

Die badischen Rheinbrücken – das Ende des Zweiten Weltkriegs vor 75 Jahren

Teil 1 – Die Zerstörung der Rheinbrücken zwischen Neuenburg und Wintersdorf

Der Bau von festen Brücken über den Rhein wurde mit zunehmender Vernetzung der Länder-Eisenbahnen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts immer dringlicher. Dabei stellte der Bau dieser Brücken die Ingenieure an allen Flüssen und auch am Oberrhein vor große technische Herausforderungen. Der Brückenbau spiegelt daher sowohl die Entwicklung des Verkehrs- und Eisenbahnwesens als auch die Entwicklung der Bautechnik wider. Darüber hinaus zeugen die Rheinbrücken von den jeweils herrschenden politischen Verhältnissen, in denen sie errichtet oder zerstört wurden. Wegen der Sprengung und dem damit einhergehenden Neubau sind nur wenige der genannten Brücken Kulturdenkmale. Ohne einen Blick in die Baugeschichte der Brücken wäre eine Schilderung ihrer Sprengung in den letzten Wochen des Zweiten Weltkriegs zwischen November 1944 und März 1945 jedoch zu kurz gegriffen. Die Darstellung der Zerstörung aller badischer Rheinbrücken vor 75 Jahren umfasst drei Teile: Teil 1 beschreibt die Zerstörung der Brücken, die von Baden nach Frankreich führten, Teil 2 wird die Brücken behandeln, die in die bayerische Pfalz führten, während sich Teil 3 mit den Notbrücken und Brücken-Neubauten nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs befassen wird.

Ulrich Boeyng

Am 1. September 1939 begann mit dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht in Polen der Zweite Weltkrieg. Bis zur Kapitulation des Deutschen Reichs am 7. Mai 1945 und dem Ende der Kampfhandlungen am 8. Mai sollten in Europa etwa fünf-einhalb Jahre vergehen.

Am 6. Juni 1944 begann unter dem Decknamen „Operation Overlord“ die Invasion der Alliierten in der Normandie und damit der Anfang vom Ende des Dritten Reichs. Bereits Ende Dezember 1944 standen die Alliierten in Lothringen und im Nordosten des Elsaß vor dem deutschen Westwall und waren dort bis etwa auf die Linie Merzig–Saargemünd–Bitsch–Weißenburg–Lauterburg, sowie in der Rheinebene zwischen Lauterburg und Basel bis an den Rhein vorgerückt.

Die letzte große Gegenoffensive der Wehrmacht in Elsaß-Lothringen – das „Unternehmen Nordwind“ – erfolgte zwischen dem 1. und 25. Januar 1945 und drängte die Alliierten im Nordelsaß auf die Linie Bitsch–Hagenau–Gamsheim zurück. Weiter südlich konnte die Wehrmacht linksrheinisch um Kolmar einen großen Brückenkopf zurückerobern. In der darauffolgenden Gegenof-

fensive zwischen dem 20. Januar und 9. Februar 1945 drängten die Alliierten die Wehrmacht bei Kolmar wieder an den Rhein zurück.

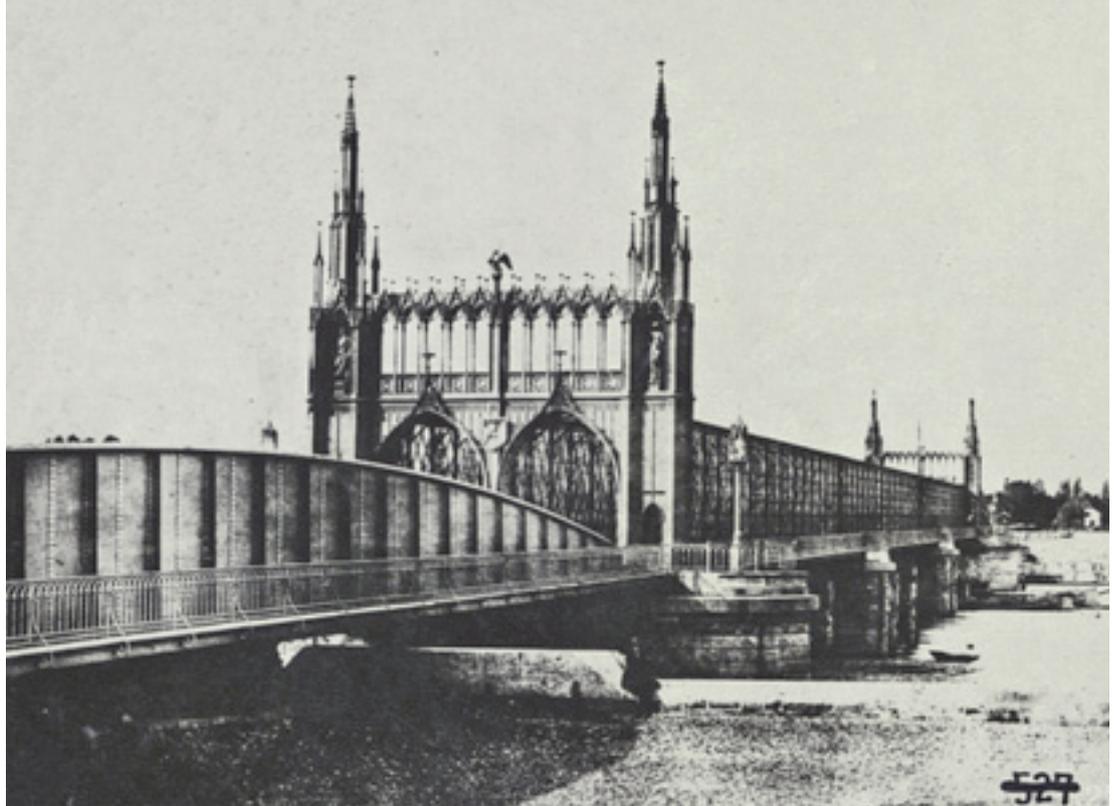
Im Verlauf der „Operation Undertone“ vom 15. bis 24. März 1945 rückten die Alliierten dann aus dem Nordelsaß über den Westwall hinweg in die Südpfalz und schließlich bis an den Rhein vor. Bei ihrem Rückzug sprengte die Wehrmacht zwischen dem 20. und 24. März in der Pfalz die letzten intakten Rheinbrücken (Abb. 12).

Das Ende der Kämpfe zwischen Neuenburg und Wintersdorf

Alle badischen Brücken zwischen Neuenburg und Wintersdorf haben gemein, dass sie ins benachbarte Elsaß führen. Als Region hatte dieser Landstrich eine bewegte politische Geschichte, in der er abwechselnd zu Frankreich oder zu Deutschland gehörte. Nach 1871 wurden im „Reichsland Elsaß-Lothringen“ die französischen Ortsnamen eingedeutscht. Die Reihenfolge der hier dargestellten Brückenstandorte orientiert sich am Datum ihrer Verkehrsfreigabe im 19. Jahrhundert.



1–2 Eisenbahnbrücke
Kehl–Strasbourg 1861,
Nordost-Ansicht vor 1870
und Ansichtsschema.



Glossar

Brückengeräte

Schnell aufstellbare Kriegs-, Behelfs- oder Notbrücken-Systeme, die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zu militärischen Zwecken entwickelt wurden. Sie bestehen aus metallenen Einzelelementen, die durch Bolzen oder Schrauben zu Systemträgern unterschiedlicher Länge, Höhe und Tragkraft zusammengesetzt werden können: in Deutschland und Österreich während beider Weltkriege unter anderem SKR = Schaper-Krupp-Reichsbahn und RW = Roth-Waagner (beides Fachwerkträger), in Frankreich unter anderem Eiffel und WS = Wendling-Seibert (beides Fachwerkträger), BS = Bonnet-Schneider (Vollwandträger) und in England unter anderem Bailey (Fachwerkträger). In vielen Armeen und Hilfsorganisationen werden heute solche Brückengeräte eingesetzt.

Fachwerkträger

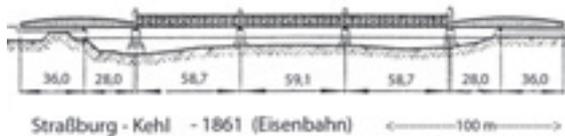
Tragwerk aus einem Fachwerk mit in Einzelstäben aufgelösten Seitenwänden.

Gevouteter Vollwandträger

Horizontaler Träger mit zur Brückenmitte hin schlanker werdendem Untergurt.

Halbparabelträger

Fachwerkträger mit zur Brückenmitte hin ansteigendem Obergurt und horizontalem Untergurt.



Eisenbahnbrücke Kehl–Strasbourg (Straßburg)

Der Bau der Badischen Rheintalbahn Mannheim–Basel hatte sich in mehreren Teilstücken vollzogen: Am 12. September 1840 war als erster Abschnitt die Strecke Mannheim–Heidelberg eröffnet worden, der letzte Abschnitt bis Basel wurde am 21. Februar 1855 für den Verkehr freigegeben. Seit dem 1. Juni 1844 führte bei Appenweier eine Zweigstrecke nahe an den Rhein bis Kehl. Auf der gegenüberliegenden Rheinseite war Strasbourg durch die „Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle“ (StB) bereits seit dem 15. Juni 1844 mit Basel und der Schweiz, sowie durch die „Compagnie des Chemins de fer de l’Est“ (EST) seit dem 12. August 1852 mit Paris verbunden.

Reisende, die von Kehl über den Rhein nach Strasbourg wollten, mussten jedoch in Kehl auf Pferdroschken umsteigen und über die Schiffsbrücke nach Strasbourg fahren.

Als die badische Rheintalbahn Basel erreicht hatte, planten die Badische Staatseisenbahn und die französische EST den Bau einer festen Rheinbrücke zwischen Kehl und Strasbourg. Gemäß dem Staatsvertrag vom 16. September 1857 teilen sie sich die Baumaßnahmen: Französische Firmen beendeten am 24. Dezember 1859 die Gründungsarbeiten an Pfeilern und Widerlagern, die Gebrüder Benckiser/Pforzheim montierten bis zum 22. September 1860 die eisernen Überbauten. Diese bestanden

aus zwei 177 m langen parallelgurtigen Gitterträgern sowie beidseits aus je einer Drehbrücke von 26 m Länge. Die Drehbrücken hatten sich die Militärverwaltungen beider Staaten beim Bau der Brücke ausbedungen, um im Konfliktfall den Verkehr durch Ausdrehen kurzfristig unterbrechen zu können. Das repräsentative Erscheinungsbild der Brücke war geprägt durch die an beiden Enden vor den Gitterträgern stehenden Portale. Die Brücke war die erste Eisenbahnverbindung über den Rhein zwischen Baden und Frankreich und wurde am 11. Mai 1861 eröffnet (Abb. 1; 2).

Sechs Tag nach Beginn des Deutsch-Französischen Krieges wurde diese Verbindung am 22. Juli 1870 auf deutscher Seite unterbrochen, jedoch nicht durch Ausdrehen, sondern durch Sprengung der rechtsrheinischen Drehbrücke, bei der auch das Portal zerstört wurde. Die Lücke konnte in dem für Deutschland erfolgreichen Kriegsverlauf bereits im November 1870 durch eine provisorische Holzkonstruktion geschlossen werden. Sie wurde 1875 – zusammen mit dem ebenfalls erneuerten Portalbau – durch einen fest montierten Vollwandträger von circa 26 m Länge ersetzt. Fortan diente die Rheinbrücke fast 50 Jahre lang dem Zugverkehr zwischen dem Deutschen Reich und dem Reichsland Elsaß-Lothringen.

Badische Pläne zum Neubau der Brücke, deren lichte Durchfahrthöhe für den Schiffsverkehr seit Langem bemängelt wurde, konnten jedoch nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges nicht mehr realisiert werden. Nach dem Ende des Krieges und als Folge der Versailler Verträge fiel die Brücke 1919 in ganzer Länge unter französische Verwaltung. Auch Frankreich hatte alsbald Neubaupläne, doch diese Pläne fielen dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges zum Opfer.

Nach den Kriegserklärungen Frankreichs und Englands an das Deutsche Reich am 3. September 1939 wurde auf französischer Seite in Strasbourg zunächst nur die Drehbrücke ausgedreht und der Zugverkehr unterbrochen. Am 14. Mai 1940 sprengten französischen Pioniere den westlichen Stropfweiler, wobei die Drehbrücke ganz und der Gitterträger teilweise zerstört wurden.

Eine hölzerne Notbrücke ermöglichte der Wehrmacht ab September 1940 die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs in das inzwischen besetzte Frankreich. Ab dem 10. Februar 1941 entstand eine zweigleisige Nachfolgerin, die am östlichen Ufer aus dem Vollwandträger von 1875, über dem Rhein aus den unzerstörten Teilen des Gitterträgers von 1861, aus einem neuen 30 m langen Vollwandträger, sowie einem circa 60 m langen SKR-Fachwerkträger am westlichen Ufer bestand.

Nach der Invasion der Alliierten begannen die Kampfhandlungen im Elsaß ab dem 12. November 1944. Kaum zwei Wochen später erreichten amerikanische und französische Truppen am 23. November Straßburg. Die Wehrmacht sprengte bei ihrem Rückzug über den Rhein den zweiten Stropfweiler der Eisenbahnbrücke und brachte damit alle Überbauten zum Einsturz.

Eisenbahnbrücke Altbreisach–Neubreisach (Neuf Brisach)

Gemäß dem Staatsvertrag vom 13. Mai 1874 zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Deutschen Reich wurde der Bau einer militärstrategischen Bahnstrecke zwischen Altbreisach in Baden und Kolmar im Reichsland Elsaß-Lothringen beschlossen. Das Deutsche Reich konnte die zwischen dem damaligen Altbreisach und Freiburg bereits seit Mitte September 1871 bestehende, beiden Städten gehörende Privatbahn ab 1874 pach-

ten und zweckentsprechend ausbauen. Ende 1877 war der Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein vollendet und am 5. Januar 1878 konnte die Strecke zwischen Altbreisach und Neubreisach für den Bahnverkehr freigegeben werden.

Die Gründungsarbeiten übernahm die Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau, vormals Gesellschaft Harkort/Duisburg (Gesellschaft Harkort). Hersteller der eisernen Überbauten war die Gutehoffnungshütte/Sterkrade (GHH), die 1877/78 gleichartige Überbauten zwischen Neuburg und Eichwald (Chalampé), sowie zwischen Weil-Leopoldshöhe und Hüningen (Hunigue) errichtete (Abb. 3; 4).

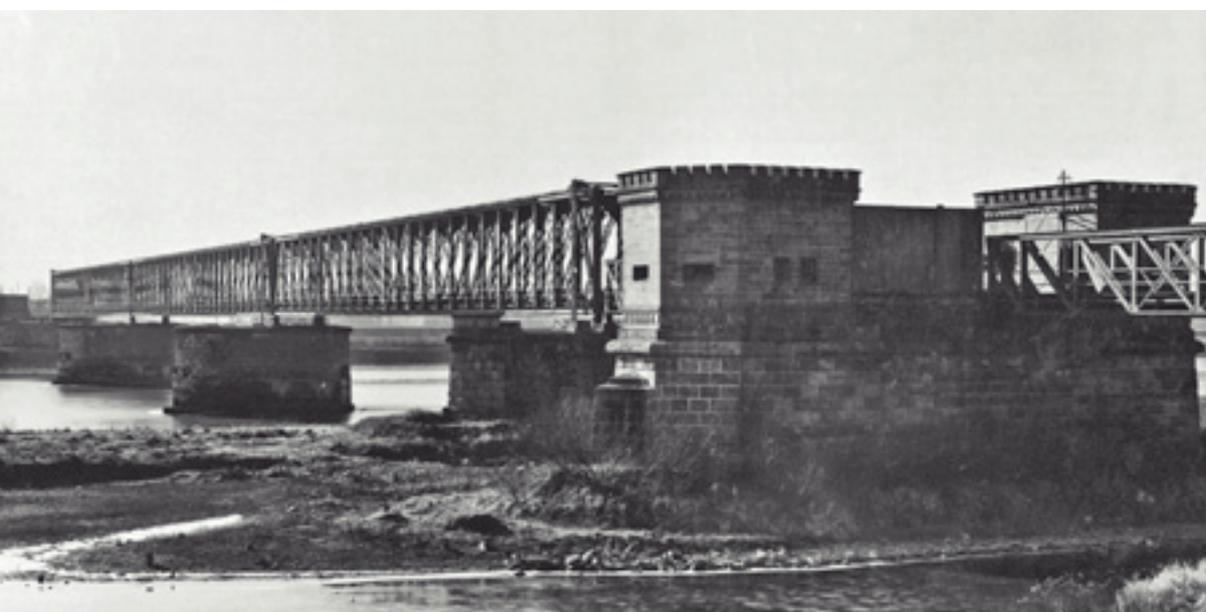
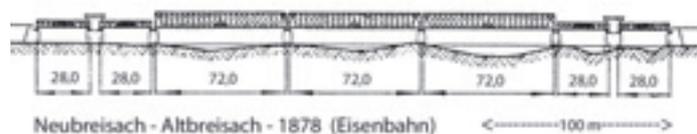
Die Breisacher Brücke hatte bei einer Gesamtlänge von etwa 334 m drei Hauptöffnungen mit baugleichen parallelgurtigen Ständerfachwerkträgern von jeweils 72 m Länge sowie an den beiden Ufern je zwei Flutöffnungen von 28 m Länge, die ebenfalls von Fachwerkträgern überbrückt wurden. Zwischen den beiden Flutöffnungen standen jeweils zwei massive Wehrtürme, die dem Bauwerk in der Seitenansicht ein symmetrisches Erscheinungsbild gaben. Die Breite der Stropfweiler und die Mittenabstände der Türme waren von Beginn an für ein zweites Gleis ausgelegt worden, zu dessen Einbau es jedoch in Breisach nie kam.

Im Verlauf des Ersten Weltkriegs wurde ein großer Teil des deutschen Nachschubs über diese Brücke geleitet. Nach dem Ende des Krieges fiel die Brücke aufgrund der Versailler Verträge ab 1919 in ganzer Länge an Frankreich.

Am 12. Oktober 1939 sprengten französische Truppen die beiden westlichen Flutbrücken und den

Reichsland Elsaß-Lothringen

Ein aus Teilen der alten Landschaften Elsaß und Lothringen gebildetes Verwaltungsgebiet des Deutschen Reiches von 1871 bis 1918. Nach dem Ende des deutsch-französischen Krieges 1871 wurden die Ortsnamen eingedeutscht: Alsace = Elsaß, Hunigue = Hüningen, Chalampé = Eichwald, Mulhouse = Mülhausen, Neuf-Brisach = Neubreisach, Colmar = Kolmar, Strasbourg = Straßburg, Haguenau = Hagenau, Wissembourg = Weißenburg, Bitche = Bitsch. u. v. a. Dies änderte sich erneut nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, abermals nach dem deutschen Einmarsch im Zweiten Weltkrieg, sowie noch einmal nach dessen Ende. Da dieser Text eine Zeitspanne mit mehreren Umbenennungen umfasst, wird die jeweils zeitgenössische Schreibweise verwendet.



3–4 Eisenbahnbrücke Altbreisach–Neubreisach 1878, Ansichtsschema und Nordwest-Ansicht vor 1939.

Überbauten

Jene Teile einer Brücke, die zwischen den beidseitigen Widerlagern und eventuell auf Pfeilern über ein Hindernis führen.

Vollwandträger

Insbesondere im Stahlbau verwendeter horizontaler Träger mit geschlossenen Seitenwänden und auskragenden Ober- und Untergeräten.

westlichen Stropfpfeiler. Anfang Juli 1940 begannen deutsche Pioniere mit dem Aufbau einer Behelfsbrücke, wobei die gesprengten Überbauten ersatzlos entfernt wurden. Die Lücke wurde durch fünf unterschiedlich lange RW-Brückengeräte geschlossen, die stromaufwärts auf provisorischen Pfeilern in der Achse des geplanten zweiten Gleises eingebaut wurden. Der unbeschädigte östliche Überbau sowie die beiden östlichen Flutbrücken wurde auf den erhaltenen Pfeilern stromaufwärts in die unbelegte zweite Gleisachse verschoben. Am 25. Juli 1940 konnte die Strecke wieder einleisig freigegeben werden. Sie war damit die erste der während des Zweiten Weltkriegs wiederhergestellten Rheinbrücken am Oberrhein.

Ab August 1942 wurde mit dem Ersatz der provisorischen Überbauten durch Neubauten begonnen. Die Stahlbauarbeiten übernahm diesmal die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg/Mainz-Gustavsburg (MAN), die in der mittleren und westlichen Hauptöffnung zwei neue Fachwerkträger in annähernd gleichen Abmessungen wie zuvor einbaute. Die östlichen Flutbrücken wurden durch zwei je 30 m lange, die westlichen durch zwei je 25 m lange Vollwandträger ersetzt. Das gesamte Bauwerk wurde bei diesem Umbau um circa 1,85 m angehoben und flussabwärts zurück in die alte Gleisachse verschoben. Die fünf RW-Geräte des Provisoriums blieben ohne Nutzung stehen. Am 10. Mai 1944 konnte der Bahnverkehr wieder aufgenommen werden, bald darauf, nach Einbau einer starken Bohlenlage auch der Straßenverkehr. Auch im Zweiten Weltkrieg übernahm die Brücke eine wichtige Rolle beim militärischen Nachschub. Am Jahresende 1944 waren die Alliierten auf der Höhe von Neubreisach bis an den Rhein vorgerückt. Die Wehrmacht konnte im Verlauf des „Unternehmens Nordwind“ zwischen Ende Dezember

1944 und 25. Januar 1945 einen großen Brückenkopf (Poche de Colmar/Colmar Pocket) zurückerobern und die Alliierten in die Vogesen auf den Höhenzug westlich des Thur-Tals zurückdrängen. Die alliierte Gegenoffensive zwischen dem 20. Januar und 9. Februar 1945 warf die Wehrmacht wieder auf die alte Frontlinie am Rhein zurück.

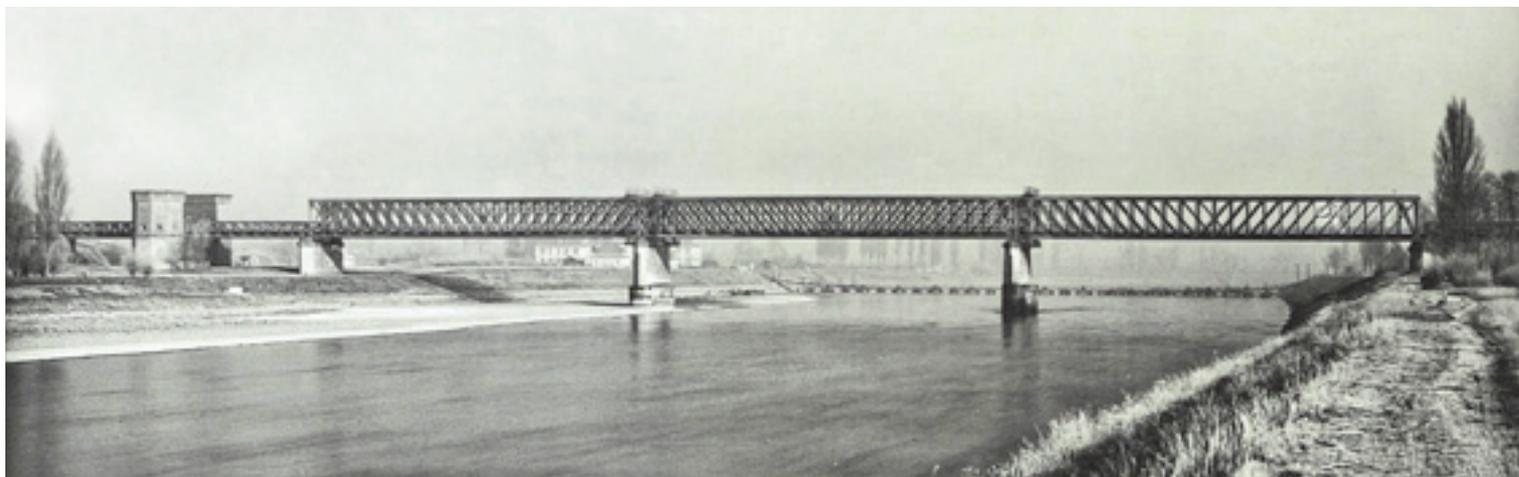
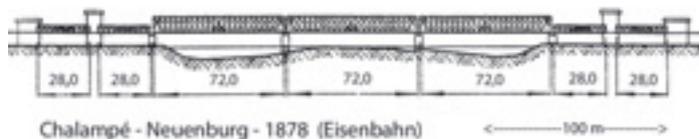
Bei ihrem Rückzug über den Rhein sprengten die deutschen Truppen am 5. Februar 1945 alle Vorlandpfeiler der Breisacher Brücke und brachten – bis auf den mittleren Überbau der MAN und die beiden ungenutzten, südlich davor stehenden RW-Geräte – alle anderen Überbauten zum Einsturz.

Eisenbahnbrücke Neuenburg–Eichwald (Chalampé)

Auf der gleichen Vertragsgrundlage wie bei der Breisacher Brücke war am 13. Mai 1874 der Bau eines Rheinübergangs zwischen Neuenburg und Eichwald (Chalampé) beschlossen worden. Die zweigleisig ausgelegte Strecke sollte die badischen Hauptbahn beim Abzweig Müllheim mit dem linksrheinischen Müllhausen (Mulhouse) verbinden. Der Bau der Brücke begann im Jahr 1875 und am 6. Februar 1878 wurden Brücke und Strecke zunächst einleisig für den Verkehr freigegeben (Abb. 5; 6). Die Herstellung der Gründungen übernahm wie schon in Altbreisach die Gesellschaft Harkort, Hersteller der eisernen Überbauten war wieder die GHH. Das Erscheinungsbild der Brücke entsprach in Abmessungen und Details dem der Brücke bei Altbreisach.

Da die Überbauten nach 30 Jahren den gestiegenen Verkehrslasten nicht mehr gewachsen waren, wurden 1905/06 durch die GHH in der alten Gleisachse neue, stärker ausgelegte Überbauten und neue Vorlandbrücken errichtet. Die alten Überbauten wurden auf ihren Pfeilern flussabwärts verschoben und nahmen das zusätzliche zweite Gleis auf. Wie schon in Breisach gingen über die Neuenburger Brücke während des Ersten Weltkriegs umfangreiche Militärtransporte.

5–6 Eisenbahnbrücke Neuenburg–Eichwald 1878, Ansichtsschema und Südost-Ansicht 1930.





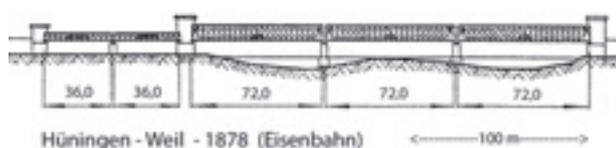
Noch vor dem Jahresende 1918 ließ die französische Militärverwaltung das nördliche Gleis als Reparationsleistung demontieren. Nach Abschluss der Versailler Verträge fiel die Brücke ab 1919 in ganzer Länge an Frankreich. Für den Bahnverkehr nach Frankreich wurde in Neuenburg ein neuer Grenzbahnhof eingerichtet, der im November 1921 eröffnet werden konnte.

Auch hier sprengten am 12. Oktober 1939 französische Pioniere die westliche Landfeste, den Wehrturmpfeiler sowie einen Flusspfeiler, worauf die Vorlandbrücken und die westlichen Hauptüberbauten beider Gleise abstürzten. Im Juli 1940 begannen deutsche Pioniere mit der komplizierten Instandsetzung der südlichen Gleisachse. Die dort abgestürzten Vorlandbrücken wurden gehoben, der alte westliche Hauptträger repariert und flussaufwärts verschoben. Der neue mittlere Hauptträger wurde gehoben und mit Teilen des schwer beschädigten neuen, westlichen Hauptträgers repariert. Die beiden rechtsrheinischen Überbauten und Vorlandbrücken waren in beiden Gleisachsen intakt geblieben, die südlichen Überbauten wurde daher genutzt, die nördlichen blieb ungenutzt stehen. Die restlichen Brückenteile wurden verschrottet. Der Bahnverkehr konnte im Juni 1941 eingleisig wieder freigegeben werden.

Beim Rückzug der Wehrmacht über den Rhein sprengten deutsche Truppen am 9. Februar 1945 das gesamte Bauwerk, sodass die massiven Bauteile sämtlich zerstört und die meisten Überbauten unbrauchbar wurden.

Eisenbahnbrücke Weil–Hünigingen (Hunigue)

Einen Sonderfall stellt die Rheinbrücke zwischen Weil-Leopoldshöhe und Hünigingen dar, da sie bereits vor dem Zweiten Weltkrieg ersatzlos zurückgebaut wurde.



Im Staatsvertrag vom 13. Mai 1874 war auch der Bau einer zweigleisigen Bahnstrecke zwischen Leopoldshöhe und St. Ludwig (St. Louis) vereinbart worden. Im Juni 1875 begannen die Bauarbeiten und am 11. Februar 1878 wurden Strecke und Brücke freigegeben. Wie bereits in Neuenburg und Altbreisach waren für die Gründungsarbeiten die Gesellschaft Harkort sowie für die eisernen Überbauten die GHH zuständig.

Die drei „Schwesterbrücken“ glichen sich in ihren drei eisernen Hauptüberbauten, unterschieden sich aber in ihren Flutbrücken: Die Brücke bei Weil hatte auf badischer Seite keine Flutbrücken, während ihre beiden westlichen Flutbrücken mit circa 36 m Stützweite etwas länger als die der „Schwestern“ waren. Ihre beiden Wehrtürme lagen jeweils an den Enden der Hauptüberbauten, die Befestigung der Flutbrücken lag auf der westlichen Landfeste (Abb. 7; 8).

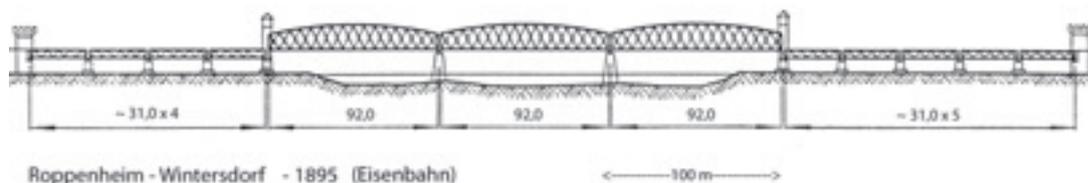
Ab dem 20. Mai 1890 diente die Strecke zur direkten Anbindung der beiden strategischen Umgebungsbahnen der Schweiz – der Wehrtal-Bahn und der Wutachtalbahn – an das Reichsland Elsaß-Lothringen. Auch hier wurde 1905/06 ein zweites Gleis auf verstärkten Überbauten verlegt und auch hier fiel die Brücke nach den Versailler Verträgen 1919 in ganzer Länge an Frankreich.

Im Juli 1920 wurde der Zugverkehr eingleisig wieder aufgenommen und 1922 ging im Palmrain nördlich von Weil der neu eingerichtete Grenzbahnhof in Betrieb.

Da jedoch in den folgenden Jahren der Zugverkehr stark zurückging, legte die französische „Administration des chemins de fer d’Alsace et de Lorraine“ am 3. April 1937 und damit kurz vor der Ver-

7–8 Eisenbahnbrücke Weil–Hünigingen 1878, Südost-Ansicht 1934 und Ansichtsschema.

9–11 Eisenbahnbrücke Wintersdorf–Roppenheim 1895, Südost-Ansicht 1927, Ansichtsschema und Ostansicht 1927.



staatlichung der französischen Privatbahnen zur „Société nationale des chemins de fer français“ (SNCF) die Strecke still und baute im gleichen Jahr die Überbauten ersatzlos ab.

Eisenbahnbrücke Wintersdorf–Roppenheim

Die letzte der auf Verlangen des Militärs gebauten strategischen Strecken in das Reichsland Elsaß-Lothringen führte ab 1895 von Mannheim über Karlsruhe und Rastatt nach Wintersdorf, sowie von dort über den Rhein nach Roppenheim in Richtung Hagenau (Haguenau).

Die Wintersdorfer Brücke hatte eine Gesamtlänge von etwa 555 m und bestand in den Hauptöffnungen aus drei Halbparabel-Fachwerkträgern von je circa 92 m Länge, denen als Vorlandbrücken auf östlicher Seite fünf, auf westlicher Seite vier parallelgurtige Fachwerkträger von je circa 31 m Länge vorgelegt waren. Das repräsentative Erscheinungsbild der Brücke wurde beherrscht durch zwei

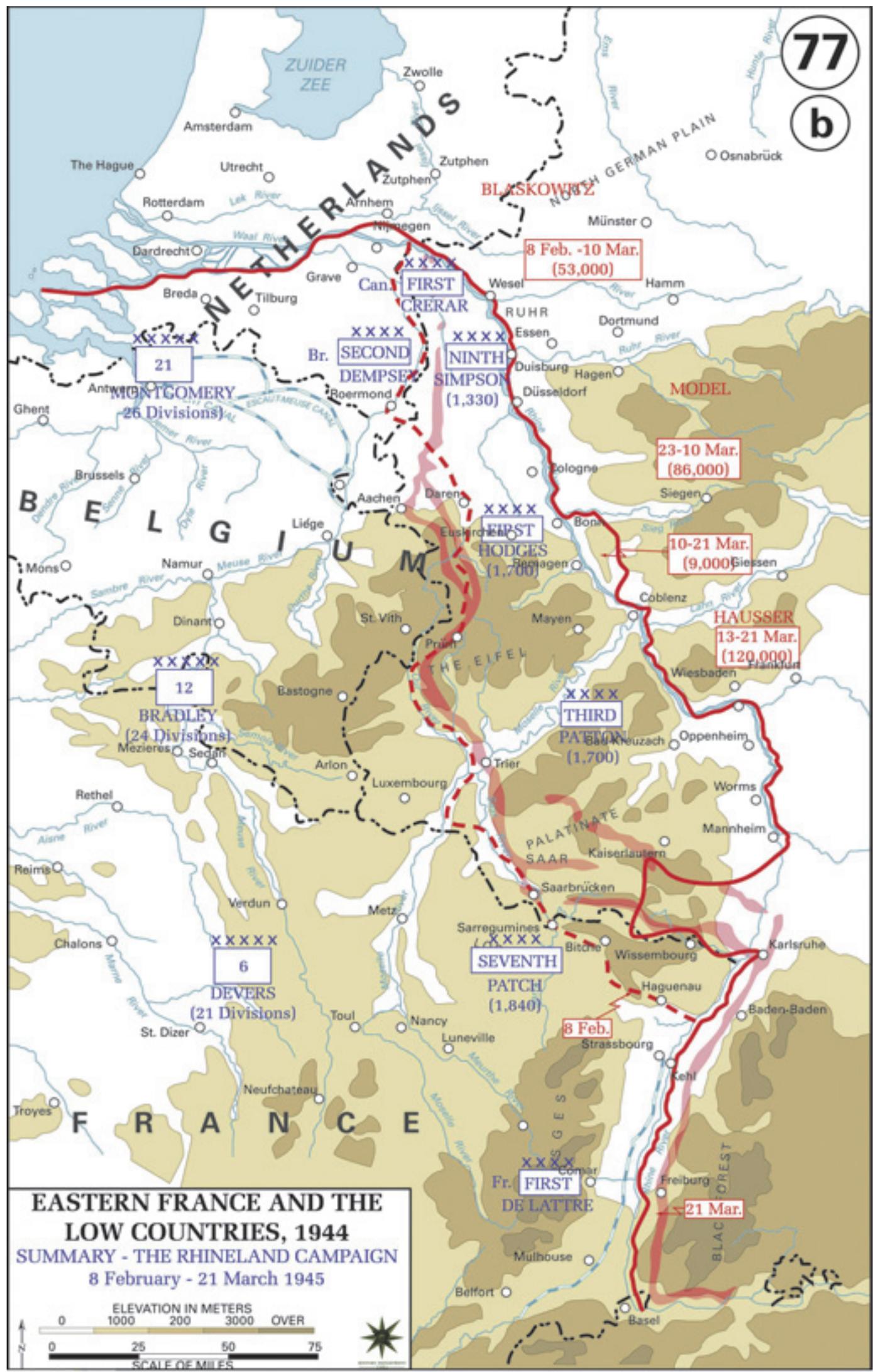
massive turmbekrönte Torbauten an beiden Enden der Hauptträger sowie von jeweils zwei massiven zinnenbekrönten Wehrtürmen an den beiden Enden der Vorlandbrücken. Sowohl die Gründungsarbeiten als auch die Herstellung der eisernen Überbauten übernahm die Gesellschaft Harkort. Am 1. Mai 1895 wurde die Strecke mit der zweigleisigen Rheinbrücke für den Verkehr freigegeben (Abb. 9; 11).

Während der Mobilmachung zum Beginn des Ersten Weltkriegs, im weiteren Kriegsverlauf und schließlich auch für die ab November 1918 zurückkehrenden Einheiten des deutschen Heeres hatte die Brücke eine wichtige Funktion. Auch im zivilen Bahnverkehr in Richtung Straßburg und Paris wurde die Brücke rege genutzt. Als Folge der Versailler Verträge fiel die Brücke ab 1919 in ganzer Länge an Frankreich. Nachdem auf deutscher Seite bei Wintersdorf ein großer Zollgrenz- und Rangierbahnhof eingerichtet worden war, konnte am 17. Dezember 1922 der Zugverkehr nach Frankreich wieder aufgenommen werden.

Am 12. Oktober 1939 sprengten französische Pioniere die Pfeiler der westlichen Vorlandbrücken sowie den westlichen Strompfeiler, wodurch alle Vorlandbrücken und ein Halbparabelträger abstürzten. Ab März 1941 begannen unter deutscher Regie die Reparaturarbeiten an der Brücke, die in ihrer ursprünglichen Konfiguration mit zwei Gleisen wiederhergestellt wurde. Ab 3. Mai 1942 konnte der Zugverkehr in das besetzte Frankreich zunächst eingeleisig, ab dem 3. Februar 1943 zweigleisig wieder aufgenommen werden.

Bis Mitte Dezember 1944 waren die Truppen der Alliierten in Lothringen und im Nord-Elsaß an den Westwall bis etwa auf die Höhe von Bitsch–Weißenburg–Lauterburg vorgerückt. Die Wehrmacht sprengte nach ihrem Rückzug auf die rechte Rheinseite am 12. Dezember 1944 alle Strompfeiler der

12 WW II, Rheinland-Kampagne 1944–1945, Blatt 77b.



EASTERN FRANCE AND THE LOW COUNTRIES, 1944
SUMMARY - THE RHINELAND CAMPAIGN
8 February - 21 March 1945

Brücke und brachte damit die drei Hauptüberbauten zum Einsturz.

Straßenbrücke Kehl–Straßburg (Strasbourg)

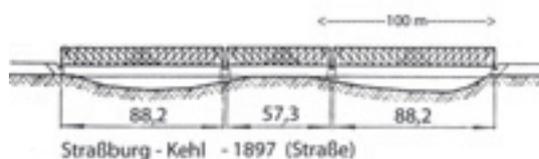
Bereits seit 1388 soll der Fuhrverkehr zwischen Strasbourg und Kehl über die hölzerne „Lange Brücke“ möglich gewesen sein. In den zahllosen Überschwemmungen und Kriegshandlungen der folgenden Jahrhunderte wurde diese Brücke oft zerstört und erneuert. Neben dieser festen Holzbrücke gab es immer wieder auch schwimmende Schiffsbrücken zwischen den beiden Städten. Die letzte von 1816 versah ihren Dienst bis zur Eröffnung der eisernen Straßenbrücke von 1897 (Abb. 13).

Diese feste parallelgurtige Eisenfachwerkbrücke war insgesamt etwa 234 m lang, circa 8 m breit und hatte beidseitig auskragende Fußwege. Sie bestand aus zwei Teilen von je 88,2 m, sowie einem Mittelteil von 57,3 m Länge. Die Baukosten teilten sich das Großherzogtum Baden, das Reichsland Elsaß-Lothringen, die Stadt Straßburg sowie die Straßburger Straßenbahngesellschaft.

Die Gründungsarbeiten der beiden Flusspfeiler erfolgten durch die Baugesellschaft Philipp Holzmann GmbH/Frankfurt a. M., Hersteller der drei Überbauten war die Gesellschaft Harkort.

Das Erscheinungsbild der Straßenbrücke war ebenso repräsentativ wie das ihrer benachbarten Eisenbahnbrücke und wurde auch hier betont durch die beidseitig vorgestellten eisernen Portalbauten. Am 24. November 1897 wurde die neue Straßenbrücke oberhalb der Eisenbahnbrücke für den Personen-, Fahrzeug- und Straßenbahnverkehr zwischen Kehl und Straßburg freigegeben. Wie schon bei der benachbarten Eisenbahnbrücke sprengten französische Pioniere am 14. Mai 1940 den westlichen Stropfweiler und brachten die Straßenbrücke zum Einsturz. Mit einer hölzernen Fachwerk-Notbrücke konnte ab Oktober 1940 der Verkehr wieder aufgenommen werden. Bis zum Juni 1942 wurde der beschädigte westliche Stahlüberbau durch deutsche Pioniere notdürftig und verkürzt instand gesetzt und zusammen mit einer kurzen, zweifeldrigen Behelfsbrücke auf einem zusätzlichen Notpfeiler gelagert.

Beim Rückzug der Wehrmacht Ende November 1944 wurde durch die Sprengung aller Stropfweiler die Straßenbrücke vollständig zerstört, während die hölzerne Fachwerk-Notbrücke zeitgleich in Brand gesetzt wurde.



13 Straßenbrücke Kehl–Straßburg 1897, Ansichtsschema.

Ausblick

Im kommenden Heft folgt Teil 2 der Beitragsreihe zu den Brücken, die in die bayerische Pfalz führten.

Literatur

Ute Scherb: Déjà vu? Als die Straßburger Straßenbahn vor rund 100 Jahren durch Kehl fuhr, in: Badische Heimat Heft 4, 2017, S. 587–598.

Hans Schlieper: Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee, Düsseldorf 2009.

Hans-Wolfgang Scharf: Eisenbahn-Rheinbrücken in Deutschland, Freiburg 2003.

Helmut Hilz: Benckiser – Eisenbrückenbau für Baden, in: Pforzheimer Geschichtsblätter Bd. 8, 1996, S. 119–131.

Carl-Helmut Steckner: 600 Jahre Rheinbrücken, in: Die Ortenau, Bd. 68, 1988, S. 275 ff.

Hans Pottgießer: Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten, Stuttgart 1985.

Jürgen Keddrigkeit: Das militärische Ende des 2. Weltkriegs, in: Pfalzatlas 1981, Textband III, S. 1430–1455, sowie Karten 110 und 111.

Ernst Wolff: Über den Bau der Rheinbrücke bei Altbreisach, in: Deutsche Bauzeitung, Jg. 12, 1878, S. 116–117 und 123.

Siegfried Fauck: 300 Jahre Rheinbrücken Mannheim–Ludwigshafen (Rheinschanze), in: Mannheimer Hefte 1972/73, Heft 1, S. 35–40.

H. Werner/W. Kollros: Der Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Chalampé–Neuenburg [und Breisach], in: Schweizerische Bauzeitung, Bd. 127/128, 1946, Nr. 13, S. 161–167 und Nr. 14, S. 180–183.

Günter Cordes: Die militärische Besetzung von Baden-Württemberg 1945, Beiwort zur Karte 7,10, in: Historischer Atlas Baden-Württemberg, 8. Lieferung 1980, Kapitel VII-10.

G. Schaper: Die beiden neuen Rheinbrücken bei Maxau und Speyer, in: Die Reichsbahn, Heft 35, 1938, S. 314–319.

Gottwalt Schaper/Friedrich Tamms: Entwürfe für die Reichsautobahnbrücke über den Rhein bei Frankenthal, in: Die Straße 5, Heft 11, 1938, S. 338–343.

W. Schleicher/J. Trau: Die Eisenbahnbrücke bei Gernersheim. Ludwigshafen 1880.

Max Becker: Die neue Eisenbahnschiffbrücke über den Rhein bei Maxau, Stuttgart 1865.

Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng
Südring 19
76773 Kuhardt