

3. Die Neubautrasse mit zwei Stahlbetonbrücken

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. Mit den bauh vorbereitenden Maßnahmen



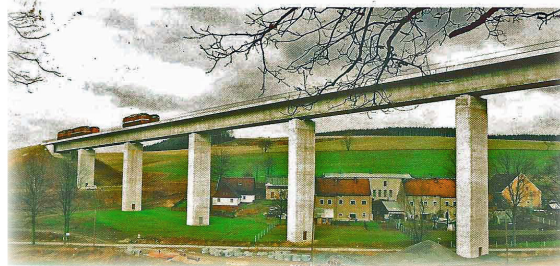
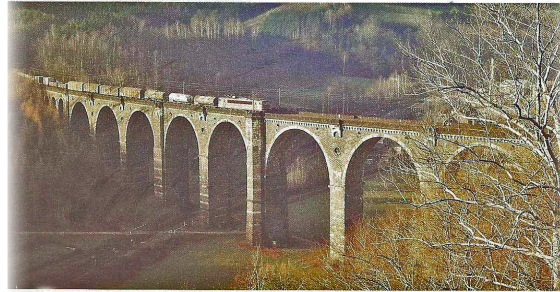
Blick auf die Neubautrasse mit ihren zwei modernen Stahlbetonbrücken (im Bild rechts) in der Bauphase. Im Vordergrund links der Hetzdorfer Viadukt und die damaligen Baustelleneinrichtungen. Außerdem im Bild: Die Strecke der Erzgebirgsbahn von Chemnitz über Flöha nach Olbernhau-Grünthal bzw. Marienberg über Pockau-Lengefeld.

an der Neubautrasse wurde im Januar 1986 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 12. Mai 1992, also immerhin mehr als sechs Jahre später.

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.



Neubauabschnitt Hetzdorf an der Sachsenmagistrale Görlitz-Plauen
(Vogtl.)



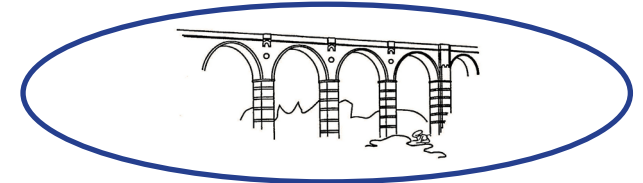
Titelseite einer Broschüre der Deutschen Reichsbahn aus Anlass der Fertigstellung des Neubauabschnitts Hetzdorf der Sachsenmagistrale Görlitz-Plauen. Unten im Bild die Probelastung der neuen Spannbetonbrücke 1 über den Hetzbach.

4. Der Hetzdorfer Viadukt heute

Nachdem der Hetzdorfer Viadukt im Jahr 1992 als Verkehrsanlage außer Betrieb genommen wurde, stand er vor einem ungewissen Schicksal. Das wollte ein im Januar 1994 gegründete Interessenverein verhindern, der sich dem Erhalt dieses Kleinod und der Klärung der vielen offenen Fragen mit der Bahn widmete. Außerdem stand im Herbst 1994 der 125. Geburtstag des imposanten Bauwerkes bevor, der würdig begangen werden sollte. Seither finden alle fünf Jahre - immer Ende August - große Feiern am Hetzdorfer Viadukt statt. Heute führt über den Viadukt ein beliebter Wanderweg, welcher die „Krone des Erzgebirges“, das Renaissance-Schloss Augustsburg, und die Stadt des Klein-Erzgebirges Oederan miteinander verbindet.

Impressum:

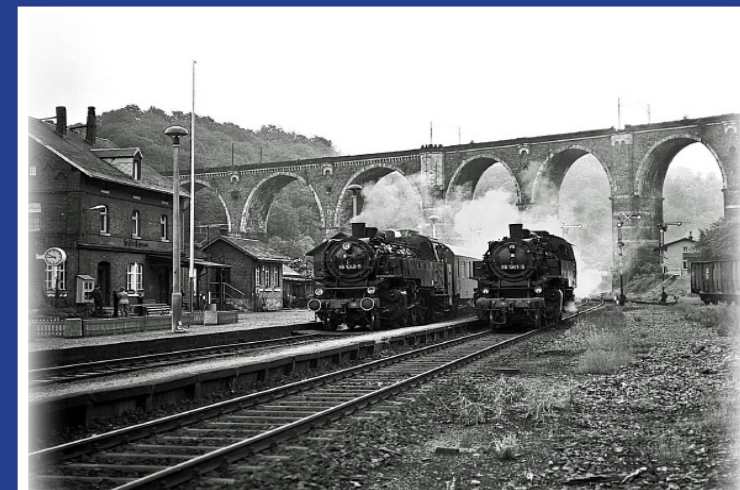
Herausgeber: Interessenverein Hetzdorfer Viadukt e.V.
Text, Satz und Layout: Hans Weiske, Flöha/OT Falkenau
Historische Aufnahmen: Sammlung Thomas Böttcher, Zschopau
Druck: Druckerei Willy Gröer GmbH & Co. KG, Chemnitz



Der Hetzdorfer Viadukt

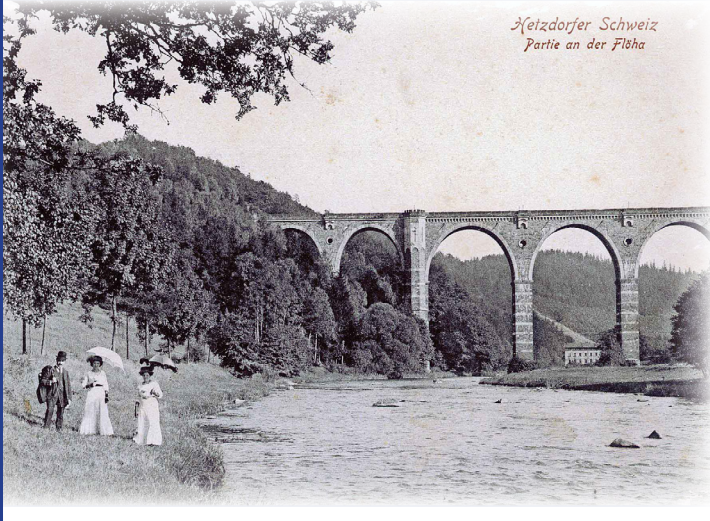
Ein Meisterwerk alter Steinmetz- und Brückenbaukunst

seit 1992 führt die Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Dresden und Nürnberg auf einem etwa zwei Kilometer langen Neubau-Abschnitt hier vorbei.



1. Vorgeschichte und Geschichte des 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-Kohlen-



Historische Aufnahme vom Hetzdorfer Viadukt und der Hetzdorfer Schweiz. Im kühnen Bogen wurde zwischen Oederan und Falkenau das Flöhatal überspannt.

bahn, 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 die Strecke im Jahr 1862 eröffnet.

Die Streckenführung des „Lückenschlusses“ zwischen Freiberg und Chemnitz führte zu längeren Kontroversen. Favorisiert war zunächst eine Verbindung über Hainichen. 1866 wurde die Zschopautalbahn eröffnet, die von Chemnitz über Flöha nach Annaberg führte und eine Nutzung des Streckenabschnitts Flöha - Chemnitz ermöglichte. Letztlich entschied man sich für eine kürzere und wegen der vielen Brücken teurere Streckenführung über Oederan. 1869 wurde der Streckenabschnitt zwischen Freiberg und Chemnitz endgültig fertig gestellt.

In den Jahren 1866 bis 1868 wurde der Hetzdorfer Viadukt als letzte der insgesamt 138 Brücken der zweigleisigen Hauptbahn Dresden - Chemnitz errichtet. Auf dem Weg von Freiberg musste von Oederan herunter nach Flöha das hier bereits stark eingeschnittene Flöhatal überwinden werden. Um nur eine Brücke - der Hetzdorfer Viadukt - errichten zu müssen, wurde die Bahntrasse in einem weiten Bogen über das Flöhatal geführt. Anfangs

liefen die Brückenbauarbeiten infolge der Ereignisse des Preußisch - Österreichischen Krieges sehr schwer an. Dennoch entstand - in der bemerkenswerten kurzen Bauzeit von knapp zwei Jahren bis zur Schlusssteinsetzung am 28.09.1868 - 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 dem Verkehr übergeben. Ihrer Aufgabe als „Einfahrtstor zum Erzgebirge“ wurde sie somit rund 123 Jahre - 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



Am 24. Februar 1866 wird der Bau der Viadukte in „Hetzdorf zwischen Flöha und Oederan“ und in „Wegefahrt unweit Schöna“ offiziell bekannt gegeben

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 Streckenabschnittes aus. Die Folge waren umfangreiche Studien, in deren Ergebnis sich zwei Hauptvarianten herauschälten: Reparatur des vorhandenen Bauwerks oder Neubau auf einer neuen Trasse.

Die Konsequenz: Am 10. Januar 1886 fasste das Präsidium des Ministerrates der DDR den Beschluss zum „Bau der Neubautrasse Hetzdorf“. Noch im Januar 1886 begannen die vorbereitenden Arbeiten für die Neubautrasse. Die Strecke zwischen den Bahnhöfen Falkenau/Süd und Oederan verkürzte sich somit durch die Neubautrasse um fast einen Kilometer. 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.

2. Der Viadukt als bautechnisches Meisterwerk

Der Hetzdorfer Viadukt gehört zu den bedeutenden Kunstbauten in den ersten Jahrzehnten der deutschen Eisenbahngeschichte. Er überspannt mit einer Länge von 328 Metern das Tal der Flöha an jener Stelle, wo diese aus dem Erzgebirge in das Flöhaer Becken eintritt. So gesehen, ist er das Eingangstor zum Erzgebirge im Flöhatal im Bereich der so genannten Hetzdorfer Schweiz. Der Viadukt war mit einer Höhe von rund 42 Metern die höchste einetägige Eisenbahnbrücke in Deutschland. Sie verläuft im ersten Viertel gerade und



Voll dampf im Jahre 1977 auf dem Hetzdorfer Viadukt

auf der restlichen Länge mit einem Radius von 572 Metern im Bogen. Die Brücke besteht aus vier großen und 13 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 kleinere 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. Der Bau kostete die für die damalige Zeit beachtliche Summe von 1,65 Millionen Mark.