

Presseinformation und Termintipp:

Berlin, 23. Juni 2009

„Die Göltzschtalbrücke - Das achte Weltwunder“

Größte Ziegelbrücke der Welt wird „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“

Termintipp:

Die Bundesingenieurkammer verleiht am Donnerstag, den 25. Juni 2009, um 13:00 Uhr, im Rahmen eines Festaktes der Göltzschtalbrücke im Sächsischen Vogtland den Titel „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“. Damit ist die Brücke das zweite deutsche Bauwerk, das nach dem „Schiffshebewerk Niederfinow“ diese Auszeichnung erhält.
Treffpunkt: Göltzschtalbrücke

Eisenbahnbrücken als wesentlicher Bestandteil der Infrastruktur und des Kulturgutes prägen Städte und Landschaften. Deutsche Baumeister und Ingenieure haben auf diesem Gebiet des technischen Fortschritts bedeutende Leistungen erbracht.

Zu den markantesten Steinbogenbrücken im Vogtland gehört die 1846 bis 1851 erbaute Göltzschtalbrücke.

Die 574 m lange Gewölbereihe der Göltzschtalbrücke besteht aus 29 Öffnungen auf vier Etagen und hat eine maximale Höhe von 78 m. Bewundernswert ist die Farbe der Ziegel und Natursteine: 52,83 % des Mauerwerkes bestehen aus über 26 Mio. Ziegelsteinen.

Durch diese Brücke wurde eine direkte Zugverbindung zwischen Sachsen und Bayern und die Querung des 80 m tiefen und rund 700 m breiten Göltzschtals erst möglich.

Als größte Ziegelbrücke der Welt ist die Göltzschtalbrücke ein herausragendes Zeugnis sächsischer Ingenieurbaukunst und begeisterte bereits als Exponat auf der ersten Weltausstellung 1851 in London. Auch heute ist sie noch in der Lage, die vielfach erhöhten Verkehrslasten und erheblich vergrößerten Fahrzeugbreiten zu tragen und einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten.

Kontakt:
Jost Hähnel
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Bundesingenieurkammer
Charlottenstraße 4
10969 Berlin

Tel: +49(30) 2534 29 05
Fax: +49(30) 2534 29 04
E-Mail: haehnel@bingk.de
www.bingk.de

Die Göltzschtalbrücke und ihre Geschichte:

Es war ein großes Wagnis für das neunzehnte Jahrhundert: Noch nie zuvor hatte es eine Eisenbahnbrücke dieses Ausmaßes gegeben. 31 Menschen verloren durch den Bau der Göltzschtalbrücke ihr Leben, 1.302 Menschen wurden zum Teil schwer verletzt.

Unzureichende Kenntnis auf dem Gebiet des Eisenbahnbrückenbaus in dieser Größe, finanzielle Probleme und unvorhergesehene Schwierigkeiten stellten das Gelingen der Göltzschtalbrücke wiederholt in Frage.

Es war ein ehrgeiziges Projekt, das die Regierungen der Königreiche Sachsen und Bayern und das Herzogtum Sachsen-Altenburg in einem Staatsvertrag im Januar 1841 beschlossen: Der Bau einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Nürnberg über Plauen, Hof und Bamberg sollte zwei Königreiche miteinander verbinden.

Drei Jahre später standen die Verantwortlichen vor den Plänen einer Brücke, die ein gigantisches Tal überwinden sollte und als größte und höchste Eisenbahnbrücke in die damalige Geschichte einging.

Im Mai 1845 begann im Göltzschtal der Bau. Die hier stark gewundene Göltzsch erhielt zwischen den künftigen Pfeilern ein neues Flussbett. Im August des darauf folgenden Jahres stellte sich heraus, dass für einen der höchsten Pfeiler kein fester Grund existierte. Eine neue Planung – ohne diesen Pfeiler - musste her.

81 Entwürfe gingen seinerzeit aus ganz Deutschland bei den Bauherren ein. Sie kamen sowohl von Bauingenieuren und Architekten als auch von Maurer- und Zimmermeistern, Unternehmern und technischen Laien. Keiner brachte die erhoffte Lösung. Also entschloss man sich, aus den vier besten Vorschlägen einen neuen zu machen: Es entstand der Entwurf einer Steinbrücke aus vier Etagen mit zahlreichen Pfeilern und Bögen. Holz- und Stahltragwerke schloss man in Anbetracht der Brückengröße aus.

Das Vermauern der Ziegel an Pfeilern und Bögen begann im Frühjahr 1849. Im September war der untere große Mittelbogen fertig gestellt. Offiziell eingeweiht wurde die Göltzschtalbrücke mit einem Staatsakt am 15. Juli 1851.

Diese spätere Änderung der Konstruktion der Brücke ist ein Beispiel für die Wechselwirkung zwischen Theorie und Praxis. Mit dem Verzicht auf einen Pfeiler entstand der Zwang zu gewagten Abmessungen, die letztendlich aus der Brücke ein beeindruckendes und fesselndes Bauwerk machten.

Die vollendete Göltzschtalbrücke wurde über viele Jahrzehnte zum Touristenmagnet Nr. 1 im Vogtland.

Weltweite Berühmtheit erhielt sie noch einmal Ende September und Anfang Oktober 1998, als über die Brücke außerplanmäßig mehrere Züge mit jungen Menschen fuhren: Sie transportierten die Prager Botschaftsflüchtlinge. Mit dem Bild der Ost und West verbindenden Göltzschtalbrücke warb Deutschland in der Folgezeit für die deutsche Einheit.

Detaillierte Informationen, Bilder und die Broschüre erhalten Sie im Internet unter www.wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de

**Zur Ihrer Information:
Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland**

Geniale Leistungen vergangener Ingenieurgenerationen zeichnet die Bundesingenieurkammer als „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“ aus. Das Projekt geht auf den Vorschlag des ehemaligen Präsidenten der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Karl Heinrich Schwinn, zurück. Die Bundesregierung unterstützt die Auszeichnung von technischen Wahrzeichen im Rahmen der Initiative Baukultur.

Damit rücken die historischen Entwürfe und Konstruktionen deutscher Ingenieure in unser Bewusstsein und öffnen die Augen für diesen besonderen Berufsstand.

Die Bundesingenieurkammer möchte zudem mit dieser öffentlichen Würdigung junge Menschen auf den Ingenieurberuf aufmerksam machen.

Zur Auswahl der Bauwerke hat die Bundesingenieurkammer einen wissenschaftlichen Beirat berufen. Ein ausgezeichnetes Ingenieurbauwerk muss zum Zeitpunkt der Antragstellung mindestens 50 Jahre fertig gestellt sein und sich auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland befinden.

Der Beirat hat eine Liste mit 70 Projekten zusammengestellt, die für eine Auszeichnung in Frage kommen. Unterstützt wird die Verleihung der Auszeichnung von einem gemeinnützigen Förderverein. Jeder Interessierte kann dabei durch Spenden an den Förderverein oder durch seine Mitgliedschaft einen Beitrag zur Sicherstellung der Fortführung des Projektes leisten.

Bereits ausgezeichnete Ingenieurleistungen:

„Das Schiffshebewerk Niederfinow“, ausgezeichnet am 5. Dezember 2007

6322 Zeichen incl. L.