

1 EISENBAHNBRÜCKE bei Ladenburg, Stahlstich (1849) nach Zeichnung von J. M. Kolb.

Renate Kienle: Die Neckarbrücke bei Ladenburg

Das Großherzogtum Baden hatte sich früh zum Bau einer Staatsbahn entschlossen. Bereits 1840 konnte die erste Teilstrecke – von Mannheim nach Heidelberg – in Betrieb genommen werden.

In den folgenden Jahren gab es verschiedene Entscheidungen in der Eisenbahnpolitik des Badischen Staates, die heute als verfehlt zu bezeichnen sind, und die zum Hemmschuh der Entwicklung wurden. Neben technischen Fehlentscheidungen – z. B. die zugunsten der Breitspur – waren es Fragen der Streckenführung und der Anknüpfung an die Bahnlinien angrenzender Staaten.

Für den Bau der Main-Neckar-Bahn entstanden aus eben dieser Problematik heraus und aufgrund von Zwi-

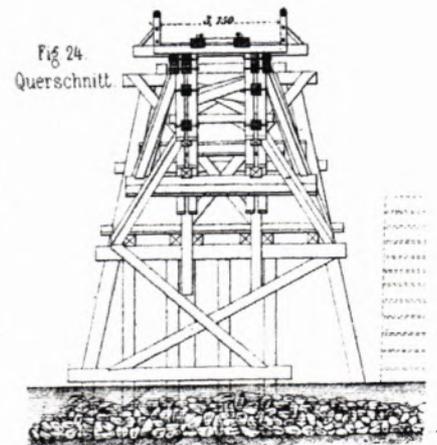
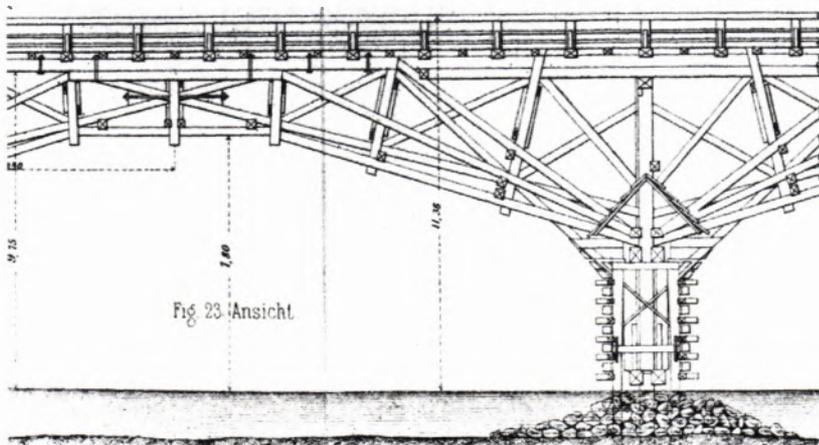
stigkeiten zwischen den Städten Mannheim und Heidelberg – in deren Folge beide Anspruch auf Anschluß an die „neue“ Bahnlinie erhoben – konkrete Schwierigkeiten und Zeitverzögerungen.

Ansätze zur Konkretisierung einer Main-Neckar-Bahn

Bereits 1838 war ein erster Staatsvertrag geschlossen worden zwischen den Regierungen von Hessen, Baden und der Stadt Frankfurt. Eigens zum Bau der Bahn wurde eine Aktiengesellschaft eingerichtet, die sich aber 1841 aus finanziellen Gründen wieder auflöste.

Kompromisse für alle Probleme waren Ende des Jahres 1842 gefunden, so daß es im Februar 1843 zum Abschluß eines neuen Staatsvertrages kam, „welcher den

2 DIE PROVISORISCHE HOLZBRÜCKE bei Ladenburg.



directen Bau nach Mannheim endgültig aufgab und statt dessen unter Verzicht auch auf directe Führung nach Heidelberg die Main-Neckar-Bahn von Weinheim ab in südlicher Richtung über Ladenburg nach Friedrichsfeld (einem Ort so ziemlich in der Mitte von Mannheim und Heidelberg gelegen) und von da nach Heidelberg führt, während zugleich von demselben Punkte aus eine Seitenbahn nach Mannheim bestimmt wird. Dabei wurde beschlossen, auf Staatskosten zu bauen“ (Scheyrer, Geschichte der Main-Neckar-Bahn).

Der Bau der Bahn war den drei beteiligten Staaten, nachdem eine gemeinschaftliche technische Kommission Grundsätze für die Ausführung erarbeitet hatte, jeweils auf dem eigenen Gebiet selbst überlassen. „Für den Badischen Antheil war ein besonderes Bauamt in Heidelberg errichtet; dasselbe war der Großherzoglich Badischen Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues in Karlsruhe unterstellt und von Oberingenieur Lorenz geleitet“ (Scheyrer).

Von den im Zuge der Ausführung der Main-Neckar-Bahn errichteten Bauten heben sich besonders die beiden Steinbrücken, über den Main bei Frankfurt und

über den Neckar bei Ladenburg, hervor, von denen nur letztere erhalten ist. Auf sie soll im folgenden näher eingegangen werden.

Interimslösung am Neckar mit einer hölzernen Brücke

Die Einweihung der Main-Neckar-Bahn sah der oben genannte Staatsvertrag von 1843 für das Frühjahr 1846 vor. Der Bau der steinernen Brücke war in so kurzer Zeit nicht zu bewältigen. Als Interimslösung wurde bei Ladenburg eine hölzerne Brücke in einer Sprengwerkskonstruktion (Abb. 2) errichtet. Wie die geplante steinerne Brücke, entstand die Holzkonstruktion zu sieben Bögen mit je ca. 30 m Spannweite. „Der Zweck derselben war zwar anfänglich keineswegs der, die Eisenbahnzüge mit der gewöhnlichen Personengeschwindigkeit samt Lokomotiven über die Brücke gehen zu lassen, sondern man wollte, um eine leichtere und weniger kostspielige Konstruktion anwenden zu können, jedesmal bei dem Ankommen eines Zuges die Maschine samt Tender von dem letzteren trennen und die Wagen durch Mannschaft über die Brücke schieben lassen, wo alsdann eine andere Lokomotive zur Weiterbeförde-

3 DIE EISENBAHNBRÜCKE von Dyckerhoff, Querschnitt.

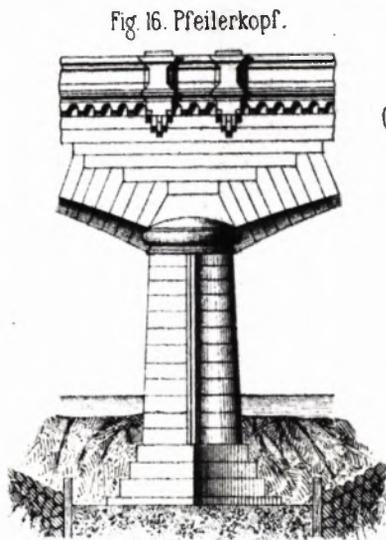
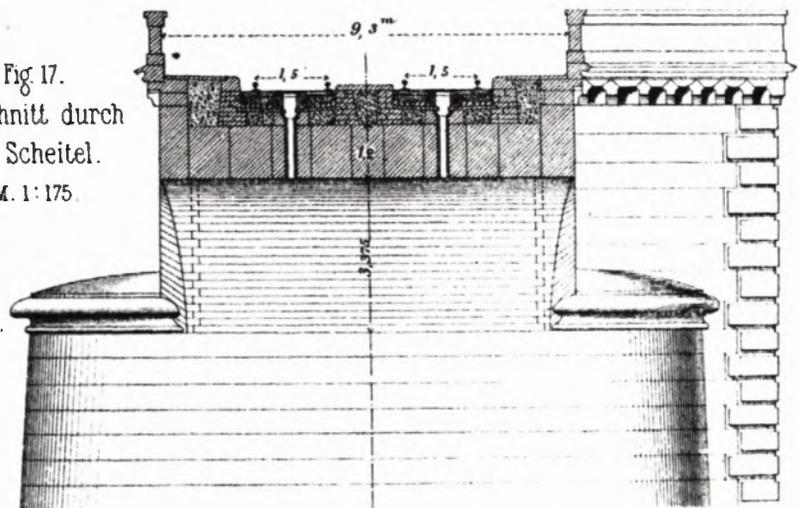
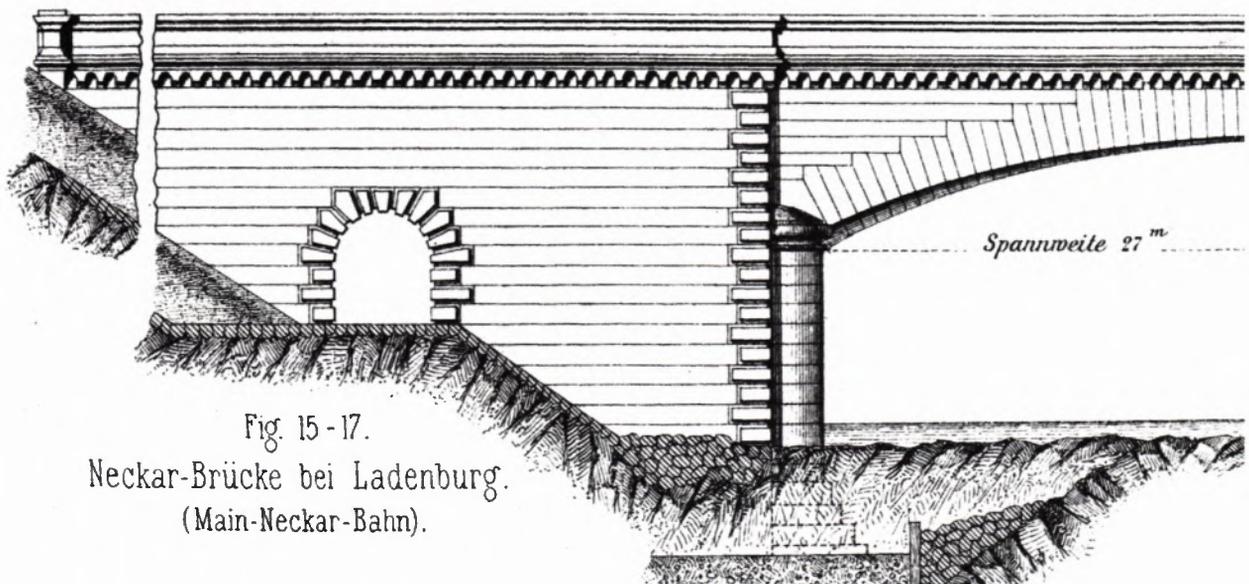
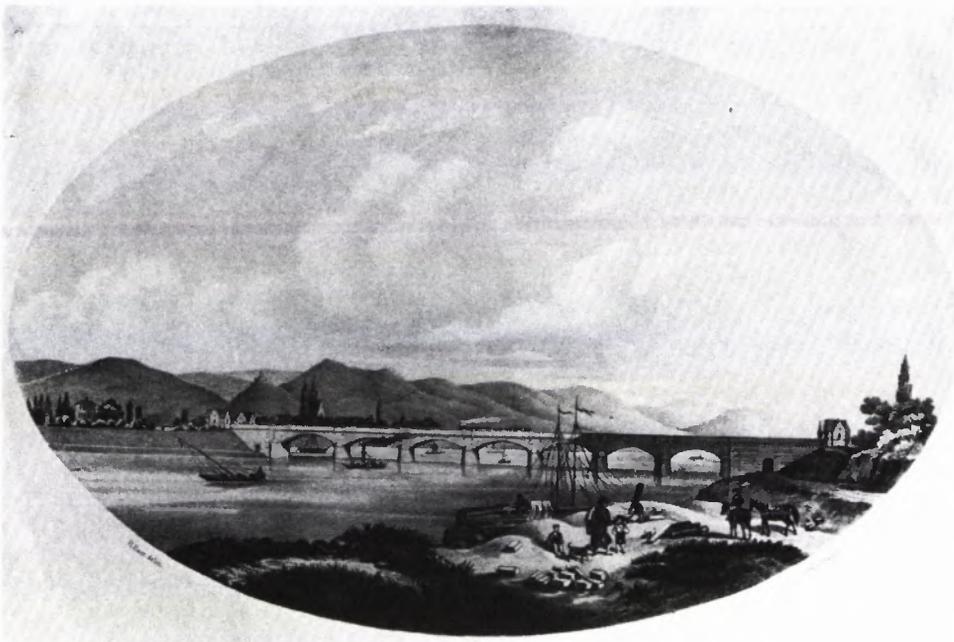


Fig. 17.
Querschnitt durch
den Scheitel.
M. 1: 175.



4 LÄNGSSCHNITT durch die Eisenbahnbrücke über den Neckar.





rung des Zuges bereit sein sollte. Unter dieser Voraussetzung wurde denn auch die Nothbrücke erbaut, und erst später, nachdem schon einige Zeit der Betrieb auf obige Art im Gange war und man einsah, daß der jeweilige Aufenthalt an dieser Brücke zu viel Zeit in Anspruch nahm, wurde dieselbe so verstärkt, daß man die Züge samt der Lokomotive, jedoch mit geringerer Geschwindigkeit über sie gehen lassen konnte“ (Becker, Die Nothbrücke bei Ladenburg auf der Main-Neckar-Eisenbahn).

Gleichzeitig entstand wenige Meter entfernt unter Leitung des Großherzoglich Badischen Ingenieurs Dyckerhoff die eigentliche Brücke der Main-Neckar-Bahn bei Ladenburg, von der M. Becker 1850 schrieb: „Im allgemeinen kann diese steinerne Brücke sowohl hinsichtlich ihrer Verhältnisse, als ihrer Ausführung als ein Meisterwerk der Baukunst betrachtet werden“ (Becker, Steinerne Brücke über den Neckar bei Ladenburg . . .).

Mit dem Eisenbahnbau waren neue Aufgaben für Ingenieure und Baumeister entstanden. Hochbauten vom Stationsgebäude bis zum Bahnwärterhaus waren als Bautyp neu zu entwickeln, ebenso wie Viadukte, Überführungen von Wasserläufen und Wegübergänge für die Eisenbahn. Die Entstehung der Massenproduktion von Eisen – eine der Grundvoraussetzungen für den Bahnbau – brachte von den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts an einen stärker werdenden Einsatz des Eisens im Brückenbau und eine Verdrängung der bis dahin gebräuchlichen Materialien Holz und Stein mit sich. Die Neckarbrücke in Ladenburg entstand im Vorlauf dieser Zeit des Umbruchs. Noch war es die Massivbauweise, die gewählt wurde, und die der Baumeister wohl als am geeignetsten befand zur Lösung der gestellten technischen und gestalterischen Anforderungen (der repräsentativen Gesamterscheinung wurde vor allem zu Beginn des Eisenbahnzeitalters große Bedeutung zugemessen).

Ausführung der steinernen Neckarbrücke

Aus genauen Messungen von Hochwasser und Eisgang des Neckars und aus der Prüfung der Beschaffenheit

des Baugrundes am vorgesehenen Standort, konnten Vorgaben ermittelt werden für die Dimensionierung und Konstruktion der Brücke, die demnach 7 Öffnungen zu je 27 m, eine Bogen- oder Pfeilerhöhe von $\frac{1}{8}$ der Spannweite der Bogen und eine Breite von 9,6 m (von Stirn zu Stirn) erhielt. „Was die Fundamentierung der Brücke anbelangt, so konnte hier größtenteils Beton verwendet werden. Nur die rechtsseitige Landfeste und der erste rechtsseitige Pfeiler mußten auf Pfahlröste gegründet werden“ (Becker, Die Nothbrücke . . .).

Nach Herstellung der Fundamente begann man mit dem Versetzen der roten Sandsteinquader für die Pfeiler. Hierzu benutzte man bewegliche, an eigens dazu aufgeschlagenen Laufgerüsten herabgelassene Senkkästen, aus denen eindringendes Wasser ständig abgepumpt wurde. „Nachdem alle Pfeiler und Widerlager hergestellt waren, wurde das Versetzgerüst für die Ausführung der Gewölbe errichtet, dieses Gerüst . . . erstreckte sich über die ganze Länge des Baues“ (Becker, Steinerne Brücke . . .). „Auf jeder Seite der Brücke und in der Höhe der Gewölbeanfänge legte man eine doppelspurige Dienstbahn an, um die Quadersteine für die Gewölbe und die Übermauerung von dem Materialplatze auf möglichst leichte Weise an ihren Bestimmungsort zu transportieren. Es wurde mit dem Versetzen der Gewölbesteine an allen sieben Öffnungen zu gleicher Zeit begonnen und mit der Arbeit so lange fortgeföhren, bis die fünfzehnte Schicht jedes Gewölbeschenkels sämtlicher Bogen saß. Diese Schicht wurde nämlich zur Vorsicht an ihrer äußeren Lagerfläche rauh gelassen, damit man sie genau nach der Zeichnung auf dem Reißboden abarbeiten und etwa vorgekommene Unrichtigkeiten in bezug auf den Fugenwinkel ausgleichen konnte. Nach dieser Abarbeitung der benannten Schichten wurde mit dem Wölben weiter fortgeföhren bis zum Schluß der Gewölbe“ (Becker, Die Nothbrücke . . .).

Die Bauarbeiten hatten im Spätherbst 1844 begonnen. Trotz mehrfachen Hochwassers im Jahr 1845, das die inzwischen gefertigten Arbeiten immer wieder zerstörte und die Erfüllung des Zeitplans in Frage stellte, konnte

6 BAHNWÄRTER-
HAUS auf der Ladenbur-
ger Seite der Brücke.



die steinerne Brücke über den Neckar bei Ladenburg am 24. August 1848 – termingerecht – eröffnet werden.

Die ursprüngliche Dyckerhoff'sche Planung für die Neckarbrücke mit beidseitiger Kopfbebauung – so das vorliegende Material – gelangte nicht zur Ausführung. Nur auf Ladenburger Seite entstand eine Art Brückenportal mittels der – im gleichen Stein wie die Brücke selbst – errichteten Bahnwärterhäuser. Die Fassaden der T-förmigen, spiegelbildlich angeordneten Baukörper sind durch Lisenen gegliedert, über welchen ein umlaufendes Konsolgesims die versetzten Dächer betont und die Gestaltung wesentlich mitbestimmt. Die rundbogigen Fenstergewände sind zum Bahnsteig zu im Erdgeschoß torartig geweitet und ergeben offene hallartige Räume. Die insgesamt im Hinblick auf ihre Funktion aufwendig gestalteten Bauten lehnen sich mit der gewählten Formensprache an die Architektur Eisenlohrs an. Sie zeugen in Planung und Ausführung ebenso wie die Brücke selbst von hoher künstlerischer und handwerklicher Qualität.

Nach der Inbetriebnahme

Nur knapp ein Jahr nach Eröffnung der Brücke gelangte sie im Sommer 1849 wieder in das Interesse einer breiten Öffentlichkeit, denn „am Neckar begann der Bürgerkrieg. Die Reichstruppen eröffneten den Kampf in mehreren blutigen Gefechten unweit Mannheim, bei Ladenburg und an der Bergstraße. Die Revolutionsarmee blieb nicht ohne Erfolg. ‚Am Neckar in Ladenburg flieht der Feind‘, konnte Mieroslawsky (*der den Oberbefehl über die Revolutionsarmee hatte, die Verf.*) am 16. Juni aus dem Hauptquartier in Heidelberg melden“ (Lautenschlager, Volksstaat und Einherrschaft...). Doch nach anfänglichen Erfolgen mußten sich die Aufständischen zurückziehen. Von den Kämpfen um die Neckarbrücke in Ladenburg zeugen noch heute am Bahnhofsgebäude eingemauerte Kanonenkugeln.

Mit der fortschreitenden Entwicklung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ergab sich die Notwendigkeit von Veränderungen. Die zunehmende Belastung, z. B.

durch steigendes Lok-Gewicht, forderte statische Konsequenzen. 1931/32 wurde die Brücke verstärkt durch Aufbringen von Stahlbetonplatten, die über Ankereisen mit dem Gewölbe verbunden wurden. „Gegen Ende des II. Weltkrieges wurde (die) Brücke gesprengt, wobei ein Pfeiler mit anschließenden Bögen und ein weiteres Gewölbe zerstört wurde. . . . Erst 1946 wurde die Brücke zunächst behelfsmäßig“, 1947 dann endgültig wieder hergestellt. „Bei dem Neubau wurde auf Veranlassung und unter Kostenbeteiligung der Stadt Ladenburg ein Fußgängersteg mit an die Brücke gebaut“ (Püschel, Eisenbahnbrücken u. Viadukte der DB).

Die Neckarbrücke in Ladenburg ist ein lebendiges Dokument der Geschichte. Sie ist baulicher Zeuge des eben beginnenden Eisenbahnzeitalters mit seinen neuen Bauaufgaben, sie ist ebenso Zeuge der allgemeinen Industrialisierung, der technischen und wirtschaftlichen Änderungen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts und sie ist, als einer der Brennpunkte der Badischen Revolution, aber auch als lokale Erinnerung der Bevölkerung an das Ende des 2. Weltkrieges, Zeuge von Ereignissen, die für die politische Entwicklung unseres Landes Bedeutung erlangten.

Literatur:

F. Scheyrer: Geschichte der Main-Neckar-Bahn. Darmstadt 1896.

M. Becker: Die Nothbrücke bei Ladenburg auf der Main-Neckar-Eisenbahn. In: Allgemeine Bauzeitung 12, 1847.

M. Becker: Steinernen Brücke über den Neckar bei Ladenburg auf der Main-Neckar-Eisenbahn. In: Allgemeine Bauzeitung 15, 1850.

F. Lautenschlager: Volksstaat und Einherrschaft, Dokumente aus der badischen Revolution 1848/49. Konstanz 1920.

B. Püschel: Eisenbahnbrücken und Viadukte der DB. o. O. 1977.

*Dipl.-Ing. Renate Kienle
Projensdorfer Straße 6
2300 Kiel*