

Deutzer Hängebrücke „Hindenburgbrücke“

Schlagwörter: [Fußgängerbrücke](#), [Eisenbahnbrücke](#), [Straßenbrücke](#)

Fachsicht(en): [Kulturlandschaftspflege](#), [Landeskunde](#), [Architekturgeschichte](#)

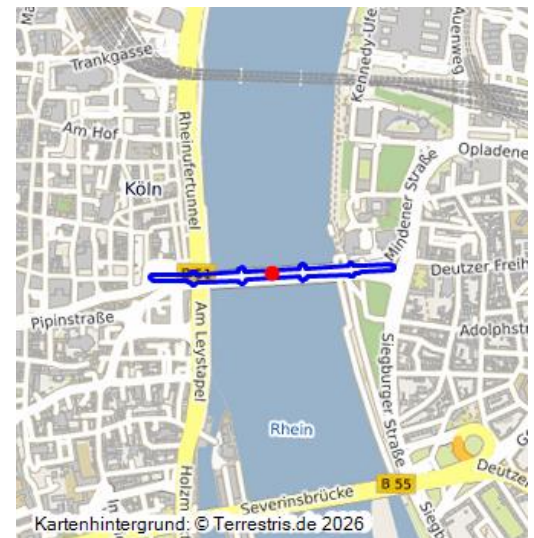
Gemeinde(n): Köln

Kreis(e): Köln

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme der 1915 bis 1945 Deutz mit der Kölner Altstadt verbindenden Hängebrücke ("Hindenburgbrücke"). Auf den Pylonen gehisste Hakenkreuzflaggen lassen das Bild auf die Jahre 1933-1945 datieren.
Fotograf/Urheber: unbekannt



Die zwischen 1913 und 1915 erbaute, 369 Meter lange Deutzer Hängebrücke (ab 1925 „Hindenburgbrücke“) über den [Rhein](#) war das unmittelbare Vorgängerbauwerk der heutigen [Deutzer Brücke](#) an gleicher Stelle. Infolge von Schäden durch Bombardements im Zweiten Weltkrieg brach sie am 28. Februar 1945 zusammen, die Katastrophe forderte hunderte Todesopfer.

Vorgängerbauten

Baugeschichte und Konstruktion der Deutzer Brücke

Der katastrophale Einsturz am Ende des Zweiten Weltkriegs

Quelle, Internet, Literatur

Vorgängerbauten

Bereits unter römischer Herrschaft bestand die Notwendigkeit, die linksrheinische Stadt *Colonia Claudia Ara Agrippinensium* und das rechtsrheinische Brückenkopfkastell (das heutige Deutz) mit einer Brücke über den Rhein fest zu verbinden. Die [römische Konstantinbrücke](#) wurde um 307/315 n. Chr. erbaut und bestand vermutlich nur bis ins frühe Mittelalter.

Vom Mittelalter bis in die preußische Zeit hinein diente dann eine pendelnde Gierseilfähre („Gierponte“, auch „Fliegende Brücke“ genannt) sowie kleinere Fähren und später eine Pontonbrücke dazu, den Rhein zwischen Köln und Deutz zu queren. Diese Fähren zählten zu den am meisten frequentierten in Europa.

Im Jahr 1822 wurde schließlich eine von mehreren Kähnen getragene hölzerne Schiffbrücke als halbwegs feste Verbindung zwischen Deutz und Köln eingeweiht, die jedoch bei Hochwasser und Treibeis stets gefährdet war und zudem mehrfach täglich für den weiteren Schiffsverkehr auf dem Rhein geöffnet werden musste.

Die zwischen 1855 und 1859 etwa 550 Meter flussabwärts als Eisenbahn- und Straßenbrücke erbaute Dombrücke (die Vorgängerin der heutigen [Hohenzollernbrücke](#)) war dann die erste feste Rheinquerung überhaupt zwischen Basel und den Niederlanden.

Baugeschichte und Konstruktion der Deutzer Kettenhängebrücke (1915-1945)

Die zwischen 1913 und 1915 erbaute und 1945 kriegszerstörte Deutzer Hängebrücke war schließlich das unmittelbare Vorgängerbauwerk der heutigen [Deutzer Brücke](#) an gleicher Stelle.

„Seit 1881 gab es Pläne, die alte Schiffbrücke zwischen Köln und Deutz von 1822 durch eine feste Brücke zu ersetzen. Ein Vorschlag des Fabrikanten C. F. von Guillaume von der [Kabelfirma Felten und Guillaume](#), auf eigene Rechnung eine Hängebrücke zu errichten, wurde von der Stadt Köln nicht aufgegriffen.“ (www.rheinische-industriekultur.de)

Bei dem hier konstruierten Typ der „unechten Hängebrücke“ (auch: „selbstverankerte, versteifte Kettenhängebrücke“), für den kräftige, von einem zum anderen Ende der Brücke durchlaufende Versteifungsträger notwendig sind, gibt es keine massive Aufhängung am Ufer, sondern die Verankerung der Kabel erfolgt durch Befestigung an den Fahrbahnrändern. Für den Stahlüberbau war die *Maschinenfabrik und Brückenbauanstalt Augsburg-Nürnberg A.G., Werk Gustavsburg in Mainz* verantwortlich (das *MAN Werk Gustavsburg*, das gleichzeitig auch die Hallen des [Luftschiffhafens Köln](#) errichtete), die Unterbauten erstellte *Grün & Bilfinger* aus Mannheim, während die architektonische Gestaltung der massiven Bauteile von Widerlager und Vorbrücke auf den damals prominenten Kölner Architekten [Carl Moritz](#) (1863-1944) zurückgeht. Ein so genannter „Augenstab“, eines der tragenden Kettenglieder der Oberkonstruktion, wurde 1977 zufällig bei Bauarbeiten gefunden. Dieser steht heute zur Anschauung am nördlichen Fußgängerüberweg am linksrheinischen Brückenkopf (vgl. Abb.).

„Gerühmt wurde die 1913-15 erbaute Deutzer Brücke auch hinsichtlich ihrer harmonischen und eleganten Form. Der Rhein wurde mit drei Öffnungen im Verhältnis 1: 2: 1 überspannt. Die Mittelöffnung war 185 Meter weit. Die Brücke war einschließlich der Pylonen eine reine Stahlkonstruktion, bei der sich die ganze architektonische Gestaltungskraft auf das Ingenieurbauwerk konzentrierte. Es war ein frühes Beispiel für die Aufhebung der im 19. Jahrhundert noch so gewichtigen Trennung von Architektur und Ingenieurwesen.“ (www.rheinische-industriekultur.de)

Für den Bau der Deutzer Hängebrücke war die Errichtung massiver Auffahrtsrampen an beiden Rheinufern erforderlich, für die auf der rechtsrheinischen Deutzer Seite in Höhe der „Freiheit“ einige Gebäude abgebrochen werden mussten, darunter der Bahnhof Schiffsbrücke bzw. Bergisch-Märkischer Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nördlich der Brücke (im Bereich des heutigen Rheinboulevards) und südlich der Baustelle die damalige [Deutzer Synagoge](#). Linksrheinisch, d.h. auf Stadtkölner Seite, fielen den Baumaßnahmen Häuser auf der Markmanngasse, der Rheinuferstraße und am Heumarkt zum Opfer, um Platz für die Rampen zu schaffen. Die bis dahin noch geschlossene Fläche des [Heumarkts](#) wurde durch die neue Straßenzufahrt zur Brücke geteilt.

Die ohne die Zufahrten 369 Meter lange und zunächst 18,2 Meter breite Brücke mit einem Konstruktionsgewicht von rund 6.200 Tonnen wurde zum 3. Juli 1915 dem Verkehr übergeben. Wegen des Ersten Weltkriegs erfolgte die Einweihung ohne größere Feierlichkeiten. Als Kosten werden „mehr als sieben Millionen Mark“ genannt (de.wikipedia.org).

Noch während der Bauzeit gab es allerdings Ärger mit der *Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-AG*, die behauptete, der Siegerentwurf wäre ein Plagiat ihres Entwurfs aus dem Jahr 1911. Das als „Cölner Brückenstreit“ bekannte Verfahren vor dem Landgericht Köln endete im April 1914 mit einer außergerichtlichen Einigung (www.koeln-lotse.de 2024).

Im Jahr 1925 wurde die Brücke nach dem neuen Reichspräsidenten der Weimarer Republik Paul von Hindenburg (1847-1934, amtierte 1925-1934) in „Hindenburgbrücke“ umbenannt. Der frühere Chef des Generalstabes des Heeres und Generalfeldmarschall wurde als Kriegsheld des Ersten Weltkriegs in vielen Kreisen der Bevölkerung hochverehrt. Der Verfechter der Dolchstoßlegende - „*im Felde unbesiegt*“ - war dann 1932/33 einer der entscheidenden Steigbügelhalter bei der Machtübernahme der Nationalsozialisten.

Die Deutzer Hängebrücke wurde im Zuge eines 1939/1940 erfolgten Ausbaus der Ost-West-Straßenachse in Richtung des [Neumarkts](#) (heutige Cäcilien- und Hahnenstraße) auf 27,5 Meter verbreitert.

Der katastrophale Einsturz am Ende des Zweiten Weltkriegs

Am 28. Februar 1945 brach die „Hindenburgbrücke“ infolge von Kriegsschäden zusammen.

Bereits seit Januar 1945 hatte die 8. US-Luftflotte, die *Eighth Air Force* mit dem Spitznamen „*Mighty Eighth*“, den Befehl, die noch verbliebenen Kölner Rheinbrücken zu zerstören (die [Mülheimer Brücke](#) war bereits am 14. Oktober 1944 bei einem Luftangriff zerstört worden): *„Hierzu wurden erhebliche Mengen an 1.000- und 2.000-Pfund-Bomben eingesetzt, die im Rahmen einer Angriffswelle am 6., 7., 10., 14. und 28. Januar 1945 aus großer Höhe und entsprechend ungenau abgeworfen wurden.“* (kriegsenden.nsdok.de)

Bei den Angriffen wurden die Brücken zwar immer wieder getroffen, doch wurden dabei in der Regel einzig die Fahrbahnen durchschlagen und die Sprengkörper selbst explodierten eher wirkungslos im Rhein.

Infolge des massiven Bombardements wurde die [Kölner Südbrücke](#) am 6. Januar 1945 weitgehend zerstört und stürzte ein und die erst 1941 eingeweihte, seinerzeit noch „Adolf-Hitler-Brücke“ benannte [Rodenkirchener Autobahnbrücke](#) fand am 28. Januar 1945 das gleiche Ende.

Am Schicksalstag der Deutzer Brücke, dem 28. Februar 1945, wurden an dieser Reparaturarbeiten durchgeführt, während gleichzeitig zahlreiche Flüchtlinge und Militärfahrzeuge versuchten, über die Brücke das Rechtsrheinische zu erreichen. Aufgrund der übermäßig starken Belastung stürzte das bereits stark durch vorherige Bombentreffer geschädigte Bauwerk unvermittelt ein. Wie viele Opfer der Einsturz am helllichten Tage forderte, ist bis heute unklar. Als wahrscheinlich wird angenommen, dass rund 500 Menschen, die sich auf der Flucht aus Köln befanden, bei der Katastrophe den Tod fanden (vgl. [youtube.com](https://www.youtube.com/watch?v=Ford_in_Koeln), Ford in Köln, 0'57:50).

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2014/2024)

Quelle

Freundliche Hinweise und Abbildungen von Herrn Uli Kievernagel, Köln, 2024.

Internet

www.rheinische-industriekultur.de: Die Rheinbrücken von Köln, 1995 (Text Walter Buschmann, abgerufen 21.06.2021)

www.koeln-lotse.de: Kölner Brücken: Die Deutzer Kettenhängebrücke - Todesfalle für Hunderte Menschen im Krieg (Uli, der Köln-Lotse vom 10.05.2024, abgerufen 14.05.2024)

www.koeln-lotse.de: Das 'Kölner Brückengrün' - oder 'Adenauer-Grün' (Uli, der Köln-Lotse vom 04.10.2018, abgerufen 08.10.2018 und 26.04.2023)

kriegsenden.nsdok.de: „Kriegsenden in Köln“, Kapitel 4: Brückengeschichten (abgerufen 14.05.2024)

[youtube.com](https://www.youtube.com/watch?v=Köln_1918_koloriert): Köln 1918 koloriert - 50.000 Briten besetzen die Stadt, historische Aufnahmen der Deutzer Hängebrücke ab etwa 1:45 Min. (Filmschätze aus Köln, veröffentlicht 23.04.2021, Dauer 5:08 Min., abgerufen 10.06.2021)

[youtube.com](https://www.youtube.com/watch?v=Die_Geschichte_von_Ford_in_Köln): Die Geschichte von Ford in Köln. Eine historische Filmreise durch die ersten 80 Jahre (Filmschätze aus Köln, Dokumentation von Hermann Rheindorf 2011, veröffentlicht 07.10.2021, Dauer 1'53:47 Std., abgerufen 13.10.2021)

[de.wikipedia.org](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutzer_Brücke): Deutzer Brücke (abgerufen 25.03.2014 und 14.05.2024)

Literatur

Buschmann, Walter; Hennies, Matthias; Kierdorf, Alexander (2018): Via Industrialis.

Entdeckungsreise Kölner Industriekultur. S. 50, Essen.

Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (1996): Brücken über den Rhein. (Diesmal 1993, Sondernummer 1.) Pulheim-Brauweiler (2. überarbeitete Auflage).

Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (1991): Rheinbrücken. In: Im Blickpunkt 2/18, Köln.

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 106-107 u. 281, Köln (2. Auflage).

Deutzer Hängebrücke

Schlagwörter: [Fußgängerbrücke](#), [Eisenbahnbrücke](#), [Straßenbrücke](#)

Ort: 50679 Köln - Deutz / Altstadt-Süd

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Architekturgeschichte

Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Literaturlandeskunde, Geländebegehung/-kartierung, Archivauswertung

Historischer Zeitraum: Beginn 1913 bis 1915, Ende 1945

Koordinate WGS84: 50° 56' 11,28" N; 6° 57' 57,5" O / 50,93647°N; 6,96597°O

Koordinate UTM: 32.357.084,46 m; 5.644.729,71 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.944,45 m; 5.645.023,16 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Deutzer Hängebrücke“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-354012> (Abgerufen: 20. Mai 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

