

# Göltzschtalbrücke

---

Die **Göltzschtalbrücke** im sächsischen Vogtlandkreis ist die größte Ziegelstein-Brücke der Welt. Das Viadukt mit insgesamt 98 Bögen gilt als Wahrzeichen des Vogtlands und überspannt zweigleisig auf der Bahnstrecke Leipzig–Hof das Tal der Göltzsch zwischen den Orten Reichenbach im Vogtland (Ortsteil Mylau) und Netzschkau.

Gemeinsam mit der ähnlichen, aber kleineren Elstertalbrücke begann 1846 die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie mit dem Bau der 78 Meter hohen Bogenbrücke. Im folgenden Jahr übernahm die Sächsisch-Bayerische Staatseisenbahn den Weiterbau und stellte am 15. Juli 1851 beide Brücken gleichzeitig fertig. Sie gehören damit zu den ältesten Zeugen der Eisenbahngeschichte in Deutschland.

Die Brücke war Namensgeberin für die 1895 eröffnete Station Mylau Haltestelle, die 1903 in Bahnhof Göltzschtalbrücke umbenannt wurde. Dort endeten zwei Nebenstrecken, die von Reichenbach Oberer Bahnhof und von Lengenfeld (Vogtland) kamen.

## Inhaltsverzeichnis

---

### Geschichte

- Planung und Bau
- Beteiligte Personen
- Weitere Geschichte
- Aktuelles

### Ausblick vom Fesselballon

### Technische Daten

### Siehe auch

### Literatur

### Film

### Weblinks

### Einzelnachweise

## Geschichte

---

### Planung und Bau

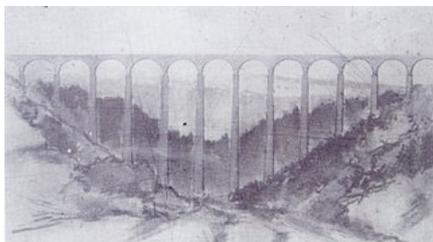
Bei dem Bau der Bahnstrecke Leipzig–Hof, die als Sachsen-Franken-Magistrale von Leipzig über Plauen und Hof bis nach Nürnberg führt, musste als eine der größten Herausforderungen das Tal der Göltzsch überwunden werden. Da die Sächsisch-Bayerische Eisenbahngesellschaft nur über wenig Geld verfügte, wurde versucht, am 27. Januar 1845 mittels eines Wettbewerbs in allen großen deutschen Zeitschriften mit 1000 Talern Preisgeld eine günstige Möglichkeit für den Brückenbau zu finden. Es gingen 81 Vorschläge ein,

jedoch konnte keiner davon mittels statischer Berechnungen nachweisen, den Belastungen des geplanten Eisenbahnverkehrs gewachsen zu sein. Das Preisgeld wurde daraufhin auf vier Vorschläge aufgeteilt, aber keiner davon tatsächlich realisiert.

### Wettbewerbsvorschläge



Dreistöckiger Entwurf von Wilhelm F. Götze



Entwurf mit weit gespannten Bögen, Holzkonstruktion und gemauerten Pfeilern

Der Leiter der Prüfungskommission, Professor Johann Andreas Schubert, entwarf daraufhin unter Berücksichtigung seiner eigenen Erfahrungen mit statischen Berechnungen vor allem beim Bau des bereits im Sommer 1845 fertiggestellten Viaduktes in Leubnitz<sup>[2]</sup> selbst eine Lösungsmöglichkeit und verwendete dabei auch einzelne Anregungen aus den eingegangenen Vorschlägen. Damit wurde die Brücke die erste statisch berechnete der Welt. Der Planer sah – damals sehr außergewöhnlich – als hauptsächlichen Baustoff Ziegel vor, weil in der Region große Lehmvorkommen vorhanden waren und somit Ziegel kostengünstig und schnell beschafft werden konnten. Nur an einigen besonders stark beanspruchten Stellen plante er die Verwendung von Granit.

Die Grundsteinlegung fand am 31. Mai 1846 statt. Nach Baubeginn musste die Planung geändert werden, da einige technische Schwierigkeiten auftauchten. Unter anderem war der vorgefundene Baugrund im Tal nicht so fest wie vorher angenommen, weshalb die ursprünglich geplanten gleichmäßigen Bögen nach

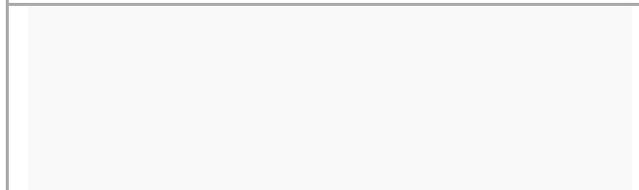
## Göltzschtalbrücke



Luftaufnahme der Göltzschtalbrücke

Nutzung	<u>Bahnverkehr</u>
Überführt	<u>Bahnstrecke Leipzig–Hof</u> ( <u>Sachsen-Franken-Magistrale</u> )
Querung von	<u>Göltzschtal</u>
Ort	<u>Reichenbach im Vogtland</u> , <u>Netzschkau</u>  <u>Sachsen</u>
Konstruktion	<u>Bogenbrücke</u>
Gesamtlänge	574 m
Breite	7,93–23 m
Anzahl der Öffnungen	29 (in der obersten Etage)
Längste Stützweite	30,9 m
<u>Lichte Weite</u>	11,34–14,16 m (von unten nach oben) <sup>[1]</sup>
Höhe	78 m
Baubeginn	31. Mai 1846
Eröffnung	15. Juli 1851
<u>Planer</u>	<u>Johann Andreas Schubert</u>

### Lage



einem Entwurf von Oberingenieur Robert Wilke durch einen mittigen und wesentlich größeren Bogen ersetzt wurden.

Die Göltzschtalbrücke war eine für ihre Zeit außergewöhnliche Großbaustelle. Für den Bau wurden täglich 50.000 Ziegel im ungewöhnlichen Dresdner Format =  $11\frac{3}{4}'' \times 5\frac{3}{4}'' \times 2\frac{3}{4}''$  (in Sächsischem Zoll = 2,36 cm; das entspricht 27,73 cm  $\times$  13,57 cm  $\times$  6,49 cm) von fast 20 Ziegeleien entlang der Bahnstrecke gebrannt. Das Baugerüst verbrauchte 23.000 Bäume<sup>[3]</sup>, andere sprechen von 230.000 Baumstämmen.<sup>[4]</sup> Insgesamt waren 1736 Arbeiter mit dem Bau beschäftigt. Während des Baus starben bei Unfällen 31 Arbeiter.<sup>[5]</sup> Nach der Fertigstellung und Einweihung am 15. Juli 1851 war die Göltzschtalbrücke die höchste Eisenbahnbrücke der Welt; sie gilt als die weltweit größte Ziegelbrücke.



## Beteiligte Personen

- Johann Andreas Schubert (1808–1870) – Leiter der Prüfungskommission, Entwurf der Brücke und Berechnung der Statik
- Oberingenieur Robert Wilke (1804–1889) – Ausführungsplanung und Oberbauleitung
- Ingenieur Ferdinand Dost (1810–1888) – Bauleiter
- Apotheker und Chemiker Heinrich Carl – Mörtelentwicklung
- bis zu 1736 Arbeiter gleichzeitig, davon verloren 31 beim Bau der Brücke ihr Leben



Blick auf die Göltzschtalbrücke

## Weitere Geschichte

1930 wurde mithilfe einer neuen Fahrbahnwanne aus Stahlbeton die Fahrbahn verbreitert und mit einer Brüstung versehen.

Die in den letzten Kriegstagen des Zweiten Weltkriegs von der Wehrmacht bereits geplante Sprengung fand nicht mehr statt.

Von 1955 bis 1958 wurde das Ziegelmauerwerk saniert, bis 1977 wurden dann noch kleinere Arbeiten wie das Anbringen von Stahlblechabdeckungen durchgeführt.<sup>[3]</sup>

## Aktuelles

Die Göltzschtalbrücke ist heute ein Teil der sogenannten Sachsen-Franken-Magistrale. Sie erlaubt Neigetechnikzügen, die kurvenreiche Strecke mit bis zu 160 km/h zu befahren, ansonsten mit 120 km/h.



Göltzschtalbrücke mit Amerikanischer Mühle und Brodfabrik F. A. Ketzels 1856

Entlang der Brücke winden sich beschilderte Wege, auf denen sich die Größe des Bauwerks erleben lässt. In der Nähe der Brücke befand sich bis 2013 ein Fesselballon, der bis auf 150 Metern Höhe steigen konnte. Von dort aus reichte der Blick bis zum nahegelegenen Schloss Netzschkau und zur Burg Mylau. Der Ballonbetrieb, der ab Mitte August 2007 eingestellt war, wurde im Juli 2011 wieder aufgenommen und steht nun wieder still (Stand: 2015). Eine Wiederaufnahme des Betriebes ist derzeit nicht geplant. Am Fuße der Brücke befinden sich zwei Biergärten.

Die Freifläche vor der Brücke wird teilweise für Open-Air-Veranstaltungen wie Philharmonic Rock, Rock für ein buntes Vogtland usw. genutzt. Die Brücke bietet, vor allem in den Abendstunden mit Beleuchtung, eine beeindruckende Kulisse.

Berüchtigt ist die Brücke deshalb, weil sich in der über 150-jährigen Geschichte immer wieder Menschen durch einen Sprung in die Tiefe das Leben nahmen. Im August 2001 stürzten sich drei aus dem nahegelegenen Reichenbach im Vogtland stammende Jugendliche in den Tod. Der 2002 erschienene Dokumentarfilm *Teuflische Spiele* zeigt das Leben der hinterbliebenen Freunde und ihre Versuche, das Geschehene zu verstehen. Nach acht Suiziden in acht Monaten im Jahr 2002 wird die Brücke heute verstärkt von der Bundespolizei überwacht.

In den Jahren 2006 bis 2008 wurde eine neue Befahranlage für Wartungsarbeiten errichtet. Die DB Netz investierte 2,2 Millionen Euro.

Im Juni 2009 wurde die Brücke von der Bundesingenieurkammer nach dem Schiffshebewerk Niederfinow (2007) zum zweiten Historischen Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst erklärt.<sup>[6][7]</sup>

Im Zuge der Elektrifizierung des Abschnitts Reichenbach–Hof war die Brücke von Mitte 2010 bis Anfang 2012 nur einleisig befahrbar.<sup>[8]</sup> Im Rahmen der Arbeiten erfolgte zur Vergrößerung der lichten Breite zwischen den Geländern von 9,0 Meter auf 10,6 Meter der Einbau eines neuen Gleistragwerkes, das aus 650 Stahlbeton-Halbfertigteilen bestand. Die 22 Fahrleitungsmaste wurden in den Pfeilerachsen angeordnet und durch gestaltete Kanzeln betont. Zur Vermeidung von Schneeverwehungen im Winter wurde ein mit Gitterrostelementen gefülltes Geländer errichtet, das aus der Entfernung betrachtet den Eindruck einer geschlossenen Brüstung vermittelt. Für die Bauarbeiten wurde ein bis zu 78 Meter hohes und 800 Tonnen schweres Arbeits- und Schutzgerüst installiert.<sup>[9]</sup>

Im Juli 2020 beschloss der Stadtrat der Großen Kreisstadt Reichenbach im Vogtland einstimmig die Bewerbung der Göltzschtalbrücke als UNESCO-Welterbe. Sie wäre damit nach der Montanregion Erzgebirge und dem Fürst-Pückler-Park Bad Muskau die dritte Welterbestätte im Freistaat Sachsen<sup>[10]</sup>

## **Ausblick vom Fesselballon**

---



Detailaufnahme



25-Pf.-Sondermarke der DDR-Post 1976



Panorama der Göltzschtalbrücke



360-Grad-Blick vom Fesselballon an der Göltzschtalbrücke



## Technische Daten

<b>Höhe</b>	78 m in teilweise 4 <u>Etagen</u> mit 98 <u>Gewölben</u>	
<b>Länge</b>	574 m mit 29 Öffnungen, größte <u>Spannweite</u> eines Bogens 30,9 m	
<b>Breite</b>	<b>Überbau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bei Bau: 7,70 m</li> <li>▪ ab 1930: 9 m</li> <li>▪ seit 1970ern 9,30 m</li> <li>▪ ab 2011 11,92 m<sup>[1]</sup></li> </ul>
	<b>vierte Bogenetage</b>	7,93 m
	<b>unten</b>	23 m, 76 Quergewölbe
<b>Anzahl Ziegel</b>	26.021.000	
<b>Sandverbrauch</b>	17.089 m <sup>3</sup>	
<b>Volumen des Mauerwerks</b>	<b>Ziegelmauerwerk</b>	71.671 m <sup>3</sup> (52 %)
	<b>Werksteinmauerwerk</b>	48.261 m <sup>3</sup> (36 %)
	<b>Bruchsteinmauerwerk</b>	15.745 m <sup>3</sup> (12 %)
	<b>Gesamt</b>	135.676 m <sup>3</sup>
<b>Baukosten</b>	ca. 2,2 Millionen Taler (6,6 Millionen <u>Goldmark</u> )	



Größenvergleich mit einem Pkw

## Siehe auch

- Liste der Brücken in Sachsen

## Literatur

- Hans-Jürgen Barteld: *Göltzschtalviadukt unter Strom*. In: *Eisenbahn-Magazin*. Bd. 49, Nr. 8, 2011, ISSN 0342-1902, S. 36–38.
- Peter Beyer: *Der Bau der Göltzschtal- und Elstertalbrücke 1846 bis 1851. Seine Beziehungen zu den Produktivkräften und der Umwelt im sächsischen Vogtland und dessen*

*Nachbargebieten*. In: *Sächsische Heimatblätter*. Bd. 30, Heft 1, 1984, S. 1–16.

- Peter Beyer: *Das Entstehen der Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen-Bayern mit den Großbrücken im Göltzsch- und Elstertal 1836–1851*. In: *Sächsische Heimatblätter*. Bd. 47, Heft 3, 2001, S. 139–155.
- Peter Beyer, Jürgen Stritzke: *Die Göltzschthalbrücke (= Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland. Bd. 2)*. Bundesingenieurkammer, Berlin 2009, [ISBN 978-3-941867-00-0](#).

## Film

---

- *Das Wunder vom Göltzschthal*. Dokumentarfilm, Deutschland, 2017, 29:45 Min., Buch und Regie: Stephan Heise, Produktion: MDR, Reihe: *Der Osten – Entdecke wo du lebst*, Erstsendung: 9. Januar 2018 bei MDR, Inhaltsangabe ([https://www.mdr.de/mediathek/themen/eportage/sendung773756\\_zc-4b5a8e80\\_zs-8774ad8f.html](https://www.mdr.de/mediathek/themen/eportage/sendung773756_zc-4b5a8e80_zs-8774ad8f.html)) von MDR, online-Video aufrufbar bis zum 9. Januar 2019.

## Weblinks

---

 **Commons: Göltzschthalbrücke** (<https://commons.wikimedia.org/wiki/G%C3%B6ltzschthalbr%C3%BCcke?uselang=de>) – Album mit Bildern, Videos und Audiodateien

 **Wikisource: Die amerikanische Mühle und Brodfabrik von F. A. Ketzler an der Göltzschthalbrücke** – Quellen und Volltexte

- [www.goeltzschthalbruecke.de](http://www.goeltzschthalbruecke.de) (<http://www.goeltzschthalbruecke.de/>) – Private Homepage mit Bildern und Informationen zur Brücke
- [Video Goeltzschthalbruecke](https://www.youtube.com/watch?v=IVLgkV4jOVg&feature=youtu.be) (<https://www.youtube.com/watch?v=IVLgkV4jOVg&feature=youtu.be>) – Video von der Erneuerung und Elektrifizierung der Brücke
- *Göltzschthalbrücke*. (<http://de.structurae.de/structures/data/index.cfm?ID=s0000639>) In: [Structurae](http://de.structurae.de/)

## Einzelnachweise

---

1. Hans-Jürgen Barteld: *Göltzschthalviadukt unter Strom*. In: *Eisenbahn-Magazin*. Bd. 49, Nr. 8, 2011, S. 36–38, hier S. 38.
2. Uwe Mühlhausen: *Leubnitzer Viadukt besitzt große Schwester. 172 Meter langes Bauwerk diente als Vorbild für den Bau der Göltzschthalbrücke im Vogtland*. (<https://www.erzgebirge.de/fr/eizeit/kultur-tradition/leubnitzer-viadukt-besitzt-grosse-schwester-artikel8045746.php>) In: [www.erzgebirge.de](http://www.erzgebirge.de), 2010.
3. Wilfried Rettig: *Die Eisenbahnen im Vogtland. Band 2: Neben- und Schmalspurstrecken, Bahnanlagen, Unfälle und Anekdoten*. EK-Verlag, Freiburg (Breisgau) 2002, [ISBN 3-88255-687-0](#).
4. Karl-Eugen Kurrer: *Geschichte der Baustatik*. Korrigierter Nachdruck. Ernst & Sohn, Berlin 2003, [ISBN 3-433-01641-0](#), S. 50–52.
5. DB Museum (Hrsg.): *Ein Jahrhundert unter Dampf: Die Eisenbahn in Deutschland 1835–1919 (= Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. Band 1)*. Nürnberg 2005, [ISBN 3-9807652-1-0](#), S. 50.
6. *Titel für Göltzschthalbrücke*. (<http://www.n-tv.de/wissen/Titel-fuer-Goeltzschthalbruecke-article379985.html>) In: [n-tv.de](http://www.n-tv.de), 24. Juni 2009.
7. *Die Göltzschthalbrücke* (<http://wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de/ausgezeichnete-bauwerke/die-goeltzschthalbruecke/>) auf [wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de](http://wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de)

8. DB Mobility Logistics AG (Hrsg.): *Startschuss für Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof: Bauarbeiten beginnen am 10. Juli 2010*. Presseinformation vom 1. Juli 2010.
  9. *Elektrifizierung Reichenbach–Hof*. In: DB ProjektBau GmbH (Hrsg.): *Infrastrukturprojekte 2014: Bauen bei der Deutschen Bahn*. DVV Media Group / Eurailpress, Hamburg 2014, ISBN 978-3-87154-505-4, S. 52–53.
  10. *Göltzschtalbrücke: Bewerbung für UNESCO-Weltkulturerbe beschlossen*. (<https://www.mdr.de/sachsen/chemnitz/vogtland/goeltzschtalbruecke-antrag-weltkulturerbestaette-unesco-100.html>) In: *MDR*. 6. Juli 2020, abgerufen am 9. Juli 2020.
- 

Abgerufen von „<https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Göltzschtalbrücke&oldid=202758390>“

---

**Diese Seite wurde zuletzt am 13. August 2020 um 22:21 Uhr bearbeitet.**

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden. Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.