

Die historische Eisenbahnbrücke Wesel

Malerisch wirkt die Ruine der Weseler Eisenbahnbrücke besonders an sonnigen Spätnachmittagen, wenn sie vom Weseler Ufer aus ein Blickfang in der Niederrheinlandschaft ist. So lässt sich leicht vergessen, welche verkehrs-, handelspolitische und vor allem militärtechnische Erwartungen zwischen 1872 und 1874 zum Bau dieser nördlichsten deutschen Eisenbahnbrücke über den Rhein geführt haben. Ursprünglich bestand sie aus 107 Landpfeilern, die sich zum allergrößten Teil auf dem überschwemmungsgefährdeten westlichen Stromvorland befanden, sowie drei Strompfeilern, mit denen der Rhein überbrückt wurde. Mit ihren 1.950 Metern Länge war sie die längste Rheinbrücke und bis 1913 die längste Brücke Deutschlands. Im Jahre 1927 ersetzte man die Bögen über dem Strom durch eine neue Stahlkonstruktion mit nur einem Strompfeiler, um die Öffnungen für die Schifffahrt zu erweitern. Am 10. März 1945 wurde die Brücke von deutschen Truppen nach dem Rückzug aufs rechte Rheinufer gesprengt. Ein Wiederaufbau scheiterte an der mangelnden Wirtschaftlichkeit der Strecke. 1968 wurde der in der Strommitte stehende Pfeiler entfernt.

Bereits im Jahre 1863 entstand in Frankreich der Plan, eine durchgehende Bahnverbindung von Paris nach Hamburg zu bauen. Militärstrategische Überlegungen gaben den Ausschlag für die Streckenführung über Wesel und die angrenzenden damals noch völlig unerschlossenen Heidegebiete. Wesel war Garnisonsstadt, und die Verknüpfung eines schnellen Transportmittels versprach militärische Vorteile durch größere Beweglichkeit der Truppen. Außerdem konnte die Garnison für den Schutz der Brücke sorgen. Die Nutzung bereits fertig gestellter Rheinbrücken (Düsseldorf, Köln) beim Aufmarsch gegen Frankreich im deutsch-französischen Krieg führte folgerichtig dazu, dass die Genehmigungsverfahren für die Rheinbrücken in Rheinhausen und Wesel schneller abgewickelt wurden. Um gleichzeitig eine Verbindung zum Ruhrgebiet herzustellen, wurde von Haltern nach Essen eine Stichbahn gebaut, die heute als wichtige Hauptstrecke zwischen dem Ruhrgebiet, Bremen und Hamburg dient.

Zwischen 1872 und 1874 herrschte in Wesel eine rege Bautätigkeit. Zwei Dampfer dienten allein der Beförderung von Arbeitern und Baustoffen zu den Pfeilerbaustellen im Rheinstrom. Da außer vier großen Stromöffnungen nicht nur eine Anzahl gewölbter Flutöffnungen, sondern im Festungsbereich anstatt eines Bahndammes mehrere Bogenöffnungen zur besseren Durchsicht von der Festung aus errichtet werden mussten, wurde die gesamte Brücke viel teurer als erwartet. Zudem musste die Köln-Mindener Gesellschaft noch 500.000 Taler für neue Festungsbauten ausgeben und auch den Weseler Bahnhof erheblich vergrößern.

Nachdem die Linie Wesel–Haltern bereits am 1. März 1874 eröffnet wurde, fuhr zu Silvester 1874 der erste Zug von Wesel nach Venlo. Im Jahre 1878 eröffnete die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn (sogenannte Boxteler Bahn) ihre Strecke von Goch nach Wesel, welche die Rheinbrücke der Köln-Mindener Eisenbahn mitbenutzte. Überregionale, ja sogar internationale Bedeutung erlangte die Boxteler Bahn vor dem Ersten Weltkrieg durch Züge von Hamburg und Berlin zum südniederländischen Hafen Vlissingen, wo die Fährschiffe nach England ablegten. Nach 1918 konnten die Strecken ihre frühere Bedeutung nicht wieder erlangen und ein Wiederaufbau der zerstörten Brücke nach dem Zweiten Weltkrieg wurde nie ernsthaft in Betracht gezogen. Heute weisen nur noch wenige Reste auf diesen Abschnitt der Hamburg-Venloer Bahn hin, die einst eine der Hauptstrecken der Köln-Mindener Eisenbahn war.

Quelle: Regionalverband Ruhr