

Blätter zur Ortschronik Weißensand

Blatt Nr. 10

Ortschronist Rudolf Grunewald

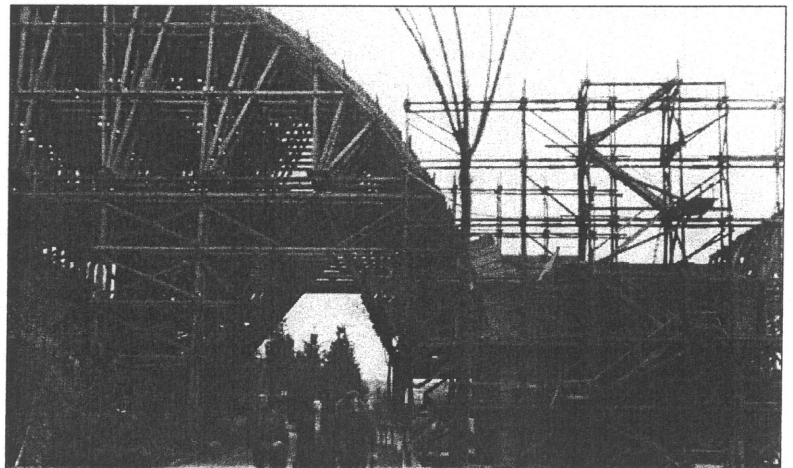
Mai 2004

Bereits im Sommer 1934 begannen die Planungsarbeiten für die künftige Autobahnstrecke Dresden - Naila mit Anbindung an die Autobahn Berlin - München (A 9). In dem Zusammenhang hatte der Weißensander Bürgermeister Max Simon alle betreffende Bauern eingeladen, die für den geplanten Abschnitt der Trasse, Flächen abgeben mußten. Die Strecke wurde gemeinsam abgelaufen. Teilnehmer waren: Oskar Grimm, Paul Lange, Max Strobel, Gustav Clauß, Oskar Forner, Albin Schwabe, Facilides, Oswald Reiher, Paul Wolf, Willi Lenk. Die Bauern erhielten für die abgetrennten Flurstücke Entschädigung. Das Rittergut erhielt z.B. für vier Parzellen 3500,- RM.

Bereits am 17.4.1935 erfolgte der erste Spatenstich östlich von Plauen.

Aus einem Artikel in der Freien Presse von W. Pölmann (15.12.00) erfahren wir einige Daten für den Bauverlauf. 1936 war Baubeginn des Abschnittes Pirk bis Zwickau-West. 1937 folgte der Abschnitt Stollberg - Chemnitz. Nun begannen auf den Göltzschwiesen die Vorbereitungen zum Bau. Es entstand ein großer Bauplatz. Unaufhörlich brachte die Bahn oder auch LKW Bautechnik, Bauelemente und riesige Mengen Bauhilfsstoffe. Die Baufirma Grün und Bilfinger aus Dresden/Mannheim führte die Bauarbeiten aus. Von vielen Landesteilen, sogar aus Österreich kamen Arbeiter und Spezialisten zum Bauplatz.

Viele Schaulustige aus dem Dorf, aber auch aus den umliegenden Orten kamen zum Bauplatz und staunten über den zügigen und präzisen Bauablauf. Bereits am 14.11.1938 war Richtfest an der Weißensander Brücke. Nachdem der Abschnitt Pirk - Treuen am 3.6.1938 für den Verkehr freigegeben wurde, war nun auch die Strecke Treuen - Zwickau West ab 4.12.1938 (einseitig) befahrbar. Es folgten ab 15.8.39 das

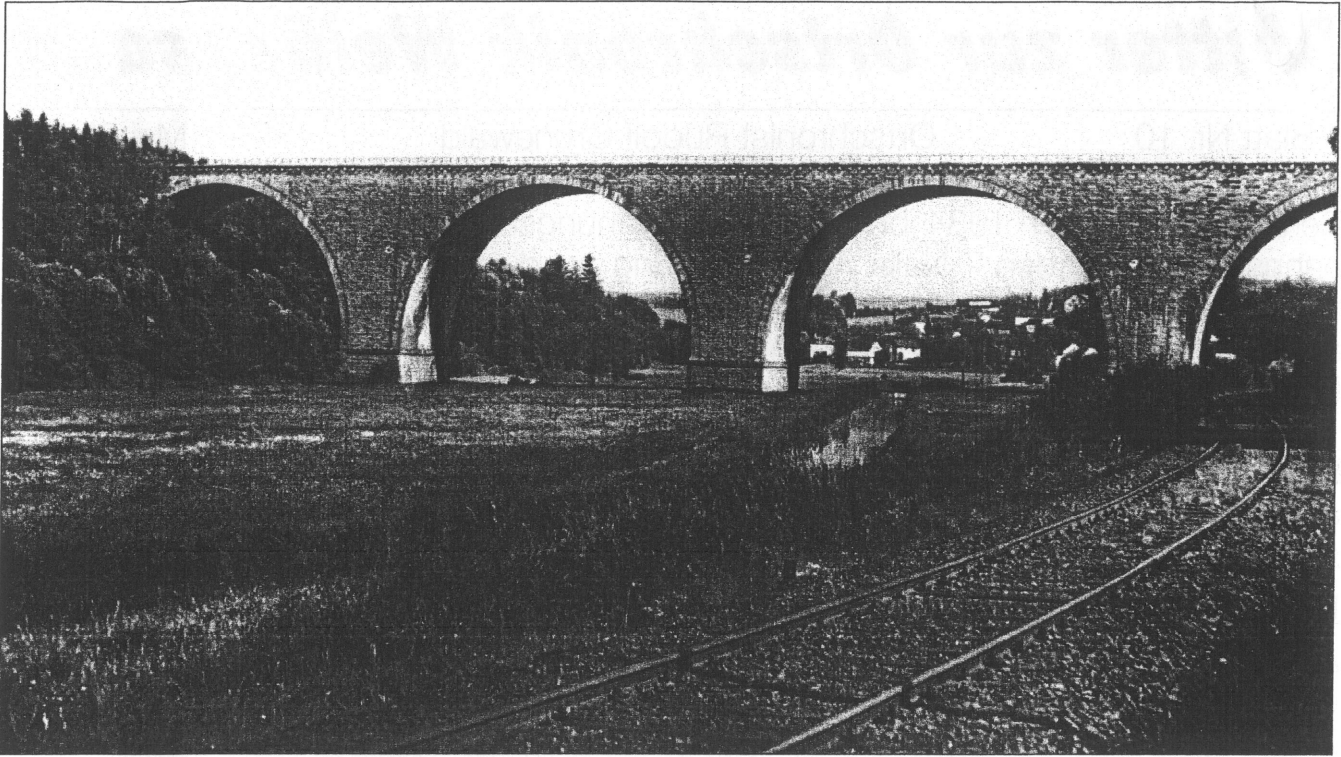


Die ersten Brückenbogen sind eingerüstet.

Stück Stollberg - Chemnitz und im April 1940 Stollberg - Hartenstein. Bis Mai 1942 wurde noch der Abschnitt von Großöbern bis zur unvollendeten Elsterbrücke geführt. Kriegsbedingt wurden die Arbeiten eingestellt. Die Elsterbrücke war zwar in rollender Schicht hochgezogen worden, blieb aber 50 Jahre unvollendet stehen (Pfeilerhöhe 31 Meter).

Am 16. April 1945 wird für Reichenbach „Feindalarm“ ausgelöst. Amerik. Verbände stoßen nach Mylau - Netzschkau und Lengenfeld vor. Nach „Feindalarm“ in Lengenfeld sprengt eine deutsche Wehrmachtseinheit zwei große Löcher in die Weißensander Autobahnbrücke. Sie ist nicht mehr passierbar.

Millitärisch hatte diese Tat keine Bedeutung, verursachte aber später einige Unglücke. So starben zwei sowjetische Soldaten die mit einem Krad in das Loch fuhren.



*Autobahnbrücke - Blick nach Weißensand;
rechts die Eisenbahnbrücke und der Mühlgraben zur Schotenmühle in Mühlwand*

Ebenso erging es zwei Italienern die hier verunglückten. Noch ein schwerer Unfall ereignete sich am 22. Juli 1946. Von Bitterfeld kommend, fuhr ein Bus mit Jugendlichen gegen 21.00 Uhr in eines der Löcher. Es gab viele Verletzte und fünf Tote.

Erst am 8.10.1948 konnten die Reparaturarbeiten an der Brücke beendet und für den Verkehr wieder freigegeben werden.

Die Brücke war auch Zeuge weiterer menschlicher Tragödien. Am 25.2.45 kam ein Zug jüdischer Frauen von SS-Leuten und Gendarmen bewacht und angetrieben, von der Brücke herab in das Dorf. Im Rittergut waren sie untergebracht. Neun junge Frauen starben wegen Entkräftung, zweien gelang die Flucht. Im Buch „Die Brücke von Weißensand“ wurden die Strapazen dieses Todesmarsches geschildert.

Nach dem Fall der Mauer wurden die Arbeiten zur Vollendung der Elstertalbrücke bei Plauen fortgesetzt und der vierspurige Ausbau der Fahrbahn ab 1990 in Angriff genommen. Durch die Wiedervereinigung und dem Wegfall der Zonengrenze erhöhte sich der Verkehr schlagartig. Leider auch die Zahl schwerer Unfälle! Besonders auch im Bereich der Weißensander Brücke! Am 30.12.93 stieß ein BMW gegen einen Jeep, vier Verletzte. 5.2.94 ein Ford stieß mit einem LKW aus Tschechien zusammen, vier Tote, darunter ein Kind. 22.10.97 ein LKW Mercedes geriet ins Schleudern, streifte einen Nissan, ein Audi 80 bremste stark ab. Auf ihm fuhr ein Golf auf, zuletzt noch ein Ford. Eine private Verkehrszählung am 12.6.03, als Beispiel für die Verkehrsdichte: In 20 Minuten passierten in Richtung Reichenbach 150 PKW und 61 LKW. An Wochenenden ist die Dichte, bedingt durch den starken Pendlerverkehr, noch größer. Der steigende Verkehr machte den vierspurigen Ausbau der Strecke immer dringlicher. Die dazu notwendige Rekonstruktion der Weißensander Brücke begann 1992. Bauleiter Birnbaum erläuterte dazu, daß die Brücke vollständig abgebrochen wird, nur die äußere Hülle bleibt stehen. In der alten steckt praktisch eine neue Brücke. Jetzt mit sechs Fahrspuren. Über den speziellen Bauablauf wird in einer späteren Ausgabe noch zu berichten sein.