

## U r k u n d e

=====  
über den Wiederaufbau der Rheinbrücke Mainz-Süd.  
=====

Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mainz-Süd im Zuge der Bahnlinie Mainz - Mainz-Bischofsheim - Frankfurt(M) bzw Darmstadt wurde in den Jahren 1860-62 von der damaligen Hessischen Ludwigsbahn zunächst eingleisig erbaut und war bis zur Mitte der 80er Jahre die einzige feste Brücke im Rheintal zwischen Mannheim und Koblenz. Zehn Jahre später(1870-72) wurde ein zweiter Brückenzug auf der Nordseite angefügt. Die im Laufe der Zeit erhöhten Verkehrslasten sowie die gesteigerte Fahrgeschwindigkeit bedingten bald eine Verstärkung der Konstruktion. Infolgedessen wurden im Jahre 1902 die Überbauten der Flutbrücken und im Jahre 1910-12 die Überbauten der Strombrücke erneuert. Im Jahre 1934 erhielten die 13 Landbrücken eine Verstärkung durch Ummantelung mit Eisenbeton.

Am Ende des zweiten Weltkrieges, Frühjahr 1945, wurde die Brücke im Zusammenhang mit den Kriegereignissen gesprengt. Eine zunächst von amerikanischen Pionieren erbaute erste Behelfsbrücke, die Rooseveltbrücke, wurde im Winter 1945/46, da sie die Schifffahrt behinderte, durch eine zweite Behelfsbrücke, die George Marshallbrücke, ersetzt. Sie nahm den Verkehr zwischen Mainz und Frankfurt(M) bis zur Fertigstellung

der

der endgültigen Brücke am 29.9.49 auf.

Auf Anordnung der amerikanischen Besatzungsarmee wurde die gesprengte Brücke von 1947-1949 durch die Eisenbahndirektion Frankfurt(M) in Zusammenarbeit mit der Eisenbahndirektion Mainz wieder aufgebaut.

Die alte Pfeilerstellung wurde beibehalten und die frühere Gründung wiederverwendet. Die Strompfeiler erhielten hierbei am Fuß eine Verstärkung. Drei Strompfeiler und fünf Pfeiler der Flutbrücke mußten neu aufgebaut werden. Ein Strompfeiler und das Mainzer Widerlager erhielten neue Auflagebänke in Stahlbeton. Die alten Steinportale zwischen den Turmbauten auf dem Mainzer Widerlager konnten, bedingt durch die konstruktive Ausbildung des SKR-Gerätes, nicht erhalten bleiben.

Von den zwölf beschädigten Überbauten der beiden Flutbrücken konnten acht Fischbauchträger instandgesetzt und wieder verwendet werden, während vier Überbauten der nördlichen Brücke nach den alten Plänen neu hergestellt werden mußten. Die beiden Strombrücken erhielten vollständig neue Überbauten. Durch die Kriegsfolgen war die Stahlbeschaffung außerordentlich erschwert und die Stahlbauanstalten waren durch eigene Kriegsschäden in ihrer Leistung noch gehemmt.

Deshalb

Deshalb wurde zur Überbrückung des Rheinstromes ein vorhandenes Kriegsbrückengerät "SKR-Gerät" (Schaper - Krupp - Reichsbahn) als Durchlaufträger eingebaut. Die Hauptträger sind bei diesem Brückengerät geschraubt, während die Fahrbahnanschlüsse, Wind-, Brems- und Schlingerverbände, vernietet wurden.

Auf Verlangen der amerikanischen Armee mußte die südliche Fahrbahn auf eine Breite von 2,60 m ausgebohrt werden, um das Befahren mit Straßenfahrzeugen zu ermöglichen.

Am Ende der Bauarbeiten 1949 war die Verwaltung der Deutschen Eisenbahnen in der amerikanischen und britischen Besatzungszone in der "Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn" -HVB-, mit Sitz in Offenbach(M), zusammengefaßt. Verantwortlicher Leiter war Generaldirektor Dr Busch. Die Brückenbauabteilung leitete Ministerialrat Ernst.

In der französischen Zone waren die Eisenbahnen in der "Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen" mit der Generaldirektion in Speyer zusammengeschlossen.

Die Eisenbahndirektion Frankfurt(M) wurde, nachdem Präsident Mehne am 26.4.49 verstorben war, durch Abteilungspräsident Wittmer geleitet. Die Bauabteilung führte

Oberreichsbahnrat Weyher, das Brückendezernat hatte Reichsbahnrat Wesselkock inne. Örtlicher Bauleiter war der Vorstand des Neubauamts Reichsbahnrat Sütterlin.

Die Brückenarbeiten führten folgende Firmen aus:

Tiefbauarbeiten: Fa Grün & Bilfinger, Mannheim  
Stahlbauarbeiten: Fa MAN, Mainz-Gustavsburg  
Oberbauarbeiten: Fa Wilh. Theis, Herborn

Die Gesamtwiederherstellungskosten der Brücke beliefen sich auf rd 9,8 Millionen DM.

Das Vorhaben wurde je zur Hälfte von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Offenbach und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen in Speyer finanziert.

Trotz aller Schwierigkeiten, die die Nachkriegszeit mit sich brachte, konnte am 13. Mai 1949 das südliche Gleis und am 28. September 1949 das nördliche Gleis in Betrieb genommen werden.

Diese Urkunde wurde nach Fertigstellung der Brücke in den alten Gedenkstein am 28. September 1949 einbetoniert. Mit ihr wurden folgende Anlagen verbunden:

Die

Die Urkunde vom 15. Juli 1862 mit den zugehörigen  
Anlagen,

ein Baubericht mit photographischen Aufnahmen,

ein graphischer Fahrplan,

eine Übersichtskarte der Eisenbahnen West- u. Süddeutschlands

ein Satz Lebensmittelkarten.

Mainz/Gustavsburg, am 28. September 1949