

Die Geschichte der Brücke über die Flöha zwischen Schellenberg und Leubsdorf



Waldgebiet „Höllthal“

Abseits vom Dorfe Dorffschellenberg im Tal der Flöha liegt das sogenannte „Höllthal“. Es war früher ein undurchdringliches Waldgebiet, steil von der Kirche zum „Flöhaastrohme“ abfallend.

Ein steiler Weg ging an der Kirche vorbei ins Tal hinab, dort liegt die direkt am Fluß die „Königliche Amtshelmühle“.

Es war eine Getreide- und Schneidemühle im Auftrag des Königlich-Sächsischen Amtes Augustusburg.

Sie hatte Holz zu liefern für die Baumaßnahmen des Schlosses Augustusburg sowie anderer kursächsischer Baumaßnahmen. Weiterhin mußten die Bauern der Umgebung ihr Getreide dort mahlen lassen.

1571 Errichtung des „Jägersteig“

Über die Flöha von der Höllmühle zu dem Nachbarort Leubsdorf (*Luppelsdorff*) gab es in früheren Jahren keinerlei Verbindung. Einzig und allein ein „Jägersteig“ in der Nähe des heutigen Wehres ging hinüber. Dieser Jägersteig wurde auf Geheiß des sächsischen Kurfürsten im Jahre 1571 errichtet.

Dem Oberforstmeister ist befohlen, eine neue Brücke über die Flöha , einen neuen Jägersteige erbauen zu lassen. *Dresden, 2. Juni 1571 Augustus - Herzog von Sachsen.*

Die Herren auf der Augustusburg wollten zur Jagd gehen und in den Jagdgebieten jenseits der Flöha „Küche“ (Picknick) halten und ordentlich abfeiern.

Um nun trockenen Fusses bzw. trockenen Pferdes über den Fluß zu kommen, war eine Brücke unbedingt erforderlich. Sie wird nicht sehr breit gewesen sein, die Herren saßen auf ihren Pferden und die Jagdgehilfen mußten zu

Fuß hinterher. Einen Karren zum Schleppen der Beute werden sie auch noch gehabt haben.

Die Menge Holz, die zur Verfertigung der Brücke benötigt worden ist, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall wird es in der nahegelegenen Höllmühle geschnitten worden sein.

1572 Zerstörung

1572 meldet der Schösser (Verwalter) des Amtes Augustusburg, Urban Schmidt, nach Dresden:

Offer- (Ufer) und Wassergebäude bey der Hellmühl:

Das Wasser, die Flöha, weschet und reyst täglichen sonderlich wan grosse Fluthen einfallen nach der Brethmüllern, schwebt die segespenne ins Wasser, wellicher der Fischerey sehr nachtheiligt, damit nun demselben nachtheil gewehret, muste ein Schrodt vo gantzten zimmerungefähr 80 (100?) Ellen lang bey der Brethmühl gebauet werden, dartzu man ungefahrlichen bedürfften: 50 Stämm Holtz als Ziegelsparren, 11 Eyßbaum zur Brückenn, 5 Eichen zu Pfehlenn, Zimmerarbeith 5 Groschen. Frohnfuhr und handtarbeith wieviel man den bedürftigk, kann kein gewisser anschlagk darauf gerichtet werden. Brückengebeude zur Flöha und über das Wasser daselbst. Ein neu Joch unter der Brücke, den das Alte gar verfaulet.

Übersetzung:

Ufergebäude bei der Höllmühle:

Das Wasser der Flöha wäscht und reist bei einfallenden großen Fluten alles weg. Hinter der Brettmühle der Höllmühle schwemmt es die gesamten Sägespäne ins Wasser, was die Fischerei sehr nachhaltig schädigt. Deshalb muß ein Schrot bei der Höllmühle von ungefähr 80 Ellen errichtet werden. Dazu benötigt man 50 Stämme Holz als Ziegelsparren (?); 11 Eisbäume (als Abwehr des Eises) für die Brückenpfeiler; 5 Eichen für die Pfähle. Für die Zimmerarbeit 5 Groschen Lohn; Die Fuhrwerke und Handarbeiten müssen nach Bedarf berechnet werden; es kann dafür kein Kostenanschlag erstellt werden. Unter der Brücke muß ein neues Joch errichtet werden, da das alte total verfault ist.

Im Winter waren die Flüsse immer wieder zugefroren und das schmelzende Eis machte den Brücken immer wieder zu schaffen, da sie nur aus Holz errichtet waren. Die Eismassen (Eisfahrten, wie sie genannt wurden) drückten einfach die Balken und somit die gesamte Brücke weg.

1573 erneute Zerstörung

1573 mußte Urban Schmidt daher erneut dem Kurfürst melden:

Ich melde, das am hehern Freitagk zur Nacht ufm Flöhastrome das Eyß gerückt, obigen der Leupsdorffer Brücke, einen grausamen Schuß und Thon von Eyßschollen angesetzt.. Als derselbe Schuß losworden und abgangen, hat sollicher die mittleren zwei Joch an bemeldeter Brücke, darzu dan kein Hüllfe noch Rath zu finden, noch zuvorkommen gewesen, mit hinweggenommen. Weil nun die Brücke durchs Amt gebauet und erhalten muß, folgt Anschlag. 17.2.1573 URBAN SCHMIDT.

- 42 Eichen, 74 tannenbäume zu tronen, Eyßbäumen und Pfosten,
- Arbeitslohn für Zimmerer: 10 Schock 30 Groschen,
- Schmiedekost: 1 Schock 38 Groschen für 10 eisern Spindeln und 12 Klammern.

Übersetzung:

Ich melde, daß am heutigen Freitag nachts auf der Flöha das Eis an der Leubsdorfer Brücke mit einem mächtigen Knall die mittleren Joche der Brücke zerstört hat. Es war keine Hilfe und Rat mehr zu finden. Weil die Brücke durch das Amt gebaut und erhalten werden muß, folgt der Kostenanschlag. 17.2.1573 URBAN SCHMIDT Amtsschösser.

- 42 Eichen, 74 Tannenbäume zu Tronen, Eisbäume und Pfosten
- Arbeitslohn für die Zimmerleute: 10 Schock und 30 Groschen für 10 eiserne Spindeln und 12 Klammern.

„Tronen und Eyßbäume“ wurden an den hölzernen Pfeilern als zusätzlicher Schutz vor dem Eisgang im Winter und vor Schwemmgut aller Art im Sommer angebracht.

Der sogenannte „Eyßbaum“ wurde dem Eis direkt ausgesetzt. Es war ein besonders starker Stamm oder auch mehrere Stämme. Die Funktion wird eine ähnliche gewesen sein, wie heutzutage bei modernen Eisbrechern, damit die Eisschollen zerbrechen.

Die Trone waren als Abweiser gedacht, damit das Eis an der Seite der hölzernen Pfeiler vorbeigeführt werden konnte.

Als Schmiedekost wird man schließlich die Material- und Lohnkosten des Schmiedes bezeichnet haben.

1580 erneute Zerstörung

Die nächste große Zerstörung, ebenfalls gemeldet durch Urban Schmidt, gab es durch eine neuerliche Eisfahrt Ende Februar 1580. Er schrieb in sein Protokollbuch: *„Eyn Joch ist faulig und das mittlere zerstückelt und zerstoßen, dass die Brücke zu einer Seite gar zum Wasser gesunken und hänget, dass niemand darüber reiten viel weniger mit dem Wagen fahren kann.“*

Übersetzung:

Ein Joch ist faul sowie das Mittlere zerbrochen. Die Brücke ist seitlich ins Wasser gestürzt und hängt fest. Es kann niemand mehr über die Brücke reiten noch mit dem Wagen fahren.

1592

War der Steig also doch so breit, daß Wagen fahren konnten? Wir werden es nicht nachprüfen können und müßten uns an die übelieferten Angaben halten, wenn wir sie auch nicht immer hundertprozentig deuten können.

Immer wieder Zerstörungen durch Eis.

Unter dem 23.7.1595 steht zu lesen, dass die Leubsdorfer Brücke künftig wegen des immerwährenden Eisganges künftig ganz freischwebend gebaut werden soll. Das freiwerdende Brückenjoch erbat sich die Borstendorfer Gemeinde zu Ausbesserungsarbeiten ihrer Brücke.

Jedoch ist es vermutlich nie zustande gekommen, weil bei weiteren Eisfahrten in den kommenden Jahren immer wieder die mittleren Joche weggerissen wurden.

1602 - 1763

Der nächste größere Eisgang wurde im April 1602 vermeldet. Die Brücke mußte wieder repariert werden. In einer anderen Urkunde (Straßen- und Gleitssachen des Amptes Augustusburg vom Jahre 1692?) wird berichtet, daß 1556 die Leubsdorfer Brücke durch ?Eißgangk? zerstört wurde.

Desgleichen geschah nach dieser Urkunde auch in den Jahren 1569, 1573 und 1584.

1727 wurde sie letztmalig als hölzerne Bockbrücke gänzlich neuerbaut. 1757 und 1758 verschlang sie bei Reparaturen eine Unmenge von Geld.

1750, am 11.6., wurde der „*Leubsdorffer Steg bey der Hellmühl*“, so wie viele andere Brücken an der Flöha auch, zerstört. Die Reparatur kam 9 Thaler und 17 Groschen.

Das Hochwasser stand auf den Wiesen und Feldern ganze 2 Ellen hoch. Umgerechnet war das circa 1,15 Meter.

Der Jägersteig wurde durch die Preußen abgerissen

Im Krieg 1756/63 wurde ein „*seit undenklichen Zeiten ein gewisser Steig über die Flöha, welcher als ein sogenannter Jägerpursch- und Amtssteig vom Ampte unterhalten wurde*“ durch preußische Soldaten weggerissen und nicht wiederhergestellt.

1770 gab es nur 2 Brücken

Über die Flöha gab es nur zwei Brücken

Im Jahre 1770 gab es über die Flöha nur zwei Fahrbrücken, nämlich in *Rauenstein bei Lengefeld* und in *Metzdorf – Hohenfichte*.

Brückenzoll für die Benutzung der Brücken

Schellenberger Gleits Rolle:

- 2 Groschen von einem Salzwagen mit 4 Pferden
- 2 Groschen von einem Wagen Centner Guth oder Tuch
- 1 Gr. 4 Pf. von einem Fuder Korn, Siebläuffe (?) oder Brothe
- 8 Pf. von 1 Fass Wein oder Bier
- 8 Pf. von 1 Fuder Felgen (?)
- 8 Pf. von 1 Wagen Obst
- 6 Pf. von 1 Karren Obst
- 6 Pf. von 1 Vassel Leinwand
- 4 Pf. von 1 Vassel Öhl
- 2 Pf. von 1 Stück Vieh
- 1 Pf. von 1 Stück Geissen oder Ziegenvieh

1776

Im Laufe der folgenden Jahre kam es immer wieder durch Eisgang zum Wegriss der Brücken. Folgendes geschah im Winter 1776:

Der der Dorfschellenberger Pfarrer Christian Kayser erbittet „*um Verbreitung der Brücke für einspännige Schlitten im Winter*“. Sonst müßte er einen Umweg über die Metzdorfer Brücke machen. Er ist mit einem Pferd durch die Flöha geritten und dabei an den großen Steinen hängengeblieben und gestolpert. „*Mein Leben hat an einem Haar gehangen*“ führte er in dem Gesuch an churfürstliche Amt mit an.

HUCH; WIE WAR DA DER HERR PFARRER NASS !!!

bis 1786

Von den umliegenden Orten wurden wiederholt Anschreiben an das Amt in Schellenberg-Augustusburg wegen der Erneuerung der Höllmühlenbrücke gerichtet, so unter anderem in den Jahren 1781, 1783, 1784, 1785 und auch 1786. Im Jahre 1784 sollten schließlich zwei steinerne Pfeiler errichtet werden. Aber all dieses wurde jedoch vom Amt abgelehnt. Es sollte nur ein Steig sein.

Anscheinend wurde der Brückenstein 1797 verlegt. Der Bauer Auerbach aus Leubsdorf berichtet darüber, dass er von den Handdiensten zum Hof und zur Jagd „*...wegen Verlegen des Steges über seine Grundstücke befreit sei*“.

1784 Dresdner Protokollbuch

Die umliegenden Gemeinden gaben jedoch keine Ruhe und stellten in Dresden immer wieder Anträge auf Neubau einer Brücke über die Flöha, auch im Jahre 1784. Im Dresdner Protokollbuch Loc. 38440 Nr. 189 kann man lesen:

Blatt 50: Dorfschellenberger Brücke: Anschlag 681 Thaler 1 Gr 4 Pf.; es sollen beitragen: Dorfschellenberg, Marbach, Leubsdorf, Borstendorf, Eppendorf, Grosswaltersdorf. Staatsbeitrag: 155 und 23 = 178 Thaler. Sie wurde letztmalig 1727 ganz neu erbaut, als hölzerne Bockbrücke, hatte viel Reparaturen, zuletzt 1757 und 1758. Anschlag 1783 und 31.12.1784: 4 Ellen breit im lichten oder 3 Thrämer breit, mit 2 hölzernen Jochen und 3 gehangenen Fächern, neue Anfahrt auf Augustusburger Seite und Reparatur auf Leubsdorfer Seite. Soll mit 2 steinernen Pfeilern erbaut werden.

Abgelehnt am 2.12.1786 Nur Steig.

Antrag des Besitzers der Höllmühle

Schließlich stellt der damalige Besitzer der Höllmühle Johann Christoph Ihle

„ein Gesuch zur Erbauung eines Steges in der Nähe seiner Mehl- Oel- und Schneidemühle auf seine Kosten, gut und tüchtig.“

Sie sollte breit sein „2 Ellen im Lichten“ (nach heutigen Maßen nur ca 1,15 m), doppeltes Geländer aufweisen und den Mühlgraben ebenfalls überführen. Von Leubsdorf müßte dafür durch das Auerbachsche Grundstück ein neuer Zugang geschaffen werden. Ihle wollte für die Aufwendungen Brückenzoll kassieren. Davon sollten befreit sein *„Kirchen- und Schuldiener Amtspersonal und Konfirmanden.“*

1848 Antrag der drei Anliegergemeinden

Im Jahre 1848 wollten die drei Gemeinden Dorfschellenberg, Marbach und Leubsdorf auf ihre Kosten eine Holzbrücke, ebenfalls mit Erhebung von Brückenzoll, errichten. Der Staat wollte 250 Thaler, das Kultusministerium 100 Thaler dazugeben. Leubsdorf wollte sich mit 3/6, Dorfschellenberg mit 2/6 und Marbach mit 1/6 der Bausumme beteiligen.

Die Zugangsstraßen sollte jede Gemeinde für sich errichten und unterhalten.

Dieser Plan kam jedoch nicht zustande, wie schon vorher die Absicht des Höllmüllers Ihle.

1853 Erneuter Antrag

Von den Gemeinden Dorfschellenberg und Leubsdorf erfolgte ein Schreiben am 8.10.1853 zum Bau einer steinernen Brücke. *Die Gemeinde Marbach schloss sich aus.* **Diesmal wurde der Bau der Brücke nun endlich genehmigt.**

Der Kostenanschlag wurde mit 2150 Thaler angesetzt.

Der Bau wurde 1854 von dem Stadt Schellenberger Baumeister Johann Fürchtegott Ancke und Carl August Otto; ausgeführt. Otto hatte laut Marbacher Gemeindeprotokollbuch von 1855 sein Baugeschäft auf der Scheibe.

Die Rechnung wurde am 1. November 1854 erstellt und betrug **2479 Thaler und 18 Neugroschen.**

Setzt man den Wert des Thalers mit ungefähr 20 DM an, so wären dies circa 5.000 DM oder 2500 €. Davon zahlte Dorfschellenberg 1200 Thaler und Leubsdorf 1100 Thaler. Das königliche Rentenamt gab 100 Thaler dazu. Was mit dem Rest von 79 Thalern und 18 Neugroschen geschehen ist, bleibt uns verborgen.

Wo kamen die Mittel für den Bau der Brücke her?

Wie aber brachte man das Geld für solche Vorhaben auf? Denn auch zur damaligen Zeit war im Gemeindegeldbeutel kaum Geld vorhanden. Zu dieser Zeit gab es aber noch einige größere Wälder, die der Gemeinde gehörten, zum Beispiel das Gemeindegeld oder den Gemeindegeld. Er wurde auch Gemeindegeldboden genannt.

Man faßte einfach den Beschluß, Teile davon abzuholzen. An gutem Bauholz war auch zu dieser Zeit großer Bedarf vorhanden. Und es brachte einen ordentlichen Batzen Geld in die leeren Kassen. Dieses Geld wurde dann zum Teil für die Finanzierung solcher Baumaßnahmen verwendet.

Die Kasse war jedoch danach wieder leer.

Brückenzoll zur Finanzierung

Nach Beendigung des Brückenbaus wurde das Thema Brückenzoll erneut wieder aufgenommen und zur Finanzierung erhoben.

- Für einen Handwagen mußten 2 Pfennige gezahlt werden
- ein Hunde- oder Ziegengespann kostete 5 Pfennige
- Für ein Pferdegespann zahlten die Bauern 8 Pfennige (1 Pferd)
- 16 Pfennige für ein Gespann mit zwei Pferden
- Überquerung der Brücke mit einem Auto (im Jahre 1854) 20 Pfennige

Pro Jahr lagen die Einnahmen aus dem Brückenzoll bei circa 160 Reichsmark. Das Brückenzollhäuschen befand sich auf Leubsdorfer Seite (rechts gleich nach der Eisenbahnbrücke).

ab 1928 Busverkehr

Ab 1928 wurde die Höllmühlenbrücke von der Buslinie *Augustsburg – Eppendorf – Freiberg* befahren.

Jahrhundert-Hochwasser

1897

Hochwasser hat es auch in früherer Zeit schon gegeben. So zum Beispiel im Jahre 1897, als der Weg in Richtung Lohmühle unter Wasser stand. Man kann

heute noch an einem Pfeiler der Eisenbahnbrücke die damals angebrachte Markierung erkennen.

2002

Wir alle wurden am 12. und 13. August im Jahre 2002 von der Urgewalt des Wassers überrascht.

Alle die es gesehen haben, waren erschüttert von den unermesslichen Gewalten, die alles mit sich rissen, was sie erfassen konnten.

Die unermesslichen Schäden, die entstanden sind und das Leid, welches die betroffenen Leute ertragen mußten, können wir erst nach und nach erfassen.

In Borstendorf wurde ein Pegelstand von 3,80 m gemessen.

Es dürfte hier nicht anders gewesen sein. Der Durchlaß der Brücke war ziemlich bis oben hin voll. Jedoch ist ein genauer Stand nicht bekannt. Die Markierung vom 31.7.1897 an der Eisenbahnbrücke in der Lohe wurde jedenfalls um circa 10 – 20 cm überschritten. Es steht jedoch nicht die Höhe des damaligen Wasserstandes dabei.

Die Höllmühlenbrücke und auch die Mühlgrabenbrücke haben einige Schäden erlitten und wurden für einige Zeit für sämtlichen Verkehr gesperrt.

Einige Reperationsarbeiten wurden im Laufe der Jahre immer wieder mal durchgeführt, um die Brücke notdürftig für den Verkehr zu erhalten.

2014 Endlich der Brückenneubau

Es mußte eine neue Brücke gebaut werden. Zunächst wurde eine Behelfsbrücke für die Fußgänger und die Kamele des hier ansässigen Kamelgestütes errichtet. Schließlich begannen die Abrißarbeiten der alten Brücke im Frühjahr 2014. Anschließend wurde ein Neubau ohne zusätzliche Brückenpfeiler errichtet.

Die neue Brücke hat eine Spannweite von 35 Meter. Die Gesamtbreite beträgt 9,75 m, davon entfallen 6,50 m auf die Fahrbahn. Gleichzeitig wurde von der gleichen Firma eine neue Brücke für die Deutsche Bahn errichtet. Ebenfalls wurde ein grundhafter Straßenausbau in der Länge von 324 Metern von Leubsdorf (Bushaltestelle) bis nach Schellenberg (Abzweig Marbach) erforderlich.

Gesamtkosten der Baumaßnahme

Die Gesamtkosten des Projektes betragen 6,2 Mio. €

- Aus Fördermitteln der EU fließen dafür ca. 75 %
- Deutsche Bahn ca. 300 000 €
- Gemeinde Leubsdorf ca. 70 000 €



<http://www.schellenberg-dorf.de>

(Juli 2015, Text Detlef Biermann, Fotos Andreas Lindenau)