

Bevor aber an den Neubau der Brückenbauwerke gegangen werden kann, sind umfangreiche planerische Vorarbeiten zu tätigen. Im Baugenehmigungsverfahren müssen die Planungen mit den behördlichen Anforderungen, insbesondere der umwelt- und wasserrechtlichen Belange geklärt werden.

Nach den Erfahrungen des Hochwassers 2002 haben Brückenneubauten zusätzliche Anforderungen zu erfüllen, so dass an beiden Bauwerken auch Auswirkungen auf die Gleistrassierung des vorhandenen Streckengleises zu berücksichtigen sind. Teilweise werden bereits im Vorfeld der Brückenbauarbeiten Änderungen am Gleis erforderlich sein.

Um die erforderlichen Baumaßnahmen möglicherweise mit Fördermitteln kofinanzieren zu können, werden für deren Beantragung gleichfalls umfangreiche Unterlagen benötigt. Die Spendenaktion soll diese nicht förderfähigen, aber vorab dringend erforderlichen Aufwendungen finanzieren helfen.

Alle Spender erhalten ein originell gestaltetes namentlich ausgestelltes Zertifikat sowie eine Quittung für die steuerliche Anrechnung der Spende



Spendenkonto der IG Preßnitztalbahn e.V.:

“Neue Brücken für Schlössel”

Konto: 412 267 700 / BLZ 870 400 00

Commerzbank Chemnitz

Wir bedanken uns für Ihre Unterstützung!

Spendenaktion der IG Preßnitztalbahn e.V. 2005-2007



Im Jöhstädter Ortsteil Schlössel befinden sich in Streckenkilometer 21,675 und 22,223 zwei Brückenbauwerke über das Schwarzwasser, die teilweise noch aus dem Baujahr 1891 stammen. Trotz intensiver Erhaltungsarbeiten vor der Wiedereinbetriebnahme 1992/93 und laufender Unterhaltung ist nun in absehbarer Zeit die Nutzungsdauer vorüber. Nur mit sehr hohem Aufwand lässt sich die weitere längerfristige Nutzung der Brücken sichern. Mit der Spendenaktion sollen daher die Planungsvorbereitung und ein Teil der notwendigen Bauleistungen im Jahr 2007 finanziell abgesichert werden.

Unser Spendenziel: 40.000,- EUR

Spendenkonto der IG Preßnitztalbahn e.V.:

“Neue Brücken für Schlössel”

Konto: 412 267 700 / BLZ 870 400 00

Commerzbank Chemnitz

Brücke 21,675 am Bahnhof Schlüssel in Ausfahrtrichtung nach Schmalzgrube



Die Brücke am Km 21,675 hat bereits eine sehr wechselvolle Geschichte hinter sich. Während der "obere" Überbau noch aus dem Jahr 1891 stammt, kam der Brückenpfeiler und der zweite Überbau erst 1955 hinzu, nachdem ein

verheerendes Hochwasser starke Schäden an der Brücke hinterlassen hatten.

Bedingt durch diese Ereignisse sind an dem Bauwerk zahlreiche Baubesonderheiten vorhanden, die eine langfristige Erhaltung sehr kostenaufwendig werden lassen.

Durch den "Knick" über dem Pfeiler, die Gleislage im Ausrundungsbogen und mit Überhöhungsrampe sowie dem direkten Übergang von der Brücke auf die Einfahrweiche des Bahnhofs ist der Brückenbelag

Auszug aus den Bauwerksakten

Überbau 1^a

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Bauteil		Festlegungen für Pfeiler				Inhalt Spannung				Bemerkungen
a) Hauptträger		Schweiß				1000 Stab 12, 12				1000 Stab 12, 12
b) Querträger		Schweiß								
c) Längsträger										
d) Pfeiler										
e) Gelände										
f) Lager										
g) Stützen										

Klassenbezeichnung: **1891**

Tag der Abnahme:

Hauptfach für: **Königin-Marien-Hütte, Carlsdorf**

Bezugsquelle der Baustoffe:

Tonnenzahl eines Überbaues: **8,9**

Kosten je t:

Anstrichfläche eines Überbaues: **durch nachgeschalteten**



ständig hohen Belastungen ausgesetzt. Auch die behördliche Forderung nach einem Gangsteg ist an der vorhandenen Konstruktion nicht zu realisieren.

Ein Neubau mit dem vorgesehenen Überbau, der bereits in Steinbach lagert bedingt aber umfangreiche Umbauarbeiten an der Gleisgeometrie.

Brücke 22,223 an der Ausstellungs- und Fahrzeughalle mit anschließender Kreuzung "Paschweg"

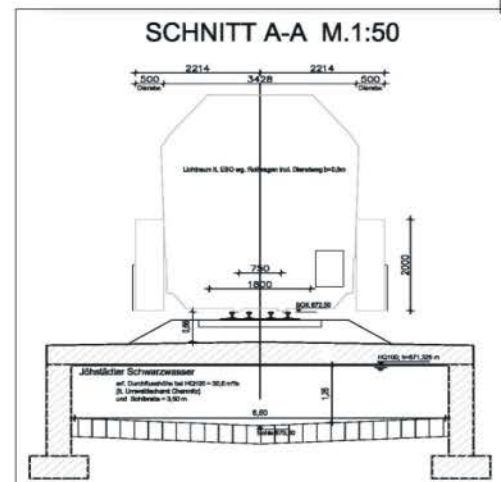
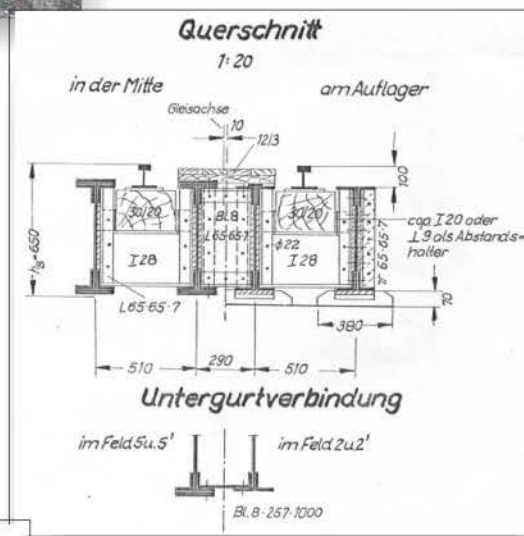


Die Brücke am Kilometer 22,223 stammt noch aus dem Jahr 1891, nach der Einstellung der Preßnitzalbahn im Jahre 1984 blieb das Bauwerk als eine von sehr wenigen Brückenkonstruktionen erhalten. 1992 wurde die alte Brücke aufwendig restauriert.

Nach komplettem Sandstrahlen und neuer Farbgebung konnte die Brücke im Frühjahr 1993 wieder in Betrieb genommen werden.

Vier Längsträger mit zwischenlagerten Längsschwellen überspannen mit 14 Meter Länge das Schwarzwasser.

Konstruktionsbedingt sind nach über 114 Jahren seit dem Einbau



mittelfristig große Ausbesserungen an der Nietkonstruktion notwendig.

Der Neubau als Betonkonstruktion wird dagegen als kostengünstiger eingeschätzt. Auch bestehende Betriebseinschränkungen können damit aufgehoben werden und langfristig die Unterhaltungsaufwendungen gesenkt werden.