

Konstruktionszeichnungen nach Unterlagen im Planarchiv des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen

Um bei einer solchen Spannweite mit nur drei Wiederlagern auskommen zu können, nutzte man das Prinzip des Hängewerkes, ein bei großen Spannweiten an Dächern erprobtes Vorgehen. Auf jeder Außenseite sind zwischen den Steinwiderlagern der Pfeiler je ein flaches, von trapezförmig verblockten Streben gebildetes Stützfeld angeordnet, an deren oberen Ecken jeweils eine Hängesäule befestigt ist. An diesen Hängesäulen sind die Hängebalken und daran der Brückenboden mit der Fahrbahn befestigt. Aussteifende Längs- und Querrigel sichern den Verbund gegen Verkappen und Verdrehen.

Mit der Einhausung durch das Satteldach und die seitliche Verbretterung ist ein solider, schon beim Hausbau bewährter Verwitterungsschutz gegeben.

Mit einer Verdrehung des oberen Bohlenbelags der Fahrbahn um 15 Grad zur Längsachse wird eine geschickte Lastverteilung auf mehrere Balken erreicht. Die Summe der Einzellösungen führte zu einem Gesamtergebnis, das die über hundertjährige Nutzung der Brücke ermöglicht hat. Holz erweist sich hier erneut als durchaus langlebiger und verlässlicher Baustoff, der bei entsprechend

geschickter Verwendung und regelmäßiger Pflege seine zuge dachte Funktion sehr lange ausüben kann. Mögen der Holzbrücke in Hohenfichte noch viele Jahrzehnte Funktionserfüllung und damit auch staunende und wertschätzende Nutzer erhalten bleiben.



Ansicht der Brücke von der Oberstromseite im Jahr 2012

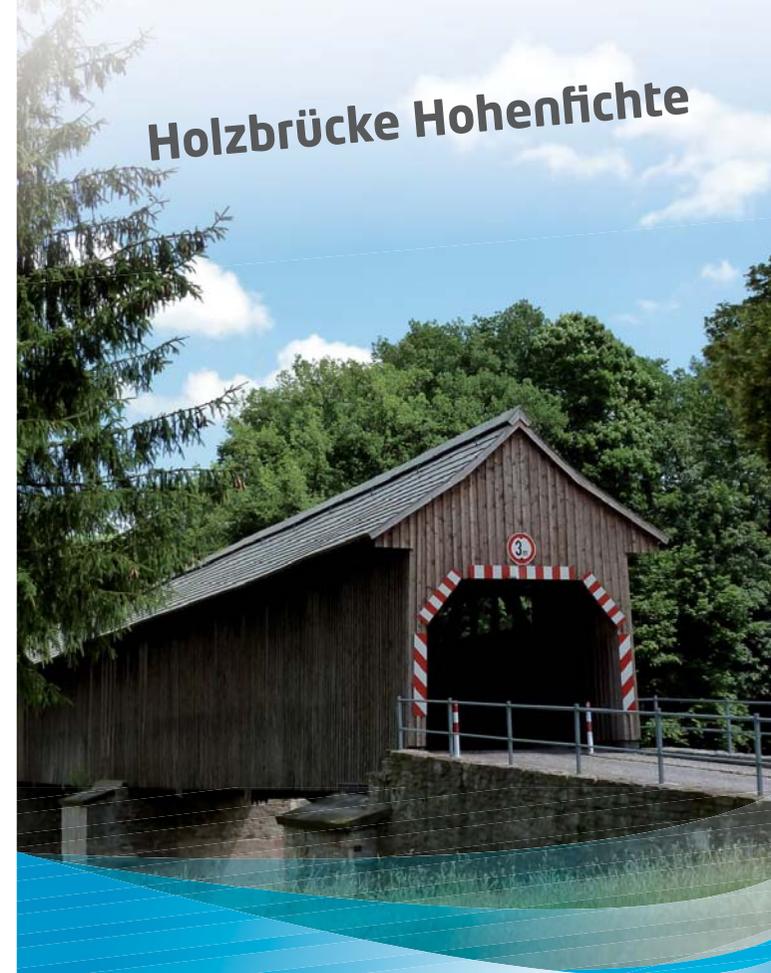
Mit Unterstützung des Kulturraumes Erzgebirge-Mittelsachsen und der Stiftung für Kunst und Kultur der Sparkasse Mittelsachsen.

Impressum:

Herausgeber: Landkreis Mittelsachsen, 2012
 Text/Fotos: untere Denkmalschutzbehörde
 Druck: Design & Druck C. G. Roßberg, Frankenberg/Sa.

Denkmale im
Landkreis Mittelsachsen.

Holzbrücke Hohenfichte



Holzbrücke Hohenfichte

Es sind nur noch wenige Exemplare dieser überdachten hölzernen Brücken erhalten, zu den wenigen gehört jene über die Flöha zwischen Metzdorf und Hohenfichte. Eine weitere in unserem Landkreis befindet sich in Augustsburg, Ortsteil Hennersdorf.

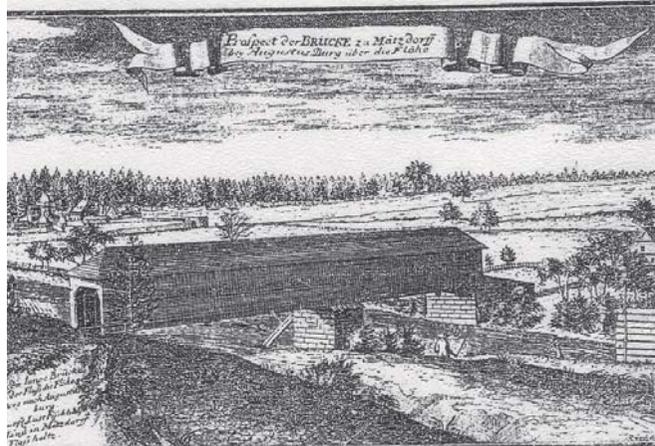
Zum einen ist es die Vergänglichkeit des hölzernen Baumaterials, zum anderen aber auch die ständig wiederkehrenden Hochwässer und Eisfahrten die den Bauwerken seit Jahrhunderten zusetzen.

So hatte die Hohenfichtener Brücke vier Vorgänger. 1602 konnte erstmals an dieser Stelle die Flöha statt durch eine Furth über die neu errichtete Brücke gequert werden. Bis zum 1732 ausgeführten Neubau, der nachweislich eine auf steinernen Pfeilern errichtete überdachte Hausbrücke war, zerstörten die Naturgewalten des Flusses zwei dem ersten Bau folgende Brücken. Über deren Art und Aussehen sind keine Nachrichten überkommen. Eine Hausbrücke bietet natürlich bei Unwettern zumindest Schutz vor Regen und kann auch als nächtlicher Stall genutzt werden, beides bezeugte Geschehnisse. Wie seit dem Mittelalter üblich, mussten die Nutzer auch ein Geleitgeld zahlen, das vom Brückenzöllner vereinnahmt wurde.

In der Augustsburgischen Chronik S. 1793 von Magister E. Hermann steht geschrieben:

„die Brücke zu Metzdorf, ist A. 1680 erbauet, nachdem sie zuvor 78 Jahr gestanden und von einer Eißfarth war mitgenommen worden, alß sie zuvor gleichfalls von einer Eißfarth war ruinieret worden. Sie hanget in großen Balcken, und ist doppelt sehr feste verbunden und mit Schindeln gedecket und ruhet in der Mitten und an beyden Ufern auf steinern Jochen. Die Wände biß an das Dach sind mit Brettern beschlagen und der Boden mit Bohlen belegt und mit Sand beschüttet und ist 74 Schritte lang zur Überfahrt.“

Bei den Gefechten des Jahres 1813 fiel die Brücke der Deckung des Rückzuges der österreichischen Truppen zum Opfer, diese brannten sie nieder.



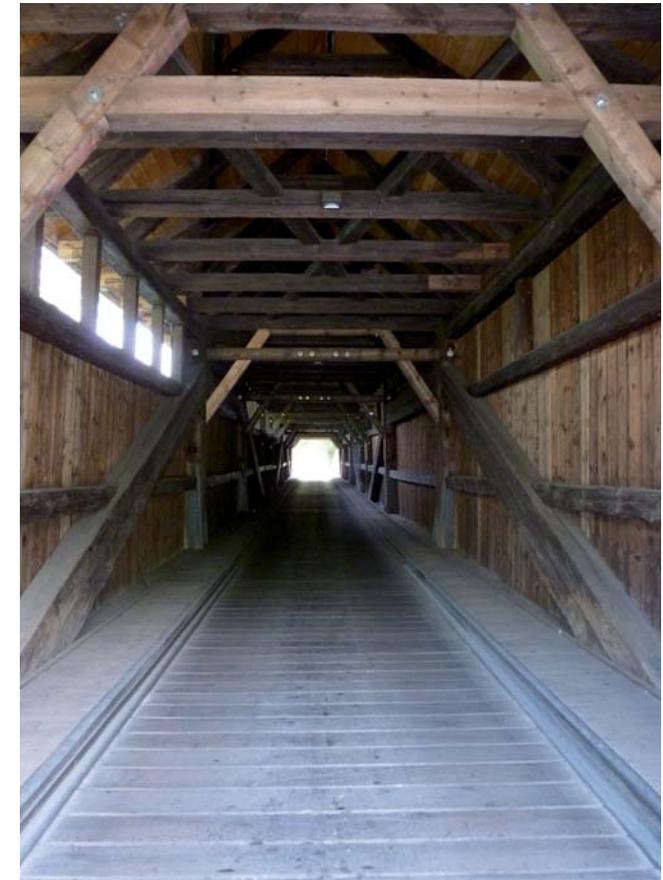
Kurfürstliches Lustfischhaus und Brücke zu Märzdorf über die Flöha 1735 aus der Neuen Sächsischen Kirchengalerie.

Solches Schicksal teilte sie mit vielen ihrer hölzernen Schwestern in jenem Jahr. Es dauerte bis 1832 ehe ein Nachfolgebau errichtet werden konnte.

Die Solidität der Konstruktion und deren bestandssichere Bauausführung lässt eine bis heute gesicherte Benutzung, sogar durch Kraftfahrzeuge bis zu neun Tonnen Gewicht bei zehn Stundenkilometern zu. Ob, was durchaus nahe liegt, die Pfeiler und die Bauart der Brücke von 1732 wiederverwendet wurden, lässt sich nur vermuten. Bezeugt sind Reparaturen der Jahre 1954 nach Sturmschaden, 1960 die Verstärkung des Mittelpfeilers, 1976 die Reparatur des Tragwerkes und 1993 schließlich die Restaurierung der Brückenköpfe mit ihren Flügelmauern sowie der Pfeiler.

Die letzten größeren Sanierungen an der Brücke im Jahre 2007 betrafen den Fahrbahnbelag, das Dachtragwerk sowie die Neuebelegung des Daches mit Holzschindeln.

Sicher hat es auch vor diesen Eingriffen kontinuierlich Instandsetzungen gegeben, aber die Aufhellung dieses Kapitels bedarf weiterer Recherchen.



Innenansicht nach der Sanierung im Jahr 2007

Die Flöha ist an der Brücke 46 Meter breit und hat an dieser Stelle einen graden Verlauf. Mit ihren 55,5 Metern Länge, 4,6 Metern Breite und immerhin 3,7 Metern Höhe ist die Brücke durchaus bemerkenswert groß.

Die Unterkante der Fahrbahn liegt zirka 5 Meter über dem Flusspiegel und die lichte Weite zwischen dem Mittelpfeiler und den Brückenköpfen beträgt etwa 21 Meter.