

Mit Brückenhexe über den Rhein

MAXIMILIANSAU: 150 Jahre Eisenbahnbrücke – Auf Weltausstellung ausgezeichnet



Ein Zug fährt über die schwimmende Eisenbahnbrücke.

FOTO: PRIVAT

„Der Zug hat eine Welle vor sich her geschoben. Er ist also immer bergauf gefahren“, erzählt Hubert Wolf von seinen Erinnerungen an die schwimmende Eisenbahnschiffsbrücke zwischen Maximiliansau und Karlsruhe-Maxau. Deren Einweihung jährt sich jetzt zum 150. Mal. Wolf selbst war gerade mal knapp 4 Jahre alt, als die Brücke 1938 von einer neuen festen Brücke über den Rhein abgelöst wurde.

Bis zum Jahr 1840 bestand die Flussquerung im Bereich des heutigen Maximiliansau nur aus Fährverbindungen. Am 25. August 1840 wurde dann die erste Schiffsbrücke nach fünfmonatiger Bauzeit in Betrieb genommen. Die Wörther-Knielinger-Schiffsbrücke bestand aus 34 im Strombett verankerten Pontons, also Schwimmkörpern, und trug zwei Fahrbahnen. Am Rhein gibt es im 19. Jahrhundert einige dieser auf dem Wasser schaukelnden Brücken. Doch die Eisenbahn darüber fahren zu lassen, das war nicht vorgesehen – anfangs, weil es noch keine Eisenbahnnetze gab, später weil, die Züge zu schwer sind.

Sowohl rechts- als auch linksrheinisch entstanden Mitte des 19. Jahrhunderts Eisenbahnnetze. Das badische Eisenbahnnetz und die pfälzische Maximiliansbahn wurden über die festen Brücken zwischen Ludwigshafen und Mannheim und bei Kehl verbunden. Da die Eisenbahn immer wichtiger wurde, gab es Bedarf an weiteren Querungen. Im Jahr 1861 wurde die Eisenbahnlinie von Karlsruhe nach Maxau am Rhein verlegt. Zwei Jahre später reichte auch die Maximiliansbahn bis zum Rhein bei Maximiliansau. Der Wunsch nach einer Verbindung war da, jedoch wurden die Kosten für eine feste Brücke gescheut. Eine Erweiterung der Pontonbrücke wurde verworfen. 1864 entschied man sich zum Neubau. Die Bauzeit der schwimmenden Flussquerung dauerte zwölf Monate. Am 8. Mai 1865 dann die Eröffnung. Die Brücke gilt als technisches Meister-

werk. Auch auf der Weltausstellung in Paris 1889 wird ein Modell ausgestellt.

Die Baukosten betragen 232.000 Mark. Die Gesamtlänge der Brücke betrug 362,90 Meter, davon waren 234 Meter über dem Wasser. Bei einer Traglast von 101 Tonnen sollte die Brücke höchstens 20 Zentimeter eintauchen, was bei einem Belastungstest auch eingehalten werden konnte. Jedoch war dafür eine extra leichte Lokomotive nötig, die sogenannte Brückenhexe. Sie zog die Wagons über den Rhein.

Die Brücke sollte auch bei einem schweren Zug maximal 20 Zentimeter eintauchen.

Damit Schiffe durchfahren konnten, gab es in der Brücke zwei ausfahrbare Durchlässe mit je 54,5 Metern Breite. Diese wurden bei Bedarf in den nahen Hafens gefahren. Nach der Durchfahrt der Schiffe wurden die Brückenteile wieder eingesetzt – eine umständliche, aber funktionierende Prozedur. Zehn bis vierzehn Mal pro Tag wird die Brücke geöffnet; 27 Personen sind an der Brücke beschäftigt. Ein schwerer Unfall ereignet sich im Jahr 1921 auf der Brücke. Aufgrund überhöhter Geschwindigkeit und niedrigem Wasserstand entgleist ein aus dem Badischen kommender Zug und stürzt um. Durch den ausströmenden Wasserdampf werden die Insassen der Lok tödlich verletzt.

Im Jahr 1934 beginnt der Bau einer festen Brücke. Im Jahr 1938 überquert der letzte Zug die schwimmende Eisenbahnbrücke. „Mein Vater gab mir den Ratschlag, stehen zu bleiben, wenn der Zug vorbei fuhr – sonst verwechselte man die Füß“, erinnert sich Zeitzeuge Hubert Wolf.

INFO

Weitere Infos über die Rheinbrücken bei Maximiliansau: [www.pfortz-maximiliansau.de/Rheinbruecke/Rheinbruecke.html\(mb\)](http://www.pfortz-maximiliansau.de/Rheinbruecke/Rheinbruecke.html(mb))



Schiffe hatten trotz Brücke freie Fahrt.

FOTO: PRIVAT

Zur Sache: Gedenktafel für die Brücke

Mit mehreren Aktionen erinnert der Heimatverein FoKuS Maximiliansau an die Einweihung der europaweit – und vermutlich auch weltweit – ersten schwimmenden Eisenbahnbrücke, die den Rhein bei Pfortz, so der alte Name des heutigen Ort Maximiliansau, querte. Gemeinsam mit dem Museumsverein Knielingen wurde eine Informationstafel entworfen, die Details zu der Brücke verrät und historische Ansichten bietet. Diese Tafel wird heute, Freitag, um 17 Uhr zuerst auf der pfälzischen Seite eingeweiht. Der Standort ist an der Hochwasserschutzmauer direkt am Rheinufer, im Bereich des CJD Maximiliansau. Anschließend findet gegen 17.45 Uhr die Einweihung auf der badischen Seite im Bereich des dortigen Restaurants statt. Danach kann das Modell der

Brücke im Museum im Hofgut Maxau begutachtet werden. Die beiden Vereine führten das Projekt gemeinsam durch, informierte Stefan Eck vom Heimatverein in Maximiliansau. Neben Eck waren Egon Förster aus Maximiliansau und Ute Müllerschön und Erich Frei vom Förderverein Knielinger Museum maßgeblich an der Erstellung des Schildes beteiligt.

Am Maximiliansauer Ufer soll zudem eine Markierung auf dem Uferweg andeuten, wo die Brücke verlief. Eine kleine Fotoausstellung zum Thema Eisenbahnschiffsbrücke ist zudem derzeit im Kassenbereich des Supermarktes SBK in der Straße Im Woog in Maximiliansau zu sehen. Diese kann noch bis zum Samstag, 16. Mai, während der Öffnungszeiten kostenlos angeschaut werden. (mb)