

1879-1979

Ein
Jahrhundert
Horch-
heimer
Eisenbahnbrücke.

„Und so möge denn die nunmehr eröffnete Bahn Berlin-Metz – man hat sie vielfach eine Militärbahn genannt – der friedlichen Entwicklung unseres deutschen Vaterlandes zum Heil und Segen gereichen und unserer schönen Rheinprovinz eine Quelle des besten Blühens und Gedeihens werden!“

Mit diesen frommen Wünschen schließt die „Coblenzer Zeitung“ vom 17. Mai 1879 ihren Beitrag über die Eröffnung der Moselbahn und die Freigabe der Horchheimer Eisenbahnbrücke für den Verkehr am 14. Mai.

Hans Josef Schmidt berichtet aus dem einen Jahrhundert
Brückengeschichte.



Foto: Archiv

Am Anfang standen eindeutig militärische Überlegungen. Die Erfahrungen des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 hatten gezeigt, daß der Nachschub von Soldaten und Kriegsmaterial an die Front einer wesentlichen Verbesserung bedurften. Nach Kriegsende begann man mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes in Preußen, vor allem mit der Schaffung einer direkten Verbindung von der Reichshauptstadt Berlin an die Westgrenze. Aus diesen strategischen Gründen wurde die Planung einer Staatsbahnstrecke Oberlahnstein-Koblenz-Güls in Angriff genommen, die als Teil der großen Staatsbahnlinie Berlin-Metz die nassauische Landesbahn mit der Moselbahn verbinden sollte. Im Zuge dieses Projektes mußten der Rhein oberhalb Koblenz, die Mosel bei Güls und die Lahn bei Niederlahnstein überbrückt werden. Neben der Finanzierung bereitete vor allem die Trassenfüh-

rung größte Schwierigkeiten und erforderte mehrjährige Verhandlungen mit den beteiligten Institutionen und Kommunen. Für die Stadt Koblenz bot die geplante Baumaßnahme die Gelegenheit zur Auflockerung des einengenden Festungsgürtels und zur Ausdehnung des Stadtgebietes nach Süden. Eine große Rolle spielte dabei die „Bahnhofs-Frage“, die über einen längeren Zeitraum die Gemüter im Rat wie auch in der gesamten Bevölkerung erhitzte.

Verhandlungen - Probleme - Widerstände

Wegen der Überbrückung des Rheins bei Horchheim mußten zunächst einmal Verhandlungen mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, bestehend aus Vertretern der Rheinuferstaaten Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen, Hessen, Niederlande und Preußen, geführt werden. Außerdem galt es, beim Bau der Brücke die Wünsche, Anregungen und Vorschriften der Wasserbauverwaltungen bzw. der Regierungen in



Foto: H. G. Meiters

Koblenz und Wiesbaden zu berücksichtigen. Zu diesen ohnehin schon schwierigen Verhandlungen kam dann noch der problematische Grunderwerb, der fast durchweg die Anwendung des Enteignungsverfahrens bedingte, da die Grundstückspreise für das Weinbergsgelände aufgrund der guten Erträge der vergangenen Jahre in die Höhe geschossen waren. Im April 1873 mußte sich der Königliche Baumeister Prins hilfeschend an den Horchheimer Bürgermeister von Eyss wenden mit der Bitte, „die Angehörigen der Gemeinde Horchheim gefälligst darauf hinweisen zu wollen, daß sie den mit den Vermessungen beauftragten Beamten keine Hindernisse in den Weg legen und vor allem nicht die ausgesteckten Stangen, Pfähle etc. beseitigen“. Der Unmut der Horchheimer ist wohl darin begründet, daß beim Ausstecken der Strecke Flurschaden in den Feldern, Obst- und Weingärten der Gemarkung angerichtet wurde.

Wie einst die alten Römer

Wie schon erwähnt, wählte man für die Errichtung der Brücke über den Rhein die Übergangsstelle im Süden von Koblenz auf der Höhe Insel Oberwerth - Horchheim. Die günstige Beschaffenheit des Terrains hatte schon die Römer veranlaßt, an dieser Stelle den Rhein zu überqueren, wie ja aus zahlreichen archäologischen Funden bekannt ist.

Vor Baubeginn war der Rhein hier allerdings noch in 2 Flußarme geteilt, die die 75 ha große Insel einschlossen. Der linke Flußarm, der bis dahin vornehmlich der Floßfahrt diente, wurde durch einen wasserfreien Damm stillgelegt, der rechte Stromarm dagegen durch Abgrabung des östlichen Inselrandes zum Hauptstrom erhoben und mit 2 ha großen Brückenöffnungen übersetzt, an deren Seiten noch je eine kleine Stromöffnung überwölbt. Die schmiedeeiserne Bogenkonstruktion wählte man mit Rücksicht auf die „romantische“ Landschaft.

Es handelte sich hier um eine Zweigelenkbogenbrücke mit einer Gesamtlängte von 312 m; 2 schmiedeeiserne

1879-1979

Ein Jahrhundert



Horchheimer

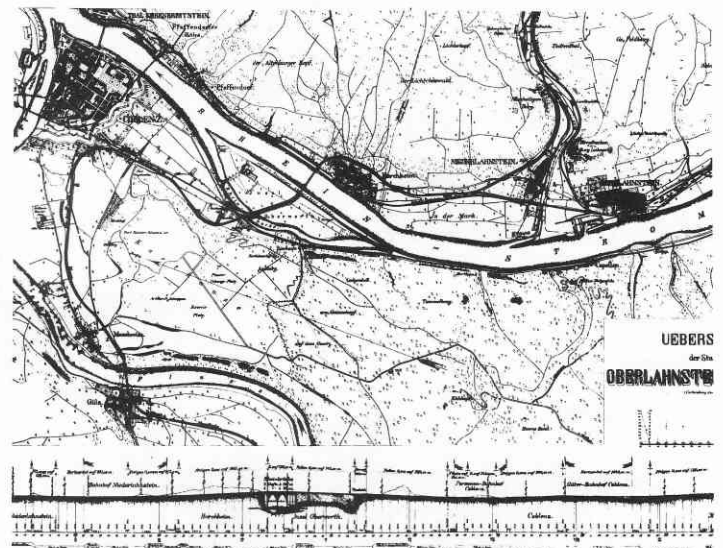
Eisenbahnbrücke.

Bögen von je 106 m Lichtweite und 4 gewölbte steinerne Seitenöffnungen von je 25 m Lichtweite. Das Gesamtbauwerk, dessen Eisenkonstruktion von der Gute-Hoffnungs-Hütte Oberhausen-Sterkrade montiert wurde und 1196 Tonnen wog, kostete einschließlich den stolzen Preis von 3.155.000 Mark.

Langwierige Vorbereitungen – interessante Funde

Im Dezember 1873 traf der Eisenbahn-Bauinspektor Altenloh, der sich bereits durch den Bau der Rheinbrücke in Rheinhausen einen Namen gemacht hatte, in Koblenz ein, um mit den Vorbereitungsarbeiten zu beginnen. Der Werkplatz wurde zunächst auf der Insel Oberwerth eingerichtet, und erst im Juni 1876 konnte man

mit den eigentlichen Bauarbeiten beginnen. 200 Arbeiter waren auf der Baustelle tätig, ihre erste und wichtigste Aufgabe war die Herstellung einer sicheren Grundlage für den westlichen Stropfeiler. Die Rammarbeiten wurden teils durch Dampfmaschinen, teils mit gewöhnlichen Handrammen durchgeführt. Als technische Hilfsmittel dienten noch verschiedene Dampfkranen und ein Bagger. Anfang November 1876 konnte die Grundsteinlegung des linken Landpfeilers begangen werden.



Im Dezember 1876 wurden schließlich beim Baggern einige archäologisch sehr interessante Funde gemacht. Das sensationellste Stück war dabei ein aus Golddrähten bestehendes Armband, das die Eisenbahndirektion Wiesbaden der Kaiserin Augusta schenkte. Leider ist dieses Prunkstück, das später im Museum im Schloß aufbewahrt wurde, offensichtlich

durch die Wirren des 2. Weltkrieges für immer verloren gegangen. Am 15. Februar 1877 begann man mit der Coupierung des linken Stromarms. Mit Hilfe von Dampfbooten mußten vorübergehend die rheinab treibenden Flöße durch die Brückenbaustelle bugsiert werden. Ab Januar konnte auch der Bau des östlichen Brückenpfeilers gestartet werden und am 6. Dezember feierte man auf dem linken Pfeiler Richtfest.

Brückenbauopfer

Auch weiterhin gingen die Arbeiten zügig voran, so daß im April 1878 das Holzgerüst für die Montage der Eisenkonstruktion über die westliche Öffnung bereitgestellt werden konnte. Bei den Arbeiten am Überbau kam am 20. Mai ein 20jähriger Schlossergeselle aus dem Kreis Mülheim a.d. Ruhr ums Leben, als er Trinkwasser aus dem Rhein schöpfen wollte. Dabei verlor er das Gleichgewicht und ertrank im Rhein. Das gleiche Schicksal ereilte Anfang August einen jungen Zimmermann aus Pfaffendorf, der beim Herausziehen eines Bohrers aus einem Balken das Gleichgewicht verlor. Schon im November wurden die Gerüste entfernt, und normalspurige Maschinen, Waggons rollten zum Kiestransport vom Oberwerth zum Bahnhof Niederlahnstein.

Weiter geht's

auf Seite 47

Anfang März nahm man die ersten Belastungsproben vor. Dazu benutzte man 4 Lokomotiven und etliche Kieswaggons. Die erzielten Resultate waren zufriedenstellend.

„Segensreicher Einfluß auf die industrielle und commerciale Entwicklung“

Die Coblenzer Zeitung berichtete am 16. Mai: „Nachdem in voriger Woche die landespolizeiliche Abnahme stattgefunden hat und durch wiederholte Probezüge die Zweckmäßigkeit und Sicherheit aller Bauten der Moselbahn auf das Sorgfältigste geprüft worden, ist dieselbe heute ohne Sang und Klang dem Verkehr übergeben. Wenn die Bahn auch hauptsächlich zu dem Zwecke erbaut worden ist, die Wehrkraft des Reiches zu mehren, dadurch wird sie doch nicht verfehlen, auf die industrielle und commerciale Entwicklung des Moselthales einen segensreichen Einfluß zu üben“.

An der Spitze des ersten Zuges, der die festlich bewimpelte Brücke passierte, befand sich die Lokomotive „Adler“, die während der ganzen Bauzeit den Dienst am Neubau versehen hatte und jetzt mit Girlanden, Kränzen und Fähnchen festlich geschmückt war. Nach langjährigen intensiven Planungen war die Brücke also in knapp dreijähriger Bauzeit fertiggestellt worden.

Für Betrunkene tabu

Sie diente fortan nicht nur dem Zugverkehr – zunächst nur 21 Züge täglich –, sondern durfte zu gewissen Zeiten auch von Fußgängern benutzt werden. Für Betrunkene war die Brücke allerdings tabu, Militärkommandos durften nur „ohne Tritt“ und im Reihemarsch passieren. Das Fehlen spezieller Fußgängerwege wirkte sich im Lauf der Jahre jedoch sehr nachteilig aus. Sämtliche Vorstöße zur Änderung dieses Dilemmas scheiterten aber an der Finanzierung. Als schließlich die Eisenbahndirektion Frankfurt sogar eine Schließung der Brücke für die Fußgänger beantragte, hagelte es von allen Seiten Proteste. Eine Zählung der Passanten von Sonntag, 27. 9. 1891, bis zum Dienstag, 29. 9., zeigte

1879-1979 Ein Jahrhundert Horchheimer Eisenbahn- brücke.



die Bedeutung der Brücke für den Fußgängerverkehr: Sonntag 1243 Passanten, Montag 675, Dienstag 779.

130 Züge täglich

In den Jahren 1901/02 erhielt die Brücke endlich die notwendigen Fußgängerwege. So konnten vor allem Horchheimer Arbeiter schneller und sicherer an ihre Arbeitsplätze auf der anderen Rheinseite gelangen. Mittlerweile wurde die Brücke auch durch die ständig steigenden Kokssendungen nach Luxemburg und Lothringen stärker frequentiert. Um die Jahrhundertwende rollten schon 130 Züge täglich über die Brücke. Eine durchgrei-

Fortsetzung von Seite 35

Auswechslung der Lager kann man heute rückblickend nur als geniales Meisterstück und als zur damaligen Zeit einmaligen Vorgang in der Brückenbautechnik bezeichnen. Zu diesem Zweck mußten nämlich die gewaltigen Brückenbogen gehoben und gleichzeitig zusammengedrückt werden. Für die Verschiebung von ein paar Zentimetern mußten 8 hydraulische Pressen einen Druck von 52.000 Zentnern bringen.

Für Knochenarbeit 69 Pfennig Stundenlohn

Bei diesen Umbauten verschlug es auch „Vadder Hein“ Melters nach Horchheim. Wie schon sein Schwiegervater Jakob Eis,

hatten dat meiste Geld“ erzählt Vadder Hein in seinem unverwechselbaren Ruhrpott-Slang. Aber die Arbeit war hart und ging auf die Knochen. So hatte man für das Auswechseln der Lager nachts jeweils nur 70 Minuten Zeit. Da mußte schon jeder Griff sitzen. In lebhaftester Erinnerung ist Vadder-Hein die Feier des Richtfestes geblieben, die in einem Raum des Horchheimer Turmes ablief. Essen und Trinken gab es in Hülle und Fülle. In der Mitte des Raumes stand ein großer Tisch, in den die Zeichen der Handwerkszünfte eingebrannt waren. Darüber hing an Hanfseilen ein Steuerrad, an dem eine Schiffsglocke befestigt war. Wenn jemand das Wort ergreifen wollte, so mußte er sich zunächst erst einmal durch das Läuten dieser Glocke „zu Wort melden“.



fende Verstärkung des gesamten Tragwerkes war notwendig geworden. Diese Arbeiten wurden ebenfalls 1901/02 durchgeführt. Dadurch erhöhte sich das Gewicht der Eisenkonstruktion auf 2.380 Tonnen. Entscheidende Umbauten wurden dann noch einmal Anfang der dreißiger Jahre durchgeführt. Die ständige Belastung der Brücke durch die darüberfahrenden Züge wirkte sich nämlich auf die eisernen Überbauten und das Mauer- und Fundamentwerk der Pfeiler aus. Die notwendige Verstärkung der Brückenteile durch Einsetzen von zwei weiteren Bögen in die Eisenkonstruktion mit

Die alte Horchheimer Eisenbahnbrücke paßte sich harmonisch in die romantische Landschaft ein.

der beim Brückenumbau 1901/02 in Horchheim hängen blieb, kam er als Montageschlosser der Gute-Hoffnungs-Hütte Oberhausen-Sterkrade „nach Horchheim anne Brücke“. Damit hatte er in der damaligen Erwerbslosenzeit das große Los gezogen. Mit 69 Pfennig Höchststundenlohn bei 10 bis 12 Stunden Normaldienst – ein Superlohn für damalige Verhältnisse – zählte er zu den Top-Verdienern. „Wir waren de Könige,

Der Umbau in diesen Jahren wurde mit einem Kostenaufwand von 1 1/2 Millionen Mark durchgeführt. Kurz nach Fertigstellung dieser Arbeiten konnten dann noch im Jahr 1934 die holprigen und weit auseinanderstehenden Bohlen auf den Fußgängerwegen, „die Schrecken auch aller Damen, denen die Absätze oft genug zwischen den Fugen festklemmten und von den Schuhen abrissen“, entfernt und durch Zementplatten ersetzt werden.

9. März 1945: Brücke gesprengt

Die strategische Bedeutung der Brücke trat dann während

des 2. Weltkrieges für einige Zeit wieder in den Vordergrund. Mit dem Vorrücken der Amerikaner und deren Angriffe auf die noch unzerstört gebliebene Eisenbahnbrücke Remagen am 7. März 1945 schlug auch für die „alte“ Horchheimer Brücke das letzte Stündlein. Noch am gleichen Tag erging an die deutschen Brückenkommandanten der Befehl, die Lunt an die seit Jahren mit Sprengstoff gefüllten Sprengkammern der Brücken zu legen. In den Tagebuchaufzeichnungen des späteren Koblenzer Oberbürgermeisters Schnorbach ist unter Samstag, dem 10. März 1945, vermerkt, daß die Brücke gesprengt wurde. Aus einer Meldung der Flakgruppe Koblenz vom 14. März 1945 an das Luftgaukommando XIV in Wiesbaden geht allerdings hervor, daß die Brücke am 9. März um 12.00 Uhr bereits gesprengt war und daß zu diesem Zeitpunkt auch keine Verbindung mehr zu den linksrheinischen Batterien bestand.

Nur eingleisig

Im Februar 1946 wurde bereits mit den notwendigen Arbeiten von beiden Uferseiten gleichzeitig begonnen. Dabei mußten leider auch die imposanten Pfeilertürme, die durch die Sprengung stark gelitten hatten, abgetragen werden. Die Firma MAN Mainz-Gustavsburg montierte eine über 1200 Tonnen wiegende Eisenkonstruktion, deren „Fachwerküberbauten“ eine Stützweite von je 109,2 m haben. Auf beiden Seiten der Brücke wurde auch direkt ein Fußgängerweg von 1,20 m angebracht. Zunächst war die Brücke nur für eingleisigen

Verkehr vorgesehen, obwohl die Konstruktion noch Platz für ein zweites Gleis bot. Zu dieser Maßnahme war man aber gezwungen, weil einerseits nicht genügend Stahl vorhanden war, andererseits aber die französische Besatzungsmacht aus militärischen Gründen die Brücke nicht allzu leistungsfähig ausgestalten wollte. Am 15. Juni 1947 sollte dann der erste Zug über die wiederhergestellte Brücke rollen, die einzige zwischen Köln und Mainz.

Ein einzigartiges Verschiebemanöver

Im Jahr 1960 begann dann der völlige Umbau. Die Brücke wurde, bis auf die Pfeiler, ganz abgerissen und durch eine neue zweigleisige Brücke ersetzt, die äußerlich der Pfaffendorfer Brücke angeglichen werden sollte. Mittlerweile war man nämlich zu der Ansicht gelangt, daß der ursprüngliche „Skelettbau“, den man wegen der romantischen Landschaft gewählt hatte, nun die Umwelt verschandele. Darüber hinaus, und das war der entscheidende Faktor, genügte aber die eingleisige Flußüberquerung in keiner Weise den modernen verkehrstechnischen Ansprüchen. Ein einzigartiges Experiment begann: Mit Hilfe eines 100-Tonnen-Schwimmkrans wurde neben der alten Fachwerkbrücke in der Zeit von Mitte Oktober 1960 bis Mitte Februar 1961 der neue zweigleisige stählerne Überbau montiert. Der über 2 Öffnungen durchlaufende Stromüberbau mit seinen Stützweiten von zweimal 113,1 Metern war gleichzeitig auch die am weitesten gespannte Blechträgerbrücke der Deutschen Bundesbahn. Das Gesamtstahl-

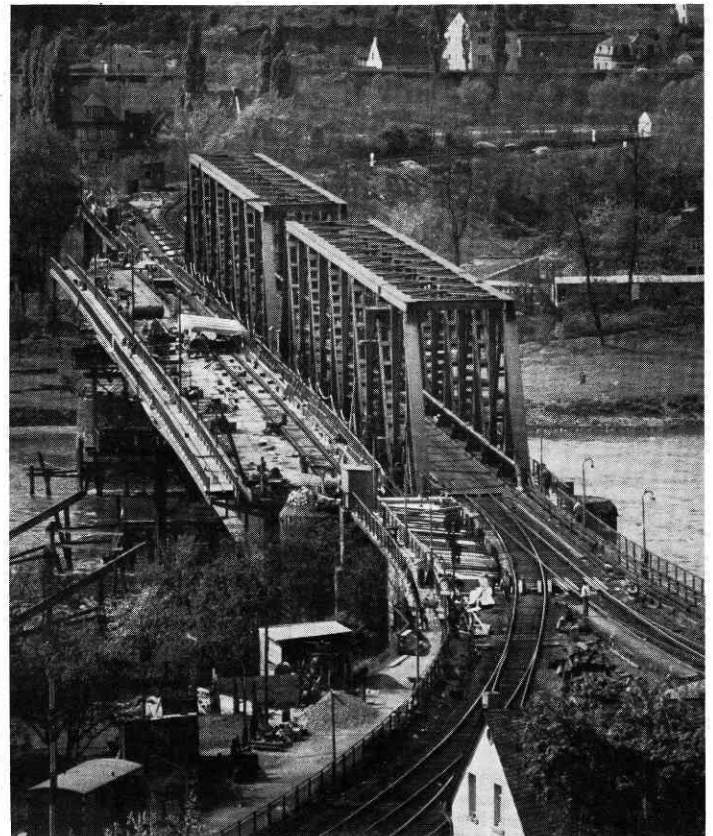


Foto: K. H. Meiters

Nur noch wenige Tage bis zur größten „Horchheimer Schiebung“. Innerhalb von 24 Stunden wechseln 4000 Tonnen Stahl ihren Platz.

gewicht der 227 m langen neuen Brücke belief sich auf 2000 Tonnen, also nur noch 2/3 des Gewichtes der alten Brücke. Mit diesem Umbau wurden gleichzeitig auch die Fußgängerwege auf 1,50 m verbreitert.

Am 29./30. April 1961 fand dann das in aller Welt bestaunte Experiment statt: Mit einer technischen Superleistung vollbrachten 160 Mann ein Verschiebemanöver, bei dem rund 4000 Tonnen Stahl innerhalb von 24 Stunden ihren Platz wechselten. Die alte Brücke wurde einfach auf Seite geschoben, während hydraulische Pressen die schwere Konstruktion Millimeter um Millimeter auf ihren neuen Platz drückten. Das Experiment gelang, und seit dem 30. April 1961 rollen täglich mehr als 160 Züge über dieses „kennzeichnende Beispiel neuzeitlichen Stahlbrückenbaues“.

Vorbereitungsarbeiten zum großen Brückentausch. Die häßliche Skelettkonstruktion weicht einem zweigleisig-geschmacklosen Stahlkastenbau.



Foto: Privat

Die Bedeutung der Horchheimer Eisenbahnbrücke im Zug der europäischen West-Ost-Eisenbahnverbindung Paris-Saarbrücken/Luxemburg-Trier-Koblenz-Gießen-Hannover/Kassel zeigt, daß die Brücke heute trotz ihrer 100 Jahre noch lange nicht zum alten Eisen zählt.

Quellen/Benutzte Literatur:
Coblenzer Zeitung 1873-1879;
Koblenzer Volkszeitung 1.9.1932, 20.6.1933;
Rhein-Zeitung 1960/61;
Stadtarchiv Koblenz - 655,10 - Nr. 762;
Landeshauptarchiv Koblenz Best. 418 Nr. 145;
Koblenz, die Stadt der Rhein- und Moselbrücken. Festschrift hrsg. von der Stadt Koblenz anlässlich der Fertigstellung der Adolf-Hitler-Brücke und des Umbaus der Pfaffendorfer Brücke, Koblenz: 1934.
Koblenz, Stadt der Brücken. Dokumentation zur Einweihung der Koblenzer Balduinbrücke, Hrsg. Stadt Koblenz Presse- und Informationsamt, Koblenz 1975.
Rheinbrücke Koblenz-Horchheim zweigleisig, in: Europäische Wirtschaft 10. 1961 S. 223.
Sonntag, Hans: Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Koblenz-Horchheim, in: Eisenbahntechnische Rundschau 1960 H. 11 S. 470-475.
Die Staatsbahnstrecke Oberlahnstein-Cochem-Güls, insbesondere die Brücken über den Rhein oberhalb Koblenz, über die Mosel bei Güls und über die Lahn oberhalb Niederlahnstein, in: Zeitschrift für Bauwesen, XXXI, 1881 Sp. 89 f., 209 f., 317 f., 441 f., 569 f., XXXII, 1882, Sp. 81-132.