

Verbindende Bauwerke Die Betzdorfer Brücken



Digitale Betzdorfer Bibliothek
2007



Verbindende Bauwerke - Die Betzdorfer Brücken

1 Einleitung

Brücken dienen zur Überwindung von Hindernissen, in früheren Zeiten fast ausschließlich zur Überwindung von Gewässern. Die einfachste Art von einem Ufer eines mehr oder weniger breiten Baches zum anderen Ufer zu gelangen, ist, größere Steine in Schrittlänge auszulegen. Bei entsprechender Tiefe wird dies jedoch sinnlos. Deshalb kam die Menschheit zwangsläufig recht früh auf den Gedanken, richtige Bauwerke zu errichten. Die Anfänge des Brückenbaues sind dabei historisch nicht genau nachweisbar, die ersten Brücken sollen bereits um 2000 v.Chr. in China entstanden sein. In Europa und Vorderasien sind Brücken schon seit ca. 1000 v.Chr. nachgewiesen und die Römer bauten vor 2000 Jahren derartige Bauwerke, die zum Teil heute noch erhalten sind.

Man kann annehmen, dass die Errichtung von brücken-ähnlichen Bauwerken begann, als der Handel und damit der Verkehr zunahm. Durch häufige Nutzung wurden Furten als Flussquerungen im Laufe der Zeit unbrauchbar, andere Möglichkeiten waren gefragt. Gerade in solch wasserreicher Gegend wie der unsrigen kam man sicher recht häufig in die Verlegenheit, nach Lösungen suchen zu müssen. Je dichter besiedelt und je besser (verkehrs-mäßig) erschlossen ein Gebiet war, desto mehr Gewässerquerungen wurden benötigt. Dabei genügte es bald nicht mehr, dass

Menschen zu Fuß oder als Reiter ans andere Ufer kamen, sondern irgendwann transportierte man auch Waren per 2- oder 4-rädrigen Karren oder Kutschen. Und dies war dann schließlich die Geburtsstunde zunächst einfacher Brücken, die im Laufe der Zeit zu regelrechten ingenieurmäßigen Bauwerken weiterentwickelt wurden.

Die heutige Stadt Betzdorf, am Zusammenfluss zweier größerer Fließgewässer (Sieg und Heller) gelegen, musste sich dementsprechend schon von Beginn der Besiedelung an mit diesen Problemen auseinandersetzen. Es gibt in weitem Umkreis (von Siegen abgesehen) kaum Ortschaften, die zu so vielen Brücken gezwungen waren wie Betzdorf. Dies lag zum einen am schon erwähnten höheren Verkehrsaufkommen, als auch daran, dass immer mehr Kunststraßen angelegt wurden. Diese Straßen folgten weniger den Berghöhen und -kämmen, sondern man plante den Verlauf immer mehr in die Flusstäler. Damit man nicht dem oft wesentlich längeren Bach- oder Flusslauf folgen musste, suchte man die Gewässer zu queren. In älterer bis in die jüngere Zeit hinein ist von neun Brücken im heutigen Stadtgebiet von Betzdorf die Rede. In jüngster Zeit sind noch einige hinzugekommen, doch davon später mehr. Die Geschichte der Betzdorfer Brücken im Einzelnen:

2 Hellerbrücken

2.1 Die Hellerbrücke zwischen Stadthalle und Post

Die wohl erste Brücke Betzdorfs war die Hellerüberquerung im Bereich der heutigen Post. Um 1300 wird von einer Holzbrücke geschrieben, die um 1600 erneuert wurde (vgl. *Wolf*, S.70). Im Jahre 1755 als zweibogige Steinbrücke neu errichtet, erhielt sie 1775 einen dritten Bogen. Dieser sogenannte Flutbogen brachte aber nicht den erhofften, dauerhaften Erfolg, denn schon 1880 wurde vom Einsturz der Brücke als Folge eines Hochwassers berichtet. Das neue Bauwerk zunächst als Eisenkonstruktion, 1925 dann erneut in Steinbauweise, wobei die Aufnahme rechts uns einen Eindruck der Bauarbeiten von 1925 vermittelt.



Das Bauwerk erhielt nach dem gerade gewählten Reichspräsidenten den Namen „Hindenburgbrücke“. Am 29. März 1945, übrigens ein Karfreitag, sprengte die sich zurückziehende deutsche Wehrmacht diese wie auch alle anderen Brücken in Betzdorf. Völlig unnötig übrigens, wie Zeitzeugen übereinstimmend berichten. Im August 1946 war an gleicher Stelle der Baubeginn einer massiven Steinbrücke, die bis 1970 bestehen sollte. Im Juni dieses Jahres errichtete man eine provisorische Holzbohlenbrücke, bevor die alte Brücke am 11. September gesprengt wurde. Schon im April 1971 konnte das neue, heute noch bestehende Bauwerk in Betrieb genommen werden. Die Länge der Brücke beträgt nun 20,3m.



Aufnahme um 1906



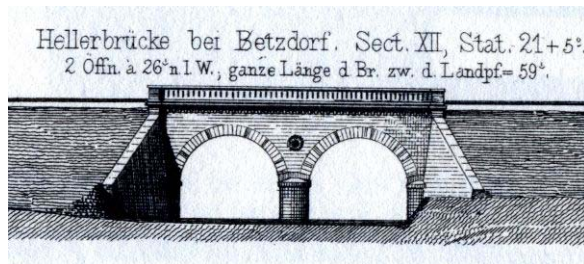
Aufnahme aus den 1960er Jahren



Aufnahme 2007

2.2 Die Eisenbahnbrücke über die Heller

Aus dem Blick und dem Bewußtsein der meisten Betzdorfer längst verschwunden ist die alte Eisenbahnbrücke über die Heller. Gebaut wurde sie zuerst im Zuge der Bahnstrecke nach Burbach 1861 und hat seitdem mehrere Änderungen und Renovierungen erfahren. Ihre Grundform als zweibogige Brücke hat sie jedoch beibehalten, wie der Vergleich mit der Bauzeichnung aus dem Jahr 1860 zeigt.



Sie ist eines der letzten Bauwerke aus den ersten Tagen der Eisenbahnstadt Betzdorf, das auch wirklich noch genutzt wird, und zwar nicht nur von den Zügen der Hellertalbahn, sondern auch verbotener- wie gewohnheitsweise manchem Fußgänger, dem die Trasse als Fußweg von Grünebach nach Betzdorf dient.



2.3 Die Hellerbrücke an der alten Post (Poststraße, heute Decizer Straße)

Mit dem Bau der Eisenbahn und des Bahnhofs wurden und Heller- und Siegufer aufgeschüttet, und ließen so Raum für eine Bahnhofstraße. Der Winkel um die kleine "Insel" in der Mündung der Heller in die Sieg bekam niveaugleiche Ufermauern und wurde mit Schutt aufgefüllt. So konnte mit der Anlage der "Poststraße" (heute Decizer Straße) ein Glied der Verbindung des alten Betzdorf und Hohenbetzdorf angelegt werden. Notwendig hierfür war eine weitere Hellerbrücke, die 1863 gebaut wurde (Bild rechts um 1900).

Wie die anderen Brücken, so wurde auch sie im März 1945 von deutschen Soldaten gesprengt. Im April 1945 erfolgte der Bau einer Holzbrücke durch amerikanische Soldaten, die im Juli durch eine gemeindeeigene Holzbrücke ersetzt wurde. Erst mit der Stadtwerdung am 10.10.1953 konnte als wesentlich tragfähigere Konstruktion die neue Spannbetonbrücke eingeweiht werden.

Die Brücke verschwand mit der Überbauung des Mündungsbereichs der Heller in die Sieg durch die Siegplatte und die Geschäftshäuser als eigenständiges Bauwerk. Die Überkragung „Konrad-Adenauer-Platz“/Busbahnhof wurde am 6.Okt.1978 eingeweiht. Die wenigsten dürften seitdem, wenn sie von der Bahnhofstraße in die Decizer Straße einbiegen, noch daran denken, daß sie gerade die Heller überqueren.



2.4 Die Fußgängerbrücke über die Heller am Rathaus

Die Gerberbrücke wurde im Jahre 1903 an der Stelle der alten Furt des Kohlenweges als Eisenkonstruktion erbaut, mithin schon einige Jahre nach der Schließung der Gerberei Stauf, die auf dem rechten Hellerufer von 1861 bis 1895 bestanden hatte, aber wie die anderen beiden Gerbereien der mit neuen schnellgerbenden Mitteln arbeitenden Konkurrenz nicht standhalten konnte.

Im Volksmund wurde die kleine Fußgängerbrücke nach den Stiftern der Anlieger Christian Duesberg und Anton Lenz „Christian-Anton-Brücke“ genannt. Im Februar 1946 wurde sie durch Hochwasser weitgehend weggerissen, danach aber mit größerer Überführungshöhe wieder errichtet.

Im April 1990 wird die alte „Gerberbrücke“ gegen eine neue (siehe Bild rechts) ausgetauscht. Die Länge beträgt heute 18,5 m.



3 Siegbrücken

3.1 Die Siegbrücke Wilhelmstraße (ehemals)

Bau 1843 als Drei-Bogen-Brücke, an Karfreitag 1945 ebenfalls von der deutschen Wehrmacht gesprengt. Auch hier, wie bei der alten Postbrücke, entstand zunächst ein hölzernes Provisorium der Amerikaner, das später durch eine gemeindeeigene Holzbrücke ersetzt wurde. Die neue Brücke wurde am 5. Nov.1949 dem Verkehr übergeben, die Baukosten betragen damals DM 450.000,-. Die Länge der Brücke beträgt ca. 34 m.

Die Siegbrücke in Verlängerung der Wilhelmstraße um 1925. Zu sehen sind noch die Schrankenanlage und die ehemalige Löwen-Apotheke

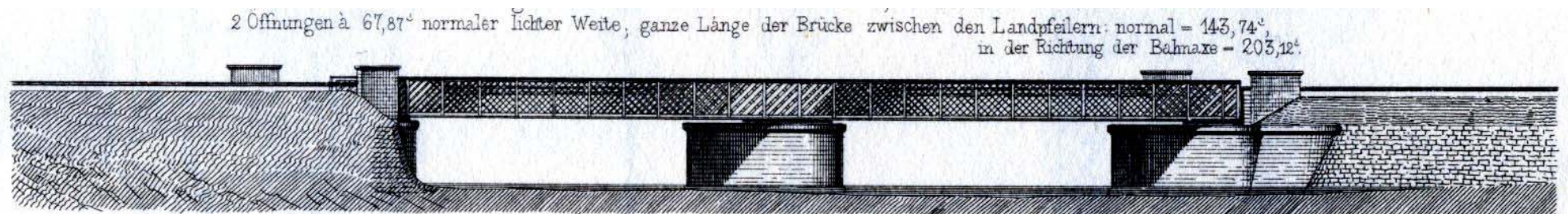
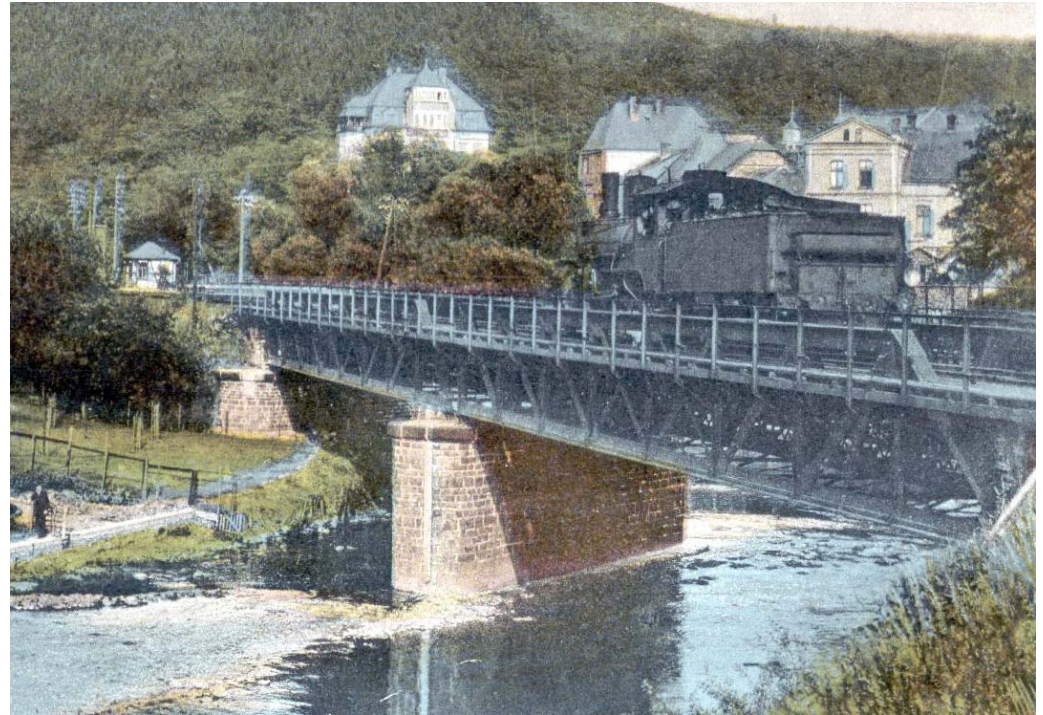


3.2 Die Eisenbahnbrücke über die Sieg

Der Bau in den Jahren 1859/60 für den Zugverkehr in der Zweigbahn der Eisenstrecke Köln-Gießen in Richtung Siegen erfolgte als Eisenkonstruktion mit Steinsockeln (siehe auch Bauzeichnung aus dem Jahr 1860 unten).

Die Kosten werden mit 40.288 Talern angegeben, was nach den gängigen Umrechnungen in heutiger Kaufkraft mal gerade EURO 600.000 entsprechen würde. Seinerzeit entsprach die Summe dem Jahresverdienst von 200 Arbeitern.

Auch hier erfolgte 1945 die Sprengung durch deutsche Soldaten. Im Juni 1946 war der eingleisige Zugverkehr nach Siegen wieder möglich, ab 1.4.1957 auch der zweigleisige. Im Jahre 1980 Anbau einer Fußgängerbrücke, im Volksmund „Albert-Krell-Brücke“ genannt. Die Eisenbahnbrücke ist ca. 68 m lang.



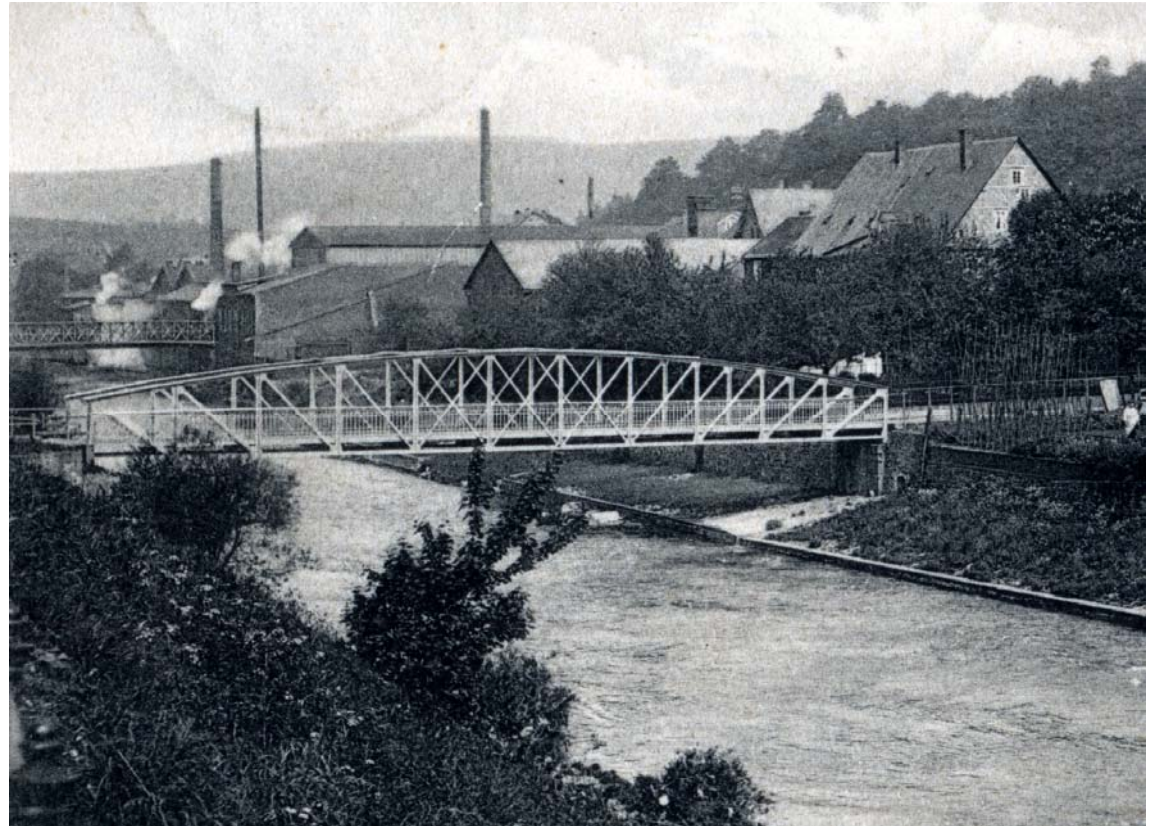
3.3 Die Siegbrücke im Bereich Klosterhof

Ursprünglich gebaut 1876 als hölzerne Fußgängerbrücke zur Abkürzung des Weges der Bahnarbeiter aus der Kolonie zum Bahnhof, wurde sie im Jahre 1903 durch eine Eisenkonstruktion ersetzt (s. Abb.), die von der Fa. Ermert errichtet wurde.

die 1945 ebenfalls gesprengt wurde. Das dann errichtete Provisorium wurde 1946 durch Hochwasser stark beschädigt, zur Jahreswende 1947/48 sogar abgeschwemmt. Im April 1948 erfolgte die Montage einer alten Eisenbrücke aus Wissen. Bau einer neuen Brücke, die am 19.2.1949 fertiggestellt und dem einspurigen Fahrzeugverkehr übergeben wurde.

Im September 1962 Baubeginn für eine neue Brücke wenige Meter siegabwärts. Die neue Betonbrücke wurde als Zufahrt zur Ladestraße im September 1963 fertiggestellt und 1990 zweispurig ausgebaut. Länge dieser Brücke heute: 34,5 m.

Die alte Brücke mußte später aus Lastgründen für KfZ, dann gänzlich gesperrt werden und wurde schließlich demontiert.



Der Bereich Klosterhof um 1910 Oberhalb der Fußgängerbrücke kann man auch noch die Waggon-Brücke der Fa. Ermert erkennen.

3.4 Die Siegbrücke der Fa. Wolf über den Rangierbahnhof

Errichtet 1903 als Eisenkonstruktion für Fußgänger, im Bereich Bruche wohnende Beschäftigte der Fa. Wolf sollten die Arbeitsstelle besser erreichen können.

Am 12. Oktober 1954 wurde die Brücke gesperrt und 1960 schließlich abgerissen.

3.5 Die Siegbrücke der Fa. Ermert

Im Jahre 1903 als Eisenkonstruktion gebaut für leichten Schienenverkehr, d.h. als Zuwegung im Privateigentum der Waggon-Fabrik der Gebr. Ermert (s.Abb).

Am 29.3.1945 gesprengt, bis zum November 1946 wieder aufgebaut. Mit dem Übergang an die Fa. Patt & Dilthey verlor die Brücke ihre Bedeutung und wurde schließlich abgerissen.



Fußgängerbrücke über den Rangierbahnhof (Fotoausschnitt)

3.6 Die Siegbrücke am „Fahrendrieschen“

Im April 1961 bauten Koblenzer Bundeswehr-Pioniere eine provisorische Holzbrücke für den Baustellen-Verkehr, bereits im Dezember 1961 konnte die Spannbeton-Brücke dem Verkehr übergeben werden. Die Brücke ist ca. 68 m lang.

Soweit also die „alten“ Brücken über Sieg und Heller. Die Stadtsanierung und Versuche einer flüssigeren Verkehrsgestaltung führten zu drei größeren Überführungsbauwerken, die nicht nur das Erscheinungsbild des Ortes erheblich veränderten.

4 Überführungsbauwerke

4.1 Die „Siemag-Brücke“ über die Bahnstrecke

Um den Raum im Siegbogen gewerblich nutzen zu können, war ein besserer Straßenanschluß notwendig, der durch ein Brücke zur B62 geschlagen werden sollte. Baubeginn von Betzdorf längster Brücke (232 m) war am 15.2.1967. Die Eröffnung erfolgte schon 1968. Eine Sanierung der Brücke und Umbau der Bürgersteige wurde 1994 durchgeführt.



4.2 Das Überführungsbauwerk an der Wilhelmstraße (B 62)

Nachdem 1963 der Stadtrat den Beschluß zur städtebaulichen Erneuerung gefaßt hatte, wurde 1969 in einem Wettbewerb eine Lösung der chronischen Verkehrsprobleme Betzdorfs gesucht, und die Überbauung der Sieg Heller sowie der Errichtung eines Überführungsbauwerkes über die Sieg und Eisenbahn beschlossen.

Baubeginn für die große Brücke ist 1974. Die Verkehrsübergabe des 228 m langen Bauwerkes erfolgt schon am 30. April 1976. Seit dem Eisenbahnbau hat wohl kein Bauwerk das Bild Betzdorfs so stark verändert.



*Luftaufnahme
2005 von Hart-
mut Wienand*





4.2 Das Überführungsbauwerk Steinerother Straße

Nicht nur die Schranke an der Siegbrücke, sondern auch die in der damaligen Tiergartenstraße (heute gehört der Teil zur Steinerother Straße) war ein erhebliches Verkehrshindernis. So baute man ab dem August 1979 bis 1981 eine Überführung über die Bahnstrecke nach Burbach mit einer 112m langen Stützmauer und einer 80 m langen Brücke.





4.3 Die sogenannte „Struthofspange“ über Sieg und Bahnstrecke

Zur Entlastung der Wohngebiete von Molzberg und Schwelbel vom Durchgangsverkehr und zur besseren Anbindung des Schul- und Sportzentrums auf dem Molzberg, wurde die Struthofspange gebaut. Seit November 1997 in Betrieb, wurde sie offiziell freige-

geben am 26.5.1998. Die Länge beträgt ca. 95 m. Zusätzlich gebaut wurde eine Fußgängerbrücke, auch wenn hier nun wesentlich weniger Fußgänger zu sehen sind, als in früheren Zeiten auf dem Weg durch die Hetzbach.



Wer wachen Auges durch Betzdorf geht, entdeckt noch einige Brücken mehr - seien es Flussbrücken oder Brücken zur Überwindung von anderen Verkehrswegen. Sicherlich ist die folgende Auflistung nicht vollständig, doch auch diese Bauwerke verdienen ihre Erwähnung:

5 Überführungen

○ Eisenbahn-Überführung Kirchstraße (am Rathaus)



○ Bahnüberführung Friedrichstraße (1886 erbaut, 1974/75 neu erstellt)

○ Fußgängerbrücke zwischen Bahnhof- und Viktoriastraße (Am 13. Mai 1987 per Kran eingeschwenkt, im Volksmund „Gewächshaus“ genannt, Länge: 15 m)



○ Fußgängerbrücke über die B 62 (Nähe „Petz-Markt“)



○ Fußgängerbrücke zwischen Busbahnhof und ehem. AKA-Kaufhaus (Bauzeit von 1976 bis zur Einweihung am 2.6.1977, im Volksmund „Asthma-Brücke“ genannt)



6 Schlußbemerkungen

Gut 600 Jahre lang gab es nur eine einzige Brücke in Betzdorf. Selbst die Sieg wurde nur durch eine Furt überquert. Mitte des

19. Jahrhunderts wurden dann im Wandel vom Dorf zur Kleinstadt in nur zwei Jahrzehnten sechs Brücken vor allem für den Eisenbahnverkehr errichtet. Um die Jahrhundertwende bauten danach die erfolgreichen Betzdorfer privaten Industrieunternehmen Fußgängerbrücken für ihre Mitarbeiter und die Bürger. Während der nächsten sechzig Jahre tat sich hier wenig, bevor die Zeit der Errichtungen der großen Überführungsbauwerke, die zumeist dem massiven Betzdorfer Durchgangsverkehr dienen, begann. Man sieht: selbst an den Brücken lassen sich die Epochen der Betzdorfer (Wirtschafts-)geschichte ablesen.

Trefflich streiten läßt sich über den Sinn oder das Aussehen eines Bauwerkes. Wie immer und überall auf der Welt kann man es nicht jedem richtig machen. Doch man kann sich auch Gedanken machen, was denn wäre, wenn es die eine oder andere Brücke nicht gäbe. Wo würde dann der jeweils kürzeste oder beste Weg verlaufen? Ich möchte folgendes resümieren: Der Fortschritt ist nun mal nicht aufzuhalten, der Verkehr ist über die letzten Jahrhunderte angestiegen. Wir sollten dankbar sein, dass wir in der Lage sind, Brücken zu bauen. Denn Brücken bedeuten nicht nur Wirtschaftlichkeit sondern auch Begegnung, und darüber lohnt es sich nachzudenken!

Gerd Bäumer, Schützenstraße 61, 57518 Betzdorf

Quellen:

Dr. Wolf, August: Geschichte von Betzdorf, Betzdorf 1951

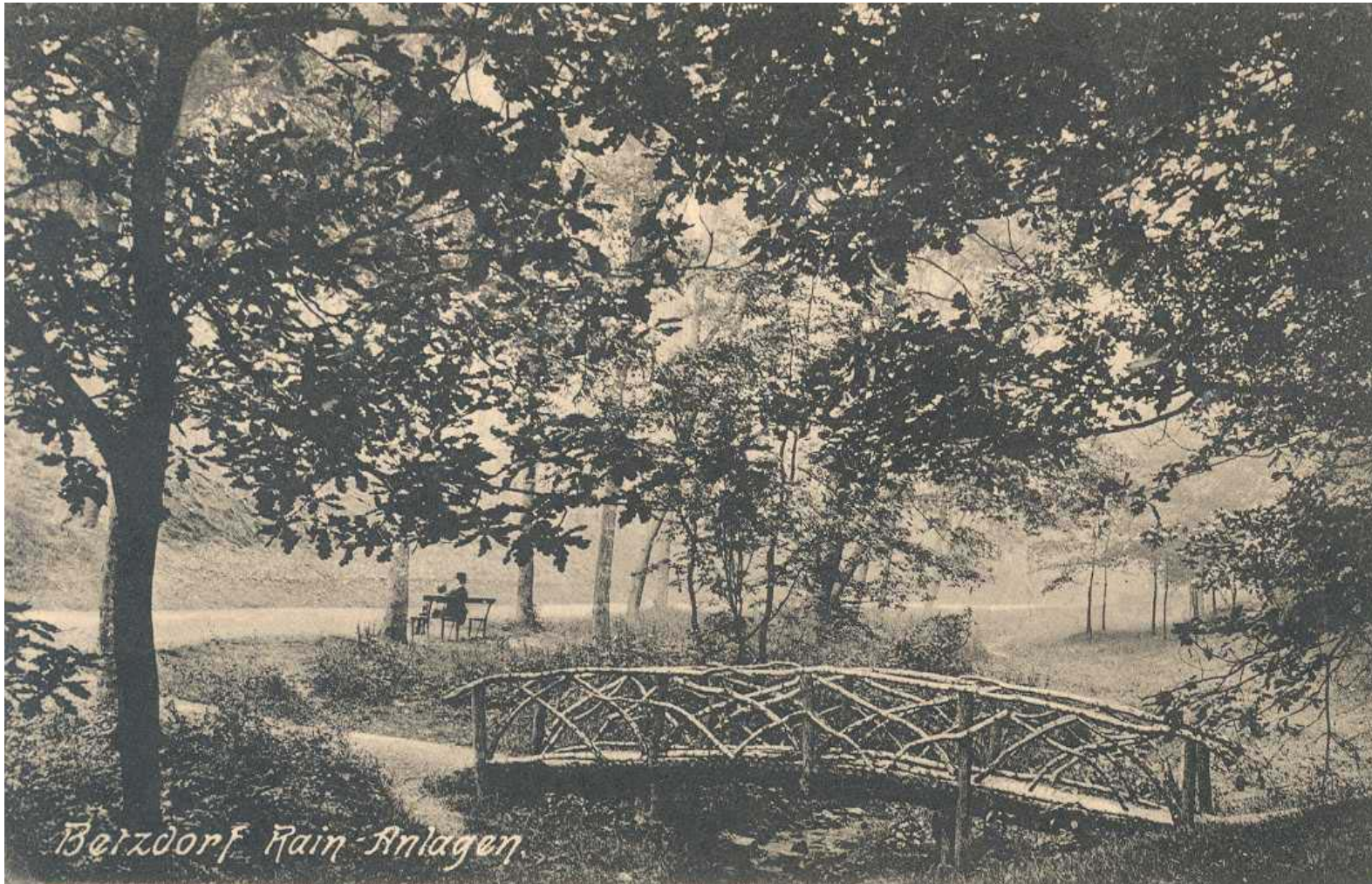
Bartolosch, Helmut: Historischer Atlas der Stadt Betzdorf, Betzdorf 1971

Stadt Betzdorf (Hsg.): Immer in Bewegung, 50 Jahre Stadt Betzdorf, Betzdorf 2003

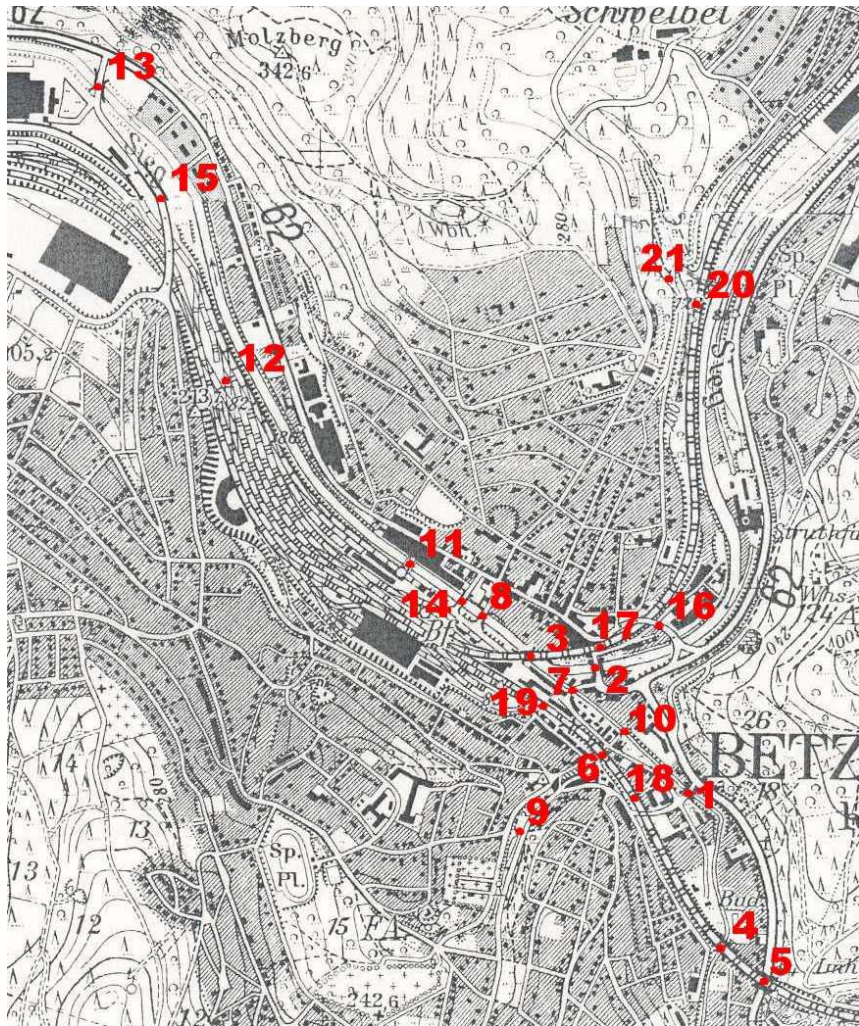
diverse Zeitungsausschnitte aus der Rhein-Zeitung und der Siegener Zeitung

Abgebildete Ansichtskarten, Dokumente und Fotos befinden sich im Besitz des Verfassers bzw. von www.betzdorf-sieg.de

Brücke im Rainchen



Durch eine Spende der Firma Patt & Dilthey konnte im Jahre 1957 die alte Holzbrücke durch eine Betonbrücke ersetzt werden. Sicherlich hat die Rain-Anlage nicht mehr dieses romantische Ambiente wie auf der abgebildeten Ansichtskarte, doch sind es nicht wenige, die hier heutzutage gerne Erholung suchen und auch finden.



Betzdorfer Brücken - Chronologie

Nr	Brücke	In Betrieb	Baujahr	Baujahr Neu	Demontage	Länge	Heller	Sieg	Überführungen	Fußgänger	Eisenbahn	Kfz
1	Hellerbrücke zwischen Stadthalle und Post	■	1300	1971		20	■			■		■
2	Siegbrücke Wilhelmstraße (ehemals)	■	1843	1949		34		■		■		■
3	Eisenbahnbrücke über Sieg	■	1859	1957		68		■		■	■	
4	Eisenbahnbrücke über die Heller	■	1861				■				■	
5	Straßenüberführung Friedrichstraße	■	1861	1974					■		■	
6	Straßenüberführung Kirchstraße	■	1861						■		■	
7	Hellerbrücke Decizer Straße	■	1863	1953			■			■		
8	Siegbrücke 1 im Bereich Klosterhof		1876	1949	x			■		■		■
9	Brücke im Rainchen	■	1900	1957						■		
10	Fußgängerbrücke über Heller am Rathaus	■	1903	1990		18	■			■		
11	Siegbrücke der Fa. Ermert		1903	1946	x			■			■	
12	Siegbrücke der Fa. Wolf über den Rangierbahnhof		1903		1960	120		■	■	■		
13	Siegbrücke am „Fahrendrieschen“	■	1961			68		■		■		■
14	Siegbrücke 2 im Bereich Klosterhof	■	1963	1990		34		■		■		■
15	„Siemag-Brücke“ über Bahnstrecke	■	1968			232			■	■		■
16	Überführungsbauwerk an der Wilhelmstraße (B 62)	■	1976			228			■			■
17	Fußgängerbrücke am Busbahnhof	■	1977						■	■		
18	Überführungsbauwerk Steinerother Straße	■	1981			80			■	■		■
19	Fußgängerbrücke zwischen Bahnhof- und Viktoriastraße	■	1987			15			■	■		
20	„Struthofspange“ über Sieg und Bahnstrecke	■	1997			95			■	■		■
21	Fußgängerbrücke Struthofspange	■	1997						■	■		