

## Die neue Stegbrücke nach Gückelsberg

Lothar Schreiter

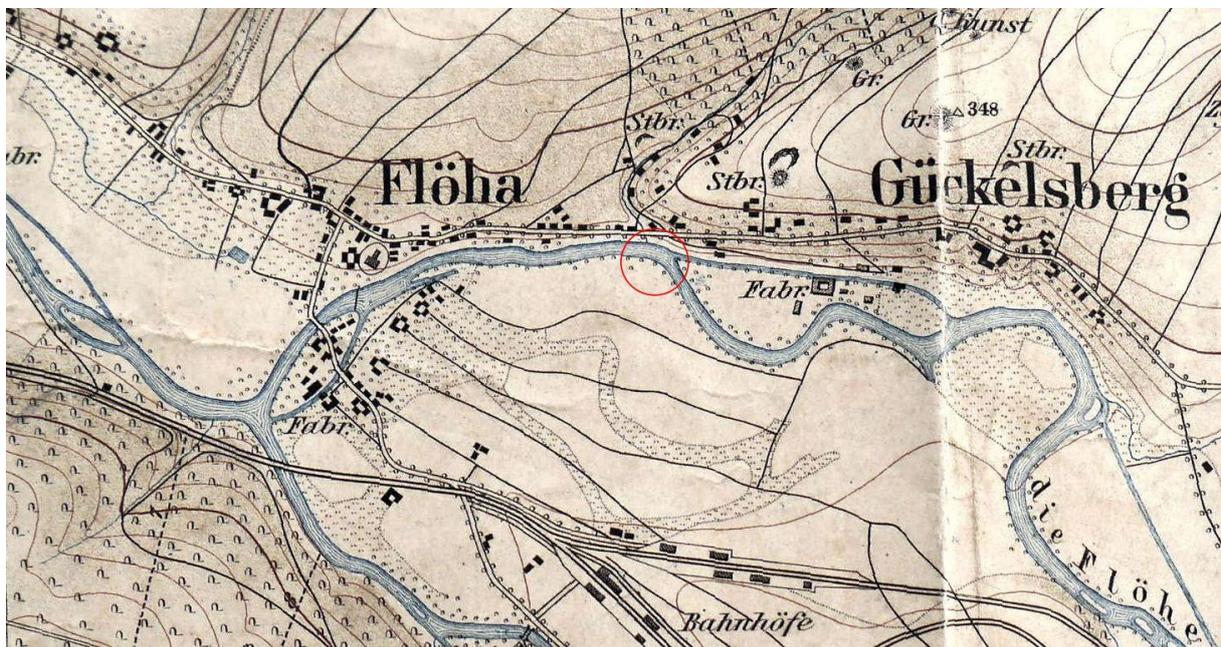
Zu den jüngeren Flussquerungen im Talkessel gehört zweifelsfrei die Stegbrücke nach Gückelsberg. Die ersten amtlichen Überlegungen zum Bau einer Brücke gehen „erst“ etwa 130 Jahre zurück. Guele, Juckelsberg und noch weitere Namen getragen, ein kleines Walddörfchen, am nordöstlichen Rand der Flöhaer Weitung gelegen, war nach heutigen Kenntnissen eigenständig und auf seine Art autark.

Zur geschichtlichen Entwicklung dazu schreibt Petersen:<sup>1</sup>

„Vermutlich ist eine kleine Siedlung am ‚Berg des Jakob‘ um 1200 oder etwas später als Dörflein, jedenfalls nicht als Waldhufendorf, mit Herrenhof angelegt worden. Als Ortsgründer gelten aufgrund der kirchlichen, steuerlichen und gerichtlichen Zugehörigkeit die Reichsministerialen von Schellenberg. Zwischen 1323 und 1360 erwarben die Ministerialen von Lichtenwalde den Ort mit der niederen Gerichtsbarkeit, während die hohe Gerichtsbarkeit beim Amt Schellenberg verblieb.“

Selbständig war das Dorf, denn es besaß eine eigene Verwaltung, den Erblehnrichter, der in seiner Funktion als Amtmann beurkundete und auch u.a. für die Erfüllung der Hand- und Spanndienste verantwortlich zeichnete. Zudem gab es im Dorf den Schmied und den Stellmacher. Alles andere erledigten die Bauernfamilien sowieso selbst. Bei aller Selbständigkeit des Dorfes kann man heute davon ausgehen, dass eine kirchliche Zugehörigkeit zum Kirchdorf Flöha von Anfang an vorhanden war, der frühestens 1545 eine Schulgemeinschaft und 1869 die Gründung einer Feuerwehrezusammenarbeit folgten.<sup>2</sup>

Wenn man sich den Ausschnitt eines Messtischblattes von 1874 einmal etwas näher betrachtet, so fällt ins Auge, dass die Verbindung nach Flöha zu der damaligen Zeit durch die Hofer Straße, wie die Dresdner- und Chemnitzer Straße zu dieser Zeit genannt wurden, stabil und zugleich hochwassersicher und für eine Kommunikation beider Dörfer absolut ausreichend war. Eine Brücke war in den früheren Jahrhunderten überhaupt nicht in Betracht zu ziehen. Sie war gegenstandslos.

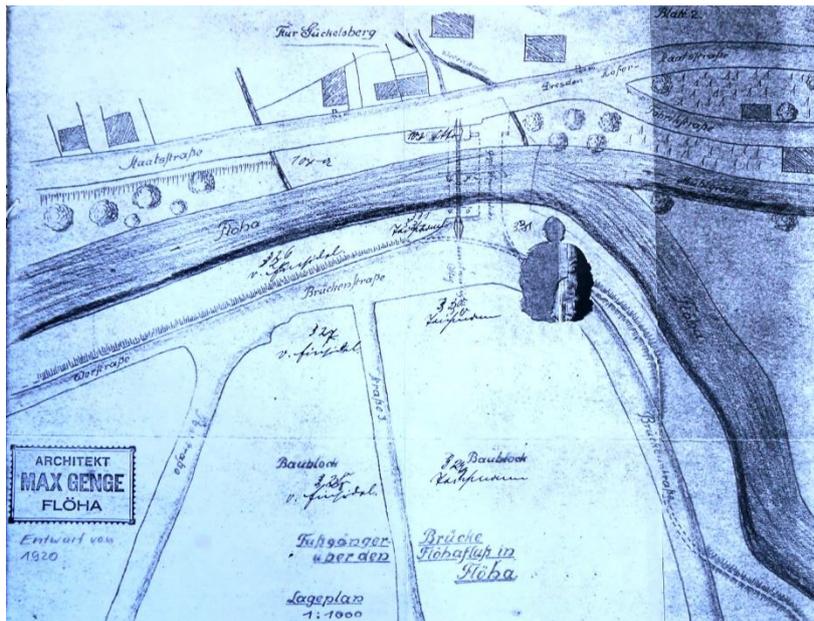


Ausschnitt Messtischblatt von 1874. Der rote Kreis umschließt das Gelände des späteren Brückenbereiches

Das sollte sich ändern, als Flöha im Jahr 1866 mit der Chemnitz-Annaberger Eisenbahnstrecke damit auch einen Bahnhof erhielt. Wie in der Landkarte zu sehen ist, war der „Komotauer“ Bahnhof in Sichtweite, der Weg über die Kirchenbrücke aber umso länger. Erstmals amtlich taucht die Brückenangelegenheit in der „Denkschrift über eine eventuelle Vereinigung der Landgemeinden Flöha und Gückelsberg“, undatiert, etwa 1913, auf. Darin wird festgehalten: „Vor dem Neubau der Flöhaer Kirchenbrücke und zwar unterm 22. Mai 1896 wurde der Gemeinderat zu Gückelsberg bei der Königlichen Staatsregierung wegen Erbauung einer Flöha-Brücke in der Nähe der

Heymannschen Fabrik vorstellig. Hierauf erhielt er jedoch ablehnenden Bescheid, da die Entfernung von der 1886 staatlich gewordenen Kirchenbrücke in Flöha zu kurz sei. Der Gemeinderat zu Flöha hatte seinerzeit die Beteiligung an der Petition einstimmig abgelehnt. – und wohl auch heute noch wird die Regierung zweifellos auf ihren früheren Standpunkt beharren. Die Frage einer Brückenverbindung wird Sache der beiden beteiligten Gemeinden bleiben.“ So war es dann auch, wie sich herausstellen sollte.<sup>3</sup>

1898 unternahm der damalige Amtshauptmann von Loewen in einer eigens einberufenen Versammlung den Versuch, die Gemeinderäte von Flöha, Plaue-Bernsdorf und Gückelsberg zu einer Verschmelzung zu bewegen. Der Versuch verlief ergebnislos. Jedoch zeigte sich Gückelsberg daran interessiert. Wohl aus wirtschaftlichen Gründen arbeitete Gückelsberg weiter daran. Leider verhinderte der Ausbruch des Krieges 1914 vorerst alle weiteren Aktivitäten. Bald nach Ende des Krieges wurden im Jahr 1919 die Verhandlungen wieder aufgenommen. Bereits ein Jahr später, am 1. April 1920 erfolgte die Ortsvereinigung. An vorderer Stelle stand das Vorhaben:



Projektzeichnung zur Festlegung der Brückentrasse

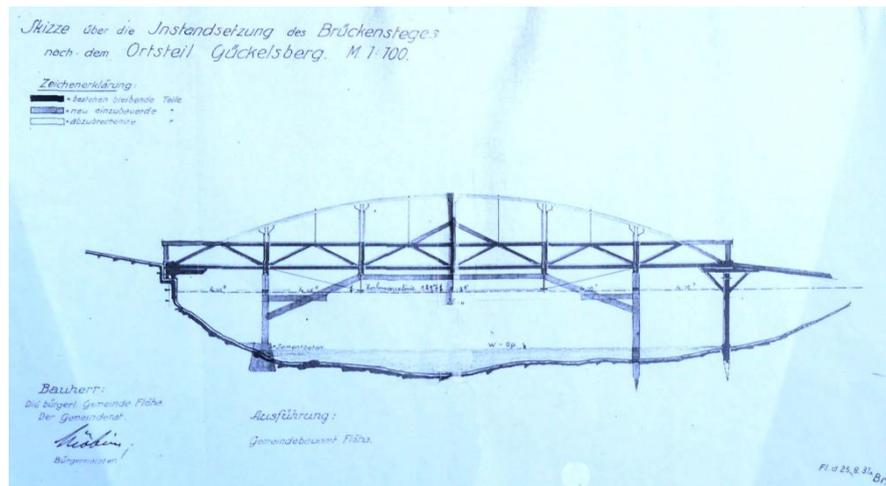
Schaffung einer kurzen fußläufigen Verbindung zum Bahnhof. Ihm folgten weitere Wünsche wie der Anschluss an das Trinkwassernetz Flöhas und der Anschluss an das örtliche Stromnetz.<sup>3</sup> Nun, der erste langjährige Wunsch, Schaffung einer kurzen fußläufigen Verbindung zum Bahnhof wurde bereits ein Jahr nach der Ortsvereinigung Wirklichkeit. Ein hölzerner Brückensteg über dem Flöha-Fluss verkürzte den Fußweg zur Bahn beträchtlich. Der von Architekt Max Genge geplante Steg sah vor, am obersten Bogen-teil der Flöha den Fluss zu queren und zugleich den fußläufigen Anschluss an der tiefsten Stelle der Staatsstraße vorzunehmen.

Delivered and installed was the Stegbrücke 1921 from the firm Deutsche Holzwerke Carl Tuchscherer AG.<sup>7</sup>



Hölzerner Brückensteg mit einer Breite von 1,5 Meter. Hochwasseraufnahme Januar 1932

Der ganz aus Holz erbaute Steg hielt dem Hochwasser 1932 stand. Allerdings mussten bereits 1931 Stützen zu einer statischen Sicherung angebracht werden, da die Holzbohlen des Obergurtes bereits vollkommen unter Fäule litten.<sup>7</sup> Die Stegbrücke hatte eine Standdauer von 18 Jahren. Wenn man dazu bedenkt, dass zu dieser Zeit die Eisfahrten in jedem Frühjahr ganz normal waren, so war die Standfestigkeit doch beachtlich.



**Aus statischen Gründen vorgenommene Verstärkung**

Im Jahr 1939 hatte die erste Brücke ihre Grenznutzungsdauer erreicht und wurde im Sommer des gleichen Jahres durch eine stählerne Brücke ersetzt. Die Montagearbeiten lagen in den Händen der Firma des Handwerksbetriebes und Schlossermeisters Richard Seidel aus Flöha.<sup>4</sup>

**Die stählerne Brücke der zweiten Generation von 1939 bis 1994. Bilder undatiert**



Die hölzerne Rampe als Stegverbindung zwischen dem Hochwasser-Damm und Brücke blieb zunächst bestehen und führte wie bei der hölzernen Stegbrücke hin zu dem noch ganz in der Nähe befindlichen Hochwasserschutzdamm. In den drei Bildern ist allerdings bereits der Schutzdamm zurückgesetzt und die Rampe verlängert worden.

Das Sommerhochwasser vom 4. bis 5. Juli 1958 riss den hölzernen Steg mit fort. Er wurde durch einen stählernen ersetzt. Brücke und Damm hielten glücklicherweise dem Hochwasser stand. Man lernte daraus und setzte den Hochwasserschutz-Damm ca. 40 m zurück. Es entstand damit die heute vorhandene Überflutungswiese. Die Rampe zwischen der neuen Dammkrone und der eigentlichen Brücke wurde wieder entsprechend verlängert.<sup>5</sup>



1959. Der Feldweg markiert die heutige Lessingstraße. Rechts davon heutiger Freizeitpark

Als in den Jahren 1959 mit dem Bau des Wohngebietes an der heutigen Lessingstraße begonnen wurde, machten sich neben dem Straßenneubau auch eine wesentliche Verbreiterung und Erhöhung des Schutzdammes und gleichzeitig eine weitere Zurücksetzung des Dammes notwendig. Damit war auch wieder ein Neubau der Anschlussrampe zwischen der neuen Dammkrone und der Brücke notwendig geworden. Im unteren Bild sind noch die alte und auch schon die neue, im Bau befindliche Rampe gut zu erkennen. Das Gelände wurde großflächig bis zur Dammkrone angeschüttet.



um 1960. Die wiederum notwendige Anpassung zu dem neuen Damm ist schon im Bau. Die alte Rampe ist noch in Benutzung.

Das links im Mittelgrund des Bildes zu sehende Fundament gibt nach Abzug etwa eines Meters das heutige Niveau des gesamten Geländes an. Die Lessingstraße befindet sich links außerhalb des Bildes.<sup>5</sup>

Anhand einer im Jahr 1992 durchgeführten Revision wurde festgestellt, dass nach über fünf Jahrzehnten Standzeit die Korrosion das gesamte Brückenwerk soweit angegriffen hatte, dass eine Reparatur nicht mehr möglich war. Man musste sich mit dem Gedanken des Baues einer neuen Brücke beschäftigen. Der Stadtrat hielt einen hölzernen Brückensteg für günstig und auch gut in die Landschaft passend. Nach der Ausschreibung erhielt die Brückenbau-Firma Johannes Rötteringk aus Bad Bentheim den Auftrag.<sup>6</sup>



Die dritte, diesmal hölzerne Stegbrücke während ihrer Montage

Nachdem die Fundamente für Widerlager und Pfeiler gesetzt waren, erfolgte die Montage der vormontierten Brückenbauteile zügig. An Schaulustigen fehlte es dabei nicht.

Am 24. Mai 1996 war es dann soweit. Es soll schon sehr selten vorkommen, dass an einem Tag gleich zwei Brücken eingeweiht werden. Um 12.00 Uhr konnte zunächst als erste Brücke durch den Bürgermeister Herrn Friedrich Schlosser das Band zur Freigabe des Auensteges durchschnitten werden.<sup>6</sup>



Freitag vor Pfingsten, wir berichteten in der Vorwoche, wurde neben dem Auensteg auch die neue Stegbrücke, die Flöha mit Gückelsberg verbindet, der Bevölkerung übergeben. Auf unserem Foto oben: Bürgermeister Friedrich Schlosser, Pfarrer Fiedler und Ortschronist Lothar Schreiter (von rechts). Es ist dies die dritte Brücke, die an dieser Stelle die Flöha überquert. Die erste stand von 1921 bis 1939. Ihr Bau war eine der Bedingungen für die damalige Eingemeindung Gückelsbergs nach Flöha. Die 1939 gebaute Stegbrücke, deren Anblick Generationen vertraut ist, wird seit der vergangenen Woche von einer Chemnitzer Recyclingfirma abgerissen und fachgerecht entsorgt. Zunächst wurden der vordere Teil über die Wiese (Foto rechts) sowie die Widerlager und die Fundamente entfernt. In dieser Woche folgen die Abbrucharbeiten der Brücke über den Fluß.

Foto: Schubert

Zeitung: Blick 5. Juni 1996

Um 14.00 Uhr erfolgte die Einweihung der Stegbrücke, von einigen Hundert Einwohnern und Gästen begeistert verfolgt.

Nachdem Bürgermeister Friedrich Schlosser mit dem Durchschneiden des Bandes seine Worte zur Einweihung gesprochen hatte, segnete Pfarrer Fiedler die Brücke. In seinen Worten zur Einweihung brachte Ortschronist Lothar Schreiter u. a. zum Ausdruck: „Nun haben wir auch bei uns die ‘Golden Gate Bridge’. Na ja, sie ist nicht ganz so groß wie das Original, dafür ist aber auch unsere Heimatstadt nicht ganz so groß wie San Francisco. Mögen wir mit der Brücke immer gefahrlos über die Flöha gelangen.“ Danach schritten, vom Bürgermeister geführt, die Anwesenden über die neue Brücke, um über die noch stehende alte

zum letzten Mal, zurückzukehren. Im Festzelt neben der Stegbrücke herrschte, von der Falkenauer Blaskapelle bestens unterstützt, bei Freibier reger Betrieb. Flöha TV erhielt wohl selten so viel Einstimmigkeit. Beide Brückenbauwerke wurden in den höchsten Tönen gelobt.<sup>5</sup>



**Grazil überspannt die Stegbrücke die Flöha mit einer Länge von 82 Metern, 2,50 Meter Breite bei einem Gewicht von 61 Tonnen.<sup>6</sup> Die hölzerne Konstruktion fügt sich dabei hervorragend in unsere vorezgebirgische Landschaft ein**

Für die Statik zeichnete das Chemnitzer Ingenieurbüro Tiefbau und für die Betonbauten die Firma Walter Bau verantwortlich. Als Material kam sibirische Lerche zum Einsatz. Für beide Brücken, dem Auensteg und der Stegbrücke flossen Fördermittel der Europäischen Union.<sup>6</sup>

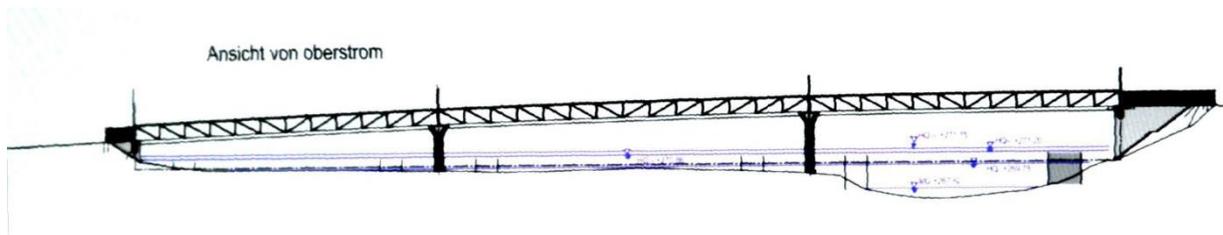
Nach zweieinhalb Jahrzehnten sind inzwischen die Verschleißerscheinungen so groß geworden, dass ein Ersatzneubau erforderlich wurde.

#### Ersatzneubau Stegbrücke

Die Landesdirektion Chemnitz:

„Die Landesdirektion Sachsen hat die Plangenehmigung für den Ersatzneubau der sogenannten „Stegbrücke“ in Flöha erlassen. Damit verfügt die Stadt Flöha als Vorhabenträgerin über Baurecht. Im Rahmen des Vorhabens wird die bestehende Holzbrücke, im Volksmund auch „Stegbrücke“ oder früher „Brückensteg“ genannt, voll-ständig zurückgebaut. Als Ersatz soll etwa 17 Meter stromaufwärts auf einem bestehenden Unterbau eine neue Dreifeld-Fachwerkbrücke in Verbundbauweise entstehen. Wie das vorhandene Brückenbauwerk auch ist die neue Brücke als Geh- und Radwegbrücke konzipiert. Ebenso dient sie weiterhin als Leitungsbrücke, da Antennenkabel, Beleuchtungskabel und Schutzleitungen für Fernmeldeleitungen überführt werden. Die zurzeit noch am alten Brückenbauwerk überführten Trinkwasser- und Abwasserleitungen werden zukünftig unter dem Fluss verlaufen, ein 20-kV-Kabel wird zudem erdverlegt. ...“<sup>8</sup>

Nachdem die Landesdirektion Sachsen der Stadt Flöha Baurecht erteilt hat, konnte Mitte Mai 2022 mit dem Bau eines neuen Brückensteiges begonnen werden. Mit zu der Fertigstellung des Bauwerkes, das für Mitte 2023 vorgesehen ist, gehört auch der Abriss der noch für den Verkehr genutzten alten Holzbrücke. Möglich ist deren weitere Nutzung bis zur Eröffnung der neuen Brücke, da die neue, nun stählerne Stegbrücke flussaufwärts an der Stelle der ersten Brücke errichtet wird.<sup>6</sup>



**So soll sie aussehen, die Stegbrücke der vierten Generation**

Mit einer Gesamtlänge von 89,60 Metern, einer Breite von 3 Metern und einer Obergurthöhe von 1,43 Metern ist das neue Brückenbauwerk für Fußgänger und für Radfahrer gleichermaßen nutzbar. Außerdem nimmt die Stegbrücke auch noch verschiedene Versorgungsleitungen auf. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 2,7 Millionen Euro, wobei die Stadt Flöha mit 2 Millionen Euro Fördermittel rechnen kann.<sup>6</sup>

Projektant ist das Ingenieurbüro Schulze und Rank Ingenieurgesellschaft mbH  
Die Bauausführung liegt in den Händen der Firma SWING Tiefbau GmbH Großrückerswalde.<sup>6</sup>

Aus dem Baugeschehen vom 8. September 2022 sind die beiden bereits errichteten Mittelpfeiler zur Aufnahme der stählernen Brücke bereits gut zu erkennen. Derzeitig ist im Bereich des Brückenbaues die vorbeiführende Bundesstraße 173 halbseitig gesperrt. Benötigt wird die teilweise Sperrung für die Baufreiheit zur Gründung des hangseitigen Widerlagers, das zur Auflage der Brückenteile notwendig ist.



**Die Zuordnung der neuen zur alten Trasse ist gut zu erkennen**

Hoffen wir, dass der Neubau zügig vorangehen möge und alle Passanten Jahrzehntlang sicher von einem zum anderen Ufer geleitet.

Lothar Schreiter 20. September 2022  
Ortschronist

## Quellennachweis

- 1 Gert Petersen Chemnitz
- 2 Neue Sächsische Kirchengalerie, Stadtarchiv Flöha, Archiv Feuerwehr Stadt Flöha
- 3 Denkschrift Gemeinde Gückelsberg
- 4 Schlossermeister Lothar Seidel
- 5 eigene Kenntnisse
- 6 Archiv Stadtverwaltung
- 7 Archiv Nr. 1676 Stadtverwaltung
- 8 Landesdirektion Sachsen

## Bildnachweis

- Seite 1 amtliches Messtischblatt von 1874  
Seite 2 oberes Bild Privatarchiv Familie Springer  
Seite 2 unteres Bild Archiv Lothar Schreiter  
Seite 3 oberes Bild Archivakten Stadtverwaltung  
Seite 3 weitere Bilder Archiv Lothar Schreiter  
Seite 4 Archiv Lothar Schreiter  
Seite 5 obere Bilder Archiv Lothar Schreiter, unteres Bild „Blick“ Foto Schubert  
Seite 6 oberes Bild Archiv Lothar Schreiter, unteres Bild Ingenieurbüro Schulze und Rank Ingenieurgesellschaft mbH  
Seite 7 Archiv Lothar Schreiter