



## Die badischen Rheinbrücken – Teil 2

### Vor 75 Jahren: Die Zerstörung der Brücken zwischen Maxdorf und Mannheim

*Der Teil 1 dieses dreiteiligen Beitrags behandelte die Rheinbrücken, die Baden mit dem Elsass verbanden. Im vorliegenden Teil 2 wird es um die Brücken zwischen (Karlsruhe-)Maxau und Mannheim gehen, deren Bau im 19. Jahrhundert unter anderen Voraussetzungen als bei den Rheinbrücken zwischen Weil und Wintersdorf erfolgte: Nördlich von Wintersdorf lagen sich nun nicht mehr Baden und Frankreich, sondern Baden und die Bayerische Pfalz gegenüber. Hier waren es weniger militärstrategische Gründe, die den Bau der Brücken notwendig machten, sondern vorrangig die stürmische Entwicklung des Eisenbahnverkehrs.*

*Die Reihenfolge der Brücken richtet sich – wie schon im Teil 1 – nach ihrem Eröffnungsdatum.*

Ulrich Boeyng

#### Das Ende der Kämpfe zwischen Maxau und Mannheim

Im Verlauf der alliierten „Operation Undertone“ vom 11. Februar bis 21. März 1945 rückten die Amerikaner im Hunsrück zwischen Koblenz und Ludwigshafen bis an den Rhein vor (Abb. 1). Im Elsaß und in Lothringen standen amerikanische und französische Verbände am Ende der Operation vor dem Westwall. Die Wehrmacht hielt im Südwesten der Pfalz am 21. März nur noch ein annähernd keilförmiges Gebiet, das sich vom Rhein bei Ludwigshafen in den Pfälzerwald bis Landstuhl und von dort über Pirmasens entlang des Westwalls zurück bis an den Rhein bei Lauterburg erstreckte.

Am 22. März überschritten die Alliierten von Süden aus dem Elsaß kommend den Westwall, sowie von Nordwesten über Kaiserslautern kommend den Pfälzerwald und verkürzten im Verlauf weniger Tage die Front auf eine Linie, die von Ludwigshafen über Landau und Bergzabern bis Wörth reichte. Unter großen Verlusten an Menschen und Material musste sich die Wehrmacht in Richtung der Rheinbrücken bei Ludwigshafen, Speyer, Gernersheim und Maximiliansau zurückziehen.

#### Eisenbahn- und Straßenbrücke: Mannheim–Ludwigshafen

Ein Stich von 1669 belegt, dass Kurfürst Karl I. Ludwig von der Pfalz den Bau einer „fliegenden Brücke“ über den Rhein bei Mannheim beauftragt

hatte. Nach 1720 wurde für den Bau der Residenzgebäude in Mannheim und Oggersheim eine Schiffsbrücke eingerichtet, die man nach 1815 durch eine neue Schiffsbrücke ersetzte. Sie wurde im Zuge der Deutschen Revolution von 1848 zerstört, war jedoch im Jahr darauf wieder benutzbar und blieb bis zum Bau der festen Rheinbrücke von 1867 der einzige befahrbare Rheinübergang. Ludwigshafen war als Gemeinde aus der linksrheinischen Schanze der Festung Mannheim hervorgegangen. Nach dem Ende der Napoleonischen Kriege war sie 1816 mit der westlich des Rheins gelegenen Pfalz an das Königreich Bayern gefallen. Vom kleinen Handelsplatz mit natürlichem Hafen wuchs das Gemeinwesen seit Anfang des 19. Jahrhunderts stetig an und ab November 1859 wurden ihm die Stadtrechte verliehen.

Um die bisher unverbundenen Eisenbahnstrecken in Baden, in der Pfalz und in Hessen zu einem Streckennetz zu verknüpfen, suchte man nach Verbindungen mit den benachbarten Staatsbahnen. Im Staatsvertrag vom 27. Januar 1862 beschlossen daher Baden und Bayern, zwischen Mannheim und Ludwigshafen eine feste Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Rhein zu erbauen.

Als Zwischenlösung diente ab dem 9. Januar 1863 eine Trajektanstalt, die per Dampfboot einzelne Eisenbahnwaggons zwischen den Häfen der beiden Städte übersetzte.

Nachdem man sich mit Ludwigshafen über die Lage der Brücke und damit einhergehend in Mannheim über die Lage des neuen Hauptbahnhofs, sowie über die Streckenführung durch den Schloss-

#### Glossar

##### Fachwerkträger

Beim Fachwerkträger sind die tragenden Seitenwände in Einzelstäbe aufgelöst; ihre Ober- und Untergurte fassen die Einzelstäbe zusammen.

##### Fliegende Brücke

Fähre, die auf zumeist zwei Schwimmkörpern einen befahrbaren Belag trug. Dank der Strömung trieb sie mit dem an einem der beiden Ufer befestigten Ankerseil im weiten Kreisbogen ans andere Ufer.

##### Halbparabelträger

Fachwerkträger, bei dem der Obergurt zur Brückenmitte hin ansteigt; sein horizontaler Untergurt wirkt als Zugband und spannt den Obergurt an den Enden wie eine Bogensehne ein.



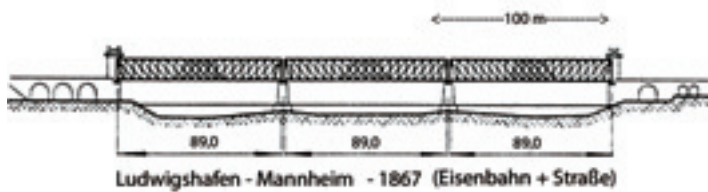
garten geeignet hatte, wurde ab 1865 mit dem Brückenbau begonnen. Am 25. Februar 1867 konnte zunächst ein Gleis für den Güterverkehr, nach Fertigstellung des Mannheimer Hauptbahnhofs am 1. August 1867 auch das zweite Gleis für den Personenverkehr freigegeben werden (Abb. 2; 3). Die Freigabe der Straßenbrücke erfolgte am 20. August 1868 bei Fertigstellung der beiden massiven Portalbauten nach einem Entwurf von Josef Durm. Das parallelgurtige Ständerfachwerk der beiden dicht nebeneinander liegenden Überbauten bestand aus jeweils drei Teilen von je etwa 89 m Länge und 7,5 m (Eisenbahn) bzw. 6,5 m (Straße) Breite. Die Eisenteile wurden von den Gebrütern Benckiser aus Pforzheim auf ihrem Werkplatz in Ludwigshafen vorgerichtet und über dem Rhein auf einem Gerüst zusammengefügt. An beiden Ufern schlossen an die eisernen Überbauten die Bögen mehrerer massiver Flutbrücken an. Die Gründung der Landfesten, der beiden Flusspfei-

ler und den Bau der Bögen übernahmen zwei bayerische Bauunternehmen. Ab 1878 wurden auf der Straßenbrücke die Schienen für eine Pferdebahn verlegt, die Ende Mai 1902 von einer elektrischen Straßenbahn abgelöst wurde. Bald darauf stellte man fest, dass die Straßenbrücke für den gestiegenen Verkehr zu schmal wurde, und plante einen Brücken-Neubau. Weitergehende Überlegungen stoppte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs. Nach dessen Ende besetzte Frankreich ab 1919 gemäß den Versailler Verträgen linksrheinisch die bayerische Pfalz, in Nordbaden die Brückenköpfe bei Mannheim, Rheinau, Speyer und Karlsruhe, sowie in Südbaden den Brückenkopf bei Kehl. Erst als ab 1930 die französischen Besatzungstruppen die Pfalz wieder verließen, konnte man in Baden an die Planung neuer Rheinbrücken gehen. Bis Juni 1932 wurde zwischen Mannheim und Ludwigshafen eine neue, zweispurige Eisenbahnbrücke

1 The Rhineland-Campaign 1944–1945, Blatt 77a+b.

Parallelgurtiges Ständerfachwerk  
 Beim parallelgurtigen Ständerfachwerk stehen zwischen den Gurten und senkrechten Ständern schräge Streben.

Parallelgurtiges pfostenloses Strebenfachwerk  
 Beim parallelgurtigen pfostenlosen Strebenfachwerk stehen die Streben zickzackförmig zwischen den Gurten.



2 Eisenbahn- und Straßenbrücke Mannheim-Ludwigshafen 1867, Ansichtsschema.

3 Eisenbahn- und Straßenbrücke Mannheim-Ludwigshafen 1867, Südost-Ansicht 1931.

4 Eisenbahn- und Straßenbrücken Mannheim-Ludwigshafen 1867 + 1932, Ost-Ansicht 1932.

flussaufwärts neben den beiden bestehenden Überbauten erstellt (Abb. 4). Die parallelgurtige Eisenkonstruktion war – anders als die Brücke von 1867 – als rautenförmiges Fachwerk konstruiert. Hersteller des Überbaus, der am 20. Juni 1932 dem Bahnverkehr übergeben wurde, war eine Arbeitsgemeinschaft der Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) – Werk Gustavsburg mit den Eisenwerken Kaiserslautern. Die Gründungsarbeiten an den beiden Pfeilern übernahm die Grün & Bilfinger AG aus Mannheim. Die alte Eisenbahnbrücke baute man zur zweiten Straßenbrücke um und konnte so künftig jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung anbieten.

Das „Unternehmen Reichsautobahnen“ begann ab 1938 zwischen Frankenthal und Mannheim mit dem Bau einer Autobahn-Brücke, die im Zuge der geplanten Reichsautobahn 38 Saarbrücken–Hei-

delberg über den Rhein führen sollte (Abb. 5). Bis 1940 konnten linksrheinisch drei und rechtsrheinisch sechs massive Bögen von je circa 35 m Lichtweite als Vorlandbrücken fertiggestellt werden. Der stählerne Hauptüberbau war als Vollwandträger-Balkenbrücke geplant und sollte vom einzigen Flusspfeiler ausgehend beidseitig im freien Vorbau erstellt werden. Der westliche Teil von 147 m Länge war bereits fertig, als am 12. Dezember 1940 – kurz vor der Vollendung des 161 m langen östlichen Teils – ein Hilfsjoch versagte und der Hauptüberbau halbseitig zusammenbrach. Die im Rhein liegenden Trümmer wurden bis Ende 1941 geräumt, der Weiterbau der Brücke wegen des Krieges eingestellt.

Am 20. März 1945 sprengte die vor den alliierten Truppen zurückweichende Wehrmacht alle Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen, um den eigenen Rückzug zu sichern.

### Eisenbahnbrücke und Straßenbrücke: Maxau–Maximiliansau

Jahrhundertlang waren die Menschen auf Fähren und Boote angewiesen, wollten sie auf die andere Seite des hier in unstillen Schlingen mäandrierenden Flusses. Erst nach dem Beginn der Rheinregulierung durch Johann Gottfried Tulla, die den Fluss ab 1817 mit den Durchstichen bei Knielingen und Pforz in ein Bett mit konstanter Breite zwängte, bahnte sich hier eine Änderung an.

In einer badisch-bayerischen Übereinkunft vom 1. September 1839 wurde vereinbart, zwischen dem badischen Maxau und dem bayerisch-pfälzischen Maximiliansau eine Schiffsbrücke zu errichten. Diese schwimmende Brücke hatte etwa 276 m Länge und bestand aus 34 nebeneinander im Fluss liegenden hölzernen Bootsrümpfen, auf denen eine hölzerne Fahrbahn lag. Die beweglichen Teile der Brücke waren in der Regel ausgefahren und die Schiffe oder Flöße hatten freie Fahrt. Zu festgelegten Zeiten wurde die Brücke geschlossen und der Fuhrverkehr konnte passieren. Seit dem 25. August 1840 war die Schiffsbrücke für den Fuhrverkehr freigegeben.

Die Strecke der städtischen „Maxaubahn“, die vom alten Karlsruher Bahnhof über Knielingen an den Rhein bis zum Maxauer Hafen führte, wurde am 5. August 1862 eröffnet. Linksrheinisch endete die von Landau kommende „Maximiliansbahn“ zunächst in Maximiliansau. Um den gewünschten Anschluss beider Bahnen zu erreichen, waren die Stadt Karlsruhe und die Pfälzische Maximiliansbahn-Gesellschaft am 9. Mai 1861, sowie die inzwischen zuständigen Großherzoglich Badischen Verkehrsanstalten und die Pfälzischen Eisenbahnen am 11. April 1862 übereingekommen, die beiden Streckenabschnitte über eine feste Ei-

senbahnbrücke oder eine Schiffsbrücke miteinander zu verbinden. Da eine feste Brücke jedoch aus Kostengründen und eine Trajektanstalt wegen der ungünstigen Strömungsverhältnisse verworfen wurde, zugleich die bestehende schwimmende Brücke für den Eisenbahnverkehr nicht umgebaut werden konnte, beschlossen Baden und Bayern am 31. März 1864 den Bau einer neuen Schiffsbrücke. Diese hatte wieder 34 hölzerne Schwimmkörper, sowie sechs ausfahrbare Teilstücke, um dem Schiffs- und Floßverkehr eine Durchfahrt zu ermöglichen. In der Mitte der beiden hölzernen Brückenfahrbahnen war ein Bahngleis verlegt, auf dem mithilfe einer leichten Brückenlokomotive jeweils fünf Bahnwaggons über die Brücke gezogen werden konnten. Am 8. Mai 1865 wurde der Zugverkehr für Güterwagen und am 1. Juli 1865 für Personenwagen freigegeben.

Die Betriebsabläufe zum Ein- und Ausfahren der Öffnungsteile erwiesen sich jedoch als zeitaufwendig. Dazu kamen die Sperrzeiten: Da die Eisenbahn stets Vorrang vor dem übrigen Verkehr hatte, blieb die Brücke nach dem Einfahren der Verbindungsteile mehrmals am Tag für den Schiffsverkehr und bei Zugverkehr auch für den Straßenverkehr gesperrt. Gleichzeitig stauten sich auf dem Rhein die Lastschiffe auf ihren Berg- und Talfahrten sowie an Land die Fuhrwerke. Trotz des zunehmenden Fahrzeug- und Schiffsverkehrs blieb die 1893/95 noch einmal durch eiserne Pontons ertüchtigte Schiffsbrücke bis zur Eröffnung der ersten festen Eisenbahnbrücke im Jahr 1938 erstaunliche 73 Jahre in Betrieb.

Nach Abzug der im Nachgang des Ersten Weltkriegs hier stationierten französischen Besatzung konnte im September 1935 mit dem Bau einer neuen Rheinbrücke begonnen werden, die etwa 150 m flussaufwärts der alten Schiffsbrücke lag (Abb. 6; 7). Die beiden baugleichen Überbauten für den Eisenbahn- und den Straßenverkehr wurden unmittelbar nebeneinander als pfostenlose Strebenfachwerke von circa 292 m Länge hergestellt und lagen auf einem gemeinsamen, außer-mittigen Stropfweiser auf. Die Gründungsarbeiten und die Stahlbauten wurden von einer Arbeitsgemeinschaft der Grün & Bilfinger AG aus Mannheim und der MAN – Werk Gustavsburg ausgeführt. Mit den Verkehrsfreigaben – für die Straße am 17. Januar, für die zweigleisige Eisenbahn am 3. April 1938 – versprochen die seitherigen Verkehrsbehinderungen Geschichte zu sein.

Die Geschichte der Brücke währte jedoch nur sieben Jahre und zehn Wochen (Abb. 8). Als sich die Wehrmacht vor den von Westen heranrückenden Alliierten über den Rhein zurückziehen musste, war die Maxauer Brücke für ihren Rückzug von großer Bedeutung. Vorsorglich hatten deutsche Pioniere bereits die Sprengkammern der Brücke be-



5 Autobahnbrücke Mannheim–Frankenthal 1940, Südwest-Ansicht 2020.

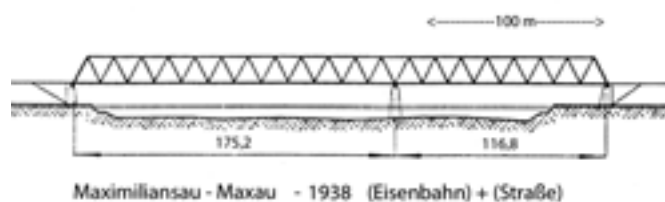
laden und verdrahtet. Nach erfolglosen alliierten Fliegerangriffen traf am 21. März 1945 ein Artilleriegeschoss eine der Sprengkammern, löste eine ungeplante Explosion aus und beide Überbauten stürzten zusammen. Damit war der Wehrmacht diese Rückzugsmöglichkeit versperrt und die Truppenteile, die sich aus dem täglich kleiner werdenden linksrheinischen Brückenkopf zurückziehen mussten, waren auf die beiden letzten intakten Rheinübergänge bei Speyer und Germersheim angewiesen.

6 Eisenbahn- und Straßenbrücke Maxau–Maximiliansau 1938, Ansichtsschema.

### Kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke: Speyer

Auch zwischen dem badischen Rheinhausen und Speyer waren die Menschen auf Fähren und Boote

7 Straßenbrücke Maxau–Maximiliansau 1938, Nordwest-Ansicht mit Schiffsbrücke 1938.





8 Eisenbahn- und Straßenbrücke Maxau–Maximiliansau 1938, Südost-Ansicht 1938.

zur Überquerung des Flusses angewiesen. In einer bayerisch-badischen Übereinkunft vom 10. Mai 1864 wurde beschlossen, bei Speyer anstelle der bestehenden Fähre eine Schiffsbrücke für den zunehmenden Straßenverkehr zu bauen. Bauherrin war die Stadt Speyer, welche die schwimmende Brücke 1866 für den Verkehr freigab.

Im Staatsvertrag vom 23. November 1871 einigten sich Baden und Bayern, die Bahnstrecke Heidelberg–Schwetzingen über den Rhein in Richtung Speyer zu verlängern. Da jedoch auch hier die Kosten für den Bau einer festen Eisenbahnbrücke zu hoch waren, kaufte die bayerisch-pfälzische „Ludwigsbahn-Gesellschaft“ die bestehende Schiffsbrücke auf und baute sie in eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke um. Als Vorbild in Technik und Betrieb diente die bereits seit 1865 betriebene Schiffsbrücke bei Maxau. Die Speyerer Brücke hatte eine Gesamtlänge von circa 235 m, bestand aus 43 nebeneinander liegenden eisernen Pontons und auch hier waren für den Schiffs- oder Floßverkehr einzelne Teilstücke ausfahrbar. Am 10. Dezember 1873 konnte die Schwimmbrücke zugleich mit dem letzten Teilstück der Bahnstrecke von Schwetzingen nach Speyer in Betrieb genommen werden. So sollte es 65 Jahre bis zur Eröffnung der festen Brücke von 1938 bleiben.

Wie schon in Maxau zeigte sich, dass es zu zeitraubenden Verzögerungen kam, wenn die beweglichen Teile der Brücke mehrmals täglich für den Zugverkehr eingefahren wurden. Obwohl die Gespräche über den Bau von festen Brücken bei Speyer und bei Maxau bereits 1925 begonnen hatten, war an eine Realisierung erst nach Abzug der französischen Besatzung ab 1930 zu denken.

Die beteiligten Länder Baden und Bayern, das Deutsche Reich und die seit 1920 zur Reichsbahn-Gesellschaft zusammengelegten Länderbahnen einigten sich 1931 über die Aufteilung der Bau-

kosten und ab Mitte 1935 begannen die Arbeiten an beiden Brücken.

In Speyer baute man eine ähnliche pfostenlose Strebenfachwerk-Konstruktion wie in Maxau, jedoch gab es in hier nur einen gemeinsamen Überbau für den Straßen- und Eisenbahnverkehr (Abb. 9). Der Hauptüberbau in Speyer hatte bei einer Länge von circa 272 m und bei einer Breite von 12,8 m einen außermittigen Pfeiler. Dazu kamen auf badischer Seite sechs Vollwandträger von je 45 m Länge als Vorlandbrücken und in Speyer eine Flutbrücke von 20 m Länge. Für die Gründungs- und Massivbauarbeiten waren die Firmen Grün & Bilfinger aus Mannheim und Wiemer & Trachte aus Dortmund zuständig. Eine Arbeitsgemeinschaft der Brückenbauanstalt Gute Hoffnungs Hütte (GHH) aus Sterkrade mit den Eisenwerken Kaiserslautern und Humbold aus Köln übernahm die Herstellung des eisernen Hauptüberbaus. Den Bau der Flutbrücken übernahmen die Dingersche Maschinenfabrik aus Zweibrücken sowie die Kölsch-Fölzer Werke aus Siegen. Am 20. Januar 1938 wurde der Bahnverkehr aufgenommen, am 3. März 1938 die Straßenfahrbahn freigegeben und am 3. April 1938 konnte die Speyerer Brücke offiziell dem Verkehr übergeben werden.

Auch dieser Rheinbrücke war nur eine kurze Nutzungsdauer von sieben Jahren vergönnt. Am 23. März 1945 wurde sie von der zurückweichenden Wehrmacht gesprengt und der Hauptüberbau stürzte in den Fluss. Somit blieb als letzte Rückzugsmöglichkeit nur noch die intakte Brücke bei Germersheim.

### Eisenbahnbrücke: Germersheim

Als Germersheim nach dem Ende der Napoleonischen Kriege 1816 an das Königreich Bayern fiel, plante das Militär, die Stadt zur Festung gegen Frankreich auszubauen. Am 18. Oktober 1834 war die Grundsteinlegung zum Bau der Befestigungsanlagen, der umliegenden Vorwerke sowie der Kasernen im Stadtinnern. Diese Baumaßnahmen zogen sich über ein Vierteljahrhundert bis etwa 1861 hin. Die Lage der Festung war militärtechnisch günstig, da sie auf dem äußersten Rand des alten Rhein-Hochufers im Nordosten und Osten von alten Rheinarman gedeckt war. Auf dem rechten Ufer lagen die „Brückenkopf“ genannte Rheinschanze sowie weitere Vorwerke. Um aus der Festung in die Rheinschanze zu kommen, baute das

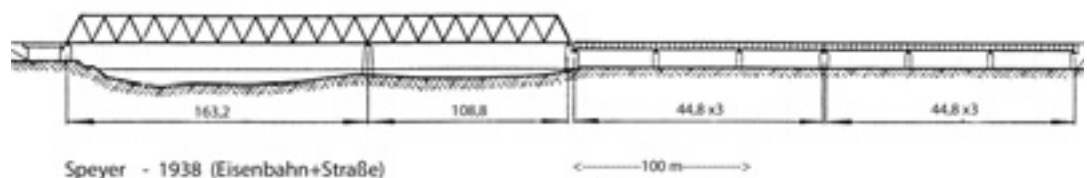
### Pontons

Antriebslose Schwimmkörper, die zumeist bei Schwimmbrücken nebeneinanderliegend eingesetzt werden und die Fahrbahn tragen.

### 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. 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.

9 Eisenbahn- und Straßenbrücke Speyer 1938, Ansichtsschema.





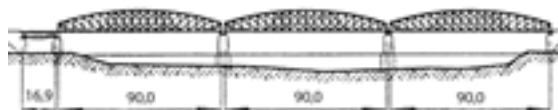
Militär eine eigene Schiffsbrücke, während die Stadt für den zivilen Verkehr in Richtung Rheinsheim eine weitere Schiffsbrücke am nördlichen Ende der Festung beim „Flügelwerk Ysenburg“ einrichtete (heute: Alte Schiffbrückenstraße).

In ihrem Staatsvertrag vom 23. November 1871 hatten Baden und Bayern auch den Bau einer Bahnstrecke zwischen Bruchsal und Gerbersheim vereinbart (Abb. 10). Die neue Bahnstrecke sollte in Graben-Neudorf von der badischen Hauptbahn abzweigen und ab Rheinsheim in einem weit nach Süden geführten Bogen an den Rhein verlaufen. Auf Einspruch des Militärs einigte man sich auf eine gut zu überwachende, feste Rheinbrücke östlich der Festung. In den rechtsrheinischen Auenwäldern sollte das Gleis auf einem zum Ufer hin ansteigenden Damm liegen, der sich am linken Ufer in Gerbersheim zwischen Rhein und Festung fortsetzte. Auf diesem Damm sollte die Bahn die Festung an deren Ostseite umfahren und im Norden der Stadt in den Bahnhofsbereich einmünden. In Gerbersheim bestand bereits seit 1864 Anschluss an die Bahnstrecke nach Speyer und Ludwigshafen, seit 1872 nach Landau, sowie ab 1876 über Wörth nach Straßburg und ins Elsaß.

Im Jahr 1875 war der Baubeginn an der Brücke und am 15. Mai 1877 konnten Strecke und Brücke in Betrieb genommen werden (Abb. 11). Hersteller der drei Halbparabelträger mit Zugband von jeweils circa 90 m Länge sowie einer Flutbrücke von etwa 17 m Länge auf pfälzischer Seite waren die Gebrüder Benckiser aus Pforzheim, die auch die pneumatischen Gründungsarbeiten an den beiden Flusspfeilern übernommen hatten. Zur zusätzlichen Nutzung für den Fuhrverkehr belegte man die Gleiszwischenräume mit starken Bohlen. Zunächst eingeleisig befahren, wurde wegen des wachsenden Verkehrs mit den Kohlereviere an der Saar ab 1888 auch das zweite Gleis verlegt.

### Die letzten Tage im März 1945

Als die alliierten Truppen gegen Ende März 1945 aus dem Pfälzer Wald von Westen und aus dem Elsaß von Südwesten in die Rheinebene vordrangen, musste sich die Wehrmacht fluchtartig über den Rhein zurückziehen. Auf ihrem Rückzug hatten deutsche Pioniere bereits am 20. März die beiden Brücken zwischen Ludwigshafen und Mannheim gesprengt, am 21. März wurden die beiden Brücken zwischen Maximiliansau und Maxau durch



Gerbersheim - 1877 (Eisenbahn) ← 100 m →

einen Artillerietreffer zerstört und am 23. März 1945 sprengte die Wehrmacht auch die Brücke in Speyer. Für die zurückflutenden Reste der Wehrmacht konzentrierte sich somit alles auf die Gerbersheimer Rheinbrücke, die zusätzlich für Panzer und schweres Gerät befahrbar gemacht worden war. Auf Befehl Hitlers sollte dieser „Brückenkopf Gerbersheim“ für den Rückzug der Wehrmacht bis zur letzten Patrone gehalten werden.

Für die Wehrmacht war es wie bei einer Sanduhr – die Zeit verrann von Stunde zu Stunde und ihre Rückzugsmöglichkeiten über den Rhein reduzierten sich von Brücke zu Brücke. Seit Beginn der alliierten Operation „Undertone“ am 15. März sollen bis in die Nacht vom 23. auf den 24. März noch etwa 50 000 Wehrmachtssoldaten mit den fahrtüchtigen Resten ihrer Ausrüstung und wohl auch etliche Zivilisten als letzte Rückzugs- und Fluchtmöglichkeit die Gerbersheimer Brücke überquert haben. Am Morgen des 24. März 1945 kurz nach 10 Uhr detonierten dort die Sprengladungen am linken Widerlager, an einem der Flusspfeiler sowie an den eisernen Überbauten und die Brücke stürzte in den Fluss.

Mit der Brücke von Gerbersheim war die letzte intakte Rheinbrücke zwischen Weil in Südbaden und Emmerich im Nordwesten des Deutschen Reiches zerstört.

### Die Fortsetzung und der Neubeginn

Der letzte Teil 3 soll im Heft 4/2020 folgen und mit den Rheinübergängen der Alliierten Ende März 1945 beginnen. Beschrieben werden die ersten Ponton- und Notbrücken, die ab 1946 beginnenden Instandsetzungsarbeiten an zerstörten Brücken, der in den 1950er Jahren einsetzende Bau von neuen Brücken sowie ein abschließendes Resümee.

**Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng**  
Südring 19  
76773 Kuhardt

10 Eisenbahnbrücke Gerbersheim 1877, Südost-Ansicht im Bau 1876.

11 Eisenbahnbrücke Gerbersheim 1877, Ansichtsschema.

### Trajektanstalt

Trajektanstalten wurden seit dem 19. Jahrhundert anstelle fester Brückenbauten eingerichtet. Die antriebslosen, von Dampfbooten bewegten Leichterschiffe (Präme) dienen vor allem dem Übersetzen von Eisenbahn-Waggons über Gewässer, die damals für eine feste Brücke zu breit waren.

### Überbauten

Jene Teile einer Brücke, die zwischen den beidseitigen Widerlagern (Landfesten) und eventuell auf Pfeilern über ein Hindernis (Fluss, Tal, etc.) führen.

### Vollwandträger

Beim Vollwandträger sind die tragenden Seitenwände geschlossen; ihre auskragenden Ober- und Unterseiten werden als Gurte bezeichnet.