

Lokalbahn

Falls – Gefrees

Die kleine Nebenbahn mit der großen Vielfalt



Abgebaut – und doch unvergessen

– 2. Erweiterte Auflage –

Der „Knick- und Knackpunkt“ Ölschnitztalbrücke

Eine der schwierigsten Stellen im Bereich der Bahnmeisterei Neuenmark -Wirsberg war wohl die Ölschnitztalbrücke bei Bösenack, das einzig größere Bauwerk an der Strecke von Falls nach Gefrees.

Die Brücke befindet sich beim ehemaligen Streckenkilometer 4,2 und ist zugleich der tiefste Punkt der Strecke (483,5 m ü NN). Sie überspannt die Ölschnitz und einen Feldweg in annähernd 12 m Höhe und weist eine Länge von 33 m auf.

Für den Bau der Brücke verwendete man ausschließlich heimischen Granit. Die Spannweite der beiden äußeren Bögen („Sparbögen“) beträgt 5 m, die des mittleren Bogens 16,75 m. Um die Kurvenführung der Strecke im Bereich der Brücke zu ermöglichen, wurde es erforderlich, die Brücke je einmal im Bereich der Stütz Pfeiler leicht abzuknicken.

Die Problematik des Bauwerks lag besonders darin, dass es in einer Linkskurve lag und von Falls her kommend sich ein Gefälle von 20 ‰ und nach Gefrees eine Steigung von 1:40 angeschlossen hatte. Durch das Bremsen der Züge und deren Masse wanderte das Gleis oft nach außen und musste wieder neu ausgerichtet werden. Dies geschah mit Hilfe eines Bautrupps, der mit einem Rottenkraftwagen und mobilen Handstopfmaschinen anrückte. Diese Stopfer verdichteten den Schotter unter den Schwellen neu und das Gleis lag wieder einwandfrei in seinem Bett.

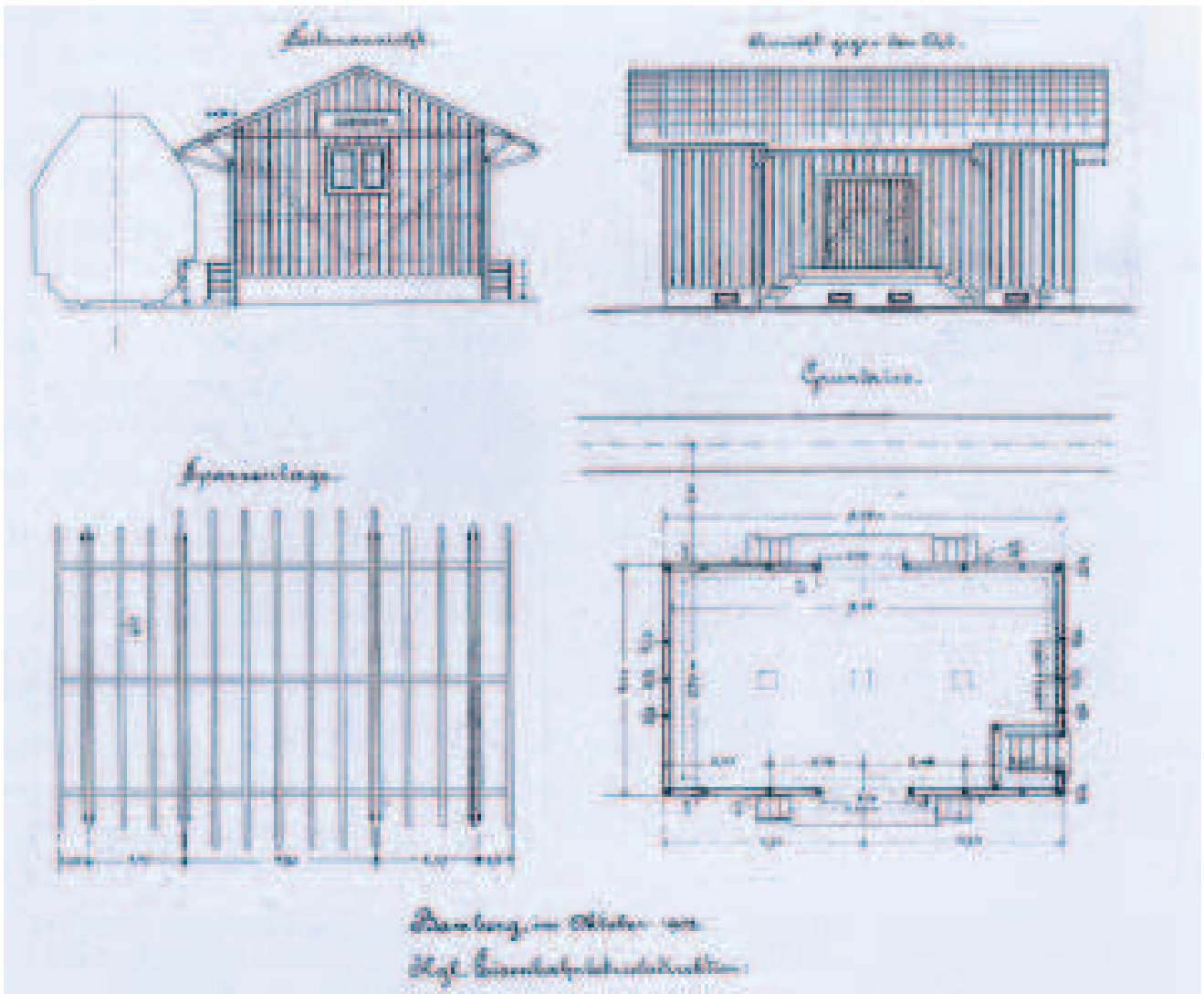
Die Brücke ist heute noch in gutem Zustand erhalten, aber von der Straße aus nur sehr schwer zu erkennen. Ebenso ist der Bahndamm von Streitau her weitgehend zugewachsen, so dass man die Brücke besser von Bösenack aus erreicht. Auf der Gefreeser Seite schließen sich unmittelbar Felder an, von der Trasse ist hier nichts mehr zu sehen.

Die Brücke ging nach dem Abbau der Gleisanlagen in den Besitz der Stadt Gefrees über.
(DPh)

*Vollständige Ansicht der berüchtigten Ölschnitztalbrücke mit dem WUMAG – Triebwagen
am 09.06.1985*

Foto: Berthold Flessa





Sein Anschlussgleis bereits verloren hatte der Güterschuppen, als am 20.05.1990 der VT 796 785 + 996 755 als Dzt 19482 in Gefrees Station machte. Foto: Patrick Mindel



Autobahnbau bei Streitau

Am 19.07.1934 erfolgte nach nur einem Jahr Planungs- und Vorbereitungszeit in Schleiz der erste Spatenstich für das Teilstück Schleiz – Nürnberg der Reichsautobahn Berlin – Leipzig – München (heutige Bundesautobahn 9). Um eine schnelle Fertigstellung gewährleisten zu können wurden drei Bauabteilungen in Schleiz, Münchberg und Bayreuth geschaffen. Im Jahre 1935 folgten weitere Bauabteilungen in Nürnberg, Hilpoltstein, Pegnitz und Kipfenberg.

Die Freigabe für den Verkehr im Abschnitt Schleiz – Bad Berneck erfolgte am 27.09.1936. Für die Unterbringung der in diesem Bereich beschäftigten Arbeiter errichtete man entlang der Autobahnbaustelle Unterkünfte in kleinen Lagern. Diese Materiallager und Arbeiterunterkünfte verfügten meist über einen Anschluss an das Feldbahn- / Baugleisnetz der Baustelle.



Bevor die Arbeit beim Autobahnbau durch Materialbahnen erleichtert werden konnte war erst mal Muskelkraft beim Gleisbau gefragt!

Sammlung: Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e.V

Die Erdarbeiten erfolgten überwiegend von Hand, Bagger waren seltener anzutreffen, was natürlich auch als Maßnahme gegen die hohe Arbeitslosigkeit zu betrachten war. Lediglich der Materialtransport von und zur Baustelle erfolgte größtenteils mit der Feldbahn. Die Arbeit fand meist in Zwei- oder Dreischichtsystem statt.

Zu den Bauabschnitten – diese waren in Lose aufgeteilt – wurden meist Baumaterialien, wie zum Beispiel Schotter, Sand und Zement, sowie Werkzeuge und kleinere Maschinen transportiert. Von der Baustelle weg erfolgte der Abtransport des Erdaushubes in Loren. Diese Lorenzüge wurden auch als „Personenzüge“ eingesetzt, um die Arbeitskräfte von den Unterkünften auf die Baustelle zu fahren.