

Die Erbacher Brücke

Seit die Erbacher Brücke am 31. August 1911 nach sechsmonatiger Bauzeit dem Verkehr übergeben wurde, ist sicher keine Schrift von einigem Rang über den Westerwald erschienen, die auf die Würdigung dieses Bauwerks in Wort und Bild verzichtet hätte. Der Bekanntheitsgrad der Brücke braucht einen Vergleich mit dem Bekanntheitsgrad des Liedes vom *kalten Wind*, der über die Westerwaldhöhen pfeift, keineswegs zu scheuen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass ihre verkehrspolitische Bedeutung 1971 den Nullpunkt erreichte. Damals stellte die Bundesbahn den Personenverkehr auf der Strecke Erbach - Bad Marienberg - Fehl-Ritzhausen, zu der die Brücke als markantestes Bauwerk gehört, wegen Unrentabilität ein.

Dabei hatte alles so verheißungsvoll begonnen. Die wirtschaftliche Entwicklung des oberen Westerwaldes erhielt durch die 1886 in Betrieb genommene Westerwaldbahn zwischen Westerburg und Altenkirchen starken Auftrieb. Es gab jetzt eine direkte Verbindung von Frankfurt über Limburg nach Au an der Sieg und von dort weiter in den Kölner Raum. 1904 ging ein weiterer Wunsch in Erfüllung. Die Bahnstrecke Westerburg - Rennerod wurde fertiggestellt und wenig später bis Herborn fortgeführt. Der Gedanke, zwischen diesen beiden Strecken unter Einbeziehung von Marienberg eine Querverbindung zu schaffen, ließ nicht auf sich warten. Hier im Marienberger Raum verlangten die reichen Basaltvorkommen günstige Transportmöglichkeiten. Außerdem war Marienberg Sitz der Verwaltung des Oberwesterwaldkreises, der sich weit in das Hinterland von Hachenburg erstreckte. Der Anspruch der Kreisverwaltung auf eine Bahnverbindung in den Hachenburger Raum erschien also berechtigt.

Die Planungen, die bald nach der Jahrhundertwende Gestalt annahmen, trugen den Forderungen der jungen Basaltindustrie, der Wirtschaft und der Verwaltung voll Rechnung. Erbach und Fehl-Ritzhausen erhielten die Funktionen von Knotenpunkten, wobei Erbach wegen seinen günstigen klimatischen und verkehrspolitischen Verhältnissen die größere Bedeutung zukam. Die Freude war groß, als es am 31. August 1911 für den festlich geschmückten und mit vielen Ehrengästen besetzten Sonderzug in Richtung Marienberg am Bahnhof Erbach „Freie Fahrt!“ hieß. Besonderen Stolz dürfte die Konstrukteure erfasst haben, als sie während dieser Jungfernfahrt die gut dreihundert Meter lange und in ihrem Mittelteil fast vierzig Meter hohe Brücke passierten, die in insgesamt elf Bögen und auf zehn Pfeilern und den dazu gehörigen beiden Endauflagern das Nistertal überspannt und dabei gleichzeitig die beiden Erhebungen Stöffel und Hahn (Hähnekopf) verbindet.

An die Konstrukteure hatte die Brücke größte Anforderungen gestellt. Die Trassenführung auf dem rechten Nisterufer, wodurch sich die Brücke erübrigt hätte, konnte wegen ungünstigen geologischen Verhältnissen im Bereich des Hahn (Hähnekopf) nicht verwirklicht werden. Man entschloss sich unter der Federführung von Geheimrat Rügenberg und Landesbauinspektor Köster dazu, das Nistertal in einem weiten Bogen zu durchqueren und die neue Strecke unter der bereits betriebenen Westerwaldbahn hindurchzuführen. So wurde der Nordhang des Stöffels erreicht, dem man dann bis zu der Stelle folgte, an der die Brücke auf der linken Nisterseite ihren Anfang nehmen sollte. Um dorthin zu kommen, hatte man das Flüsschen, wenn auch auf einer Brücke von weit geringerem Ausmaß, bereits einmal überqueren müssen.

Die Betonbauweise, damals noch ohne Stahlarmierung, erhielt den Vorzug, da Sand und Splitt in unmittelbarer Nähe in den wenige Jahre vorher im Büdinger Teil des Stöffels erschlossenen Basaltsteinbrüchen der Gebrüder Bauer und der Bergisch-Märkischen Steinzeugindustrie in ausreichendem Maße und zu günstigen Bedingungen zur Verfügung standen. Der Transport des Materials erfolgte bis zum Fuße des Stöffels über den Bremsberg und von dort auf Feldbahngleisen zur Baustelle.

Da es an geeigneten einheimischen Fachkräften mangelte, setzte die Bauleitung Arbeiter aus Italien, Polen und Kroatien ein. Die Bewohner der rund um den Stöffel liegenden Ortschaften brachten diesen Männern erhebliches Misstrauen entgegen. Zeitweise legten die Bauern Knüppel und andere „Verteidigungswaffen“ bereit, um sich so für unvorhergesehene Fälle zu wappnen. Die Fremdlinge scheinen aber besser als ihr Ruf gewesen zu sein, da nirgends von größeren unliebsamen Vorfällen berichtet wird.

Verarbeitet wurden insgesamt 15000 Kubikmeter Beton. Altbürgermeister Alfred Wisser berichtet in seinen „Erinnerungen“, dass während der Hauptbauzeit täglich zwei Waggons mit Zement am Bahnhof Erbach eintrafen, von wo sie per Fuhrwerk zur Baustelle transportiert wurden. Fünfhundert Festmeter Holz brauchte

man, um die Schalungen herzustellen. Als Besonderheit ist berichtet, dass der Transport des Betons an die dafür vorgesehenen Stellen teilweise mit Hilfe eines blinden Pferdes erfolgte, das in einem Göpel ging.

Die Endabrechnung über die Kosten für die Brücke ergab den stolzen Betrag von 300.000 Goldmark. Knappe fünfzig Jahre später kosteten die Reparaturen, die damals ausgeführt wurden, auch nicht viel weniger, diesmal allerdings, entsprechend der veränderten Verhältnisse, Deutsche Mark.

Über die Einweihungsfeierlichkeiten der Brücke und der neuen Strecke gibt ein Zeitungsbericht vom 5. September 1911 Auskunft, der der Erbacher Schulchronik beigeheftet ist. Demnach begannen die Feiern am Donnerstag, dem 31. August 1911, mittags um 12 Uhr auf dem Bahnhof in Erbach. In dem Bericht heißt es dann weiter: „Auf dem reich geschmückten Bahnhof hatten sich die Schulkinder Erbachs spalierbildend, der Erbacher Krieger-, Gesang- und Turnverein mit Fahnen und die Hofer Musikkapelle aufgestellt. Die Schulkinder eröffneten die Feier mit dem Lied ‚Danket dem Herrn‘, worauf die Ehrenjungfrauen (aus Erbach) einen langen Kranz an der Maschine des Festzuges befestigten. Bürgermeister Klöckner (von Erbach) hielt eine Begrüßungsansprache.“

Nachdem der Eisenbahn-Direktions-Präsident Reuleaux gesprochen hatte, sang der Erbacher Gesangverein die Lieder „Am Rhein“ und „Seht, ein Tannenreis“. Der geschmückte Zug fuhr dann nach Marienberg, um wenig später zurückzukommen und den Rest der Gäste ebenfalls nach Marienberg zu bringen. Die namentlich genannten Festgäste waren: Regierungspräsident Dr. von Meister aus Wiesbaden, der bereits genannte Eisenbahn-Direktions-Präsident Reuleaux, Oberpostrat Schwerkötting, der Geheime Regierungs- und Baurat Ruegenberg, Eisenbahn-Bauinspektor Köster, die Landräte Dr. Thon (Marienberg), Büchting (Limburg) - Landrat Büchting war vor seinem Weggang nach Limburg Landrat in Marienberg - von Zitzewitz (Dillenburg), von Görchen (Altenkirchen), die Geistlichen, die Vertreter der industriellen Werke aus dem Kreis und aus entfernteren Kreisen, u. a. von der Osnabrücker Bank und der Guten-Hoffnungshütte in Oberhausen und eine größere Anzahl Vertreter der Staats- und Kommunalbehörden. An der Fahrt in den Sonderzügen nahmen außerdem teil die Vereine von Erbach, die Ehrenjungfrauen und zahlreiche Einwohner und Schulkinder. Sogar die Dreisbacher Schulkinder nutzten die „Freifahrt“.

In Marienberg begrüßte Bürgermeister Keßler die Gäste und sagte u. a. folgendes:

„Sie werden an den Westerwäldern stets eine dankbare Bevölkerung und treue Untertanen für König und Vaterland finden. Wir wollen aber auch heute mit dankerfülltem Herzen zu unserem erhabenen Herrscherhaus hinaufblicken, unseres Kaisers gedenken, unter dessen mächtigen Schutz wir in Frieden unsere Verkehrsstraßen bauen können. Wir wissen es ja alle, wie unermüdlich er bestrebt ist, uns den Frieden zu erhalten, und wie sehr es ihm am Herzen liegt, das Wohl seiner Untertanen zu fördern. Um unseren Gefühlen Ausdruck zu geben, bitte ich Sie, mit mir einzustimmen in den Ruf: Seine Majestät, Kaiser Wilhelm II., unser allergnädigster Landesvater, er lebe hoch! hoch! hoch!“

Es steht außer Zweifel, dass alle Anwesenden pflichtschuldigst in diesen Ruf einstimmten. Dann trennte man sich: Die Erbacher fuhren zurück und vergnügten sich bei Tanz und Umtrunk in der Gaststätte des Karl Wissler. Die Ehrengäste trafen sich im Hotel „Westerwälder Hof“ in Marienberg, wo ein Festessen für siebenzig Personen auf sie wartete. Die Kinder bekamen Brezel und hatten demnach auch ihren Spaß. Das Bauwerk an der Nister stand unterdessen allein auf seinen zehn Pfeilern, die teilweise auf einem elf Meter tiefen Fundament gründen, weil nur so ihre Standfestigkeit in dem sumpfigen und morastigen Boden zu gewährleisten war. Voller Stolz hatten die Festredner von den Pfeilern als den „schlanksten der Welt“ gesprochen. Sie stehen im Mittelteil der Brücke vierzig Meter auseinander. Zwischen ihnen wölben sich die einzelnen Bogen, an deren Scheitelpunkten das massive Betonwerk durch je zwei Kammern auf beiden Seiten aufgelockert wird.

Was Bürgermeister Keßler von Marienberg am 31. August 1911 während seiner Begrüßungsansprache nicht wissen konnte, traf fast auf den Tag genau drei Jahre später ein. Der schon 1911 morsch gewordene und von dem Bürgermeister als Verdienst des Kaisers gerühmte Friede ging endgültig in die Brüche. Damit endeten auch die Hoffnungen auf eine lange und ungestörte friedliche Nutzung der neuen Bahnstrecke und ihrer Brücke. Aber selbst die drei Jahre bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges blieben nicht frei von unliebsamen Überraschungen. Die Trassenführung vom Bahnhof Erbach bis zur Brücke zeigte sich im nachhinein als unglücklich gewählt. Die Planer hatten sich wohl im Hinblick auf das vom Stöffel herabkommende Wasser gründlich verschätzt. Zeitweise, gerieten im Gebiet der sogenannten Rutsch, die wegen dieser Erscheinung den durchaus zutreffenden Namen erhalten hatte, große Erdmassen in Bewegung und „rutschten“ auf den Gleiskörper. An anderen Stellen unterspülte das Wasser die Bahn. Um es abzuleiten, baute man u. a. die

sogenannte Wasserbrücke, in der das Wasser von einer Seite der Anlage zur anderen noch immer fließt und keine Schäden mehr anrichtet.

Ein weiteres Problem bedeutet die beträchtliche Steigung von zum Teil 1:30, die sich über die Brücke hinweg in Richtung Hardt fortsetzt.

Bei Schneeglätte und bei schweren Transporten stellte diese Steigung erhebliche Anforderung an Menschen und Material.

Zu allem Unglück senkte sich auch noch das Endauflager der Brücke am Hahn nach einer Seite, so dass sich hier ebenfalls große Reparaturarbeiten ergaben. Diese Ungunst der Verhältnisse und die damit einhergehenden unvorhergesehenen Ausgaben riefen natürlich die Kritiker der Trassenführung auf den Plan. Ihr Unmut bewegte lange Zeit die Gemüter.

Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten wundert es nicht, dass die gesamte Strecke für die Bahnverwaltung von Anfang an unrentabel betrieben wurde. Für die Industrie und die Bevölkerung bedeutete sie dagegen einen echten Gewinn. Das galt sicher auch noch für die Zeit des Ersten Weltkrieges und die wenigen Jahre der wirtschaftlichen Blüte nach der Inflation. Die Weltwirtschaftskrise und die damit einhergehende Massenarbeitslosigkeit am Ende der zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre wirkten sich katastrophal auf die Personen- und Güterbeförderung aus. Der erneute Aufschwung etwa ab Mitte der dreißiger Jahre bis in die ersten Jahre des Zweiten Weltkrieges hinein verringerte im günstigsten Falle das Defizit, beseitigen konnte er es nicht. In den letzten Kriegsjahren kam der Verkehr auf der Strecke fast völlig zum Erliegen, da er durch die gegnerischen Luftangriffe ständig gestört wurde.

Es gab noch einmal einen kurzen Aufschwung. Das war in den Jahren des mittlerweile zur Legende gewordenen deutschen Wirtschaftswunders. Mit diesem „Wunder“ ging aber auch die Motorisierung und damit die Verlagerung des Transports von der Schiene auf die Straße einher. Damals mag der eine oder andere Verantwortliche für die Finanzen der Bundesbahn der Tatsache nachgetrauert haben, dass der Brücke während des Krieges das Schicksal der Zerstörung erspart geblieben war, zumal sich nun größere Schäden zeigten, deren Ursachen sich aus dem Alter der Brücke ergaben. So bröckelten ständig mehr oder weniger große Stücke von dem Betongeländer ab und fielen in die Tiefe. Schäden für Benutzer des Waldweges, der unter der Brücke her führte und für Waldarbeiter im Brückenbereich blieben nicht ausgeschlossen. 1957 entschloss man sich zu einer umfassenden Reparatur. Den Zuschlag erhielt die Firma Hillesheim in Weißenthurm bei Neuwied. Als Subunternehmer berief die Firma Hillesheim den Besitzer der damals jungen Stahlbaufirma, Paul Klöckner, aus Büdingen. Paul Klöckner übernahm zusammen mit seinem Gehilfen Josef Benner, ebenfalls aus Büdingen, wesentliche Teile der Arbeiten zum Bau der Schutzgerüste und die Installation des Stahlgeländers, mit dem das baufällige Betongeländer ersetzt wurde.

Das Einrüsten der Brücke stellte erhebliche Anforderungen an Paul Klöckner und seinen Gehilfen. Schließlich arbeitete man in einer Höhe bis zu vierzig Metern. Genormte Gerüstteile konnten kaum verwendet werden. So baute Paul Klöckner beispielsweise nach eigenen Entwürfen eine Sicherheitsleiter, die sich in einer Art Käfig befand, so dass die Benutzer nicht abstürzen konnten. Die Leiter diente zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Brückenoberkante und den wesentlich tiefer liegenden Kammern, die in die Sicherheitsvorkehrungen einbezogen werden mussten.

Wegen der Länge der Brücke erfolgten die einzelnen Arbeitsvorgänge abschnittsweise. Erschwerend kam hinzu, dass der planmäßige Verkehr der Schienenbusse und der Güterzüge nicht unterbrochen werden durfte. Unter diesen Bedingungen erneuerte man das gesamte Schotterbett und brachte unter dieses Bett eine Aluminiumfolie ein, die künftige Erosionsschäden durch Sickerwasser an den Pfeilern und den Brückenbogen verhindern sollte. In einem anderen Arbeitsgang beseitigte man das alte Betongeländer, was natürlich nicht ohne Beschädigung an den übrigen Teilen der Brückenoberkante geschah. Nach Beseitigung dieser Schäden erfolgte die Montage des Stahlgeländers durch Paul Klöckner und seinen Gehilfen Josef Benner. Sie verarbeiteten rund fünfzehn Tonnen Stahl, die sich auf etwa siebenhundert Meter Handläufe und ebenso viele Meter Knierohr verteilten. Hinzu kamen Streben, Bodenplatten und andere Kleinteile. Die Kosten für das Geländer beziffert Paul Klöckner, dem die Informationen über die Arbeiten an der Brücke im Jahre 1957 zu verdanken sind, auf etwa Zehntausend Mark. Insgesamt dürften sich die Kosten nach den gleichen Informationen auf mehr als Zweihunderttausend Mark belaufen haben. Gerne erinnert sich Paul Klöckner daran, dass es bei den Arbeiten, die den ganzen Sommer des Jahres 1957 über andauerten, zu keinen wesentlichen Unfällen kam.

Das Schicksal der Bahnstrecke wurde durch die gründliche Überholung der Brücke um einige Jahre hinausgeschoben, nicht aber verhindert. Dieses Schicksal erfüllte sich am 26. August 1971, als es zum letzten Male für einen Schienenbus „Freie Fahrt!“ hieß. Der Personenverkehr war damals an seinem tiefsten Punkt angekommen, dem Güterverkehr erging es kaum besser. Die Bundesbahn verlegte den Personenverkehr von der

Schiene auf die Straße. Hin und wieder verkehren noch Güterzüge zwischen Erbach und dem zum Bad gewordenen Marienberg. Von Bad Marienberg in Richtung Fehl-Ritzhausen ist der Großteil der Bahnanlagen abgebaut.

Obwohl es still geworden ist um die Bahnstrecke, die einst mit so großen Hoffnungen bedacht worden war, verlor die Erbacher Brücke nichts von ihrer Anziehungskraft. Immer wieder kommen Besucher aus nah und fern, um das Bauwerk zu besichtigen. Viele können sich des Kitzels nicht erwehren, über die Brücke zu gehen und von oben herab auf die Wipfel der hochstämmigen Waldbäume zu sehen. Gerne genießt man auch den Blick nach beiden Seiten in das hübsche Nistertal. Den Kundigen allerdings beschleicht leise Wehmut, weil mit der Aufgabe des Personenverkehrs eine Idylle zu Ende ging, die eine schmerzliche Lücke hinterließ. Hier endete am 26. August 1971 tatsächlich ein Stück „gute alte Zeit“.