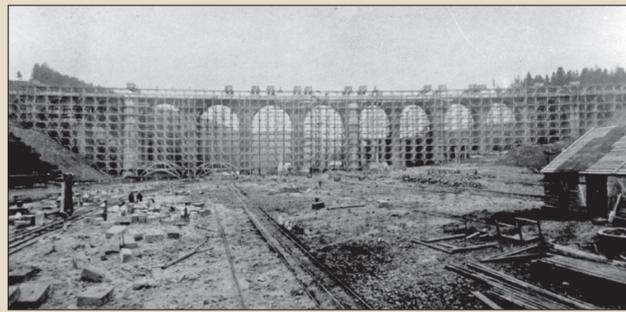


## Vorgeschichte und Geschichte des Hetzdorfer Viadukts

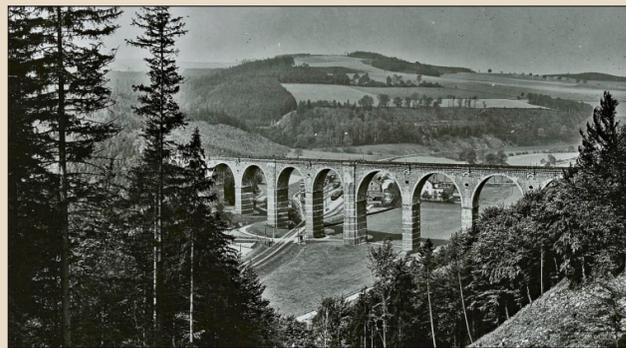
Bereits im Jahre 1855 wurde durch die Dresdener Albertsbahn AG die Strecke zwischen Dresden und Tharandt ihrer Bestimmung übergeben. Sie diente vor allem der Erschließung der Kohlengruben im dortigen Revier. In den Jahren 1856 und 1857 entstanden fünf Zweigbahnen, die bekannteste von ihnen war die Windberg-Kohlenbahn, die als erste deutsche Gebirgsbahn („Sächsische Semmeringbahn“) gilt. Als problematisch erwies sich die Weiterführung von Tharandt nach Freiberg, vor allem wegen der Maximalsteigung nach Klingenberg. Dennoch wurde diese Strecke



*Zwischen 1866 und 1868 wurde der Hetzdorfer Viadukt errichtet. Zeitweilig waren auf der Baustelle bis zu 450 Arbeiter tätig.*

bereits im Jahre 1862 eröffnet.

1866 erfolgte die Inbetriebnahme der Zschopautalbahn, die von Chemnitz über Flöha nach Annaberg führte und eine Nutzung des Streckenabschnitts Flöha - Chemnitz ermöglichte.



*Historische Aussicht von der Bastei der Hetzdorfer Schweiz auf den Viadukt, das Tor zum Erzgebirge im Flöhatal*

Die Streckenführung des „Lückenschlusses“ zwischen Freiberg und Flöha führte zu langjährigen Kontroversen. Favorisiert war zunächst eine Verbindung über Hainichen und Frankenberg. Letztlich entschied man sich aber doch für die kürzere und wirtschaftlichere, wegen der vielen Brücken aber teurere Streckenführung über Oederan nach Flöha.

In den Jahren 1866 bis 1868 wurde der Hetzdorfer Viadukt als letzte Brücke der zweigleisigen Hauptbahn Dresden-Chemnitz errichtet. Die ersten Gründungsarbeiten begannen im Juni 1866. Infolge des Preußisch - Österreichischen Krieges liefen sie sehr schwer an. Dennoch entstand - in der bemerkenswert kurzen Bauzeit von knapp zwei Jahren - im unteren Flöhatal ein wahres Meisterwerk alter Steinmetz- und Brückenbaukunst. Am 1. März 1869 wurde die Brücke gemeinsam mit Inbetriebnahme der letzten Teilstrecke zwischen Freiberg und Flöha und der Zweigbahn von Niederwiesa nach Hainichen dem Verkehr übergeben. Ihrer Aufgabe wurde sie im Verlauf von 123 Jahren bis 1992 gerecht.

Nach ersten Instandsetzungsarbeiten im Jahr 1928 wurden später erhebliche Schäden am Viadukt 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 Geschwindigkeitseinschränkungen angeordnet werden, zunächst auf 50 km/h, danach 30 km/h und in den letzten Jahren 20 km/h. Damit wurde eine Stabilisierung des Brückenzustandes erreicht. Allerdings wirkte sich die Langsamfahrstelle zunehmend auf die Durchlassfähigkeit des Streckenabschnitts aus. Die Folge waren umfangreiche Studien, in deren Er-



*Vollampf im Jahr 1977 auf dem Hetzdorfer Viadukt. Zwischen Flöha und Oederan hatten die Züge einen Höhenunterschied von 129 Metern zu überwinden.*

gebnis 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.

## Der Hetzdorfer Viadukt als bautechnisches Meisterwerk

Der Hetzdorfer Viadukt gehört zu den bedeutenden Kunstbauten der ersten Jahrzehnte der deutschen Eisenbahngeschichte. Er überspannt mit einer Länge von 328



*Eine historische Luftaufnahme während der Bauarbeiten an der Neubautrasse mit ihren beiden Stahlbetonbrücken (im Bild rechts und oben links). Als moderne Zweckbauten können sie dem historischen Hetzdorfer Viadukt (im Vordergrund links) in puncto Schönheit und Eleganz natürlich nicht das Wasser reichen.*

Metern das Tal der Flöha an jener Stelle, wo diese aus dem Erzgebirge in das Flöhaer Becken eintritt. So gesehen, ist er das Eingangstor des Erzgebirges im Flöhatal.

Der Viadukt war mit einer Höhe von rund 42 Metern die höchste einetägige Eisenbahnbrücke in Deutschland. Er verläuft im ersten Viertel gerade und auf der restlichen Länge mit einem Radius von 572 Metern im Bogen. Die Brücke besteht aus vier großen, sieben mittleren und sechs kleineren Bögen. An die vier großen - durch mächtige Gruppenpfeiler zusammengefasste Bögen in der Talmitte mit einer lichten Weite von fast 23 Metern - schließen sich beiderseits zwei bzw. fünf Bögen mit etwa 17 Metern lichter Weite an. Über den beiden Talhängen - ebenfalls zwischen Gruppenpfeilern - befinden sich nochmals jeweils drei Bögen mit einer lichten Weite von fast sechs Metern. Die Gruppenpfeiler wurden etwa fünf Meter unter der Geländeoberfläche gegründet. Ihre Querschnittsform bot Hochwasser und Treibeis im Talbereich des Bauwerkes den geringsten Widerstand.

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.

## Neubautrasse Hetzdorf

Als Vorzugsvariante für die Erneuerung des Streckenabschnitts am Hetzdorfer Viadukt setzte sich - wie bereits erwähnt - der Bau eines Neubauabschnitts gegenüber der umfassenden Reparatur der Brücke durch. Auch ein Neubau unmittelbar neben dem vorhandenen Bauwerk kam aufgrund der vorhandenen Krümmungsverhältnisse und der topografischen Verhältnisse nicht in Betracht.

Mit den Vorarbeiten zum Bauvorhaben „Hetzdorfer Viadukt“ wurde ab 1974 an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden begonnen. Im Oktober 1985 lag ein Gutachten zur Betriebssicherheit des Hetzdorfer Viaduktes vor. Aus mehreren Variantenuntersuchungen ergab sich eine direkte Verbindung von der Blockstelle Hetzdorf bis zum Haltepunkt Falkenau Süd als optimale Lösung. Die Strecke konnte dadurch begradigt werden. Die eingetretene Streckenverkürzung betrug etwa einen Kilometer. Durch die neue Linienführung wurden zwei gleichlange Talbrücken erforderlich, Brücke 1 über das Hetzbachtal und Brücke 2 über das Flöhatal. Im November 1987 wurde der 1. Pfeiler der Brücke 1 gegründet.

Im Ergebnis der mehrjährigen Bauarbeiten entstanden zwei jeweils 343,5 Meter lange Spannbetonbrücken sowie vier sie verbindende Dämme und ein zwischenliegender Einschnitt.



# Der Hetzdorfer Viadukt

## Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V.

Nachdem der Hetzdorfer Viadukt im Jahr 1992 als Verkehrsanlage außer Betrieb genommen wurde, stand er vor einem ungewissen Schicksal. Das wollte der im Januar 1994 gegründete Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V. nicht hinnehmen, der sich dem Erhalt dieses Kleinods und der Klärung der vielen offenen Fragen mit der Deutschen Bahn widmete. Außerdem stand im Jahr 1994 der 125. Geburtstag des imposanten Bauwerkes an, der würdig begangen werden sollte. Seither finden aller fünf Jahre große Feiern am Hetzdorfer Viadukt statt, zum nächsten Mal im Jahr 2019. In den 1990er Jahren wurde die ehemalige Bahntrasse zwischen Falkenau und Breitenau im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) hergerichtet. Heute verbindet der Viadukt Wanderwege um Augustusburg, Flöha und Oederan. Über ihn führt auch der Fernwanderweg Ostsee - Saaletalsperren.

### Impressum:

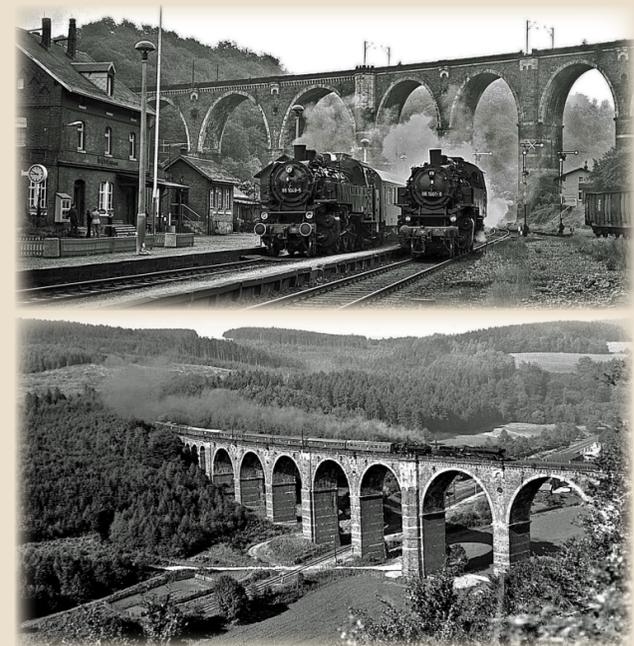
**Herausgeber:** Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V.  
**Text, Satz und Layout:** Hans Weiske, Flöha/OT Falkenau  
**Karte:** Geoinformationen © Outdooractive  
Deutschland: © GeoBasis-DE / BKG 2016  
**Fotos:** Archiv Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V.  
Sammlung Bildverlag Böttger GbR Witzschdorf  
**Druck:** Druckerei Willy Gröer GmbH & Co. KG, Chemnitz

## Ein wahres Meisterwerk der Steinmetz- und Brückenbaukunst unserer Vorfahren



# Der Hetzdorfer Viadukt - hier begegneten sich auf zwei Ebenen einst drei Eisenbahnlinien

Mit der Freigabe des Abschnittes zwischen Freiberg und Flöha wurde im Jahre 1869 die letzte Lücke der **zweigleisigen Hauptbahn Dresden-Chemnitz** geschlossen. Auf dem Weg von Oederan herunter nach Flöha musste das hier bereits stark eingeschnittene Flöhatal überwunden werden. Um nur eine Brücke – den Hetzdorfer Viadukt – errichten zu müssen, wurde die Bahntrasse in einem weiten Bogen über das Flöhatal geführt. Errichtet wurde der Hetzdorfer Viadukt in den



Zwei Aufnahmen aus den siebziger bzw. achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts mit Lokomotiven unter Dampf. Oben 1986 vom Bahnhof Hetzdorf mit Blick zum Viadukt, unten im Jahr 1978 von der Bastei der Hetzdorfer Schweiz. Die Schmalspurbahn nach Eppendorf und weiter nach Großwaltersdorf war da längst Geschichte.

Jahren 1866 bis 1868. Im Jahr 1875 wurde die **Bahnstrecke Reitzenhain-Flöha** eröffnet, die unter dem Viadukt hindurchführte. An dieser Strecke erhielt Hetzdorf 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 ausgebaut werden. Etwa 1,2 Kilometer flussabwärts der Stelle, auf der die Schmalspurbahn durch das Lößnitztal auf die Flöhatalbahn traf, fand man aber in unmittelbarer Nähe des Hetzdorfer Viaduktes einen geeigneteren Ort für den Bahnhof. Nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Hetzdorf und Eppendorf im Jahr 1967 verlor der Bahnhof enorm an Bedeutung.



# Augustusburg - Eine Stadt mit Weitsicht und dem markanten Schloss, der Krone des Erzgebirges



Im Jahr 1899 wurde die Stadt Schellenberg in Augustusburg umbenannt. Damit erhielt sie den Namen des weithin sichtbaren und die Landschaft beherrschenden Schlosses, eines ehemaligen Jagdgeschlosses der sächsischen Kurfürsten. Erstmals urkundlich erwähnt wurde die Siedlung Schellenberg am Fuß der gleichnamigen Burg im Jahr 1206. Die Burg Schellenberg wurde im 16. Jahrhundert mehrfach Opfer verheerender Brände. An ihrer Stelle entstand ein Neubau, der 1575 nach dem sächsischen Kurfürsten August benannt wurde. Heute hat die Stadt Augustusburg einschließlich ihrer Ortsteile Erdmannsdorf, Grünberg, Hennersdorf und Kunnersdorf ca. 4.600 Einwohner. Der historische Marktplatz ist der „schiefe“ hierzulande. Bekannt ist die Stadt auch durch die Drahtseilbahn Erdmannsdorf-Augustusburg, welche seit dem Jahr 1911 verkehrt. Zu allen Jahreszeiten einen Besuch wert ist das Augustusburger Freizeit- und Erholungszentrum Rost´s Wiesen.

## von Augustusburg zum Viadukt



Startpunkt der rund elf Kilometer langen Tour ist der Parkplatz des Freizeitentrums Rost´s Wiesen. Der Weg führt über Grünberg und das Waldgebiet Faldung direkt auf den Viadukt. Über den in der Nähe des Viaduktes gelegenen Aussichtspunkt Bastei geht es auf dem Rückweg über den zur Gemeinde Leubsdorf gehörigen Ortsteil Hohenfichte mit seiner historischen überdachten Holzbrücke direkt zurück nach Augustusburg.

# Flöha - Eine Stadt, welche vor allem durch die Eisenbahn zu einer aufblühenden Industriegemeinde wurde



Im Jahr 1933 wurde die Industriegemeinde Flöha zur Stadt erhoben. 1962 erfolgte der Zusammenschluss mit der Stadt Plauen. Beide Siedlungsgebiete waren unmittelbar zusammengewachsen. Flöha entstand Mitte des 12. Jahrhunderts als Waldhufendorf, die erste urkundliche Erwähnung des Ortes datiert auf das Jahr 1399. Vor allem durch die Entwicklung der seit 1811 produzierenden Baumwollspinnerei Plauen, der ältesten und größten Baumwollspinnerei Deutschlands, zu einer aufstrebenden Industriestadt. Der entscheidende Schritt dieser Entwicklung war Flöhas an das bahnnetz durch die Verbindung zwischen Chemnitz und Annaberg. In den darauf folgenden Jahren kamen die Verbindung nach Freiberg und die abzweigende Nebenbahn nach Reitzenhain hinzu. Die Stadt Flöha zählt mit dem im Jahr 2011 eingemeindeten Ortsteil Falkenau ca. 11.000 Einwohner. Das ehrgeizigste Projekt der Stadt ist die Umwandlung der riesigen Industriebrache „Alte Baumwolle“ in ein städtisches Zentrum.

## von Flöha zum Viadukt



Startpunkt der 12,6 Kilometer langen Tour ist der Bahnhof Flöha. Immer im Flöhatal aufwärts geht es durch den Ortsteil Falkenau bis zum Fuße des Viaduktes. Der Aufstieg zur Brückenkronen ist beiderseits der Flöha möglich. Rückwärts geht es entlang der alten Bahntrasse vorbei am Haltepunkt Falkenau/Süd und über das kleine Waldgebiet am Kuhstein (hier bietet sich ein kurzer Abstecher zum „wandernden Berg“ mit Info-Tafel an) zurück nach Flöha.

# Oederan - Die Stadt des Klein-Erzgebirges und eines sehenswerten Webereimuseums



Im 12. Jahrhundert legten Bauern ein Waldhufendorf an, welches im Jahr 1286 als Ort und 1292 als Stadt Oederan erstmals urkundlich erwähnt wurde. Die bedeutendsten Gewerbe im Mittelalter waren die Tuchmacherei sowie die Leinenweberei. 1583 erhielt die Stadt vom Kurfürsten August I. von Sachsen das Privileg einer „Freien Bergstadt“. Überregional bedeutend sind die im Zeitalter des Historismus überformte gotische Stadtkirche mit einer Silbermann-Orgel sowie das Renaissance-Rathaus mit einem verzierten Eckerker und seinem markanten Dachreiter. Am 1. März erhielt Oederan Bahnanschluss an der Strecke zwischen Flöha und Freiberg, vor allem dank des harten Kampfes seines Bürgermeisters und Landtagsabgeordneten Franz Messerschmied. Einschließlich der zwölf Ortsteile – von Breitenau bis Wingendorf – zählt Oederan ca. 8.200 Einwohner. Größte Sehenswürdigkeit der Stadt ist das „Klein-Erzgebirge“, der älteste Miniaturpark Deutschlands. Sehenswert auch eines der modernsten Webereimuseen Deutschlands und das Dorfmuseum im Ortsteil Gahlenz.

## von Oederan zum Viadukt



Startpunkt der 13,4 Kilometer langen Tour ist die Miniaturschau „Klein-Erzgebirge“. Durch die Altstadt Oederans erreicht man über den Eselsweg und einen Plattenweg die Schutzhütte Kirschallee. Von dort kommt man über den Ortsteil Breitenau direkt zum Viadukt. Auf dem Rückweg läuft man auf der Falkenauer Straße nach Breitenau und biegt am Eselsweg links ab, um über Wiesen und Felder wieder nach Oederan zu gelangen.