

Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Wesel

Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Wesel wurde 1874 errichtet, in den Jahren 1926/27 in Teilen neu erbaut und am 10. März 1945 durch deutsche Truppen gesprengt.

Die Brücke bei Wesel war Teil der Bahnlinie von Venlo nach Wesel, errichtet von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME). Diese Strecke sollte eine Verbindung von Paris bis an die Nordsee bei Hamburg herstellen. Es waren französische Banken und Industrielle, die Anfang der 1860er Jahre erste Überlegungen für eine solche Verbindung hatten und die Gesellschaft „Études et Travaux de Chemins de Fer“ gründeten. Diese erhielt 1862 von der preußischen Regierung die Erlaubnis, mit den Vorarbeiten beginnen zu dürfen. Zwar wurden 1863 die Planungsunterlagen eingereicht, eine Baugenehmigung wurde jedoch nicht erteilt. Da bei der Gesamtstrecke die Regierungen von Hamburg und Bremen sowie die Königreiche Preußen und Hannover zu beteiligen waren, kam es zu keiner Einigung.

1866 kam es zum Krieg zwischen Preußen und Hannover. Im Ergebnis wurde Hannover zu einer preußischen Provinz, und damit war Preußen neben Hamburg und Bremen nun allein für die Baugenehmigung zuständig. Aber gleichzeitig hatte sich die französische Gesellschaft zurückgezogen. Die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übernahm die Trägerschaft für die weiteren Planungen.

Am 28. Mai 1866 war die erforderliche Konzession für den Abschnitt von Venlo über Wesel und Münster nach Osnabrück erteilt worden, zugleich mit einer Zweigstrecke von Haltern nach Essen. Darin war die Rheinbrücke bei Wesel integriert, das teuerste und bedeutendste Bauwerk dieses Abschnittes.

Bau der Weseler Brücke 1874¹

Teil der Konzession von 1866 war der Bau einer Rheinbrücke bei Wesel. Neben der technischen Herausforderung der Rheinquerung waren die militärischen Aspekte zu beachten, da Wesel weiterhin preußische Festung war. Das Militär bestand auf einer Rheinquerung bei Wesel, da so die Möglichkeiten der Eisenbahn für das Militär genutzt werden konnten. Zugleich war eine Überwachung durch die vorhandenen bzw. neu zu errichtenden Festungsbauten leichter möglich als an anderen Stellen. 1868 wurde die Stelle bestimmt, an der der Rhein gequert werden sollten: „unterhalb der Stadt Wesel“. Drei Flusspfeiler waren anzulegen, die vier Strombrücken sollten 100 m lang sein.

Am 10. Mai 1871 konnte der erste Spatenstich durchgeführt werden, in der Baugrube des rechten Uferpfeilers. Den Grundstein legte man am 23. November 1871, ebenfalls im rechtsseitigen Uferpfeiler. Im Frühjahr 1874 begann man mit der Montage der stählernen Überbauten. Diese hatte die Firma Prange & Comp. aus Magdeburg hergestellt. Den Einbau erfolgte durch die Fa. Harkort in Duisburg.

Der Bau der Brücke stand unter strenger Aufsicht des preußischen Militärs. So musste die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zusätzlich ein Fort bauen (Fort I - Eisenbahfort, heute noch gut erhalten). Nach den Auflagen der Militärs hatten die CME auf den Vorköpfen der beiden Uferpfeiler der Strombrücken vier bombensichere Türme zu erbauen. Diese waren nach Art der Malakofftürme aus massivem, etwa 1,5 m dicken Ziegelmauerwerk errichtet und 6,82 m hoch. Die einzigen Öffnungen waren vier je Schießscharten. Auch die Dachabdeckung war bombensicher hergestellt: sie bestand aus dicht nebeneinander liegenden T-Trägern mit einer darüber liegenden Betondecke, die zusätzlich noch mit einer dicken Erdschicht abgedeckt war.

¹ Swoboda 2010, S. 42-46

Die jeweils erste Flutbrücke erhielt seitliche Mauern von 2,51 m Höhe und 0,94 m Dicke. Darin waren zwei schwere eiserne Tore eingelassen, mit denen die Strecke im Verteidigungsfall abgeschlossen werden konnte. Hinter den festen Mauern gab es einen Wehrgang sowie je Seite acht breite Schießscharten.

Die Belastungsprobe für die Brücke fand am 7. Dezember 1874 statt, am nächsten Tag wurde feierlich der letzte Schienennagel eingeschlagen. Der erste Zug fuhr an diesem Tag von Wesel nach Büderich und zurück. Die landespolizeiliche Abnahme folgte am 21. Dezember 1874 und Silvester 1874 wurde der planmäßige Betrieb aufgenommen.

Zum Zeitpunkt der Eröffnung war die Weseler Brücke die längste Brücke Deutschlands. An die vier, 100 m langen Strombrücken schlossen sich auf der linken Rheinseite 65 viaduktartige Flutbrücken mit einer Gesamtlänge von 780 m an. Diese waren in Ziegelmauerwerk errichtet worden. Auf der rechten Rheinseite schloss sich eine 130 m lange Flutbrücke mit sechs Bögen an. Es folgten 32 Viaduktbögen mit einer Länge von 620 m. Damit war die Weseler Rheinbrücke zusammen 1950 m lang.

Über diese Brücke fuhren nicht nur die Züge der Köln-Mindener Eisenbahn, sondern auch die der Nordbrabantisch-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, der sog. Boxteler Bahn von Boxtel in den Niederlanden über Goch und Xanten nach Wesel.

Umbau 1926/27²

Die Weseler Rheinbrücke war den Belastungen des Bahnverkehrs auf Dauer nicht gewachsen. Erste Verformungen stellte man bereits vor dem Ersten Weltkrieg fest. Wegen der Kriegseignisse und der nachfolgenden Wirren konnte keine Reparatur durchgeführt werden. 1925 wurden daher die Vorbereitungen durch die Reichsbahndirektion Essen wieder aufgenommen. Es stellte sich heraus, dass eine Reparatur nicht mehr möglich war, es kam nur ein Neubau in Frage.

Die Voruntersuchungen ergaben, dass die Stropfpfeiler und die Gewölbe der Flutbrücken weiterhin tragfähig waren. Es waren daher die Überbauten zu erneuern. Mit der Bauausführung wurden im Januar 1926 die beiden Firmen Gutehoffnungshütte in Oberhausen und August Klönne in Dortmund beauftragt. Die notwendige Umgestaltung der Pfeiler wurde der Firma Züblin aus Duisburg übertragen.

Die Vorgaben erforderten, dass die neuen Überbauten dieselben Längen aufweisen wie die alten. Während der Bauphase waren die beiden östlichen Hauptschiffahrtsöffnungen III und IV von Gerüsten freizuhalten. Und die Sperrzeiten für die Eisenbahn sollten so kurz wie möglich dauern. Die neuen Überbauten bestanden aus einem geraden Fachwerksystem, bei dem neueste Erkenntnisse des Brückenbaus in Dimensionen über 100 m Brückenlänge angewendet wurden. Erstmals wurde der neue Baustoff Siliziumstahl (St 48) im Brückenbau eingesetzt.

Die Bauarbeiten für die neue Brücke begannen im Herbst 1926 auf der linken Rheinseite. In diesem Zuge wurden auch die vier Brückentürme und die Wehrgänge der Flutbrücken abgebrochen. Zum Einschwimmen der neuen und Ausschwimmen der alten Brückenbauten wurden vier 950 t-Kranfähren genutzt. Diese konnten durch Füllen bzw. Auspumpen von Ballasttanks abgesenkt oder angehoben werden.

Die Bauarbeiten konnten Ende 1927 abgeschlossen werden. Die Kosten für den Neubau betragen 2,9 Millionen Reichsmark. Der Bahnverkehr war am 16. Oktober 1927 wieder aufgenommen worden.

² Swoboda 2010, S. 159-163

Zweiter Weltkrieg und Sprengung 1945³

Die Eisenbahnstrecken der Venloer Bahn und der Nordbrabantisch-Deutschen Eisenbahn blieben in den ersten Kriegsjahren weitgehend intakt. Erst die Landung alliierter Truppen in Arnhem im September 1944 schuf neue Fronten, in die auch die Bahnstrecken und damit die Weseler Brücke gerieten. Jetzt wurden nahezu täglich Luftangriffe geflogen, die große Zerstörungen auch an den Bahnstrecken brachten. Vermutlich Anfang 1945 wurde der zivile Bahnverkehr über die Weseler Brücke eingestellt. Die linksrheinischen Bahnstrecken wurden beim Rückzug von deutschen Truppen unbrauchbar gemacht, in dem Gleise und Weichen zerstört, Brücken gesprengt wurden.

Trotz des dauerhaften Beschusses durch alliierte Jagdbomber blieb die Weseler Brücke intakt. Zahlreiche deutsche Soldaten und Zivilisten konnten über sie die rechte Rheinseite erreichen. Dazu waren auf der Brücke Bohlen verlegt worden, so dass Straßenfahrzeuge das nördliche Gleis als Fahrbahn nutzen konnten.

Anfang März 1945 rückte die Front immer näher an Wesel heran. Zwar sollte der linksrheinische Brückenkopf an der Weseler Brücke unbedingt gehalten werden. Aber am 9. März kam der Befehl, die linke Rheinseite zu räumen. Die letzten Panzer und Fahrzeuge rollten über den Bohlenweg, gleichzeitig wurden die Sprengladungen angebracht. Die Sprengung der Brücke war für 4:40 Uhr angesetzt.

Da immer noch Zivilisten und Soldaten über die Brücke liefen, verzögerte sich die Sprengung. Die Sprengung erfolgte um 7:10 Uhr. Trotz Einsatz von Waffengewalt durch die Feldgendarmarie waren Personen auf der Brücke, die bei der Sprengung ums Leben kamen.

Die Stahlbrücken fielen ins Wasser, Brückenpfeiler waren zerstört. Über einem Pfeiler blieb eine Lokomotive mit Tender hängen, die noch die damals gängige Propaganda „Räder müssen rollen für den Sieg“ trug.

Zeit nach 1945

Ein Wiederaufbau, auch ein provisorischer, war durch die massiven Zerstörungen der Brücke ausgeschlossen. Die Alliierten errichteten eine Notbrücke, die Major Robert A. Gouldrin Brücke genannt wurde und die bis 1946 bestand.

Da der Verkehr auf den beiden Strecken von Goch und Geldern unbedeutend war, hatte die Reichsbahn und ab 1955 die Deutsche Bundesbahn kein wirtschaftliches Interesse, die Brücke wieder aufzubauen. Es wurden die zerstörten Pfeiler im Rhein beseitigt, um die Störungen für die Schifffahrt zu minimieren. Die stählernen Brückenteile wurden ebenfalls abgebaut. Die steinernen Brückenteile blieben erhalten und sind ein Mahnmal für einen sinnlosen Krieg geblieben.

Auf der rechten Rheinseite wurde auf dem Brückenkopf eine Aussichtsplattform eingerichtet.

Literatur und Internet

Rolf Swoboda, Venloer Bahn. Haltern – Wesel – Venlo (Berlin 2010).

Vincent Freriks, Die Bahnstrecke Venlo – Wesel – Haltern. In: Eisenbahnen am Niederrhein, Hrsg. im Auftrag der Stadt Wesel (Wesel 2005).

³ Swoboda 2010, S. 194-199

Wilfried Reininghaus, Fluß, Eisenbahnen und Festung: Wesels Wirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert. In: Jutta Prieur (Hrsg.), Geschichte der Stadt Wesel 2 (Düsseldorf 1991), S. 321-323.

Hans-Paul Höpfner, Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein (Duisburg 1986), S. 69-73.

Ernst, Die Brückenbauten der Dt. Reichsbahn. Reichsbahn 4. Jg. Heft 22, Berlin 1928.

Krabbe, Die Erneuerung der eisernen Überbauten der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Wesel. Die Bautechnik 5. Jg., Berlin 1927.

http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnbrücke_Wesel (Abgerufen: 30.9.2014)

http://www.europeana.eu/portal/record/08535/local__default__BZ_F_06_008.html (Abgerufen: 30.9.2014)

<http://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?set=1&p=79&Daten=151005> (Abgerufen: 30.9.2014)

<http://www.route-industriekultur.de/themenrouten/15-bahnen-im-revier/rheinbruecke-wesel.html> (Abgerufen: 30.9.2014)

<http://www.boxtelerbahn.eu/content.asp?kid=10010629> (Abgerufen: 30.9.2014)

Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2014