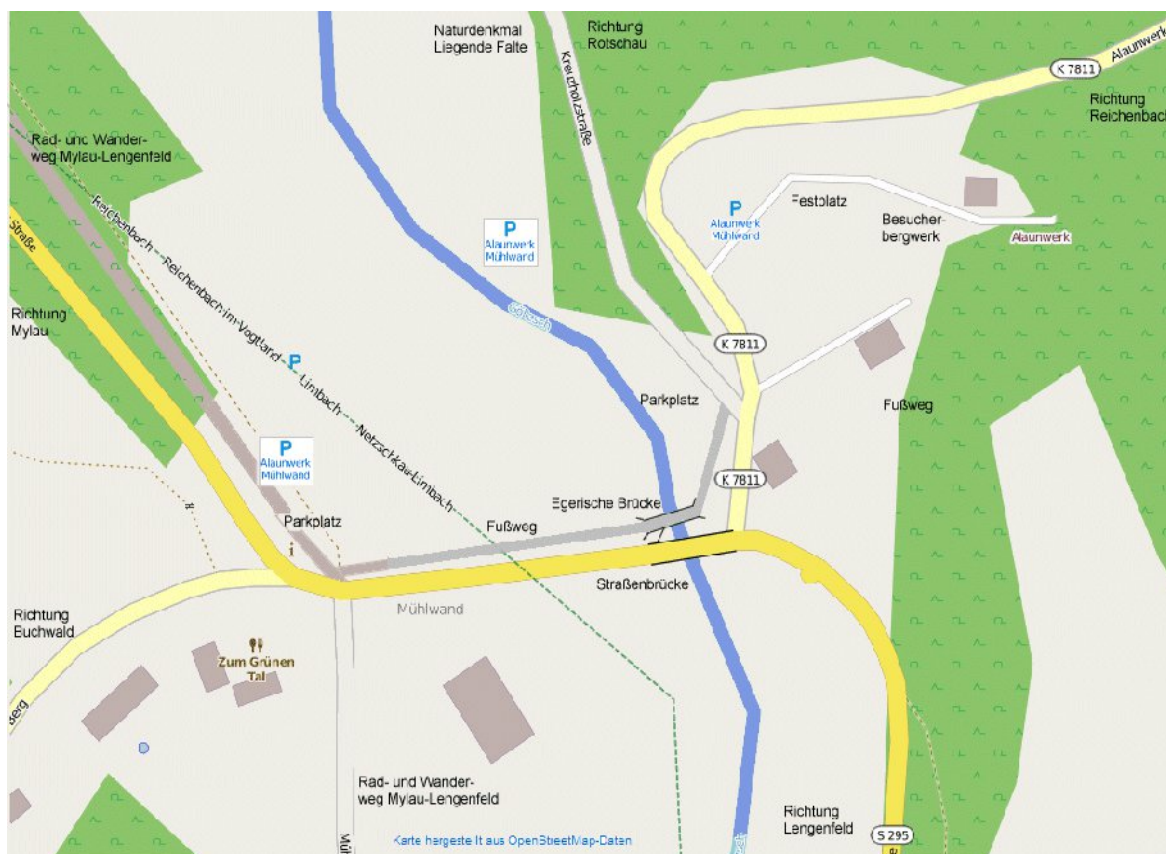


Bilddokument:
Zustand Egerische Brücke, Mühlwand

September/Oktober 2008

Lutz Eckner, Reichenbach

(Die Pfeile in den Zeichnungen zeigen die Richtung, aus der fotografiert wurde)



Lage der Egerischen Brücke in Mühlwand.

Geodaten Brückenmitte: N 50° 35.935 E 12° 17.262

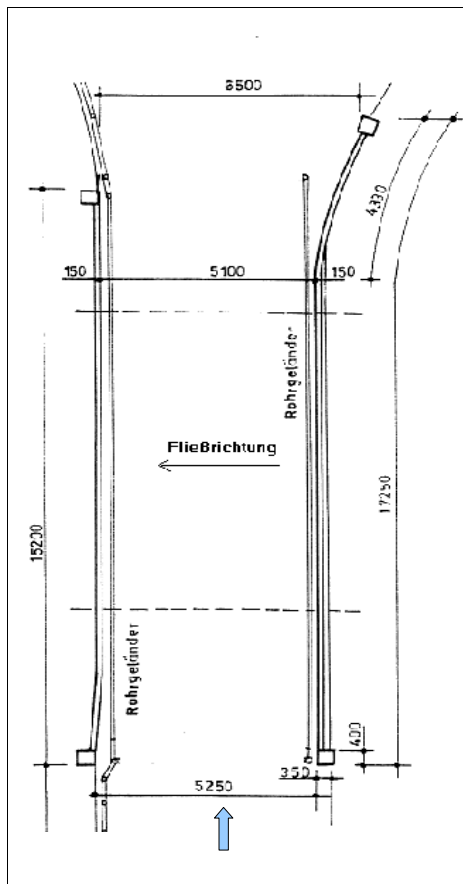


Bild Nr.: 01

Ansicht der Brücke aus Richtung Buchwald.

Die Brücke ist derzeit für Fußgänger begehbar.
Die asphaltierte Fahrbahn ist mit einem Rohrgeländer von der baufälligen Betonbrüstung abgegrenzt.

Rechts die um 1985 erbaute neue Brücke.

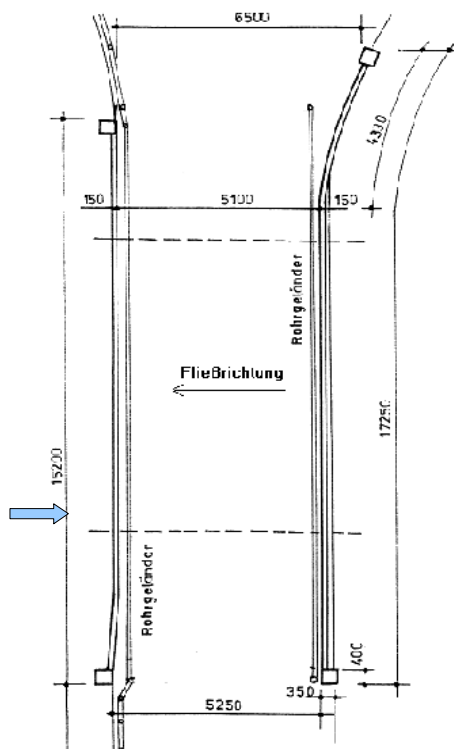
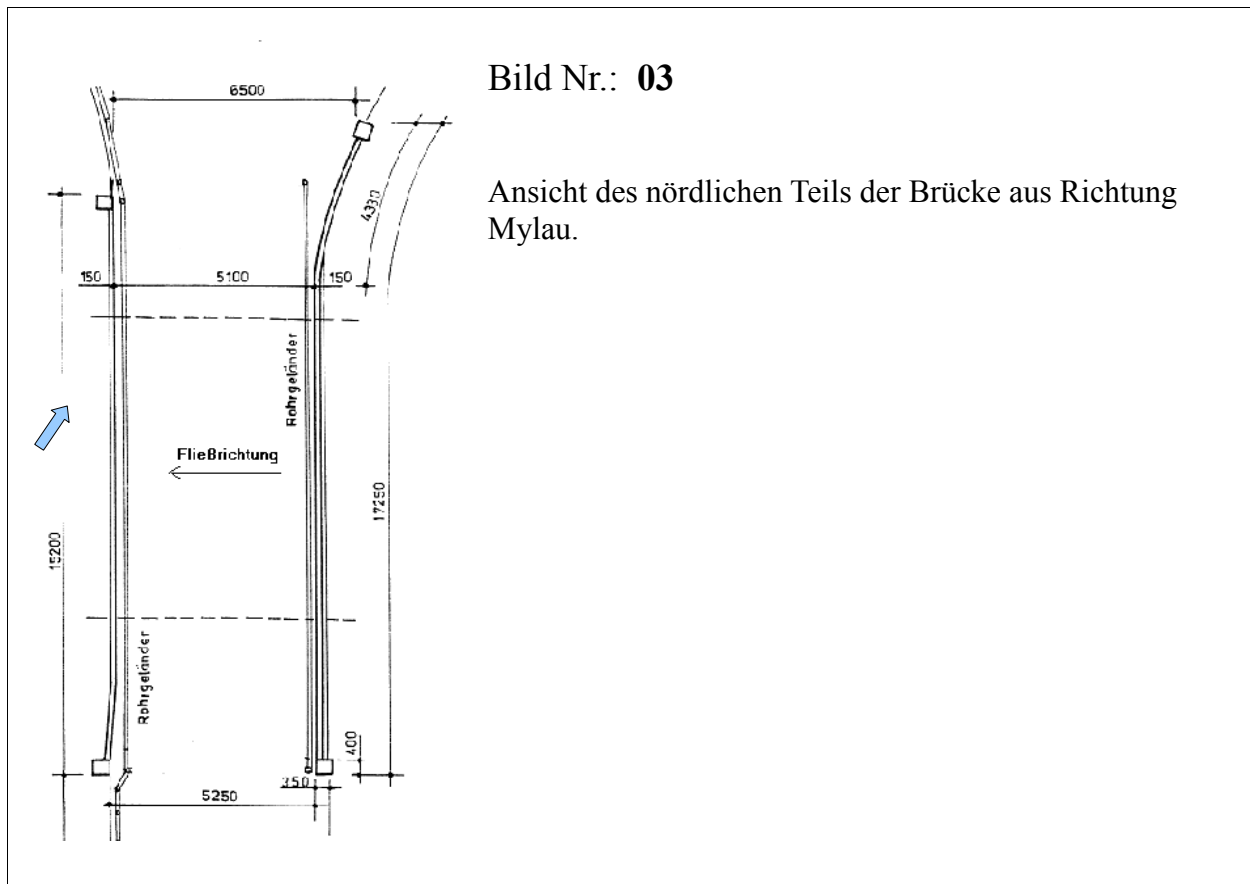


Bild Nr.: 02

Gesamtansicht der Brücke aus Richtung Mylau (flussaufwärts).

Unmittelbar hinter der Egerischen Brücke die Betonbrücke.



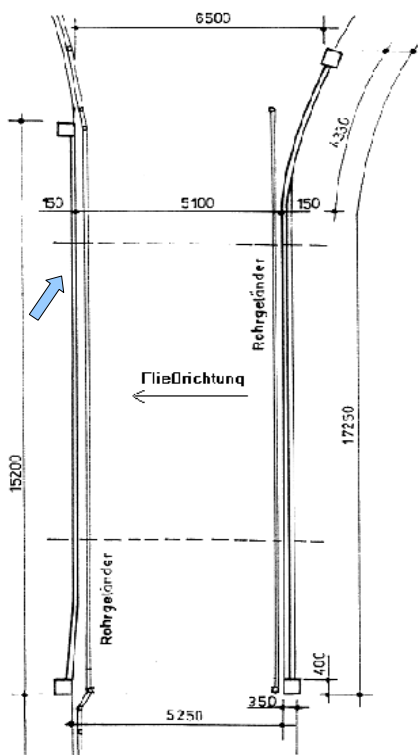
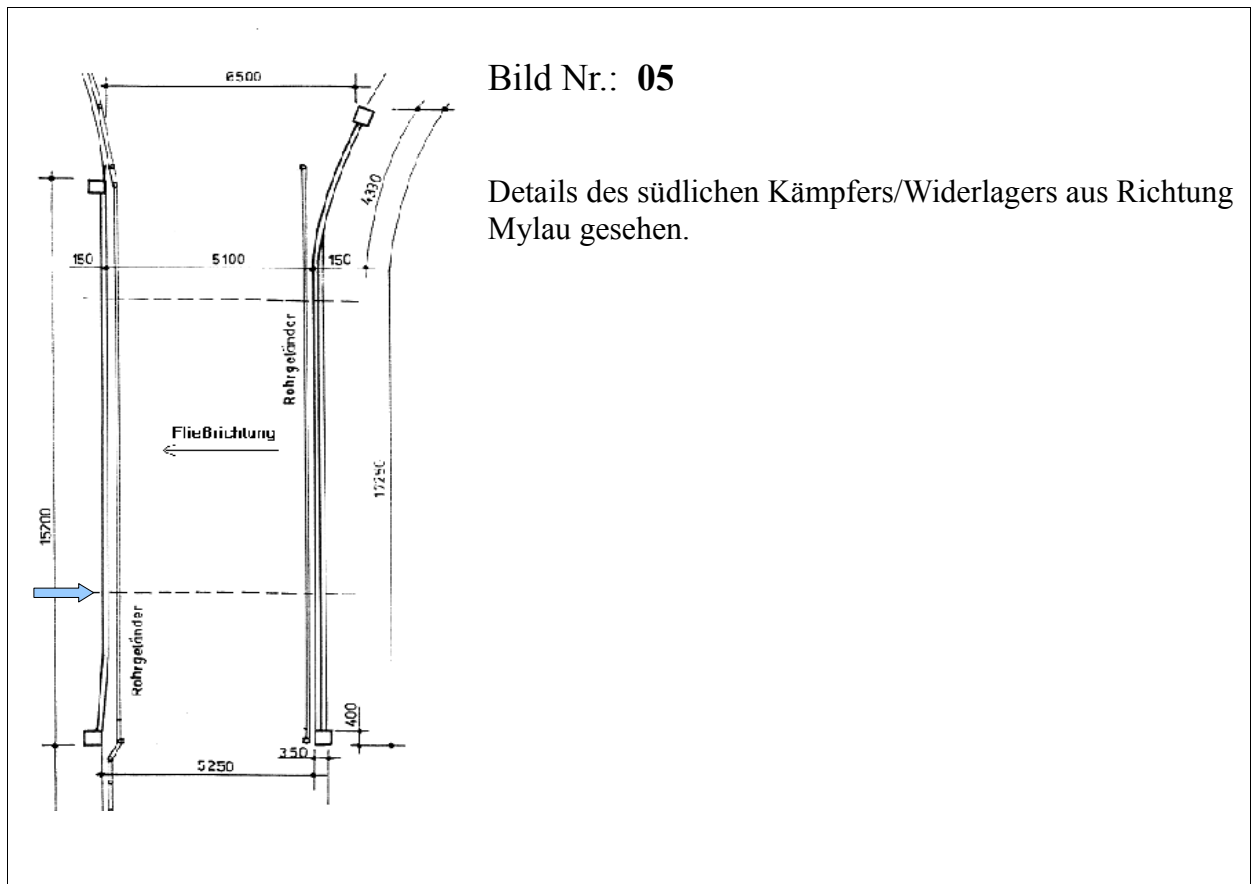
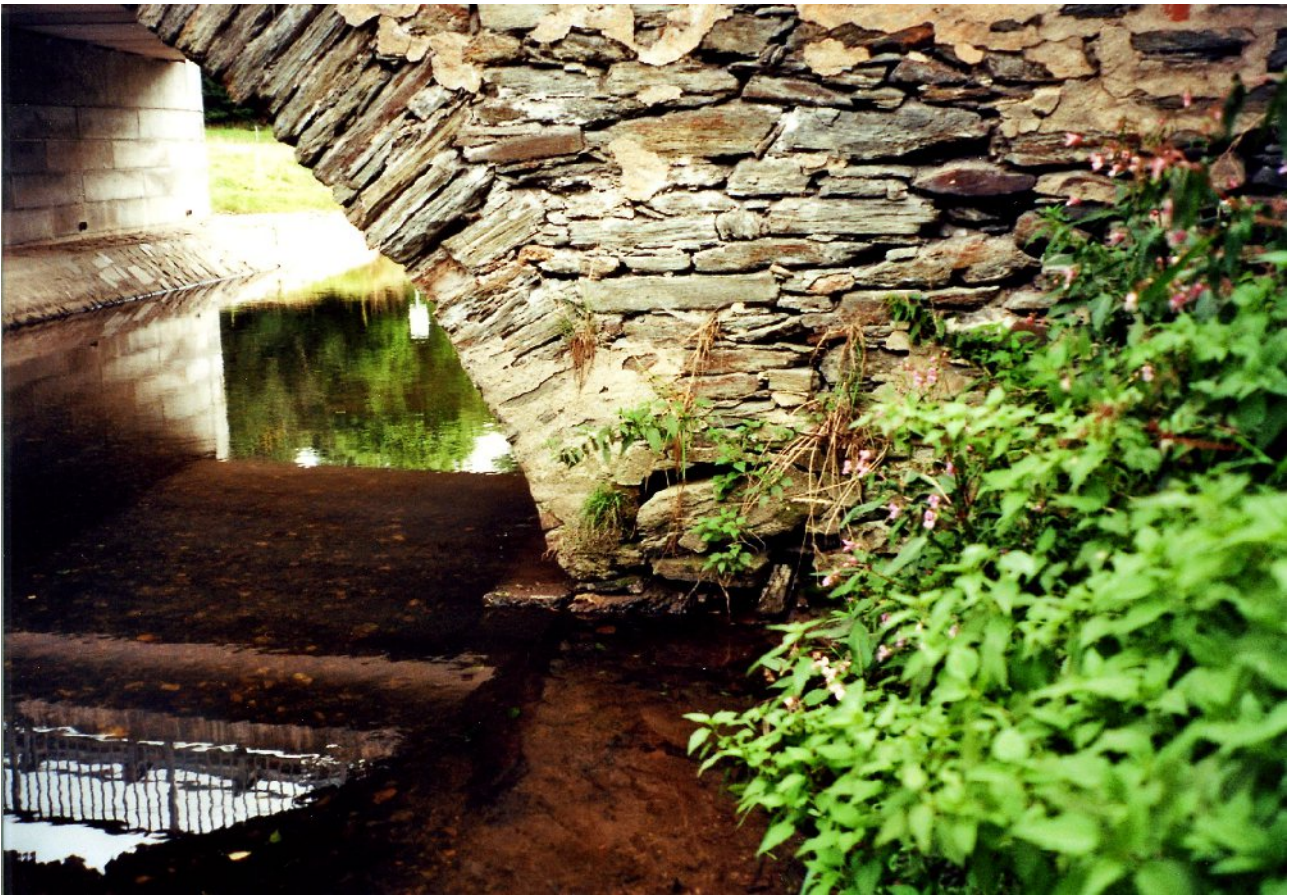


Bild Nr.: 04

Details des nördlichen Kämpfers/Widerlagers aus Richtung Mylau gesehen.

Bis auf wenige ausgefallene Steine erscheint das Mauerwerk intakt.



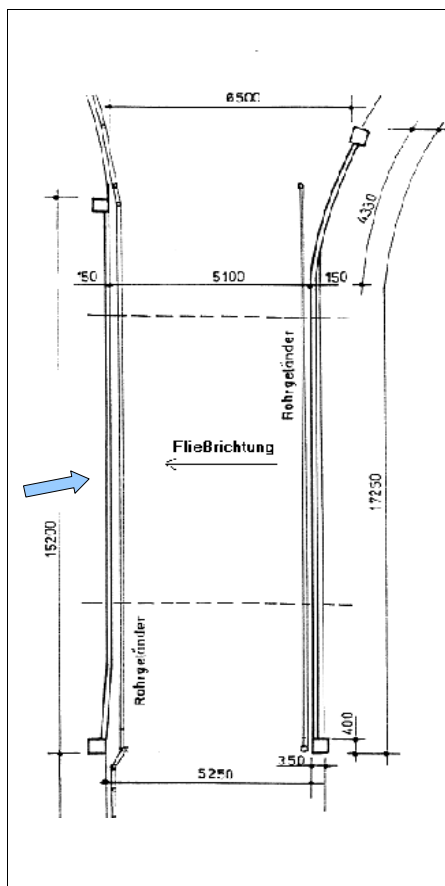
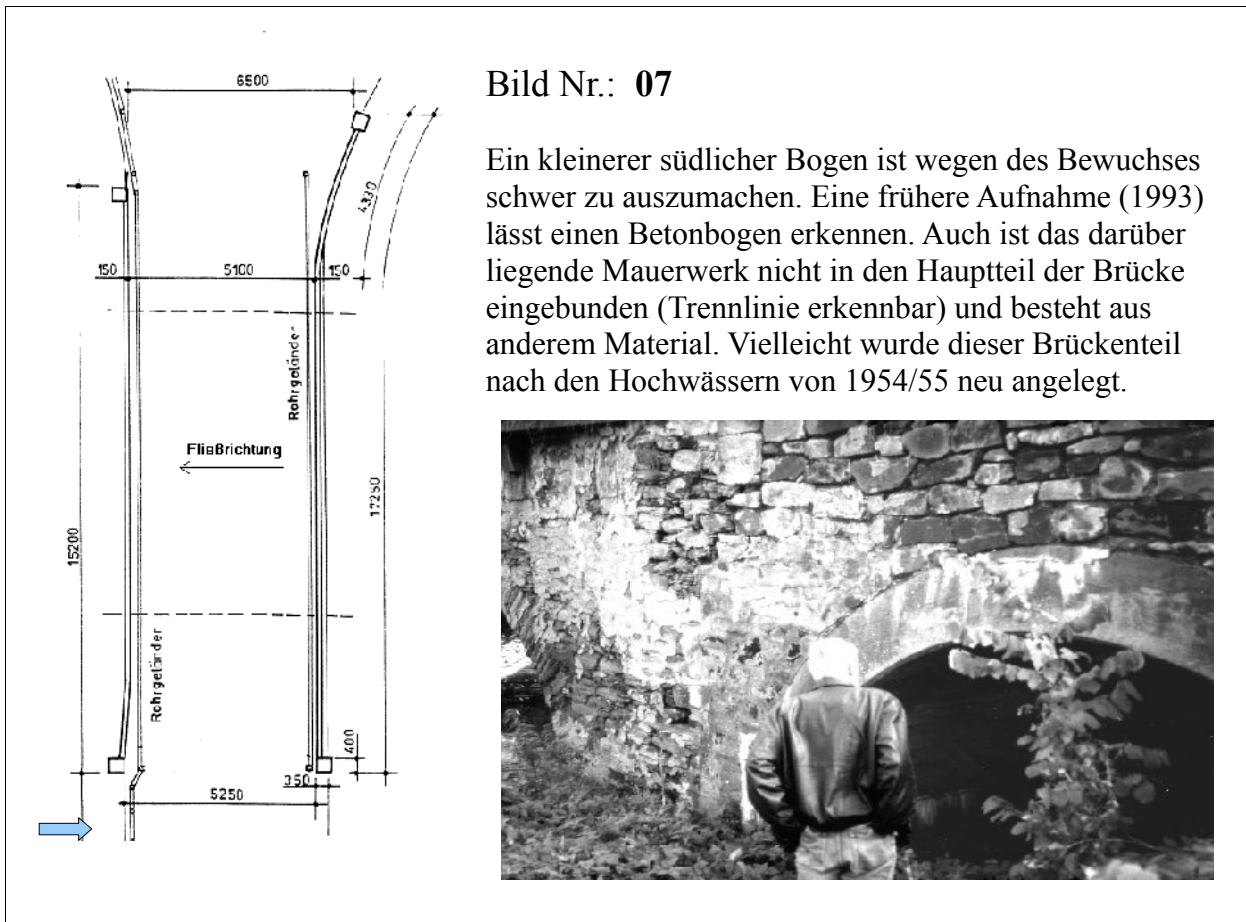


Bild Nr.: 06

Ansicht des Bogenscheitels aus Richtung Mylau gesehen.

Einzelne Bogensteine sind verwittert und teilweise ausgebrochen, die Drucklinie scheint aber stabil zu sein.

Man erkennt weiter Reste von Putz, den Ansatz der Betonbrüstung und einer kurzen Fahrbahnverbreiterung.



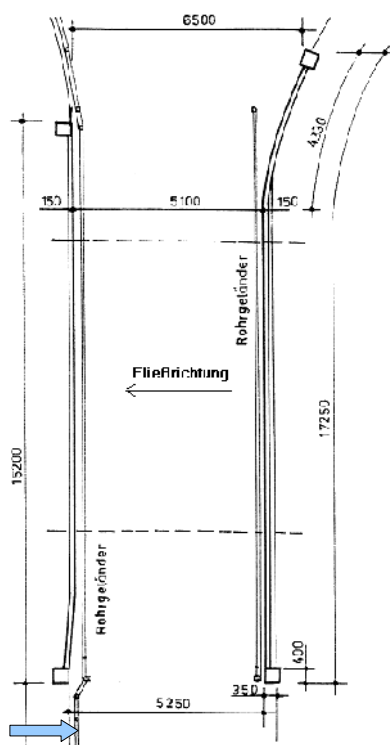


Bild Nr.: 08

Innenansicht des kleinen Brückenbogens aus Richtung Mylau gesehen.

Der Bogen ist betonierte, man erkennt die Abdrücke der Schalung. Die Nordseite ist heute verbaut, d.h. der Bogen ist derzeit blind. Die durchgängige und massive Bauart zeigt, dass er ursprünglich für einen Wasserdurchlass (Hochwasser? Einleitung Mühlgraben?) vorgesehen war.

Bei den beiden großen Quadern im Schutt (Granit, eine Kante leicht angerundet) handelt es sich wahrscheinlich um original Bordsteine der Chaussee, wie sie auch noch oberhalb der Brücke in Richtung Alaunwerk zu finden sind (Bild 19).

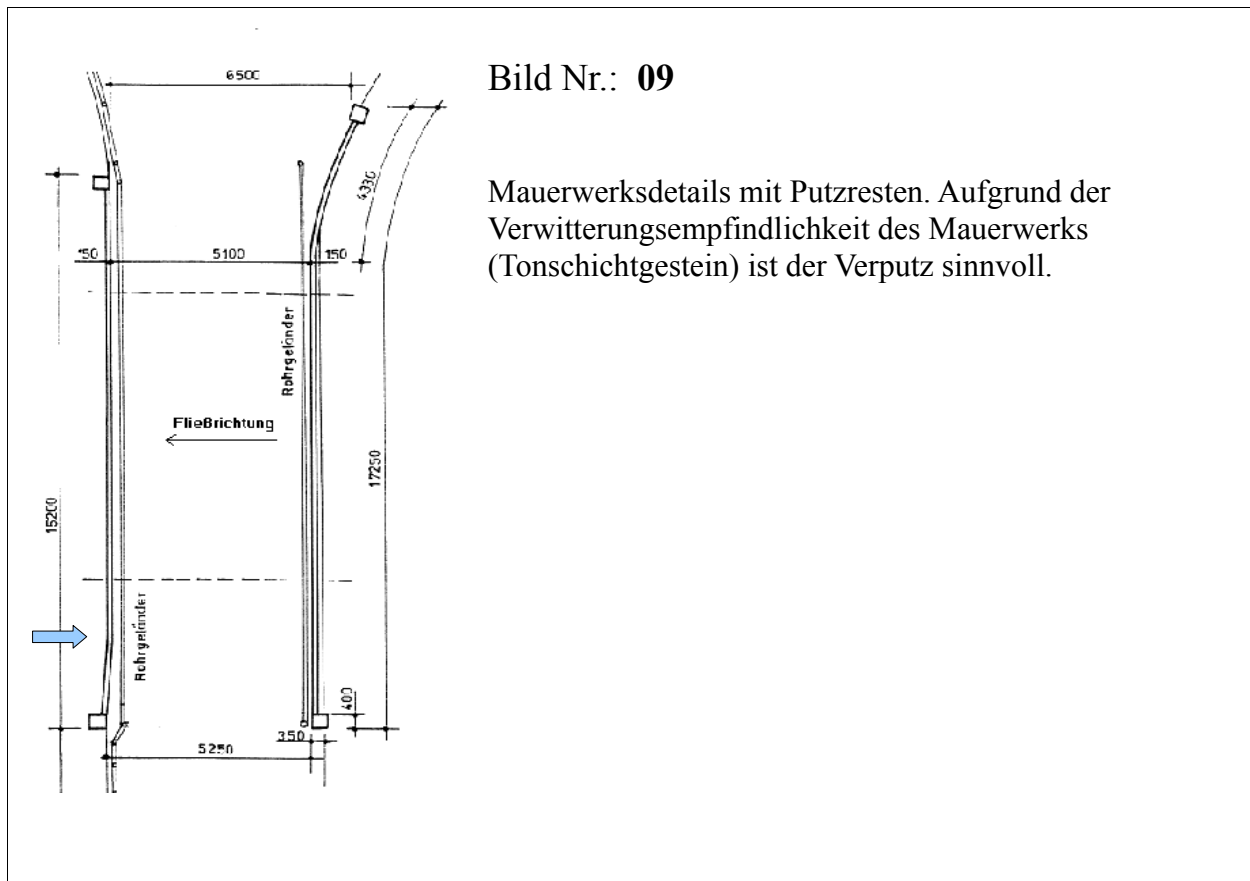


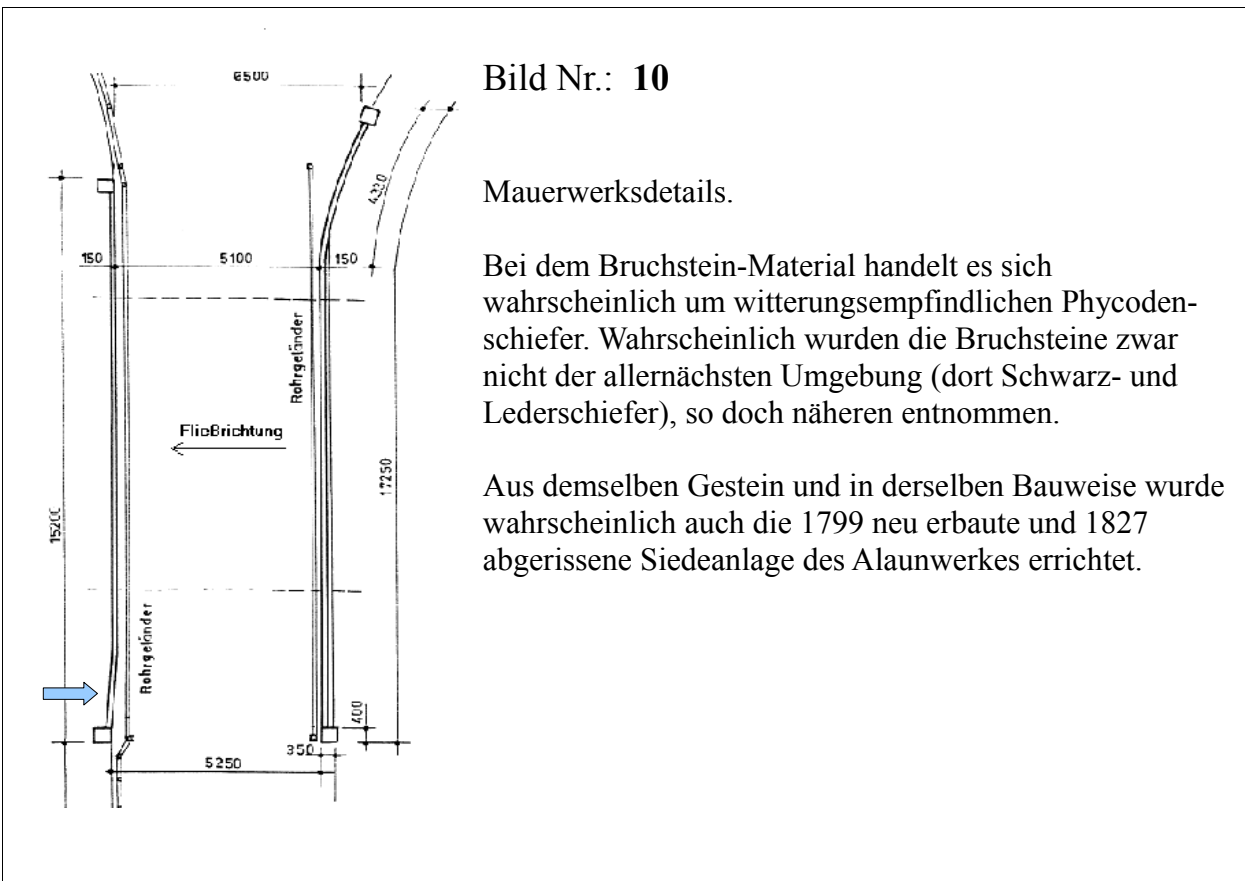


Bild Nr.: 10

Mauerwerksdetails.

Bei dem Bruchstein-Material handelt es sich wahrscheinlich um witterungsempfindlichen Phycodenschiefer. Wahrscheinlich wurden die Bruchsteine zwar nicht der allernächsten Umgebung (dort Schwarz- und Lederschiefer), so doch näheren entnommen.

Aus demselben Gestein und in derselben Bauweise wurde wahrscheinlich auch die 1799 neu erbaute und 1827 abgerissene Siedeanlage des Alaunwerkes errichtet.



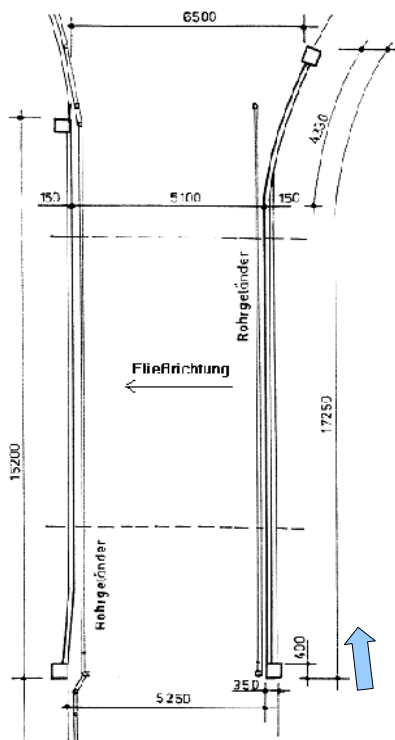
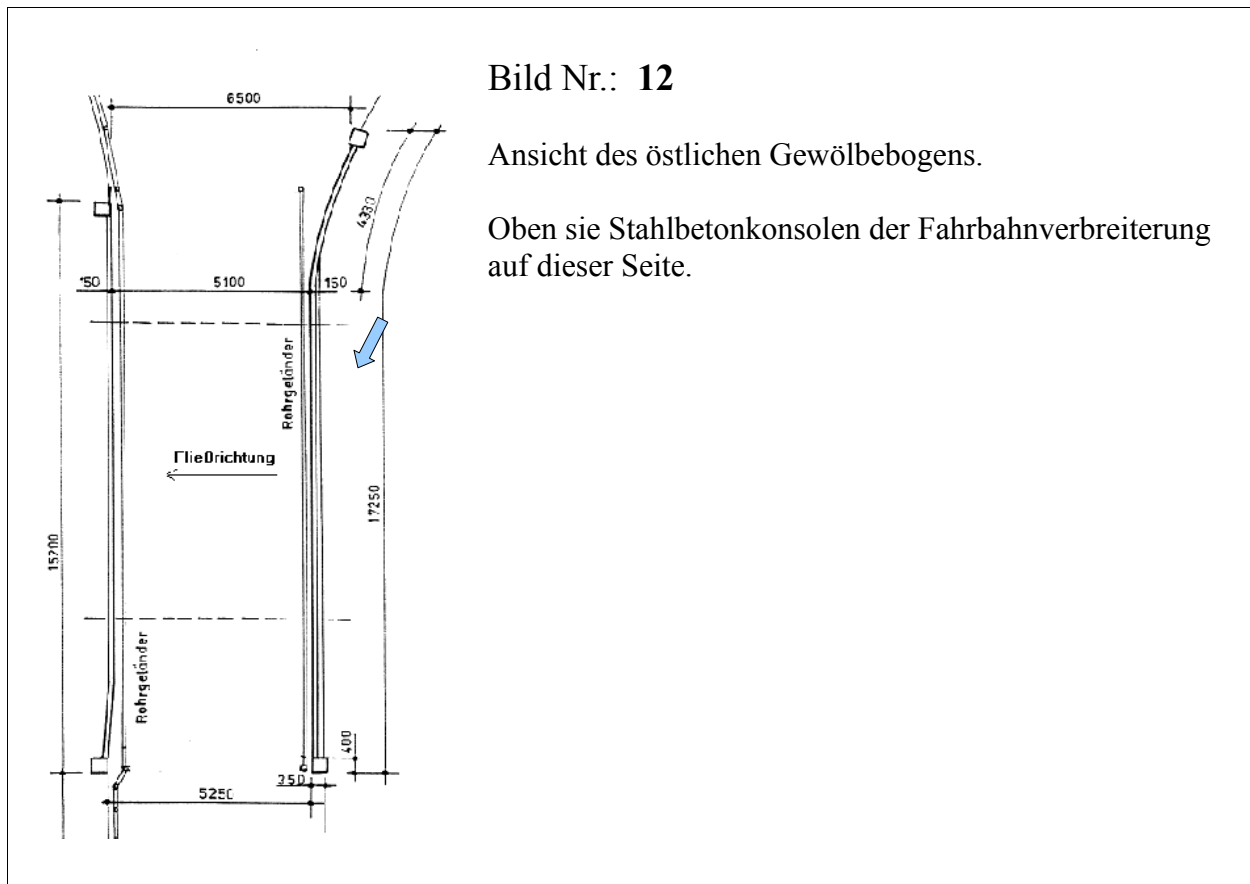


Bild Nr.: 11

Ansicht der östlichen Seite aus Richtung Buchwald.



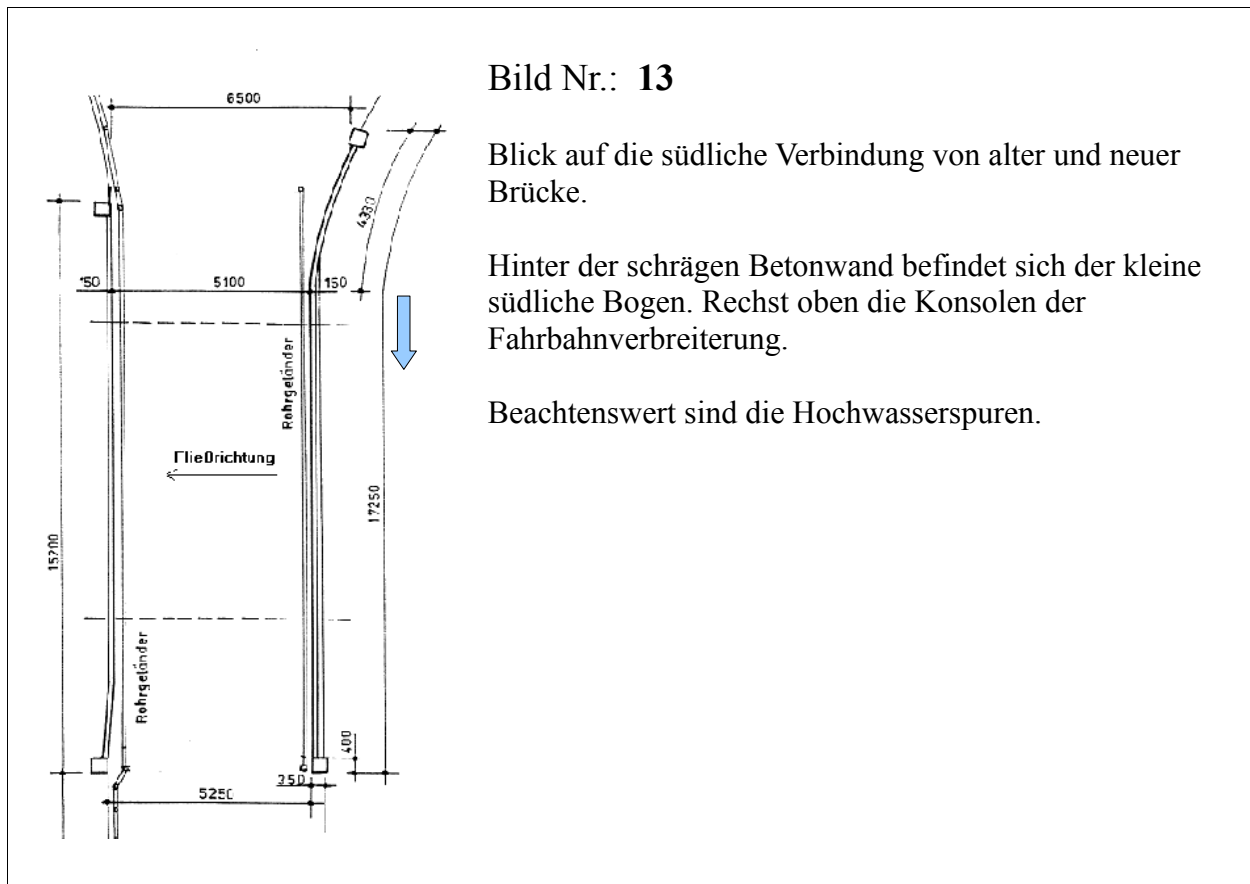
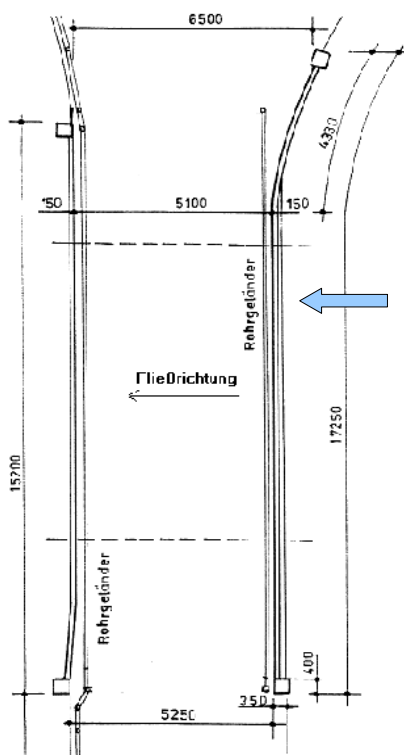




Bild Nr.: 14

Detail der Abstützung der Betonbrüstung und
 Fahrbahnverbreiterung.



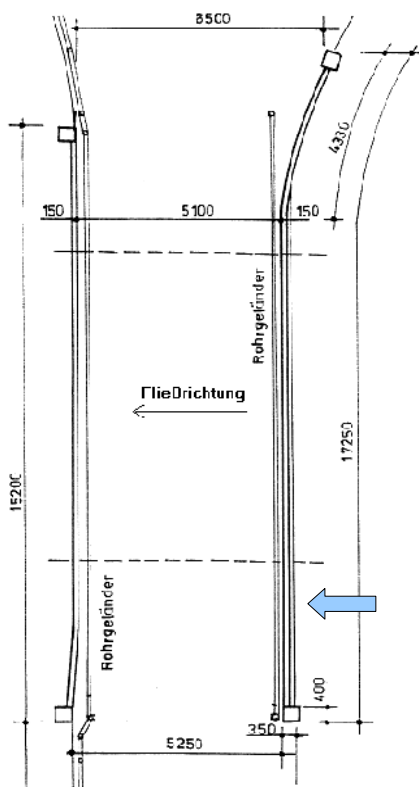


Bild Nr.: 15

Detail und Schadensbild einer Brüstungskonsole.

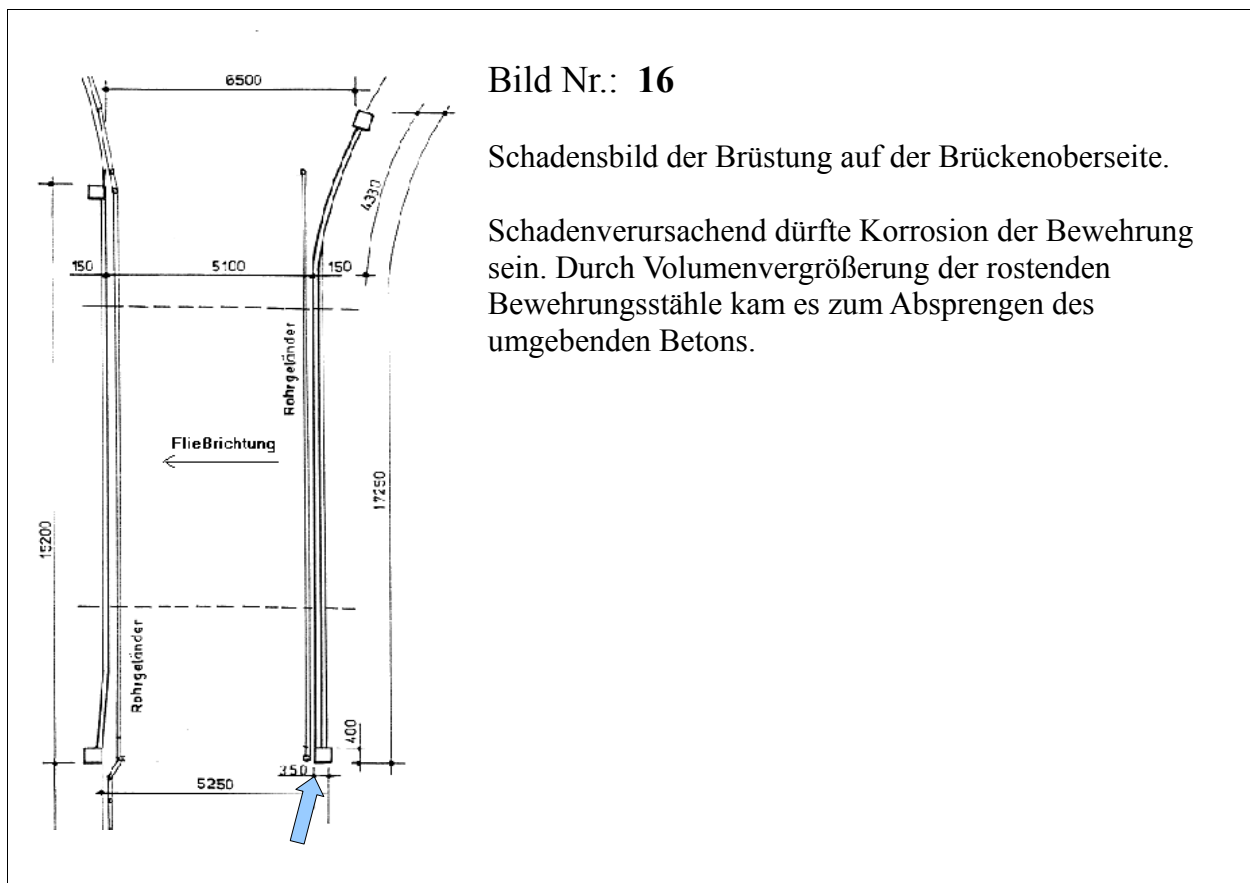
Man erkennt die nach unten in die Brücke eingeführte Stahlbewehrung, über die die Konsole bzw. Stütze angegossen wurde.



Bild Nr.: 16

Schadensbild der Brüstung auf der Brückenseite.

Schadenverursachend dürfte Korrosion der Bewehrung sein. Durch Volumenvergrößerung der rostenden Bewehrungsstäbe kam es zum Absprengen des umgebenden Betons.



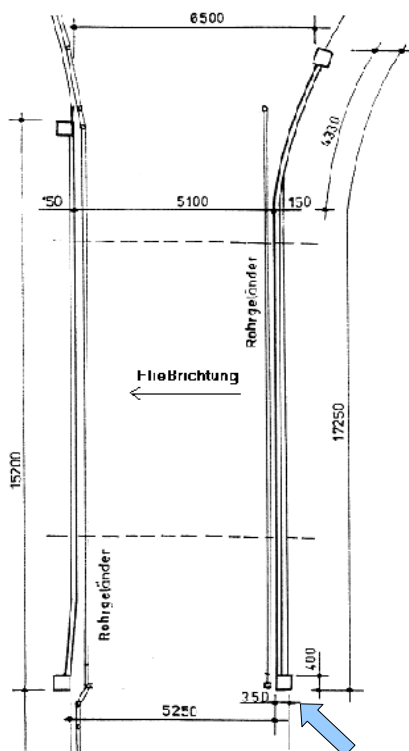


Bild Nr.: 17

Detail und Schadensbild an der Brüstung..

Man erkennt die hinter dem Rohrgeländer ca. 20 cm höher liegende Asphaltdecke der Fahrbahn.

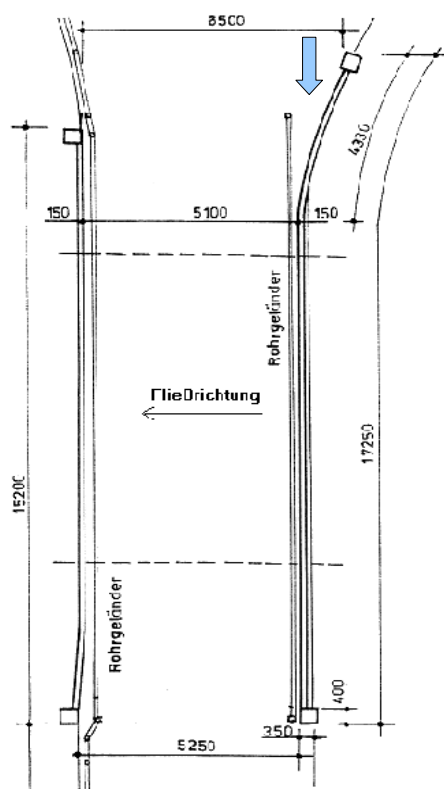


Bild Nr.: 18

Blick über die Ostseite der Brücke aus Richtung Alaunwerk. Zwischen Brüstungsebene und Fahrbahn besteht ein Höhenunterschied von ca. 20 cm (mehrfacher Asphaltauftrag).

Das Rohrgeländer markiert auch ungefähr die tatsächliche Breite der Brücke.



Bild Nr.: 19

Chausseestein mit der Angabe 0,0, zur Zeit unter dichtem Buschwerk verborgen. Zwei weitere Steine mit den Angaben 0,5 und 1,0 (km-Angaben?) wurden wenige hundert Meter in Richtung Buchwald in einem Straßengraben gefunden. Deren verbleib ist unklar. Die Bordsteine hinter dem Chaussee-Stein bilden einen abgewinkelten Bogen von der Brücke in Richtung Alaunwerk. Dieser ausladende Bogen ist auch auf einem Riss aus dem Jahr 1818 zu sehen (unten) und sollte erhalten werden. Ein Stich von 1836 zeigt hinter diesen Bogen eine Chaussee-Einnahme.

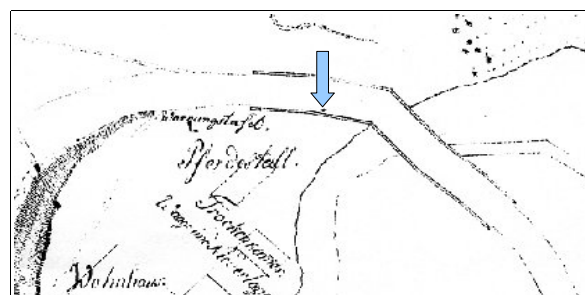
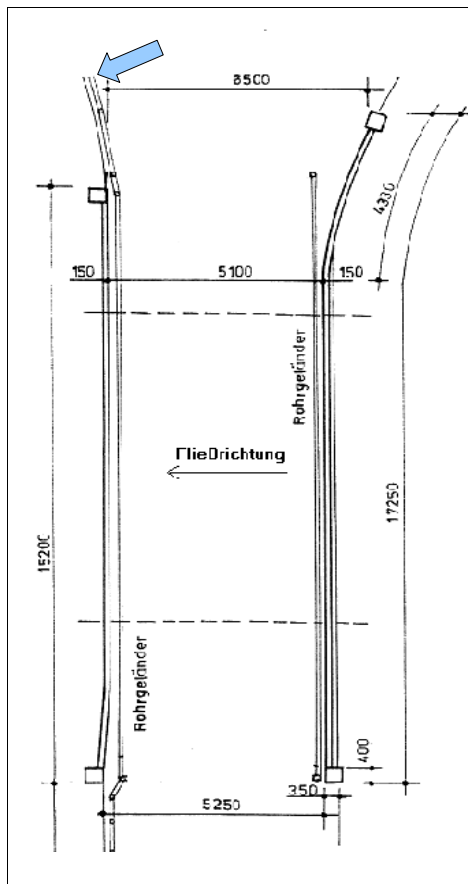




Bild Nr.: 20

Die beste Sicht auf die gesamte unverbaute Westseite der Brücke würde sich vom Park- und Rastplatz des Alaunwerkes ergeben. Dazu müsste das Buschwerk dazwischen entfernt werden (auf beiden Uferseiten).

Hier stand bis 2004 noch das Gasthaus „Zum Alaunwerk“. Heute befinden sich an dieser Stelle bereits touristische Erklärungstafeln. Auf ähnliche Weise könnte auch die Brücke dokumentiert werden.

Der Platz wird vom Alaunwerks-Verein gepflegt.

