

Patton-Brücke Köln

Behelfsbrücke nach dem Zweiten Weltkrieg

„Bailey-Brücke“

Schlagwörter: [Behelfsbrücke](#), [Schwimmbrücke](#), [Brücke \(Bauwerk\)](#), [Militärische Anlage](#)

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

Gemeinde(n): [Köln](#)

Kreis(e): [Köln](#)

Bundesland: [Nordrhein-Westfalen](#)



Historische Aufnahme vom 12. Mai 1950 des Fotografen Willy Pragher (1908-1992, auch Prager): Vorne die 1948 fertiggestellte neue Deutzer Rheinbrücke und dahinter die noch im Wiederaufbau befindliche Hohenzollernbrücke. Ganz im Hintergrund ist die zwischen 1946 und 1951 bestehende Patton-Behelfsbrücke zu erkennen.
Fotograf/Urheber: Wilhelm Alexander Prager / Pragher



Die nach dem legendären US-General George S. Patton benannte „Patton“-Notbrücke war eine von insgesamt drei nach dem Zweiten Weltkrieg während der alliierten Besetzung entstandenen Behelfsbrücken im kriegszerstörten Köln. Sie wurde ab Ende 1951 abgebrochen.

[Kriegsende 1945: Köln ohne Brücken](#)

[Die Patton-Brücke](#)

[Der Namensgeber General George S. Patton](#)

[Spuren der Patton-Brücke](#)

[Internet, Literatur](#)

Kriegsende 1945: Köln ohne Brücken

Zum Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 war nicht nur die Kölner Innenstadt fast vollständig zerstört, auch die bis dato fünf Kölner Rheinbrücken Rodenkirchen, Südbrücke, Deutz, Hohenzollernbrücke und Mülheim lagen allesamt in Trümmern. Die Überquerung des Flusses zur vollständigen Besetzung auch der rechtsrheinischen Stadtteile am 14. April 1945 war bereits mit Hilfe einer Pontonbrücke der US-Armee zwischen Poll und Bayenthal erfolgt. In den ersten Monaten nach dem Krieg war ein Überqueren des Stromes für Personen, Fahrzeuge und Güter nur beschwerlich über Behelfsübergänge aus Pontons oder flachen Holzstegen und daneben wohl auch mit notdürftig eingerichteten Fähren möglich.

In der Ruinenstadt Köln entstand damals neben der Patton-Brücke noch eine weitere amerikanische Pontonbrücke an der 1946 provisorisch wieder aufgebauten Südbrücke (heute Schönhauser Straße) sowie mit der [McNair-Brücke](#) eine Pfahljochbrücke an der Deutzer Brücke, die jedoch nur ein Jahr hielt (Wilhelm 2008).

Die Patton-Brücke

Nach der im Herbst 1945 gefallenen Entscheidung zu ihrem Bau, wurde die Patton-Behelfsbrücke ab dem 1. Oktober 1945 aus

vormontierten Einzelbauteilen errichtet. Ihre Eröffnung erfolgte nach gut acht Monaten Bauzeit am 12. Juni 1946 durch den Oberbefehlshaber der US-Streitkräfte in Europa, General Joseph Taggart McNarney (1893-1972). Dass die Einweihung durch einen US-Militär erfolgte, erscheint - wie auch die Benennung des Bauwerks selbst (vgl. nachfolgend) - beachtenswert, war doch die Militärregierung in Köln bereits am 21. Juni 1945 von den US-Amerikanern auf die Briten übergegangen. Uli, der Köln-Lotse konstatiert, dass dies offenbar „ein Zeichen von Respekt und Verbundenheit unter den Alliierten“ war (koeln-lotse.de).

Das insgesamt 454 Meter lange Bauwerk mit elf Seiten- und einer mittleren Stromöffnung querte den Fluss vom Rheinufer an der [Bastei](#) hinüber zum [Deutzer Rheinpark](#). Der Köln-Lotse berichtet dazu:

„Am 1. Oktober 1945 rückten die Royal Engineers an - britische Pioniereinheiten, die zusammen mit 900 deutschen Arbeitern unter Leitung von 500 britischen Soldaten ans Werk gingen. Verwendet wurden vor allem Teile des britischen Bailey-Systems, erfunden während des Krieges, damit man schnell über Flüsse kam. Für die mittlere Schiffs durchfahrt griff man auf ein deutsches Schaper-Krupp-Reichsbahn-Element zurück, das eine größere Spannweite ermöglichte.“

Das nach dem Engländer Sir Donald Coleman Bailey (1901-1985) benannte Bausystem mit der Verwendung beliebig vieler Elemente militärischer Pionierteile ohne ein festes Brückenfundament, war bereits während des Krieges entwickelt worden. Es fand bereits 1940 nach dem Verlust des Brückenkopfes von Dünkirchen und dann u.a. 1945 bei der Überschreitung des Rheins bei der zuvor von der Wehrmacht zerstörten [Rheinbrücke bei Wesel](#) Verwendung (ebertplatz.de).

Einem ähnlichen Bauprinzip folgten während der Zeit des Kalten Krieges auch die als „[NATO-Rampen](#)“ bezeichneten Behelfsbrücken als Ersatzübergangsstellen über Flüsse.

Für die Kölner Patton-Brücke wurde im Bereich ihrer Zufahrt am damaligen Deutschen Ring (heute Theodor-Heuss-Ring / Konrad-Adenauer-Ufer) zur Anbindung des Verkehrs der Rheinuferstraße eine gewaltige Erdrampe aufgeschüttet. „*Dabei verschwand so manches Relikt der Vorkriegszeit, so auch die Reste eines kriegsbeschädigten Reiterstandbildes von Friedrich III.*“ (koeln-lotse.de). Der Übergang über den Fluss war fortan über zwei Fahrbahnen, einen Radweg und Fußwege möglich. Auch der Schiffsverkehr konnte nun ungehindert passieren, da das Bauwerk im Gegensatz zu den bisherigen Behelfsübergängen erhöht über den Strom führte (ebertplatz.de). Eine Buslinie verband ab dem 17. Juni 1946 den [Ebertplatz](#) mit dem [Deutzer Bahnhof](#).

Als am 20. Januar 1951 ein mit 400 Tonnen Zement beladener niederländischer Lastkahn einen Pfeiler der Brücke rammte, auseinanderbrach und sank, hielt nicht nur das Provisorium stand - auch der Kapitän, seine Frau und vier Kinder konnten gerettet werden (koeln-lotse.de).

Nach der Fertigstellung der neuen [Deutzer Brücke](#) (1948) und der [Mülheimer Brücke](#) (1951) wurde die Patton-Notbrücke ab dem 10. November 1951 abgebrochen.

In den Jahren ihres Bestehens hatte die Patton-Brücke nicht nur eine zentrale Bedeutung für den Verkehr, sie stellte für die Bewohner der Domstadt zugleich auch ein wichtiges Sinnbild der Hoffnung und ein Symbol für den Wiederaufbau Kölns dar.

Der Namensgeber General George S. Patton

Benannt war das provisorische Bauwerk nach dem hochdekorierten General der US-Armee George Smith Patton Jr. (1885-1945). Dieser hatte im Rang eines Captains und später Colonels bereits im Ersten Weltkrieg an der Westfront in Europa gekämpft und war dann während des Zweiten Weltkriegs als Befehlshaber u.a. in Nordafrika, auf Sizilien und nach der Landung der Alliierten in der Normandie erneut an der Westfront im Einsatz.

Als „kämpfender General“ erlangte Patton legendären, wegen seiner militärischen Härte jedoch auch zwiespältigen Ruhm. Unter ihm befreite die *3rd US-Army* am 11. April 1945 das KZ Buchenwald nahe Weimar. Nach Kriegsende war Patton vom 9. Mai bis 9. Oktober 1945 US-Militärgouverneur von Bayern. An den Folgen eines im Dezember 1945 erlittenen Verkehrsunfalls starb er wenig später im Heidelberger Militärhospital. George S. Patton fand seine letzte Ruhestätte zwischen den Gräbern der Soldaten „seiner“ *3rd US-Army* auf dem amerikanischen Soldatenfriedhof bei Hamm in Luxemburg.

Spuren der Patton-Brücke

Von dem einstigen Stahl-Beton-Bauwerk der Kölner Patton-Brücke sind heute keinerlei Spuren mehr erhalten. Immer wieder bei Niedrigwasser am Deutzer Rheinufer auftauchende Holzpfähle gehen nachgewiesenermaßen auf andere (und zudem ältere) Bauten am Fluss zurück.

Die nur kurzlebige Brücke findet sich auf der vor 1954 datierten Panoramakarte „*Rhein-Mosel*“ ohne eigene Benennung dargestellt. Auf der etwas jüngeren Karte „*Stollfuss - Rheinlauf*“ von um 1954/59 scheint es anhand erkennbarer Spuren so, als habe man die Patton-Brücke vor deren Drucklegung eher provisorisch aus dem Kartenbild herausretuschiert (vgl. [landkartenarchiv.de](#)).

Internet

ebertplatz.de: Pattonbrücke (abgerufen 06.10.2025)

www.koeln-lotse.de: Kölner Brücken: Die Patton-Brücke - Ein Provisorium mit großer Wirkung (Uli, der Köln-Loste vom 04.10.2025, abgerufen 08.10.2025)

kriegsenden.nsdok.de: „Kriegsenden in Köln“, Kapitel 4: Brückengeschichten (abgerufen 13.10.2025)

landkartenarchiv.de: Gasolin-Panorama - Rhein-Mosel (5) (abgerufen 06.10.2025)

landkartenarchiv.de: Stollfuss - Rheinlauf mit Beschreibung von Mainz bis Köln (1954-1959) (abgerufen 06.10.2025)

patton.lu: General Patton Memorial Museum, Ettelbruck, Luxemburg (mehrsprachig, abgerufen 08.10.2025)

de.wikipedia.org: Bailey-Brücke (abgerufen 08.10.2025)

de.wikipedia.org: Schaper-Krupp-Reichsbahn (abgerufen 08.10.2025)

Literatur

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. 71-73 u. 347, Köln (2. Auflage).

Patton-Brücke Köln

Schlagwörter: Behelfsbrücke, Schwimmbrücke, Brücke (Bauwerk), Militärische Anlage

Ort: 50668 Köln - Neustadt-Nord / Deutz

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

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

Erfassungsmethoden: mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten

Historischer Zeitraum: Beginn 1945 bis 1946, Ende 1951

Koordinate WGS84: 50° 56 57,17 N: 6° 58 8,16 O / 50,94922°N: 6,96893°O

Koordinate UTM: 32.357.331,41 m: 5.646.141,60 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.568.133,84 m: 5.646.444,21 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: „Patton-Brücke Köln“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL:

<https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356610> (Abgerufen: 17. Februar 2026)

Copyright © LVR