zu erkennen, wie die Hauptbahn Dresden - Werdau leicht ansteigend über den Viadukt über das hier schon tiefeingeschnittene Flöhatal geführt wird. Im Tal der Flöha führt die Strecke Reitzenhain - Flöha. Direkt hinter dem Viadukt die „Hetzdorfer Schweiz“.



Als „Hetzdorfer Schweiz“ wird - in Anlehnung an die Sächsische Schweiz - der angeblich an gebirgige Landschaften in der Schweiz erinnernde felsige Abschnitt bezeichnet, der links hinter dem Viadukt zu sehen ist. Von einem dort befindlichen Aussichtsfelsen („Bastei“) hat man einen reizvollen Blick auf den Hetzdorfer Viadukt. Die Bastei ist ein besonders beliebtes Fotomotiv vor allem zu Dampflokzeiten. (siehe dazu das obere Bild auf der Nebenseite und die beiden Aufnahmen auf Seite -20-).

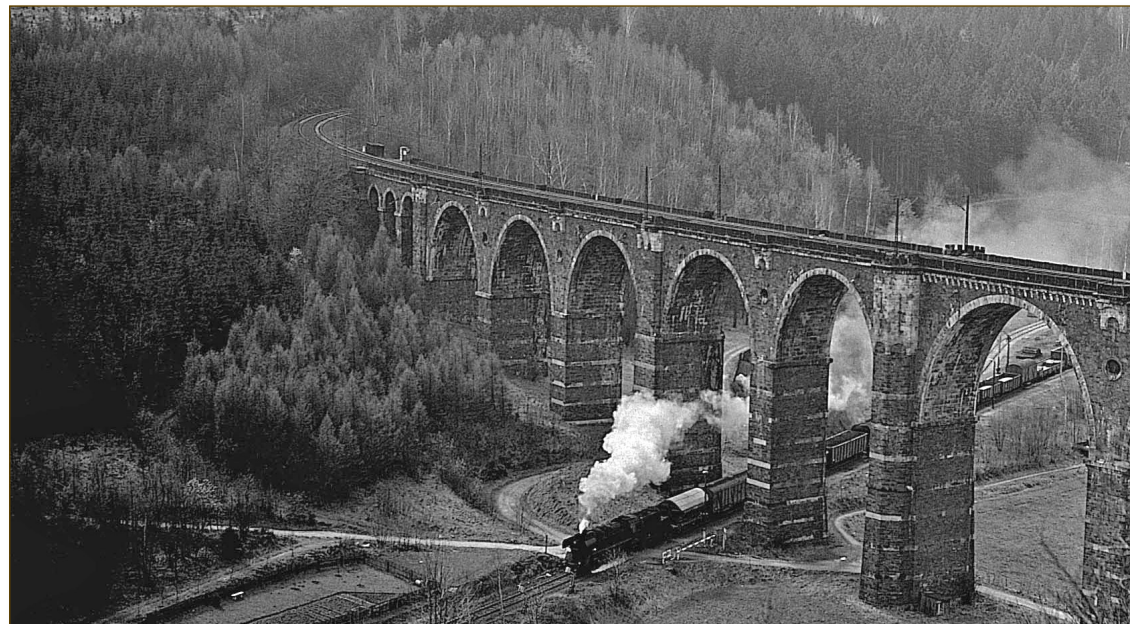


Der Hetzdorfer Viadukt zu Dampflokzeiten. Die Elektrifizierung des Abschnittes Chemnitz-Hilbersdorf - Freiberg der Strecke Dresden - Werdau wurde im September 1965 abgeschlossen. Beliebtester Standort für „Motivjäger“ war die Bastei. Zu erkennen ist das unter dem Viadukt verlaufende Gleis der Strecke Reitzenhain - Flöha. Zu erahnen sind die Anlagen des sich hinter dem Viadukt befindlichen Bahnhofs Hetzdorf (Flöhatal).



Besonders beliebt waren Fotomotive mit den Doppelbespannungen auf der Steigungstrecke zwischen Flöha und Oederan. Hier war auf reichlich zehn Kilometer Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Flöha (276 Meter über NN) und Oederan (407 Meter über NN) ein Höhenunterschied von 131 Metern zu überwinden. Das Neigungsverhältnis beträgt dabei bis zu 1,7 Prozent.

Beliebte Fotomotive gab es von der „Bastei“ in der Hetzdorfer Schweiz auch, was die Ausfahrten der Dampf-loks auf der Normalspurbahn nach Pockau-Lengefeld und der Schmal-spurbahn nach Eppendorf vom Bahn-hof Hetzdorf aus betrifft.



Heute kann man von der „Bastei“ nur noch Motive von der Erzgebirgs-bahn auf ihren Fahrten von Chemnitz über Pockau-Lengefeld nach Olbernhau schießen.



In unmittelbarer Nähe des Hetz-dorfer Viadukts wurde im Zusam-menhang mit der Eröffnung der Schmalspurstrecke von Eppendorf nach Hetzdorf im Jahr 1893 die Station „Hetzdorf bei Oederan“ er-öffnet. Im Jahr 1905 wurde sie als „Hetzdorf (Flöhatal)“ zum Bahnhof heraufgestuft. Auf unserem oberen Bild sind die Gleise der Schmalspur-bahn bereits abgebaut, das untere Bild zeigt den heutigen Zustand. Der ehemalige Bahnhof ist Kreuzungs-bahnhof der Erzgebirgsbahn, die zwischen Chemnitz und Olbernhau verkehrt.



Das obere Foto zu schießen, war zu Zeiten des Viadukts als Verkehrsbau sicherlich ein Problem, inzwischen ist es keins mehr, denn die Brücken-krone ist ein Wanderweg.

**W**ir haben bereits an anderer Stelle dargestellt, dass im Laufe der Zeit am Viadukt Schäden und sogar zunehmende Verfallserscheinungen festgestellt werden mussten. Sie waren vor allem die Folge von Abdichtungsschäden in der Fahrbahnwanne, von unzulässig hohen Achslasten vor allem durch die Uranerztransporte der Wismut zwischen dem Dresdener und dem Zwickauer Raum sowie von zu hoher Fahrgeschwindigkeit bei zeitweilig sehr schlechtem Oberbauzustand. Hinzu kam, dass der Viadukt in Richtung Chemnitz in einer Kurve ausläuft und dadurch Fliehkräfte auftreten, welche zusätzliche Verschleißbelastungen für Schiene und Bahnkörper hervorrufen. Aus diesen Gründen mussten ab 1965 Geschwindigkeitseinschränkungen angeordnet werden, zunächst auf 50 km/h, danach 30 km/h und seit 1986 nur noch 10 km/h. Damit wurde eine Stabilisierung des Brückenzustandes erreicht. Allerdings wirkte sich die Langsamfahrstelle zunehmend auf die Durchlassfähigkeit des Streckenabschnittes aus, immerhin ging es um bis zu 200 Zugfahrten täglich.

Die Folge waren umfangreiche Studien zu einem Bauvorhaben „Hetz-

### 3. Der Bau der Neubaustrasse Hetzdorf



dorfer Viadukt“. Sie wurden bereits 1974 an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden begonnen. Im Ergebnis der Studien schälten sich **zwei Hauptvarianten** heraus: **Reparatur des vorhandenen Bauwerks oder Neubau in neuer Trasse**. Für diese wurden jeweils mehrere Möglichkeiten untersucht. Im Oktober 1985 lag ein Gutachten zur Betriebssicherheit des Hetzdorfer Viaduktes vor. Darin musste eingeschätzt werden, dass eine Reparatur des Viadukts bei notwendiger eingleisiger Nutzung nicht möglich war. Übrig blieb deshalb nur die Variante eines Neubaus.

Am 10. Januar 1986 fasste das Präsidium des Ministerrates der DDR den Beschluss zum „Bau der Neubaustrasse Hetzdorf“.

*Blick auf die „Neubaustrasse Hetzdorf“ kurz vor deren Fertigstellung im Jahr 1992. Vorn links im Bild der Hetzdorfer Viadukt, dahinter die Taktfertigungsstätte. In der Mitte und vorn rechts die Neubaustrasse mit zwei Brückenbauwerken über die Flöha (oben) und den Hetzbach (Mitte rechts), vier sie verbindende Dämme und einem Einschnitt in der Mitte. Dahinter der Hauptaufschluss der Massenentnahme am „Butterberg“. Gut erkennbar ist der Verlauf der alten Trasse und die Linie Olbernhau - Chemnitz.*

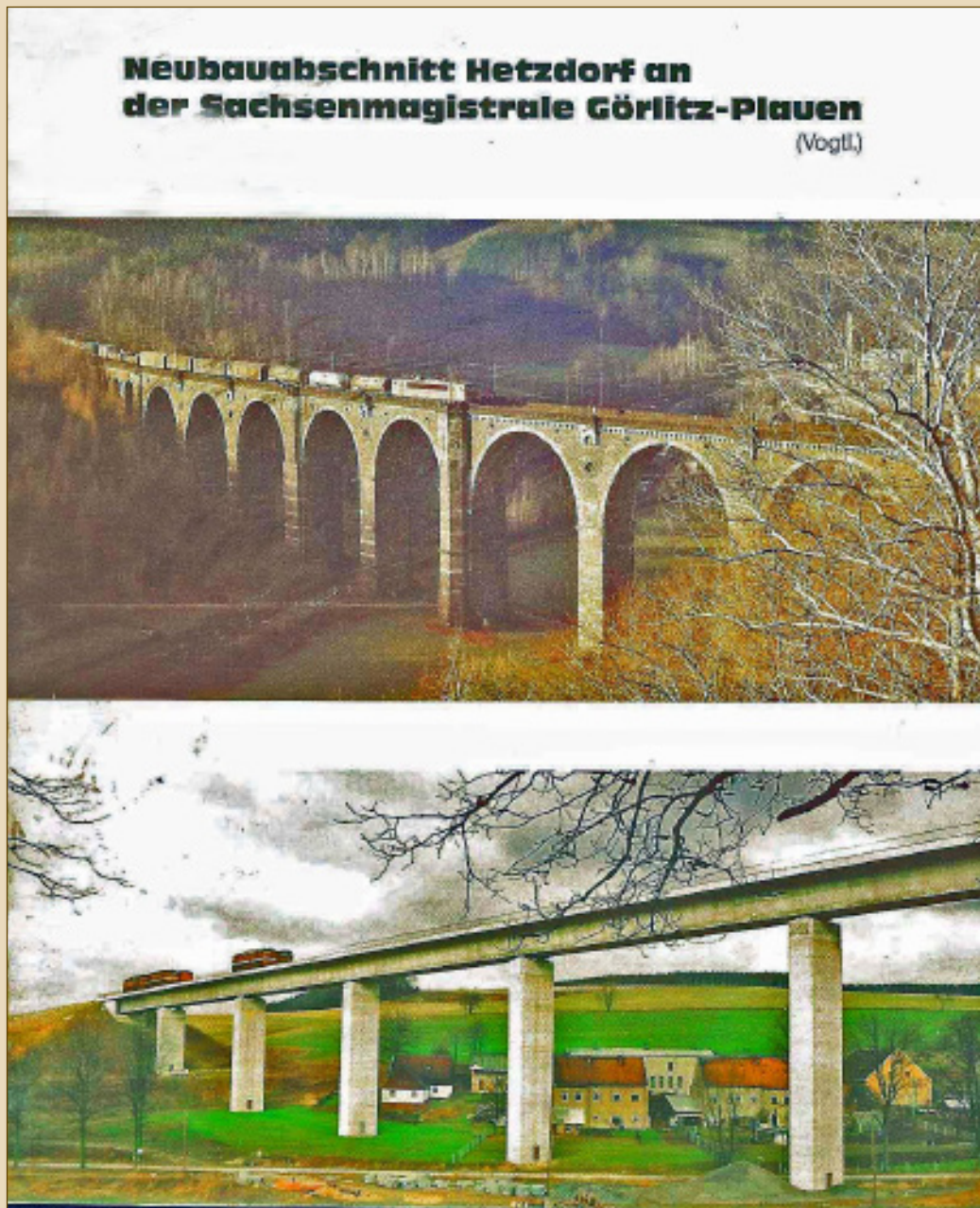
Anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke Hetzdorf gab die Reichsbahndirektion Dresden der Deutschen Reichsbahn eine Broschüre heraus, in welcher technische Details und Ablauf des Bauvorhabens dargestellt sind. Die Titelseite ist nebenstehend abgebildet. Unsere folgenden Daten zum zeitlichen Ablauf des Bauvorhabens „Neubauabschnitt Hetzdorf“ stützen sich auf diese Broschüre.

### Zeitlicher Ablauf des Bauvorhabens „Neubauabschnitt Hetzdorf an der Sachsenmagistrale Görlitz-Plauen“

**Januar 1986:** Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen für den Erdbau durch das Spezialbaukombinat Wasserbau, Kombinatbetrieb Dresden. Dabei ging es um die Baustelleneinrichtung, Baustraßen, Rodungsarbeiten und den Aufschluss der Massenentnahme „Butterberg“.

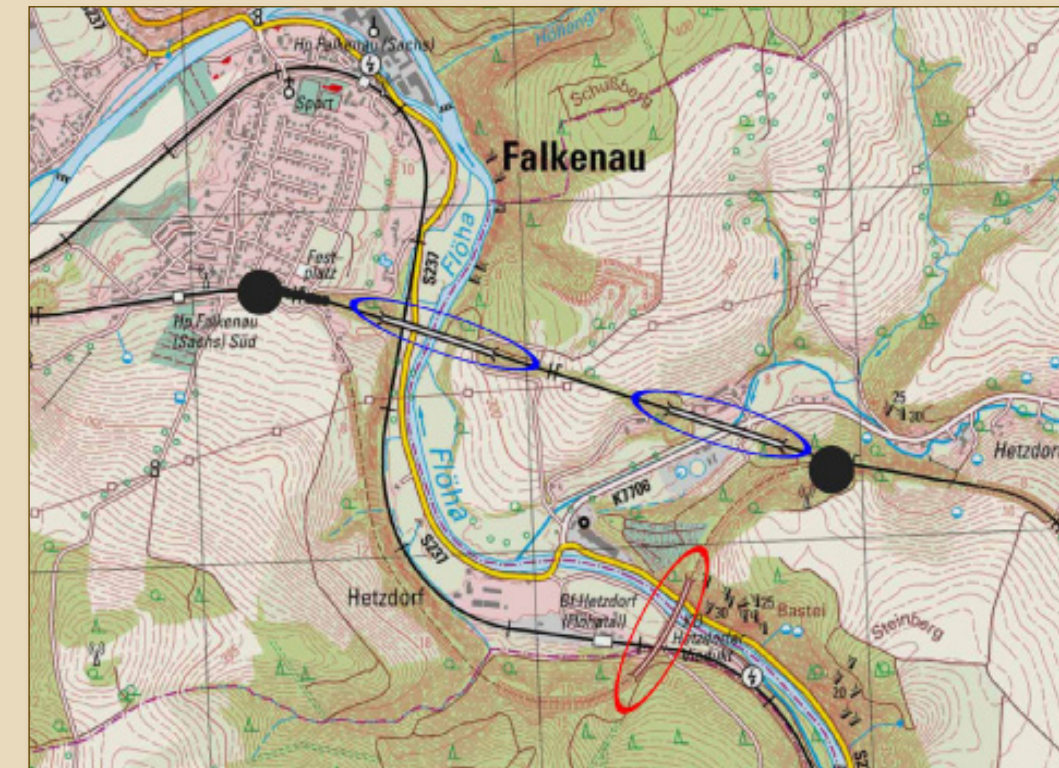
**September 1986:** Bau der Straßenbehelfsbrücke über die Flöha.

**März 1987:** Erster Spatenstich am Damm 1 (Breitenau).



### Verlauf der Neubaustrecke Hetzdorf

Als bevorzugte Variante für die Neubaustrecke setzte sich eine größtenteils geradlinige Verbindung von der Blockstelle Hetzdorf im Osten bis zum Haltepunkt Falkenau Süd im Westen durch (Anfangs- und Endpunkt der Neubaustrecke sowie der alte Hetzdorfer Viadukt (rot) und die beiden neuen Brücken (blau) sind in der Karte hervorgehoben). Beiderseits der ca. 1.250 Meter langen geradlinigen Verbindung mit den zwei Brückenbauten zur Überquerung der Flöha



und des Hetzbachtals führte die Trasse über geringfügig gekrümmte Bögen insgesamt über eine Länge von ca. 2.030 Metern und war damit ca. 1.150 Meter kürzer als die alte Trasse. Die beiden Brückenbauten sind mit ca. 344 Meter exakt gleich lang, die Zwischenstrecke der Dammschüttungen beträgt 564 Meter. Das Neigungsverhältnis beträgt ca. 1,68 Prozent. Die Ausbaugeschwindigkeit auf der Neubaustrecke wurde mit 100 km/h angegeben. Durch Bauarbeiten auf dem Abschnitt Oederan - Flöha zwischen Oktober 1999 und Juni 2000 wurde sie auf 120 km/h erhöht.

**01. April 1987:** Beginn der Arbeiten an der Baustelleneinrichtung für den Brückenbau durch den VEB Autobahnkombinat, Betrieb Brückenbau Dresden.

**22. Juni 1987:** Beginn der Bauarbeiten an der Brücke über den Hetzbach (Höhe: 36,50 Meter).

**20. Juni 1988:** Beginn der Bauarbeiten an der Brücke über das Flöhatal (Höhe: 34,50 Meter).

**04. Juli 1988:** Erste Gleitfertigung der Pfeiler an der Brücke über den Hetzbach.

**Juli 1988:** Bau der Straßenbehelfsbrücke über die Flöha.

**September 1988:** Beginn der Schüttung der insgesamt vier Dämme (jeweils zwei für jede Brücke). Bepflanzung mit ca. 40.000 Bäumen und Sträuchern.

**15. September 1989:** Alle sieben Pfeiler der Brücke über den Hetzbach sind fertiggestellt.

**16. Februar 1990:** Erster Vorschub des Überbaus der Brücke über den Hetzbach.

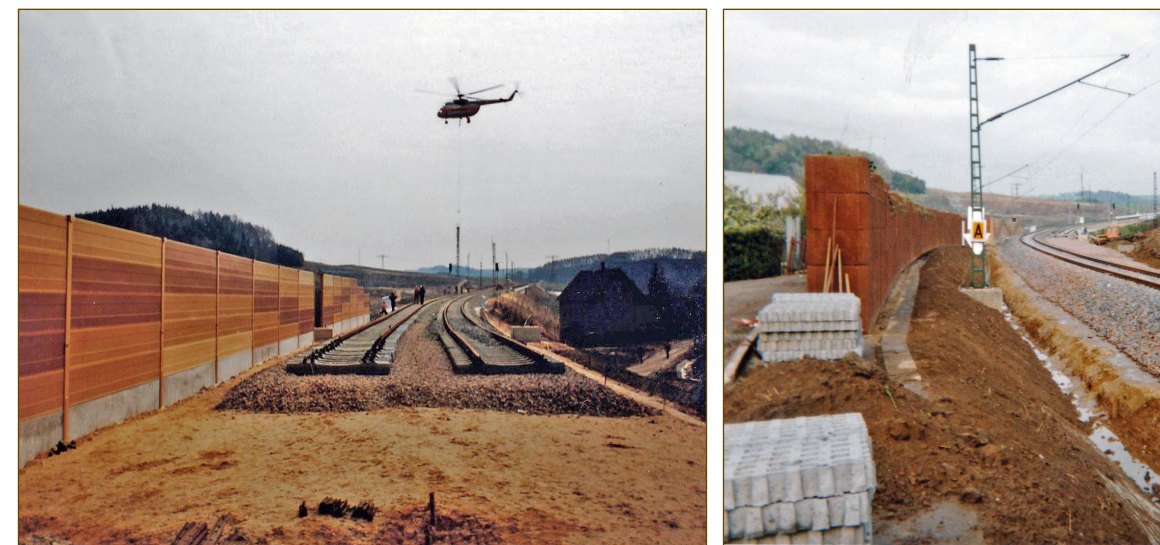
Fortsetzung auf Seite -30-



## Ein kleiner Bilderbogen vom Bau des Neubauabschnitts Hetzdorf

Das obere Foto links zeigt die Pfeiler der Brücke über den Hetzbach, die bis September 1989 fertiggestellt wurden. Natürlich wurde das Statussymbol in der DDR, der „Trabi“, ordentlich ins Spiel gebracht. Rechts oben die Anbindung des Damms an die Wirtschaftswegbrücke in Falkenau, deren Bau zwischen Oktober 1990 und August 1991 erfolgte.

Auf den nebenstehenden beiden Bildern geht es um den Bau der Brücke über die Flöha. Ihr Bau wurde im Juni 1988 begonnen und im Februar 1992 abgeschlossen. Auf dem linken Bild die fertiggestellten Pfeiler, links daneben die Straßenbehelfsbrücke über die Flöha zum Aufschluss der Massenentnahme auf dem „Butterberg“, rechts der Blick von oben auf die Taktfertigung im Jahr 1991, die im Verantwortungsbereich der Deutschen Reichsbahn beim Bau der Hetzdorfer Brücken erstmals angewendet wurde.



Drei Aufnahmen vom westlichen Knotenpunkt der Neubautrasse am Haltepunkt Falkenau Süd. Auf dem oberen Bild wird am Unterbau der Neubautrasse gearbeitet. Auf der alten Trasse ist ein Personenzug im Begriff, in den Haltepunkt einzufahren. Unten links Gleisbauarbeiten mit dem Hubschrauber. Beide Gleise sind verlegt, die Aufschotterung bis zu diesem Punkt ist beendet. Danach erfolgt (unten rechts) die Einbindung zunächst eines Gleises in die ursprüngliche Trasse. Zu erkennen sind auch die Arbeiten an der Lärmschutzwand vor der Eigenheimsiedlung in Falkenau. Sie ist die erste im Bereich der Deutschen Reichsbahn.

Belastungsprobe auf der Brücke über die Flöha am 15. April 1992. Die Belastungsprobe auf der Brücke über den Hetzbach fand bereits am 11. März 1992 statt. Ein Bild über die Belastungsprobe auf der Brücke über den Hetzbach ist auch auf der Rückseite der Broschüre zum Neubaubauabschnitt Hetzdorf auf Seite -24- zu sehen.



Der Eröffnungs-Sonderzug am 12. Mai 1992 hat den Ort der feierlichen Weihe der neuen Trasse an der ehemaligen Blockstelle Hetzdorf verlassen und nähert sich dem Haltepunkt Falkenau Süd. Gut zu erkennen sind die beiden Aufschlüsse für die Massenentnahme in Falkenau und am „Butterberg“ im Hintergrund, die Wirtschaftswegbrücke, die dort in Richtung Falkenau beginnende Lärmschutzwand und der gewaltige Schüttdamm in Richtung Flöhatal.

Durchfahrt des Sonderzuges in Falkenau mit der ersten Lärmschutzwand der Deutschen Reichsbahn im Vordergrund.

Zwei Blicke auf den Hetzdorfer Viadukt nach seiner Außerbetriebnahme und vor seiner Sicherung. Die rechte Aufnahme von S. Deichsel aus dem Jahr 1994 zeigt den Zustand auf dem Viadukt etwa zwei Jahre nach Einstellung des Fahrbetriebes und der Demontage der Fahrleitungsmasten.

**06. September 1990:** Alle sieben Pfeiler der Brücke über das Flöhatal sind fertiggestellt.

**15. Januar 1991:** Erster Vorschub des Überbaus der Brücke über das Flöhatal.

**30. September 1991:** Fertigstellung der Brücke über den Hetzbach.

**01. November 1991:** Freigabe des Fußgängertunnels in Falkenau/Süd zur Nutzung.

**ab November 1991:** Beginn der Gleisverlegung auf dem Bauabschnitt zwischen der Blockstelle Hetzdorf bis zum Einschnitt in der Mitte des Neubauabschnitts.

**ab März 1992:** Beginn der Gleisverlegung auf dem Bauabschnitt zwischen der Mitte des Neubauabschnitts bis östlich des Haltepunktes Falkenau Süd.

**11. März 1992:** Belastungsprobe auf der Brücke über den Hetzbach.

**15. April 1992:** Belastungsprobe auf der Brücke über das Flöhatal.



### Der 12. Mai 1992 - ein großer Tag für die Region

Zwei Bilder vom Vormittag des 12. Mai 1992: Auf beiden ist der Eröffnungs-Sonderzug zu sehen, gezogen von einer Lok der Baureihe 156. Dieser Tag war für Hetzdorf und die umliegenden Städte und Gemeinden ein fast schon historisch zu nennender Augenblick. Bereits gegen 9 Uhr strömten Hunderte Schaulustigen an den Ort des Geschehens. Genau an diesem Ort stand die frühere Blockstelle Hetzdorf, die dem neuen Abschnitt weichen musste. Hier befindet sich einer der beiden Knotenpunkte von alter Streckenführung über den Hetzdorfer Viadukt und neuer Strecke über die beiden neuen Brückenbauwerke über den Hetzbach und die Flöha. Der Kreisschulrat des Landkreises Flöha hatte den sonnigen Dienstag für die Schulen der Umgebung zum Wandertag erklärt. Kurz zuvor war der Zug Nummer 5637 von Falkenstein nach Dresden als letzter über den Hetzdorfer Viadukt gefahren.

Mit einer feierlichen Weihe eröffnete der Präsident der Reichsbahndirektion Dresden, Hans-Jürgen Lücking die etwa zwei Kilometer lange neue, vorerst noch eingleisig genutzte Strecke der damaligen „Sachsenmagistrale Görlitz - Plauen“. Sie brachte eine Verkürzung der Strecke um einen Kilometer und eine Verkürzung der Fahrzeit um 12 Minuten, bedingt vor allem



durch die künftige Vermeidung der Langsamfahrstrecke über den Hetzdorfer Viadukt.

Kurz nach 10 Uhr gab es das symbolische „Band-Durchschneiden“ und „Kelle heben“, bevor der Eröffnungs-Sonderzug unter großem Beifall nach Chemnitz weiterfuhr. Ein Stopp wurde noch am Bahnhof Flöha eingelegt, welcher für D-Züge ertüchtigt worden war. Vorher ging es am zweiten Knotenpunkt der neuen Trasse in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes Falkenau Süd vorbei, wo die erste Lärmschutzwand der Deutschen Reichsbahn entstand. Der D 2064 Görlitz - München war anschließend der erste fahrplanmäßige Zug, der die Neubaustrecke befuhr. In der Mitropa-Gaststätte in Chemnitz gab es eine Feierstunde. Dort ging es unter anderem um die angestrebte Aufnahme der „Sachsenmagistrale“ in den Verkehrswegeplan des Bundes und um die Erhaltung des Hetzdorfer Viadukts als Baudenkmal. Über die „schwere Geburt“ der touristischen Nutzung der Brücke als Wanderweg berichten wir in unserer folgenden Kurzchronik des Interessenverbandes Hetzdorfer Viadukt.

Insgesamt hatte der Neubau einen Wertumfang von 126 Millionen Mark - es war das größte Investitionsvorhaben der Deutschen Reichsbahn nach den 2. Weltkrieg. In den fünf Jahren Bauzeit verbaute man 25.000 Kubikmeter Beton, es wurden 600.000 Kubikmeter Erdreich bewegt und 40.000 Bäume und Sträucher gepflanzt.

**ab 21. April 1992:** Abbruch der Blockstelle Hetzdorf, Trassenanbindung an den beiden Endpunkten der Neubaustrecke, Oberleitungsarbeiten.

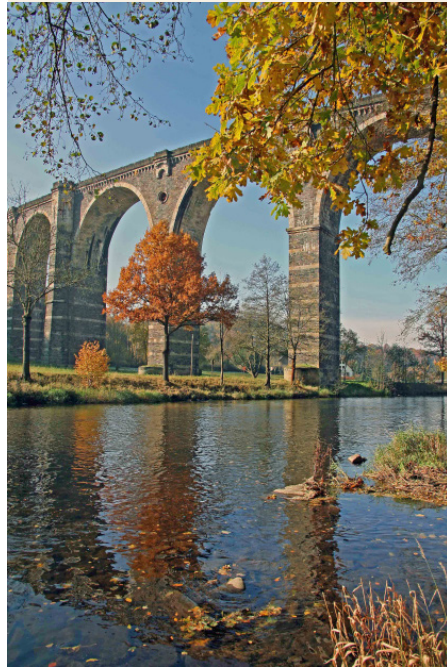
**12. Mai 1992:** Eingleisige Inbetriebnahme des Neubauabschnitts mit D 2064 Görlitz - München als erstem fahrplanmäßigen Zug.

**bis 30. Mai 1992:** Rückbau der Oberleitungsanlagen und Gleise auf der alten Strecke. Anbindung des Gleises Werdau - Dresden im Bereich Falkenau Süd und bei der ehemaligen Blockstelle Hetzdorf, weitere Oberleitungsarbeiten.

**30. Mai 1992:** Zweigleisige Inbetriebnahme des Neubauabschnittes Hetzdorf.

Den Abschluss aller Arbeiten bildete die Rekultivierung der bei den Bauarbeiten in Anspruch genommenen Flächen und die **Sicherung des unter Denkmalschutz stehenden Hetzdorfer Viadukts.**

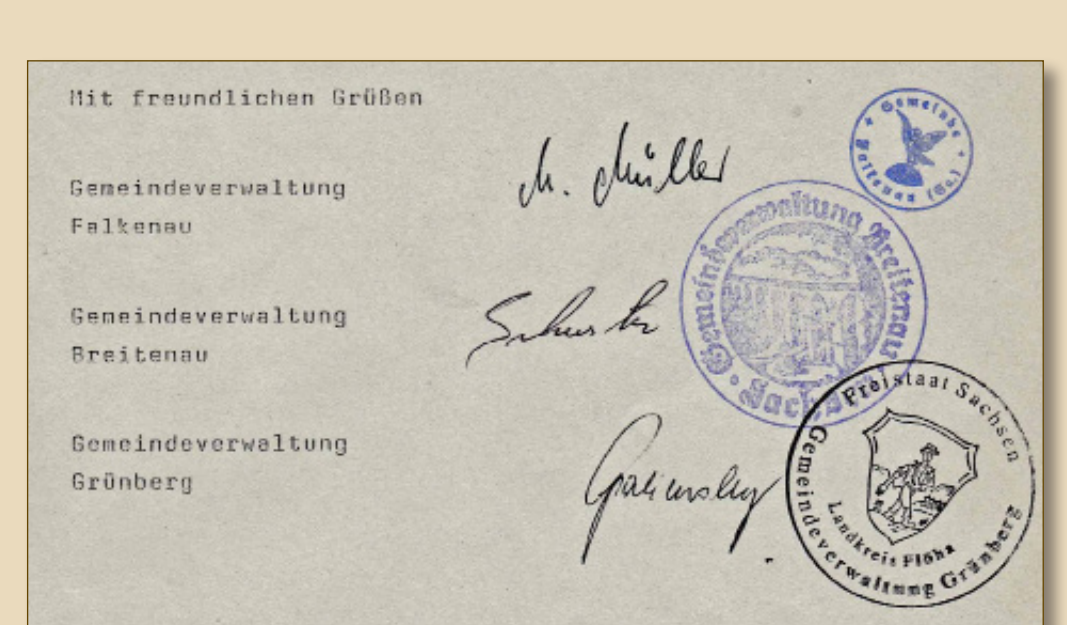
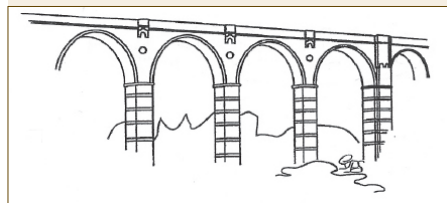
## 4. 25 Jahre Interessenverein „Hetzdorfer Viadukt“ - eine Kurzchronik



### Vorgeschichte der Gründung des Vereins

Bereits am 24. Juli 1990 fand eine Ortsbegehung am unter Denkmalschutz stehenden Hetzdorfer Viadukt statt. Als bedeutendes technisches Baudenkmal der Verkehrsgeschichte wurde der Hetzdorfer Viadukt nämlich am 12. Juni 1978 in die Bezirksdenkmalliste „Technische Bauwerke“ des Bezirkes Karl-Marx-Stadt aufgenommen und besaß nach dem geltenden Denkmalpflegegesetz vom 19. Juni 1975 weiterhin seine Wertigkeit. Teilnehmer waren neben Vertretern der Deutschen Reichsbahn Vertreter des Landratsamtes Flöha, Abteilung Kultur. Zielstellung war laut Protokoll die „Denkmalpflegerische Zielstellung“ und die damit verbundene Abgrenzung der erforderlichen baulichen Maßnahmen für den Viadukt. Laut Festlegungsprotokoll der Deutschen Reichsbahn vom 2. August 1990 zu den Ergebnissen dieser Begehung verzichtet die Bahn auf die weitere ständige Nutzung des Viadukts. Das Landratsamt Flöha, so das Protokoll, „verzichtet auf die touristische Erschließung des Viadukts und stimmt der Sperrung des Bauwerkes für den gesamten touristischen Bereich zu.“ Des weiteren wurde die Vereinbarung getroffen, dass die Zugänge zum Viadukt nach dessen Außerdienststellung durch den Rechtsträger Deutsche Reichsbahn durch einfache Absperrungen mit Hinweisschildern abgeschlossen werden. Weiter wird seitens der Bahn festgestellt, dass die „Standicherheit des Viadukts nach Einstellung des Bahnbetriebs ohne größere Sanierungsmaßnahmen als ausreichend festgelegt werden kann“. Ergänzend gab es dennoch eine Liste unumgänglicher Baumaßnahmen für den weiteren Bestand des Viadukts. Von einer Nachnutzung des alten Viadukts als Bindeglied im überregionalen Wanderweg „Ziegenrück - Oberwiesenthal“ war zu diesem Zeitpunkt also keine Rede.

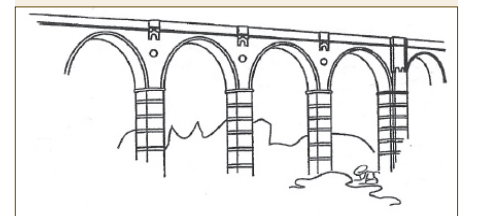
Mit dem Näherrücken der Außerdienststellung des Hetzdorfer Viadukts im Mai 1992 mehrten sich die Sorgen um dessen Erhalt. Die Klärung seiner Nachnutzung als touristisches Objekt wurde erneut auf die Tagesordnung gesetzt. Bezüglich der Nachnutzung kamen auch Gerüchte auf, dass in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn in Berlin über einen Abriss des Viadukts zumindest diskutiert werde. Aus diesem Grund fanden sich die drei anliegenden Gemeinden Breitenau, Falkenau und Grünberg, ortsan-

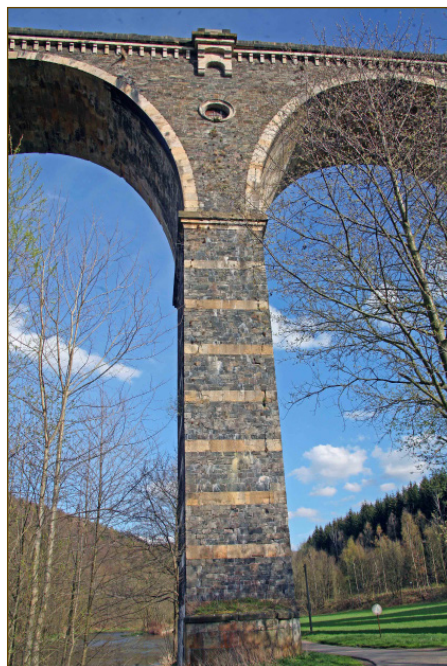


sässige Bürger, die Projektgruppe ABM des Kreises Flöha in Zusammenarbeit mit dem CJD und dem Landratsamt Flöha zu einer Interessengemeinschaft zusammen. Die Bürgermeister der drei Anliegergemeinden Breitenau (Winfried Schuster), Falkenau (Martin Müller) und Grünberg (Beate Grabinsky) wandten sich in einem gemeinsamen Schreiben vom 10. März 1992 u.a. an den Bundesverkehrsminister Günther Krause und den Sächsischen Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit, Kajo Schommer. Dem Schreiben war ein Gutachten des Referats Kultur des Landratsamtes Flöha unter der Überschrift „Der landschaftsbeherrschende Viadukt in seiner Bedeutung für unsere sächsische Region und Verkehrsgeschichte“ beigelegt. Darin wird unterstrichen, dass die Deutsche Reichsbahn auch nach Stilllegung des Eisenbahnverkehrs als Eigentümer des Viadukts verbleiben und sich zur eigenen Traditionspflege bekennen sollte.

In der Antwort der Außenstelle Berlin des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. April 1992 wurde betont, dass aufgrund der Bedeutung des alten Hetzdorfer Viaduktes

Den Kampf für den Erhalt und die touristischen Nutzung des außer Betrieb gesetzten Hetzdorfer Viadukts führten - mit Unterstützung des Landratsamtes Flöha - vor allem die Bürgermeister der drei Anlieger-Gemeinden Falkenau, **MARTIN MÜLLER**, Breitenau, **WINFRIED SCHUSTER**, und Grünberg, **BEATE GRABINSKY**. Auf dem nebenstehenden Bild sehen wir ihre Unterschriften und die Gemeindegel unter ihrem Hilfersuchen u.a. an den Bundesverkehrsminister und den Sächsischen Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit. Inzwischen ist Falkenau ein Ortsteil von Flöha, Breitenau von Oederan und Grünberg von Augustusburg.

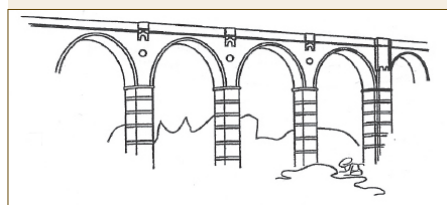




als technisches Denkmal ein Abriss auch nach Stilllegung niemals in Erwägung gezogen worden wäre. Weiter heißt es dort: „Alle bisherigen Bemühungen der Deutschen Reichsbahn laufen darauf hinaus, das Bauwerk mit einem vertretbaren Aufwand so herzurichten, dass es erhalten bleibt und gleichzeitig der Öffentlichkeit für die Nutzung als Wanderweg zugänglich wird. Dazu wurde ein Sanierungskonzept erarbeitet. Wesentliche Bestandteile sind der Ersatz der fehlenden Natursteine, das Verfugen des Mauerwerks, die Instandsetzung der Bauwerksabdichtung sowie die Entwässerung. Nach der Inbetriebnahme des neuen Hetzdorfer Viaduktes werden diese Arbeiten mit dem Ziel vorbereitet, sie im September/Oktober 1992 durchzuführen. Gleichzeitig wird das dann sanierte Bauwerk dem Landratsamt Flöha zu einem symbolischen Preis zum Kauf und zur weiteren Nutzung angeboten.“ Seitens des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen wurde erklärt, dass die Übernahme des Hetzdorfer Viadukts durch den Freistaat Sachsen nicht Gegenstand der Betrachtung sei. Vom Sächsischen Staatsministerium des Inneren gab es den Hinweis auf die „Erhaltungspflicht im Rahmen des Zumutbaren durch die Deutsche Reichsbahn“ und die Bestätigung, dass die Weiternutzung des Viadukts als Bindeglied im überregionalen Wanderweg „Ziegenrück - Oberwiesenthal“ für möglich und technisch realisierbar gehalten werde.

Am 12. Mai 1992 wurde der Neubauabschnitt Hetzdorf an der „Sachsenmagistrale“ Görlitz - Plauen eröffnet und der Hetzdorfer Viadukt außer Betrieb genommen. Reichsbahnpräsident Hans-Jürgen Lücking erklärte während der feierlichen Zeremonie, sich persönlich für die baldmöglichste Sanierung des Viadukts einsetzen zu wollen. Auch in der von der Reichsbahndirektion Dresden aus diesem Anlass herausgegebenen Broschüre ist davon die Rede, dass der Abschluss der Arbeiten am Neubauabschnitt mit der „Sicherung des unter Denkmalschutz stehenden Hetzdorfer Viadukts“ verbunden sein muss.

Den Worten folgten zunächst seitens der Deutschen Reichsbahn keine Taten. In einem Einladungsschreiben von 27. August 1992 an das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit macht der Landrat des Kreises Flöha, Hasso Sollmann, darauf aufmerksam, dass die Bewahrung des Denkmals „Hetzdorfer Viadukt“ für die Nachwelt nur finanziell tragfähig sei, wenn gleichzeitig eine sinnvolle Nutzung erfolge. Sonst sehe er die Gefahr, dass das Bauwerk nur in einem Zustand „saniert und abgesperrt“ bestehen bleibe. Die für den 30. September im Landratsamt anberaumte Beratung brachte keinen Durchbruch, wie auch vorher eine Beratung beim Bürgermeister von Breitenau, Winfried Schuster, am 15. September. Immerhin bekräftigten die anwesenden Vertreter der Bahn, dass die Sanierungsarbeiten noch 1992 beginnen und Mitte 1993 abgeschlossen sein würden.

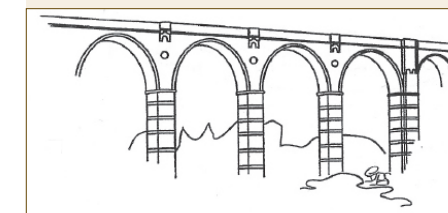


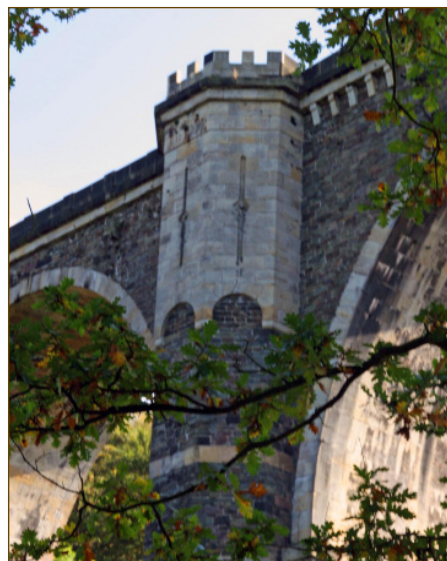
Darauf geschah leider wenig. Am 1. Juli 1993 schrieben die Bürgermeister von Breitenau, Falkenau und Grünberg deshalb erneut an den Sächsischen Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit, um sich mit ihrem Anliegen in Erinnerung zu bringen. Sie bezogen sich dabei auf die Bekundungen der Deutschen Reichsbahn anlässlich der Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme der Neubaustrasse im Mai 1992 und weitere Zusicherungen danach. In diesem Schreiben ging es aber auch um das im darauffolgenden Jahr 1994 anstehende Jubiläum „125 Jahre Hetzdorfer Viadukt“, welches in der Region festlich begangen werden sollte. Zudem musste in Betracht gezogen werden, dass mit Beginn des Jahres 1994 die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn fusionieren würden. Mit Bedauern stellten die Bürgermeister fest, dass eine Nutzung des Hetzdorfer Viadukts für den Tourismus „aus heutiger Sicht für diesen Zeitpunkt nicht erfolgen kann“. Der anschließende pessimistische Kommentar: „Die erforderliche Sicherung des Bauwerkes (ca. 650.000 DM Kostenaufwand) ist aus der Finanzsituation der deutschen Bahnen bis dahin in Frage gestellt und erfolgt vielleicht überhaupt nicht. Bei Wahrung der Verkehrssicherungspflicht ist damit eine touristische Nachnutzung des Viadukts vorerst ausgeschlossen“.

### Gründung und Aktivitäten des Interessenvereins „Hetzdorfer Viadukt“

Zwei Gründe waren es vor allem, die zur Gründung des Interessenvereins „Hetzdorfer Viadukt e.V.“ am 18. Januar 1994 im „Gasthof Grünberg“ führten: **erstens** die Sorge um den Erhalt der Brücke und die Sicherung ihrer touristischen Nutzung und **zweitens** das im gleichen Jahr anstehende 125-jährige Jubiläum der Inbetriebnahme der Verbindung zwischen Freiberg und Flöha und damit auch des Viaduktes. Als eingeschriebener Verein konnte man auf der Grundlage einer Satzung die gesetzten Ziele besser verfolgen. Im Interessenverein arbeiteten zunächst die drei Anlieger-Gemeinden und ein kleines Häuflein interessierter Personen aus der Region aktiv mit. Zum Vorsitzenden des Vereins wurde der Breitenauer Bürgermeister **WINFRIED SCHUSTER** gewählt, weitere Vorstandsmitglieder wurden die Bürgermeister der Gemeinden Grünberg und Falkenau, **BEATE GRABIENSKY** und **MARTIN MÜLLER**. Schatzmeister wurde **GOTTFRIED METZ**, Schriftführer **KARL-HEINZ FRACKOWIAK**, Beisitzer und Leiter des Festkomitees **HANNS-JOACHIM BEER** und Beisitzer **WOLFGANG FISCHER**.

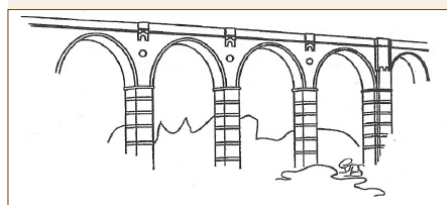
Mit aller Schärfe stand die Frage im Raum, wie es mit dem Viadukt weitergehen soll. Rückblickend stellte Winfried Schuster zur damaligen Situation fest: „Wir wussten, dass es um die





## 1994 bis 1999

**18. Januar 1994:** Gründungsversammlung des „Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V.“ in Grünberg. Er bildete sich aus einer seit 1992 aktiven Interessengemeinschaft der drei Anlieger-Gemeinden und interessierter in der Region ansässiger Personen. Hauptziel des Vereins war der Erhalt der Brücke und die Sicherung ihrer touristischen Nutzung.



Kassen der Bahn schlecht bestellt war und sahen, dass die seit 1992 zugesagten Erhaltungsmaßnahmen am Viadukt nicht richtig ins Laufen kamen“. Besonders ärgerlich aber sei es gewesen, dass die Bahn am Interessenverein vorbei versucht habe, das Viadukt für eine symbolische Mark zu „verscherbeln“. Daran sollte sich zunächst auch nichts ändern. Es begann das Ringen des Interessenvereins um eine Übereinkunft, dass die Brücke Eigentum der Bahn



*Schnappschüsse von der Gründung des Interessenvereins*

bleibt und ein Nutzungsvertrag mit dem Verein abgeschlossen wird. Allen - auch künftigen - Überlegungen der Bahn, die Brücke zu einem symbolischen Preis an den Interessenverein zu veräußern, musste eine Absage erteilt werden. Der Landkreis - mit der Gebietsreform 1994 kam der Landkreis Flöha am 1. April des Jahres zum Landkreis Freiberg - stand für einen Kauf nicht zur Verfügung.

Als erster großer Aufgabe wandte sich der Verein dem 125-jährigen Jubiläum der Inbetriebnahme der Brücke zu und gründete dazu ein Festkomitee unter Leitung des Vereinsmitglieds Hanns-Joachim Beer aus Breitenau. Es durfte keine Zeit verloren werden, denn 125 Jahre zuvor war bereits am 1. März der erste reguläre Zug über den Viadukt gerollt. Man einigte sich darauf, das erste Brückenfest aus terminlichen und witterungsbedingten Gründen am letzten August-Wochenende 1994 durchzuführen und künftig aller fünf Jahre solche Jubiläums-Brückenfeste zu feiern, zum nächsten Mal am letzten Augustwochenende 1999.

Das Brückenfest 1994 wurde ein riesiger Erfolg. Über 10.000 Besucher aus der näheren und fernerer Umgebung waren gekommen. Erstmals wurde die Brücke für zwei Tage für Besucher des Festes und Wanderer freigegeben. Eröffnet wurde das Brückenfest im Rahmen einer Eröffnungsgala durch den Landrat Eberhard Löffler. Das Fest war mit vielen Veranstaltungen gespickt, darunter auch einem großen Kinderprogramm und dem „großen Flachwasserflößen“ auf der Flöha. Enormes Interesse fanden auch fünf historische Dampflokomotiven, die auf einem Abstellgleis neben der Festwiese aufgereiht waren.

Nach dem erfolgreichen Brückenfest rückte die Frage der erforderlichen Sanierungsarbeiten vor allem an der Brüstung des Hetzdorfer Viadukts wieder in den Mittelpunkt. Im Interesse des Gesamteindrucks vom Viadukt mussten vor allem die Lücken beseitigt werden, in denen die Strommasten standen. Weiterhin aber klagte die Deutsche Bahn darüber, dass man in Zeiten leerer Kassen lebe, aber die Brüstungsarbeiten und später der Bau eines Sicherungsgeländers zwischen Brüstung und ehemaligem Fahrweg seien beschlossene Sache. Mehrfach wurden in dieser Zeit trotz Fahndung durch die Kriminalpolizei durch unbekannt gebliebene Personen Steinblöcke aus der Brüstung gerissen und ins Tal gestoßen. Die Brüstungsteile wurden ausgebessert und wieder entsprechend befestigt. Unverändert blieb die Lage für die Wanderer zum Viadukt: Aus Richtung Falkenau mussten sie vor dem Viadukt ins Tal hinab und auf der gegenüberliegenden Seite wieder auf das Bahngelände aufsteigen. Dabei verschlechterte sich die Lage auf dem ehemaligen Gleisbett zwischen Falkenau und der ehemaligen Blockstelle Hetzdorf seit der Stilllegung des Abschnitts zunehmend. Er wuchs immer mehr zu und zu beiden Seiten nahm Gestrüpp überhand.

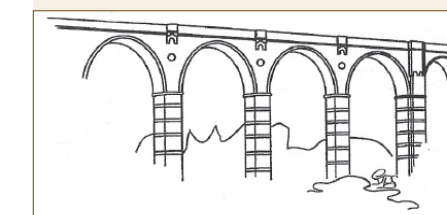
Die Jahre Mitte der 90er Jahre waren Hohezeit für sogenannte Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM). Das machte sich der Interessenverein zunutze. In der bereits 1992 ins Leben gerufenen Interessengemeinschaft war von Anfang an auch die Projektgruppe Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) des Landkreises Flöha vertreten. Bei der Wirtschaftsentwicklungs- und Fortbildungszentrum Mittelsachsen GmbH (WFZ) war ein Bereich für die Organisation von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen angesiedelt. Mehreren ABM in Trägerschaft dieser Einrichtung wurde vor allen in den Jahren 1996 bis 1998 die Aufgabe übertragen, das Gelände um den Viadukt für die spätere touristische Nutzung vorzubereiten.

Hanns-Joachim Beer, Vorstandsmitglied des Interessenvereins, übernahm die Aufgabe des Projektleiters und Koodinators für die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen auf dem Hetzdorfer Viadukt und dessen Umgebung.

Die Aufgabenstellung der ABM - Maßnahmen mit jeweils 30 Beschäftigten war klar formuliert: Vorbereitung des Gebietes um den Viadukt für die touristische Nutzung. Im Jahr 1996 musste zunächst auf dem gesamten ehemaligen Gleisbett (ca. 1.650 Meter auf Falkenauer Seite und ca. 900 Meter auf Breitenauer Seite), welches nahezu völlig zugewachsen war, das Gestrüpp beseitigt werden. Danach wurde dort ein Wanderweg angelegt. Gleichzeitig wurden Entwässerungsarbeiten durchgeführt. Beiderseits des Weges wurde eine Schicht von ca. 15 Zentimeter neue Erde aufgefüllt. Dazu wurden ca. 750 Kubikmeter Muttererde herangefahren. Die Fundamente der ehemaligen Oberleitungsmas-



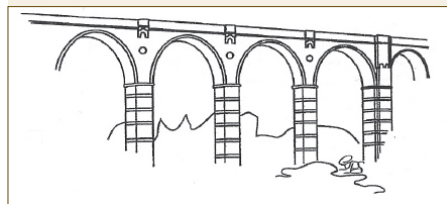
**26. bis 28. August 1994:** Der Interessenverein führt sein erstes Brückenfest durch. Es findet anlässlich des 125. Jahrestages der Inbetriebnahme der Strecke Freiberg - Flöha und damit auch des Hetzdorfer Viadukts am 1. März 1869 statt. Erstmals wurde der Viadukt für zwei Tage für Besucher des Festes und Wanderer freigegeben.





**1996 - 1998:** Auf dem Hetzdorfer Viadukt und dessen näherer Umgebung finden umfangreiche Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) zur Vorbereitung für die touristische Nutzung statt. In diesen Maßnahmen sind 120 Beschäftigte integriert. Für die ABM wurden allein ca. 300.000 DM an Sachleistungen aufgewendet.

**1997:** Unterzeichnung eines Nutzungsvertrags zwischen der Deutschen Bahn AG, Betriebsstandort Zwickau, und dem Interessenverein Hetzdorfer Viadukt.



ten mussten mit dem Preßlufthammer beseitigt werden. Vor allem im Jahr 1997 wurden entlang der ehemaligen Bahntrasse sechs Sitzgruppen als Rastmöglichkeit für die Wanderer aufgestellt. Unmittelbar am Falkenauer Zugangspunkt der Trasse entstand ein hölzerner Pavillon mit 50 Quadratmetern Grundfläche, außerdem wurden an den beiden Zugangspunkten und an den beiden Brückenzugängen Blockhütten errichtet, die später einmal den Gästen des Viadukts zur Verfügung stehen sollten. Eine zeitlang war sogar von einer Art Westerndorf mit verschieden gestalteten Blockhäusern und



*So sah es Ende November 1996 am und auf dem Viadukt aus. Die Bilder zeigen eine Sonntags-Wanderung mit ca. 70 Freunden des Hetzdorfer Viadukts.*

-hütten auf Breitenauer Seite der Brücke die Rede. Bestandteil der ABM war auch die Herrichtung von ca. 200 Metern Aufstiege beiderseits der Flöha auf die Brückenkronen, womit der Viadukt an das vorhandene Wandernetz angeschlossen werden konnte. Auch zum Aussichtsfelsen „Bastei“ wurde ein Wanderweg hergerichtet. Das benötigte Holz durfte in Abstimmung mit den Waldeigentümern bzw. der Forstverwaltung im Wald zugeschnitten und verwendet werden. Weiterhin entstanden Aussichtspunkte, wie der „Drei-Brücken-Blick“ und Hinweisschilder auf Sehenswürdigkeiten. Im Rahmen der ABM erarbeiteten und gestalteten Bärbel Richter und Carmen Grellmann im Zeitraum vom Januar bis Dezember 1998 eine Chronik Hetzdorfer Viadukt.

Nach der Außerdienststellung des Viadukts wurden von der Bahn neben dem Rückbau der Oberleitungsanlagen die Gleise abgebaut und ein Teil des Schotters entfernt. Um die Brücke als Wanderweg „fit“ zu machen, musste eine Frostschutzschicht eingebracht und Feinsplitt aufgetragen werden. Im Jahr 1998 wurde begonnen, das ca. 2.300 Quadratmeter große Brückengelände mit Betonformsteinen zu pflastern. Vor der Bahn stand damit noch immer die Aufgabe, beiderseits der inzwischen sanierten

Brüstungen ein Sicherheits-Geländer über die gesamte Länge der Brücke anzubringen. Der Schwerpunkt der Sanierung der Natursteinbrüstungen war der Ersatz der fehlenden Brüstungsteile, und zwar dort, wo bei der Elektrifizierung Strommasten aufgestellt worden waren. Erst mit dem Geländer wäre eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Erschließung der Brücke für den Tourismus erfüllt und ihre Öffnung für den Besucherverkehr möglich.

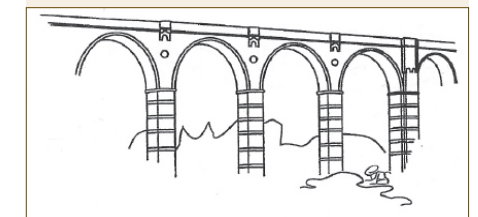
Während der Zeit der laufenden Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen war der Interessenverein im ständigen Gespräch mit der Deutschen Bahn AG. Dabei ging es immer wieder um den Fortgang der genannten Arbeiten. Vom Interessenverein gab es organisierte bzw. mit ihm abgestimmte Wanderungen über den Viadukt unter Aufsicht der Freiwilligen Feuerwehr Breitenau. Im Mai 1998 überquerten mehr als 700 Wanderfreunde zur Wanderung „Bergan zur Krone des Erzgebirges“ den Viadukt und konnten sich vor Ort vom Fortgang der Pflasterarbeiten und Leistungen der ABM überzeugen. Dabei gab es auch kritische Stimmen über den hohen Kostenaufwand für einen Wanderweg. Zu diesem Zeitpunkt war mit dem Bau der Geländer noch nicht begonnen worden.

Der Verkauf der Brücke durch die Bahn AG war - zumindest vorerst - vom Tisch. 1997 wurde endlich ein Nutzungsvertrag, in welchem die touristische Nutzung des Viadukts und die Verantwortungsbereiche von Bahn und Interessenverein festgelegt waren, unterzeichnet. Auch die lange im Raum stehenden Versicherungsfragen konnten geklärt werden. Das Problem aber blieb, dass der Bahn nach ihren eigenen Worten zeitweise das Geld fehlte, um die dringenden Arbeiten an Brüstung und Geländer planmäßig zum Abschluss zu bringen.

Anfang April 1999 nahmen die Mitglieder des Interessenvereins an einer Testfahrt der Erlebnisbahn „Erzgebirgs-Express“ über den Viadukt teil. Zu diesem Zeitpunkt standen die Pflasterarbeiten auf dem Viadukt unmittelbar vor dem Abschluss. Betrieben wurde der Express von der Augustusburger Touristik Center GmbH (ATC). Die öffentliche Premiere fand am Wochenende vom 17. bis 18. April statt. An beiden Tagen waren jeweils vier Fahrten vom Haltepunkte Falkenau Süd über die ehemalige Bahntrasse, den Viadukt und Breitenau zurück nach Falkenau vorgesehen. Bei jeder Fahrt waren Mitglieder des Interessenvereins dabei, welche den Fahrgästen Interessantes aus der Geschichte des Hetzdorfer Viaduktes erzählten. Da das Gesamtkonzept des ATC mit dem „Erzgebirgs-Express“ nicht aufging, blieb das im Jubiläumsjahr 1999, in welchem der 130. Jahrestag der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Freiberg - Flöha und damit auch des Hetzdorfer Viadukts begangen wurde, alles leider nur eine kurze Episode.



**1999:** Im Jubiläumsjahr „130 Jahre Hetzdorfer Viadukt“ wurden wichtige Arbeiten zur touristischen Nutzung des Viadukts abgeschlossen. Noch aber war die Brücke nicht für die Öffentlichkeit freigegeben, da die Sicherungsgeländer fehlten. Im Vorfeld des Brückenfestes wurde im April eine Jubiläumsmünze geprägt (Bild oben).





**April 1999:** An den Wochenenden begannen regelmäßige Fahrten des „Erzgebirgs-Express“ über den Viadukt. Die Pflasterarbeiten auf der Brücke sind fast abgeschlossen, Ein kleiner Rest Auf Falkenauer Seite bleibt. (siehe dazu die Bilder auf dieser Seite)

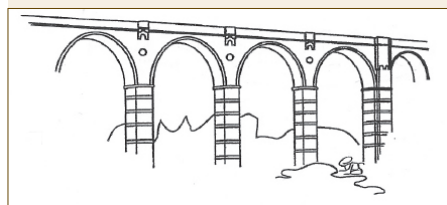
Bereits zur Jahreshauptversammlung des Interessenvereins im Herbst 1996 wurden die Weichen für das Brückenfest anlässlich des 130. Jahrestages der Inbetriebnahme des Viadukts im Jahr 1999 gestellt. Hanns-Joachim Beer schätzte namens des für die Feierlichkeiten 1994 gegründeten Festkomitees ein, dass man damals mit den Vorbereitungsarbeiten viel zu spät begonnen habe. Deshalb wurde der Termin für das Brückenfest 1999 bereits im Herbst 1996 festgelegt und mit den langfristigen Vorbereitungen, wieder unter Regie von Hanns-Joachim Beer, begonnen. Zur Jahreshauptversammlung im Herbst 1997 wurde von ihm die Rahmenkonzeption vorgestellt.



Testfahrt der Mitglieder des Interessenvereins mit dem „Erzgebirgs-Express“

Das zweite Brückenfest fand vom 27. bis zum 29. August 1999 statt. Wiederum waren mehr als 10.000 Besucher gekommen. Die Brücke war gegen Entrichtung eines symbolischen „Brückenzoll“ in diesen Tagen geöffnet, obwohl die Sicherungsgeländer innerhalb der beiden Brüstungen noch fehlte. Man konnte den Viadukt besichtigen und unter strengen Sicherheitsbestimmungen in einen der Hauptpfeiler einsteigen. Höhepunkte waren u.a. ein Großes Flachwasserflößen in der Flöha und natürlich das Große Abschlussfeuerwerk vom Viadukt.

Nachdem das Brückenfest 1999 ein erneuter großer Erfolg war und im Jahr 2000 endlich auch die Sicherungsgeländer angebracht wurden, stand die Brücke endlich den Wanderfreunden und der Öffentlichkeit zur Verfügung. Höhepunkt war die Eröffnungsveranstaltung des „Tages des offenen Denkmals“ des Landkreises Freiberg



am Viadukt. Der Interessenverein hatte jetzt, wie es Martin Müller, der frühere Bürgermeister von Falkenau formulierte, die Aufgabe eines Hausmeisters des Viadukts übernommen. Dazu wurden mehrfach jährlich Arbeitseinsätze durchgeführt. Die am besten erhaltene Blockhütte an der Breitenauer Seite direkt am Viadukt gelegen, wurde zur Vereinshütte. Hier waren auch überdachte Sitzgelegenheiten für die Wanderer eingerichtet. Künftig wurden zu Ostern (wobei es die Witterung allerdings nicht immer erlaubte), zu Himmelfahrt und Pfingsten die so genannten Hüttenbewirtschaftungen durchgeführt.

Die Vorbereitung auf das dritte Brückenfest im Jahr 2004 wurde überschattet von der Anfang 2004 erfolgten Kündigung des im Jahr 1997 zwischen der Deutschen Bahn AG, Betriebsstandort Zwickau und dem Interessenverein geschlossenen Nutzungsvertrags



Blick auf den Veranstaltungsort des Brückenfestes 1999 (in der Bildmitte). Das Foto wurde vom Hetzdorfer Viadukt aus aufgenommen. Im Vordergrund der Blick auf den Bahnhof Hetzdorf/Flöhatal, Kreuzungsbahnhof der Erzgebirgsbahn zwischen Chemnitz und Olbernhau. Im Hintergrund ist die Brücke der Neubautrasse über das Flöhatal zu sehen. Der Kran in der Bildmitte verweist darauf, dass der Neubau der Straßenbrücke über die Flöha im vollen Gange war.

**DAS PROGRAMM ZUM JUBILÄUMSFEST**

**vom 27. - 29. August 1999**

**Freitag, 27. August**  
19.00-24.00 Uhr. Festzelt: Eröffnungsveranstaltung des Interessenvereins Hetzdorfer Viadukt e.V. mit den "Fidelien Schwaben"

**Samstag, 28. August**  
11.00-13.00 Uhr. Festzelt: Fröhlschoppen mit "Karel Hulinsky & Band"  
13.00-14.00 Uhr. Flächwasserflößen auf der Flöha  
14.00-15.00 Uhr. Festzelt: "Pittiplatsch & Schnatzenchen"  
Küchenprogramm  
15.30-17.00 Uhr. Festzelt: "Die Original Sachsenländer"  
Gerhard Hopp & Helga Ihle  
19.00-01.00 Uhr. Festzelt: Tanz & Unterhaltung am Samstag Abend  
"Die Oderländer Musikanten"

**Sonntag, 29. August**  
10.00 Uhr. Hetzdorfer Viadukt jagdhornblasen auf dem Viadukt  
10.00 Uhr. rund um den Viadukt Cross-Lauf und Familienwanderung  
10.30-13.30 Uhr. Festzelt: Fröhlschoppen mit dem Falkenauer Musikverein und dem Bläserorchester Sokolov  
14.00-16.00 Uhr. Festzelt: Ganz in Familie mit "Happy Music" und Moderschau  
16.30-24.00 Uhr. Festzelt: "Die Breitenauer Musikanten"  
22.00 Uhr. Großes Abschlussfeuerwerk vom Viadukt

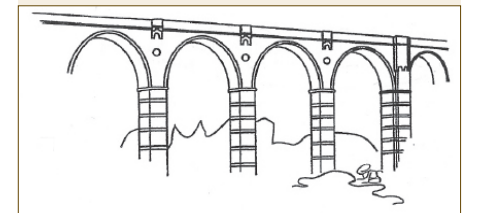
**Samstag und Sonntag im Festgelände**

- Kinderfest mit Kuno
- u.a. Spiele, Schminken, Minikarussell, Minimotorräder und Minieserbrahn
- Triebabfahrten / Dampflokfahrten / Modellbahnausstellung
- Rundfahrten mit dem Erzgebirgs-Express
- Führungen über die alte Brücke und Viadukt-Besichtigungen mit Einstieg
- Geldmünztag / Schaustellermarkt
- Straße der Händler u. Gewerbebetriebe
- Speisen-Getränke für jeden Geschmack
- Programmänderungen vorbehalten.



**27. bis 29. August 1999:** Der Brückenverein führt sein zweites Brückenfest anlässlich des 130. Jahrestages der Inbetriebnahme des Hetzdorfer Viadukts durch.

**10. September 2000:** Eröffnung des Tages des offenen Denkmals des Landkreises Freiberg am Hetzdorfer Viadukt.

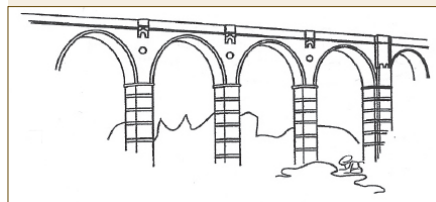






Zwei Schnappschüsse vom Brückenfest 2009. Links das Große Flachwasserflößen, rechts der Auftritt des Falkenauer Musikvereins.

Die Vereinshütte des Interessenvereins und die überdachten Sitzgruppen unmittelbar an der Brücke. Auf dem Bild gut erkennbar der erste gerade Abschnitt der Brücke und der danach beginnende große Bogen. Sichtbar auch die Sicherheits-Geländer neben den Brüstungen. Inzwischen wurde die Brücke asphaltiert.



zum 1. Januar 2005. Nach Aussage der Bahn habe eine Inspektion des Bauwerkes im Jahr 2003 ergeben, dass auf dem Brückenkörper Veranstaltungen stattfinden, welche über die Nutzung der Brücke als Geh- und Radweg hinausgehen. Darüber hinaus wurde seitens der Bahn dem Verein erneut nahe gelegt, das gesamte Bauwerk einschließlich der Trassierung auf Falkenauer und Breitenauer Seite für einen symbolischen Preis zu übernehmen. „Wir fühlten uns wie vor den Kopf gestoßen“, so die Reaktion des Vereinsvorsitzenden Winfried Schuster und des Cheforganisators der Brückenfes-



te, Hanns-Joachim Beer. Sie erkannten allerdings auch an, dass die Veranstaltungen auf der Brücke nicht mit der Bahn abgestimmt worden sind. Im Juli 2004 machte die Deutsche Bahn den Vorschlag, Gespräche über einen neuen Vertrag aufzunehmen. Anfang des Jahres 2006 wurden zwei Pachtverträge mit dem Immobilienmanagement der Niederlassung Leipzig der Bahn, einer für die Brücke und ein zweiter für fast 10 Hektar Gelände auf Breitenauer, Falkenauer und Grünberger Flur abgeschlossen. Im Jahr 2009 gab es ein neues Kaufangebot seitens der Bahn für einen symbolischen Preis, welches seitens des Vereinsvorsitzenden als Unding bezeichnet wurde, vor allem wegen des immensen Investitionsbedarfs in die Erhaltung der Brücke.

Das dritte Brückenfest, wieder am letzten Augustwochenende, hatte diesmal seine Höhepunkte in Auftritt der Randfichten vor mehr als 4.000 begeisterten Besuchern und die Kranfahrt am Viadukt auf eine Höhe von 73 Metern.



## 135 Jahre Hetzdorfer Viadukt

### Das Programm zum 3. Brückenfest

Der Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V. lädt herzlich ein.

**Freitag, 27. August 2004**

- 20.00-1.00 Uhr Festzelt Aufklärveranstaltung mit der Kapelle "Obertand" und der Funkgarde des BCC Breitenau, Festbrennisch und Freibier
- 11.00 Uhr Festzelt Musikalische Unterhaltung mit Mario Neudert
- 15.00 Uhr Festzelt Schlager und Humor mit Thomas Lück und Andreas Holm
- 20.00-2.00 Uhr Festzelt Tanz und Unterhaltung mit den "Breitenauer Musikanten" und ca. 21.00 Uhr "Wer hat Was drunter?" Spaß mit "Yardya Modelkabarett"

**Sonntag, 29. August 2004**

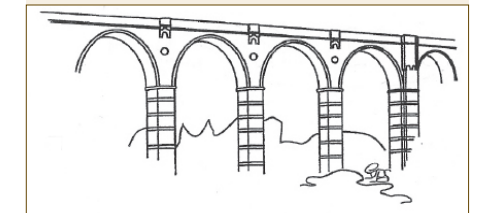
- ab 11.00 Uhr Festgelände Kinderspaß mit "Stockhausell"
- 11.00-14.00 Uhr Festzelt Musikalischer Frühschoppen mit den "Oederaner Blasmusikanten", dem "Blasorchester Sokolov" aus Tschedien und den "Falkenauer Blasmusikanten"
- 18.00-17.00 Uhr Festzelt Lebt denn der alte Holznießel noch? "De Randfichten"
- 18.00-23.00 Uhr Festzelt Pop, Rock und Oldies non stop Tanz- und Showabend mit "Happy Feeling"
- ca. 21.30 Uhr Hetzdorfer Viadukt Großes Abschlussfeuerwerk

**Freitag-Sonntag**

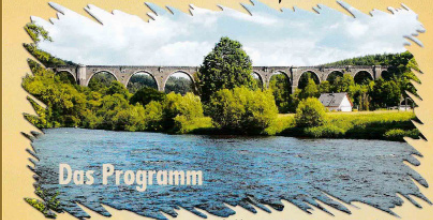
- Große Modellbahnausstellung der Annaberger Modellbahnen GmbH & Co KG
- Schausteller, Verlosungen, Western-Shooting-Saloon, Waffelspießstation, Schmalzbackerei, Wichtelbackerei, Eiscafé Börner, Festschind u.v.a.
- Hüpfburg
- Brückenrundgang
- Achtung! Am Sonntag ist die Brücke ab 15.00 Uhr wegen des Feuerverkaufs nicht mehr überquerbar.
- Erstmals zum Fest: Brückenaufzug per Kran

Programmänderungen vorbehalten.

**27. bis 29. August 2004:** Der Interessenverein führt sein drittes Brückenfest durch. Es ist dem 135. Jahrestag der Inbetriebnahme des Hetzdorfer Viadukts gewidmet.



## Willkommen zum Brückenfest 140 Jahre Hetzdorfer Viadukt



### Das Programm

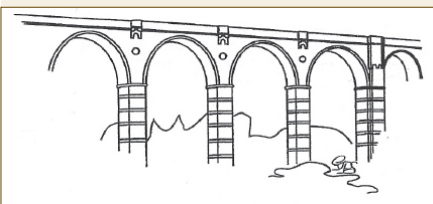
Info Telefon: 037292-21249 - Programmänderungen vorbehalten

<b>Freitag, 21. August 2009</b>	<b>Samstag, 22. August 2009</b>	<b>Sonntag, 23. August 2009</b>
19.00 - 01.00 Uhr BauerPlay, DJ Marco Neubert und Gäste: Julian, der Magier Erolschow mit Chantal & Saskia	11.00 - 14.00 Uhr Peter & Veit Trial-Moto-Show mit Carsten Härtel und Mike Bergmann	11.00 - 12.00 Uhr Blasorchester Stadt Flöha e.V. STIH/TIMBERSPORTS® Show Die besten deutschen Sportholzfüller (Teil 1)
14.00 - 14.30 Uhr Jugend-Akkordeon-Orchester "concerto fiorenzina"	14.00 - 14.20 Uhr Die besten deutschen Sportholzfüller (Teil 2)	12.20 - 13.30 Uhr Blasorchester Stadt Flöha e.V. STIH/TIMBERSPORTS® Show Die besten deutschen Sportholzfüller (Teil 3)
16.00 - 17.00 Uhr Tanzshow der Superlative mit Soul-Expression-Team, Dancing Energy, Coca Flavour	15.00 - 16.00 Uhr Kinderprogramm mit Ulf & Twiif	14.00 - 16.20 Uhr STIH/TIMBERSPORTS® Show Die besten deutschen Sportholzfüller (Teil 3)
17.00 - 17.30 Uhr Trial-Moto-Show mit Carsten Härtel und Mike Bergmann	16.00 - 16.20 Uhr Die besten deutschen Sportholzfüller (Teil 3)	16.30 - 17.30 Uhr Mode & Show mit der Mode- Boutique Kathrin Stückel
18.00 - 19.00 Uhr Frank Schöbel und Band	18.00 - 24.00 Uhr Tanzshows der Dancing Devils Artkademie Dresden präsentieren: Großes Laser-Firework	18.00 - 24.00 Uhr Breitenauer Musikanten und Tanzshows der Dancing Devils Artkademie Dresden präsentieren: Großes Laser-Firework
20.00 - 02.00 Uhr DJ Marco Neubert		

**Rund um das Hetzdorfer Viadukt:** Crosslauf - Start am Sa. 23.8., 10.00 Uhr / Brückenaufstieg mit dem Kran  
Kreuzfahrten mit dem Reil- und Fährstift Lehnigul Falkenau / Reiten mit dem Reiterhof Harzendorfer aus Kirchbach  
Fitness-Tests vom Fitness-Studio Am Anger aus Flöha / Energiefahrrad & Elektroautos / Schauteller / Imbis-Stände u.a.

**2006:** Abschluss eines neuen Pachtvertrags der Deutschen Bahn, Immobilienmanagement Niederlassung Leipzig, mit dem Interessenverein Hetzdorfer Viadukt.

**21. bis 23. August 2009:** Viertes Brückenfest aus Anlass „140 Jahre Inbetriebnahme Hetzdorfer Viadukt“.

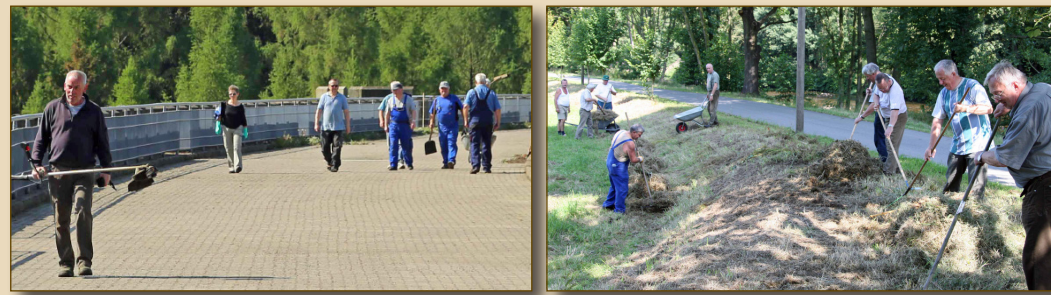


Nach dem Abschluss der Pachtverträge von 2006 begann sich die Vereinstätigkeit - abgesehen von dem erwähnten neuen, letzten Kaufangebot aus dem Jahr 2009 seitens der Bahn - in normalen Bahnen zu bewegen. Zur Jahreshauptversammlung im Jahr 2010 wurden verdienstvolle Vereinsmitglieder aus dem Vorstand verabschiedet.

### Brückenfeste Nummer vier und fünf

Die traditionellen Brückenfeste fanden jeweils am letzten August-Wochenende statt. Im Jahr 2014 wurde das Fest erstmals nur Freitag und Samstag ausgetragen. Höhepunkt 2009 war der Auftritt von Frank Schöbel und Band. Ein weiterer Höhepunkt war das Feuerwerk, 2014 erstmals verbunden mit einer von der Freiwilligen Feuerwehr Falkenau organisierten Wasserschau.

### „Hausmeister“ der Brücke



Mehrmals im Jahr treffen sich die Vereinsmitglieder zu Arbeitseinsätzen. Diese dienen vor allem dazu, die Brücke und das Gelände um die Vereinshütte in Schuss zu halten. Der Verein kümmert sich auch um die alte Trasse zwischen Falkenau und Breitenau. Dort stehen vor allem Holzbeiden Seiten wie die Sicherung an. Unsere Bilder zeigen aber auch, dass in der Brücken-Vorbereitung und beim Zelbau kräftig arbeiten zu der Trasse so- rnung der Ent- Unsere Bilder zeigen aber auch, dass in der Brücken-Vorbereitung und beim Zelbau kräftig arbeiten zu der Trasse so- rnung der Ent-



### Die „gelben Engel“



Alljährlich zu Ostern (wenn es das Wetter zulässt), zu Pfingsten und zu Himmelfahrt ist auf dem Viadukt viel los. Dann kommen Hunderte Freunde des Viadukts vorbei und genießen die herrliche Stimmung. Die Versorgung liegt in den Händen der „gelben Engel“ vom Viaduktverein. So gibt original Brückenwurst aus Breitenau und Brückenbrötchen aus Falkenau. Oft wird zur Diskomusik auch ein Tänzchen auf der Brücke gewagt. Traditionell spielen (wie zu allen Brückenfesten) die Breitenauer Musikanten auf, die Ehrenmitglieder des Interessenvereins sind.

### Dank an verdienstvolle Mitstreiter



Zur Jahreshauptversammlung 2010 wurden aktive Mitstreiter seit der ersten Stunde aus dem Vorstand verabschiedet. Vereinsvorsitzender **WINFRIED SCHUSTER** und Vorstandsmitglied **MARTIN MÜLLER** bedanken sich bei **PETER SEIDEL**, **HANNS-JOACHIM BEER** und **HANS-OTTO KULLIG** (von rechts).

### Herzlich Willkommen zu unserem traditionellen Brückenfest am 22. und 23. August 2014!

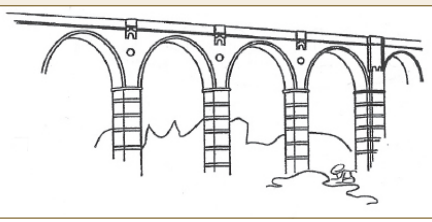


### Die Veranstaltungshöhepunkte:

Freitagabend ab 19 Uhr: Abendveranstaltung mit Hot Jumpsin & Samstag 11 bis 14 Uhr: Die Breitenauer Musikanten  
dazwischen und danach u.a.: Kinderprogramm, Modenschau, Höhenrettung, Verkehrswache und Feuerschiffel  
Samstagsabend ab 19 Uhr: Abendveranstaltung mit Overflight und Showtanz  
Samstagsabend gegen 22.30 Uhr: Wassershow und Feuerwerk

Eine Veranstaltung des Interessenvereins Hetzdorfer Viadukt im Zusammenwirken mit dem Skiclub Falkenau/Sa. e.V. und den Freiwilligen Feuerwehren Breitenau und Falkenau  
Weitere Informationen unter [www.facebook.com/viaduktverein](http://www.facebook.com/viaduktverein)

**22. und 23. August 2014:** Fünftes Brückenfest aus Anlass „145 Jahre Inbetriebnahme Hetzdorfer Viadukt“.



**Hetzdorfer Viadukt e.V.**

## Nachwuchs gesucht!

**Wen suchen wir?**

- Nachwuchs ist bei uns jeder, der unter 50 Jahre alt, mit der Heimat verbunden ist oder sich regional einbringen möchte
- Reise sind aber genauso willkommen!

**Was wollen wir?**

- Dass der „Hetzdorfer Viadukt“ weiterhin ein zentraler Anlaufpunkt der Wanderer und Umweltschützenden bleibt
- Dass die Festlagen im Frühjahr/Sommer traditionell eine Vorreiter der Wanderer durch unseren Wald darstellen



**Was bieten wir?**

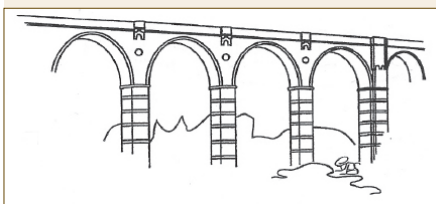
- Lehrerfortbildung, Kontakte und Beziehungen (handwerklich, kommunal-politisch, organisatorisch)
- Eine interessante Aufgabe an der frischen Luft
- Die Anerkennung der Wanderer und Umweltschützenden, die unsere Arbeit regelmäßig würdigen
- Wer will, Mitarbeit im Vorstand!
- Intergrationsmaßnahmen zur Lebenslangschichte der Region
- Mehrere eine gemeinsame Veranstaltung pro Jahr zur Stärkung des Vereinslebens

**Was ist zu tun?**

- Dienst pro Jahr an unserer Mitgliederversammlung teilnehmen und auf die Arbeit der Entwicklung des Vereins Einfluss nehmen
- An zwei bis drei, gern auch mehr Arbeitswochen, über Jahr verteilt, jedoch mit dem Schwerpunkt Frühjahr/Sommer, teilnehmen
- An ein bis zwei Beratungen, Schwerpunkt Ostern - Pfingsten teilnehmen und die Wanderer beraten



**Pfingsten 2019:** Sechstes Brückenfest des Interessenvereins Hetzdorfer Viadukt anlässlich „150 Jahre Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Freiberg - Flöha“. Es wird am Pfingstsonntag und -montag nicht auf der Wiese unter dem Viadukt, sondern erstmals auf und an der Brücke bei der Vereinshütte stattfinden.



## Ein kleiner Ausblick

Neben den im Abstand von fünf Jahren stattfindenden Brückenfesten widmet sich der Interessenverein weiterhin vor allem seinen Aufgaben als „Hausmeister“ des Viadukts. Leider sind die einst durch Arbeitsbeschaffungs-Maßnahmen (ABM) geschaffenen Blockhütten durch Vandalismus geschädigt oder zerstört oder der Zahn der Zeit erforderte ihren Abriss. Lediglich die Vereinshütte unseres Interessenvereins überlebte und wurde inzwischen saniert. Auch in diesem Jahr wird es wieder die traditionellen Arbeitseinsätze der Mitglieder des Interessenvereins am und auf dem Viadukt geben, vor allem im Bereich um die Vereinshütte. Für

Hauptproblem besteht darin, dass der Verein dieser Aufgabe ohne die Gewinnung von aktivem Nachwuchs nach 2019 nicht mehr gerecht werden kann und seine Existenz auf dem Spiel steht. Deshalb betreiben wir eine aktive Arbeit zur Gewinnung von Nachwuchs für unseren Verein.

Besonders erfreulich für den Interessenverein: Die im Jahr 2006 geschlossenen Pachtverträge über die Brücke und die auf Falkenauer und Breitenauer Seite anliegenden Bereiche der alten Eisenbahntrasse werden von der Deutschen Bahn AG umgesetzt. Im Jahr 2016 hat die Bahn

### Entlang der Sachsen-Franken-Magistrale



Die Eisenbahnstrecke Dresden - Werdau - Hof



Steffen Kluttig

mit Erhaltungsmaßnahmen am Viadukt begonnen, obwohl es sich um ein Bauwerk handelt, welches seit 1992 nicht mehr als Verkehrsobjekt dient. Schwerpunkte sind die Entwässerung und eine erneuerte Abdichtung von oben sowie die Sanierung des Mauerwerkes, der Pfeiler und Bögen. Mit der Asphaltierung der Mauerkrone im Herbst 2018 konnte ein wichtiger Abschnitt abgeschlossen werden.



