



125 JAHRE RHEINBRÜCKE

LES 125 ANS DU PONT DU RHIN



Wintersdorf | Beinheim | Iffezheim
2020



Brücken schlagen für eine gemeinsame Zukunft

Der PAMINA Rheinpark – mit nahezu 1.000 km² das größte nachhaltige Freizeit- und Tourismusprojekt am Oberrhein, mit zahlreichen thematisch ausgerichteten Museen und Naturschutzzentren sowie über 250 Kilometern rheinübergreifender Radwege, informativen Stationen am Wegesrand und interessanten Entdeckertouren im Portfolio – lebt von gegenseitigen Begegnungen und Besuchen. Aber auch die über 7.000 Pendler*innen im PAMINA-Gebiet sorgen für einen regen Austausch. Infrastrukturelle Grundlage hierfür sind ausreichend Übergänge – Fähren und Brücken. Ein besonderes Beispiel ist die geschichtsträchtige Rheinbrücke zwischen Beinheim (F) und Rastatt-Wintersdorf/Iffezheim.

Auf den folgenden Seiten wird sowohl die wechselvolle Historie seit 1875, aber auch die spezifische Funktion dieser Überfahrtsmöglichkeit als Schiene wie als Straße dokumentiert.

Mit den Informationen dieser Dokumentation soll auch auf die künftige Bedeutung dieser grenzüberschreitenden Infrastruktur hingewiesen werden, denn „Brücken schlagen für eine gemeinsame Zukunft“ ist das Motto des PAMINA Rheinparks schlechthin.

Kontakt / Contact

PAMINA-Rheinpark / Parc Rhénan e.V.

Am Kirchplatz 6–8 • D-76437 Rastatt-Ottersdorf

Tel. +49 (0)7222 25509 • E-Mail: info@pamina-rheinpark.org

Internet: www.pamina-rheinpark.org / www.parc-rhenan.org

Jeter des ponts vers un avenir commun

Le Parc Rhénan PAMINA est le plus grand projet de loisirs et de tourisme durable du Rhin Supérieur, qui s'étend sur près de 1000 kilomètres carrés et regroupe de nombreux musées thématiques, des centres de protection de la nature ainsi que plus de 250 kilomètres d'itinéraires cyclables de part et d'autre du Rhin, des sites remarquables et d'intéressants sentiers de découverte. Les rencontres et échanges de part et d'autre du Rhin constituent l'épine dorsale de cette entité. Mais les plus de 7000 travailleurs frontaliers de l'espace PAMINA contribuent également à un dialogue vivant. Les franchissements du Rhin sont essentiels pour cet espace de coopération, tels que le pont qui relie Beinheim et Rastatt-Wintersdorf/Iffezheim (D), un ouvrage architectural particulier, riche en histoire.

Les pages suivantes documentent à la fois son histoire mouvementée depuis 1875 et la fonction spécifique de ce passage utilisé d'abord pour le réseau ferré puis réservé à la seule circulation routière.

Les informations contenues dans cette documentation visent également à souligner le développement futur de cette infrastructure transfrontalière, car „jeter des ponts vers un avenir commun“ est la devise du Parc rhénan PAMINA.

Rolf Spiegelhalder - Camille Scheydecker
Vorsitzende / Présidents

Claus Haberecht
Geschäftsführender Vorstand / Directeur



DIE STRATEGISCHE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER STRATÉGIQUE

125 JAHRE RHEINBRÜCKE

LES 125 ANS DU PONT DU RHIN

DIE VORDENKER – ERSTE IDEEN

SES INSPIRATEURS ET LEURS PREMIÈRES IDÉES

STRATEGISCHE ÜBERLEGUNGEN

RÉFLEXIONS STRATÉGIQUES



Einer der Väter des Eisenbahnbaus am Oberrhein war der Karlsruher Prof. Ing. Reinhard Baumeister. Baumeister reichte 1872 ein Konzessionsgesuch für den privaten Bau einer Eisenbahnlinie Straßburg-Rastatt-Freudenstadt-Reutlingen-Ulm in Berlin ein. Das Reichskanzleramt lehnte dies aber ab.

Reinhard Baumeister, professeur et ingénieur de Karlsruhe, fut l'un des fondateurs du chemin de fer du Rhin Supérieur. Il présenta en 1872 à Berlin une demande de concession pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Strasbourg à Ulm, refusée par le bureau du Chancelier.

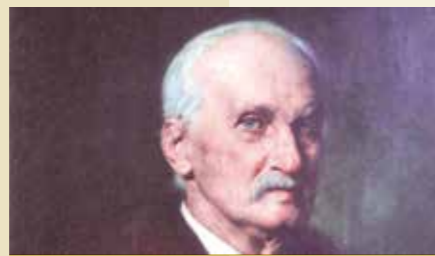
1887 wurde dem Reichstag in Berlin eine Denkschrift über die „Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung“ übergeben. Darin versuchte man auch die Frage zu lösen, wie denn nun die Verbindungen mit dem Elsass herzustellen seien.

En 1887, un mémorandum relatif à « l'achèvement du réseau ferroviaire allemand dans l'intérêt de la défense du pays » fut remis au Reichstag à Berlin. On y tentait de répondre à la question de savoir comment établir les connexions avec l'Alsace.

PLÄNE FÜR EINE EISENBAHNVERBINDUNG VON DAHN NACH WEISSENBURG

Unabhängig davon wurden vor dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/1871 Pläne einer Eisenbahnverbindung von Dahn in der Pfalz nach Weißenburg im Elsass entwickelt. Erweitert wurden diese Planungen im Sommer 1873. Der Kreisdirektor von Weißenburg, Joseph Philipp von Stichaner, sprach von der „Nützlichkeit und Nothwendigkeit einer Fortsetzung der projektierten Eisenbahnlinie über die zahlreichen und wohlhabenden Gemeinden des Kantons Seltz nach Seltz und von da an womöglich nach Rastatt“.

Die deutsche Regierung lehnte ab. Trotzdem war von Stichaner weiterhin zutiefst überzeugt davon, dass es trotz aller Widrigkeiten in absehbarer Zeit doch noch zu einer Verbindung Seltz-Rastatt oder Hagenau-Rastatt kommen könne. Der Weißenburger Kreisdirektor sollte recht behalten, auch wenn er die Umsetzung seiner Ideen nicht mehr persönlich erleben durfte.



Prof. Reinhard Baumeister (1833 - 1917).
Ölgemälde nach 1900. Privat. Prof. Reinhard Baumeister (1833 - 1917).
Huile, après 1900. Privé.



Kreisdirektor Joseph Philipp von Stichaner (1838 - 1889). Sammlung des Musée Westercamp der Stadt Wissembourg. Directeur d'arrondissement (1838 - 1889).
Collection du Musée Westercamp de la ville de Wissembourg.

DES PLANS POUR UNE LIAISON FERRO- VIAIRE ENTRE DAHN ET WISSENBURG

Sans aucun lien apparent, des plans pour une liaison ferroviaire entre Dahn dans le Palatinat et Wissembourg en Alsace furent dessinés avant la guerre franco-allemande de 1870/1871. Ces plans furent modernisés durant l'été 1873. Le Directeur de l'arrondissement de Wissembourg, Joseph Philipp von Stichaner, parla même de « l'utilité et la nécessité de poursuivre la ligne de chemin de fer prévue à travers les communes, nombreuses et aisées, du canton de Seltz, jusqu'à Seltz même, puis, de là, peut-être même jusqu'à Rastatt. »

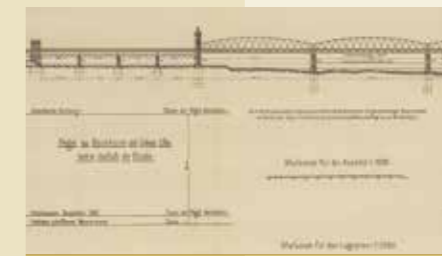
Mais le Gouvernement allemand émit un nouveau rejet. Pourtant, Stichaner était profondément convaincu que, malgré toutes les difficultés rencontrées, une ligne Seltz-Rastatt ou Hagenau-Rastatt finirait par voir le jour dans un avenir proche. Le Directeur de l'arrondissement de Wissembourg avait vu juste, même s'il n'allait pas pouvoir vivre personnellement la réalisation de ses idées.

EINIGUNG ÜBER DEN BAU EINER EISEN- BAHN KARLSRUHE-RÖESCHWOOG

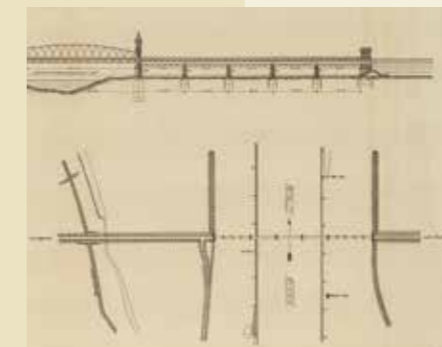
Es sollten aber noch weitere fünf Jahre vergehen, bis sich das Großherzogtum Baden und das Deutsche Reich einigen konnten. Die Übereinkunft über den Bau einer Eisenbahnstrecke Karlsruhe-Röeschwoog (über Rastatt) wurde im Mai 1892 getroffen.

Darin wurde u.a. festgehalten, dass die bauliche Ausführung der Rheinbrücke bei Roppenheim der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen übertragen wird. Damit waren die Grundlagen für die Realisierung der neuen Eisenbahnbrücke geschaffen.

Allerdings war nun auch jedem die militärische Intention des Baues klar vor Augen geführt worden.



Planzeichnung der Brücke, nach 1895. Kreisarchiv Rastatt. Plans du pont, après 1895. Archives du district de Rastatt.



Planzeichnung der Vorbrücke und Lagezeichnung, nach 1895. Kreisarchiv Rastatt. Plan du pont et situation, après 1895. Archives du district de Rastatt.

ACCORD CONCERNANT LA CONSTRUC- TION D'UN CHEMIN DE FER KARLSRUHE- RÖESCHWOOG

Cinq années supplémentaires passèrent encore avant que le Grand-Duché de Baden et le Reich allemand trouvent un accord. L'accord concernant la construction d'une ligne de chemin de fer Karlsruhe-Röeschwoog (en passant par Rastatt) fut conclu en mai 1892.

Il y était notamment consigné que la conception du pont du Rhin serait déléguée à la Direction générale impériale des chemins de fer en Alsace-Lorraine, à Roppenheim. Les bases pour la réalisation du nouveau pont de chemin de fer étaient ainsi posées.

Toutefois, l'intention militaire que cachait la construction était désormais claire aux yeux de tous.

DIE ENTSTEHUNG DER BRÜCKE

LA NAISSANCE DU PONT

125 JAHRE RHEINBRÜCKE

LES 125 ANS DU PONT DU RHIN

BAUBEGINN AM 1. APRIL 1893

DÉBUT DES TRAVAUX LE 1ER AVRIL 1893

AUSGEKLÜGELTE BAUWEISE

UNE CONCEPTION INGÉNIEUSE



Im Mai 1892 wurde mit der Erkundung des Geländes und der Bodenbeschaffenheit begonnen. Der Entwurf der Brücke datiert von August 1892 und wurde wohl vom Reichseisenbahnamt in Berlin ausgeführt.

C'est en mai 1892 que l'exploration du terrain et de ses caractéristiques débuta. L'ébauche du pont date d'août 1892 et fut très probablement réalisée par le Bureau des chemins de fer de Berlin.

Für die Herstellung der Pfeilerfundamente wurde ein gewaltiger eiserner Senkkasten konstruiert, der in seinen Maßen etwa 10 bis 15 cm größer war als die Grundmaße des zu erstellenden Pfeilers. Der Kasten war im Deckenbereich mit Doppel-T-Trägern kassettenförmig verstärkt und von unten offen.

Pour la construction des fondations des piles, un énorme caisson de fer fut réalisé, lequel était environ 10 à 15 cm plus grand que les dimensions de base de la pile à construire. Le caisson était renforcé dans la zone du plafond par des doubles poutres en T sous forme de cassettes et était ouvert par le bas.

ES WAR EIN HOHES MASS AN MENSCHLICHER ARBEITSKRAFT NOTWENDIG

Die Gründungs-, Maurer- und Steinhauerarbeiten wurden von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im November 1892 ausgeschrieben. Im Februar 1893 erhielt die Aktiengesellschaft für Brückenbau in Duisburg dem Zuschlag für die Herstellung der Brückenpfeiler. Die Firma hatte mit einer Gesamtsumme von 1 538 684 Mark das günstigste Angebot abgegeben.



Bauarbeiten an der Streckenführung, Wintersdorf, 1894. Kreisarchiv Rastatt

Ouvrages sur la ligne, Wintersdorf, 1894. Archives du district de Rastatt

UNE ÉNORME QUANTITÉ DE MAIN-D'ŒUVRE NÉCESSAIRE

Un appel d'offres fut émis en novembre 1892 par la Direction générale impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine pour les travaux de fondation, de maçonnerie et de taille de pierres. En février 1893, la société anonyme Aktiengesellschaft für Brückenbau de Duisburg obtint le contrat pour la construction des piles du pont. La société avait présenté l'offre la plus intéressante pour un montant total de 1 538 684 marks.

EIN SENKKASTEN WURDE AUF DEN GRUND DES RHEINS HERABGELASSEN

Mit Hilfe von Pumpen wurde das Wasser im Inneren des Kastens abgesaugt, es entstand ein Hohlraum, der Platz für etwa 12–16 Arbeiter bot. Durch Abgraben des Erdreiches im Inneren des Kastens wurde der Kasten nach und nach in den Flussboden eingegraben. Parallel dazu wurde auf dieser Eisenkonstruktion der Pfeiler betoniert und auf gemauert.



Die Arbeiten waren sehr gefährlich. Mind. 3 Arbeiter verloren ihr Leben, 1893. Stadarchiv Rastatt

Les travaux étaient très dangereux. Au moins 3 travailleurs y perdirent la vie, 1893. Archives communales de Rastatt

UN CAISSON FUT DESCENDU AU FOND DU RHIN

À l'aide de pompes, l'eau contenue dans le caisson fut aspirée, créant ainsi une cavité qui permettait d'accueillir environ 12 à 16 travailleurs. En creusant la terre à l'intérieur du caisson, celui-ci fut progressivement enterré dans le lit du fleuve. En même temps, la pile fut bétonnée et maçonnée sur cette structure métallique.

Mit dem Bau der Brücke wurde am 1. April 1893 begonnen. Trotz des Einsatzes modernster Technik war ein außerordentlich hohes Maß an menschlicher Arbeitskraft notwendig, um den Bau der Brücke in kürzester Zeit zu bewerkstelligen. Bis zu 500 Arbeiter waren vor Ort beschäftigt. Und das sieben Tage in der Woche. Der Bau der Brücke war übrigens eine großartige Attraktion für viele Besucher beidseits des Rheines.



Die Steinmetze der Brücke, 1895. Sammlung Alfred Hauns

Les maçons en charge de la construction du pont, 1895. Collection Alfred Hauns

La construction du pont commença le 1er avril 1893. Malgré un recours à la technologie la plus moderne de l'époque, une quantité de main-d'œuvre extraordinairement élevée fut nécessaire pour achever la construction du pont dans les délais les plus courts possible. Quelque 500 travailleurs étaient employés sur le site, sept jours sur sept. D'ailleurs, la construction du pont attirait de nombreux visiteurs de part et d'autre du Rhin.

War eine gewisse Tiefe erreicht, wurde die Eisenkonstruktion ausbetoniert. Nach Fertigstellung aller Pfeiler (insgesamt 12 Stück: vier Brücken- und acht Landpfeiler) konnte man an den Aufbau der Stahlbrückenteile gehen. Dazu wurden riesige Holzgerüste errichtet und die einzelnen Trägerteile, die mit Transportkähnen herbeigebracht worden waren, zusammengesetzt. Die Spannweite der einzelnen Stahlkonstruktionen betrug knapp 94 Meter, die Durchfahrts Höhe war mit 9,02 m ausreichend, um auch Dampfschiffen die Durchfahrt zu ermöglichen.



Die Vorlandbrücke auf der badischen Rheinseite, 1894. Stadarchiv Rastatt

La partie du pont sur terre du côté badois du Rhin, 1894. Archives communales de Rastatt

Lorsqu'une certaine profondeur était atteinte, la structure métallique était bétonnée. Après avoir terminé toutes les piles (12 au total : quatre piles fluviales et huit piles terrestres), la construction des travées de pont en acier put commencer. Pour ce faire, de gigantesques échafaudages en bois furent dressés et les différentes parties des poutres, qui avaient été amenées par des barges, furent assemblées. La portée des différentes structures en acier était d'un peu moins de 94 mètres, la hauteur de passage s'élevant à 9,02 mètres, était suffisante pour permettre le passage des navires à vapeur.

ERÖFFNUNG DER RHEINBRÜCKE INAUGURATION DU PONT DU RHIN

125 JAHRE RHEINBRÜCKE

LES 125 ANS DU PONT DU RHIN

ERSTE OFFIZIELLE ÜBERFAHRT

PREMIER PASSAGE OFFICIEL

PÜNKTLICH AUF DIE MINUTE

PONCTUEL, À LA MINUTE PRÈS



Eine von langer Hand geplante Eröffnung der Brücke hat zwar nicht stattgefunden, es gab aber am 30. April 1895 eine feierliche erste Überfahrt über das neue Bauwerk.

Une inauguration du pont prévue de longue date n'eut pas lieu, mais le premier passage sur le nouvel ouvrage fut célébré le 30 avril 1895.

Der Festzug fuhr auf die Minute genau am Bahnhof in Rastatt um 9:30 Uhr ab. Die Riedgemeinde Wintersdorf wurde um 9:40 Uhr erreicht, zwei Minuten später ging es weiter und um ca. 9:44 Uhr hatte der Zug die neue Eisenbahnbrücke erreicht.

Le cortège quitta la gare de Rastatt à 09h30, à la minute près. La commune de Wintersdorf fut atteinte à 09h40 ; deux minutes plus tard, le cortège poursuivait sa route et atteignait vers 09h44 le nouveau pont ferroviaire.

SONDERZUG MIT 30 PERSONENWAGGONS UND ZWEI LOKOMOTIVEN

Am 23. April 1895 bat der Gemeinderat der Stadt Rastatt die Generaldirektion der Großherzoglich Badischen Eisenbahnen um Überlassung einer Lokomotive und von etwa 30 Personenwaggons. Die Einweihung der neuen Eisenbahnbrücke sollte zumindest einen kleinen festlichen Rahmen haben und in Rastatt gebührend begangen werden. Trotz der Kürze der Zeit stellte die Eisenbahnverwaltung einen Sonderzug mit zwei Lokomotiven zur Verfügung. Die Intention der Veranstalter war es, vor allem den Schülern und Lehrern Gelegenheit zu geben, an dieser Fahrt teilzuhaben. Im Großen und Ganzen waren es 1.000 Personen, darunter 850 Schüler und Schülerinnen, die im Festzug Platz fanden. Aus Zeitgründen musste aber auf eine Ausschmückung des Zuges verzichtet werden. Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft sowie aus militärischen Kreisen wurden zu dieser Veranstaltung eingeladen.



Die Belastungsprobe der Brücke wurde mit 7 Lokomotiven durchgeführt, 1895. Stadtarchiv Rastatt

Le test de résistance du pont a été effectué avec 7 locomotives, 1895. Archives communales de Rastatt



Die Brücke steht kurz vor der Vollendung, 1895. Stadtarchiv Rastatt

Le pont peu de temps avant son achèvement, 1895. Archives communales de Rastatt

TRAIN SPÉCIAL AVEC 30 WAGONS DE VOYAGEURS ET DEUX LOCOMOTIVES

Le 23 avril 1895, le Conseil municipal de la ville de Rastatt demanda à la Direction générale des chemins de fer du Grand-Duché de Baden de lui fournir une locomotive et une trentaine de wagons de voyageurs. L'inauguration du nouveau pont ferroviaire devait se faire dans un cadre un peu festif et être dûment célébrée à Rastatt. Malgré le peu de temps disponible, l'administration ferroviaire mit à disposition un train spécial avec deux locomotives. L'intention des organisateurs était de donner surtout aux élèves et aux enseignants la possibilité de participer à ce voyage. En tout, 1 000 personnes, dont 850 écoliers, prirent place dans le cortège. Cependant, pour des raisons de temps, il ne fut pas possible de décorer le train. Des personnalités issues des mondes politiques, économiques et militaires furent invitées à l'événement.

EINE FAHRT MIT AUSSICHT

Damit hatte das imposante Bauwerk eine erste offizielle Überfahrt erfahren. Übrigens wurde der Zugführer angewiesen, die Brücke langsam zu passieren, damit die Mitfahrenden die schöne Aussicht auch genießen konnten. Um Punkt 10:00 Uhr lief der Zug in Roeschwoog ein, um dann nach einem dreißigminütigen Aufenthalt wieder nach Rastatt zurückzukehren, wo er dann um 10:45 Uhr eintraf. Für die Kinder gab es nach der Fahrt „Festbrezeln und freie Karussellfahrten“. Und natürlich wurde auch gefeiert.

Übrigens wurde der Bahnbetrieb im damals neu gebauten Rastatter Bahnhof am 26. April 1895 aufgenommen. Der neue Fahrplan trat am 1. Mai 1895 in Kraft. Von da an war es mehrfach am Tag möglich, von Rastatt über Roeschwoog nach Straßburg, Hagenau oder Metz zu reisen.



Historische Postkarte „Gruss aus Roeschwoog“, datiert 1900. Kreisarchiv Rastatt

Carte postale historique « Gruss aus Roeschwoog », datée de 1900. Archives du district de Rastatt



Lithografierte Postkarte „Gruss aus Wintersdorf“, datiert 1903. Kreisarchiv Rastatt

Carte postale lithographique « Gruss aus Wintersdorf », datée de 1903. Archives du district de Rastatt

UN VOYAGE ET UNE VUE PLAISANTE

Il s'agissait de la première traversée officielle de cet impressionnant ouvrage. Le conducteur du train, du reste, reçut la consigne de traverser le pont lentement afin que les passagers puissent profiter de la belle vue. Le train arriva à Roeschwoog à 10h00 précises, puis retourna à Rastatt après un arrêt de trente minutes, où il entra en gare à 10h45. Après le voyage, des “bretzels des grands jours” et des tours en carrousels furent proposés aux enfants à titre gratuit. Et, bien entendu, l'événement fut célébré dignement.

D'ailleurs, le service ferroviaire de la gare de Rastatt, alors fraîchement construite, débuta le 26 avril 1895. Le nouvel horaire fut appliqué le 1er mai 1895. Il était désormais possible de se rendre plusieurs fois par jour de Rastatt à Strasbourg, Hagenau ou Metz en passant par Roeschwoog.

NEU ENTSTANDEN AUS RUINEN RECONSTRUIT SUR DES RUINES

125 JAHRE RHEINBRÜCKE

LES 125 ANS DU PONT DU RHIN

SPRENGUNG AM 12. OKTOBER 1939

EXPLOSION LE 12 OCTOBRE 1939

ZWEITE ZERSTÖRUNG ENDE 1944

DEUXIÈME DESTRUCTION FIN 1944



Französische Truppen sprengten am 12. Oktober 1939 die Strom- und Landpfeiler auf der Elsässer Seite, um den Einmarsch deutscher Truppen nach Frankreich zu verhindern. Zwei der drei Brückenteile waren schwer beschädigt und teilweise im Rhein versunken.

Le 12 octobre 1939, les troupes françaises faisaient sauter les piles fluviales et terrestres du côté alsacien afin d'empêcher l'invasion des troupes allemandes en France. Deux des trois travées du pont furent lourdement endommagées et partiellement coulées dans le Rhin.

Doch nur wenige Monate später wurde die Brücke abermals gesprengt. Die Folgen der Zerstörungen durch deutsches Militär am 12. Dezember 1944 waren verheerend. Die Räumarbeiten wurden im November 1946 wieder in Angriff genommen und waren mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

Mais le pont fut à nouveau détruit à peine quelques mois plus tard. Les conséquences de ces destructions par l'armée allemande le 12 décembre 1944 furent dévastatrices. Les travaux de déblaiement reprirent en novembre 1946 et s'accompagnèrent de difficultés considérables.

SCHNELLER WIEDERAUFBAU WEGEN GROSSER STRATEGISCHER BEDEUTUNG

Da die Brücke weiterhin große strategische Bedeutung besaß, wurde der Wiederaufbau intensiv vorangetrieben. Mit den Planungen und den Bauarbeiten wurden zwei Firmen aus Dortmund beauftragt.

Im März 1941 war der mittlere Brückenbogen, sowie die Brückenkonstruktion im Vorlandbereich wieder auf normale Höhe gehoben worden. Trotz aller Erschwernisse waren die Brückenpfeiler im Januar 1942 fertig gestellt. Auch die Wiederherstellung der zerstörten Brückenbogen war zu diesem Zeitpunkt weit fortgeschritten. Am 30. April 1942 fand die erste Probelastung durch zwei Güterlokomotiven statt. Aus kriegswichtigen Überlegungen wurde 1944 die ursprünglich aus Holzbohlen bestehende Fahrabdeckung durch Gitterrosttafeln ersetzt. Im Sommer 1944 war die Brücke vollständig wiederhergestellt.



Wiederaufbau der Brücke während des Krieges, 1940. Kreisarchiv Rastatt, Sammlung Hermann Stimmler
Reconstruction du pont pendant la guerre, 1940. Archives du district de Rastatt, collection d'Hermann Stimmler



Mit den Kranbrücken wurden die Brückenbogen in Position gebracht, 1941. Kreisarchiv Rastatt, Sammlung Dr. Johannes Werner
Les ponts de grue permirent de mettre les arches en position, 1941. Archives du district de Rastatt, collection de Johannes Werner

RECONSTRUCTION RAPIDE EN RAISON DE SON IMPORTANCE STRATÉGIQUE

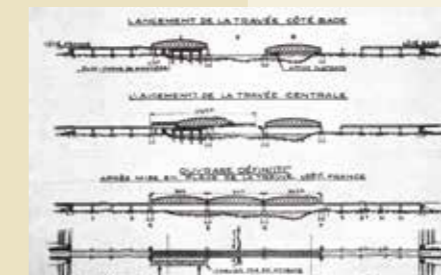
Comme le pont demeurait un point stratégique capital, la reconstruction se poursuivit de manière intense. Deux entreprises de Dortmund furent chargées des travaux de planification et de construction.

En mars 1941, l'arche centrale du pont et la structure du pont dans la zone terrestre avaient retrouvé une hauteur normale. Malgré toutes les difficultés, les piles du pont furent achevées en janvier 1942. La restauration des arches de pont détruites était également bien avancée à cette époque. Le 30 avril 1942, le premier passage d'essai avait lieu avec deux locomotives de marchandises. Pour des raisons stratégiques liées à la guerre, le revêtement de la voie, constitué à l'origine de planches de bois, fut remplacé par des grillages en 1944. En été 1944, le pont était complètement restauré.

DER WIEDERAUFBAU WAR EINE GLANZLEISTUNG FRANZÖSISCHER INGENIEURE

1947 wurde der Wiederaufbau, der auf die Dauer von zwei Jahren projektiert war, in Angriff genommen. Die Federführung bei der Wiederherstellung der Brücke lag bei der SNCF. In der Tat war der Wiederaufbau eine Glanzleistung der französischen Ingenieure. Die Brückenfelder I und III auf der badischen und der französischen Rheinseite konnten unter Einsatz verwertbarer Teilstücke wiederhergestellt werden. Dagegen musste der zentrale Brückenbogen komplett neu gebaut werden. Die Installation des Mittelstücks dauerte alleine 10 Tage. Dabei wurde ein Gewicht von 1.200 Tonnen bewegt.

Im Mai 1949 konnte die Brücke wieder in Betrieb gehen. Die letzten Arbeiten, die Erstellung der Fahrabdeckung, wurden durch französische Pioniere im November 1949 vorgenommen.



Verfahrenszeichnung des Brückenaufbaus durch die SNCF 1948. Kreisarchiv Rastatt, Le Metier, 2/1949
Croquis de la procédure de construction du pont par la SNCF, 1948. Archives du district de Rastatt, Le Metier, 2/1949



Der mittlere Brückenbogen wird installiert, 1949. Kreisarchiv Rastatt, Le Metier, 2/1949
Installation de l'arche centrale, 1949. Archives du district de Rastatt, Le Metier, 2/1949

LA RECONSTRUCTION FUT UNE BRILLANTE RÉALISATION DES INGÉNIEURS FRANÇAIS

La reconstruction, qui devait durer deux ans, débuta en 1947. La SNCF était chargée de la reconstruction du pont. En réalité, la reconstruction fut une brillante réalisation des ingénieurs français. Les travées I et III du pont sur les côtés badois et français du Rhin furent restaurées en utilisant des sections recyclables. En revanche, l'arche centrale du pont dut être entièrement reconstruite. L'installation de la seule section centrale dura 10 jours. Plus 1 200 tonnes furent déplacées.

En mai 1949, le pont put être remis en service. Le dernier ouvrage, la construction de la voie, fut réalisé par des pionniers français en novembre 1949.

Vidéo: Viaduc de Roppenheim (1950)



NEUANFANG UND WEITERENTWICKLUNG NOUVEAU DÉPART ET DÉVELOPPEMENT

125 JAHRE RHEINBRÜCKE

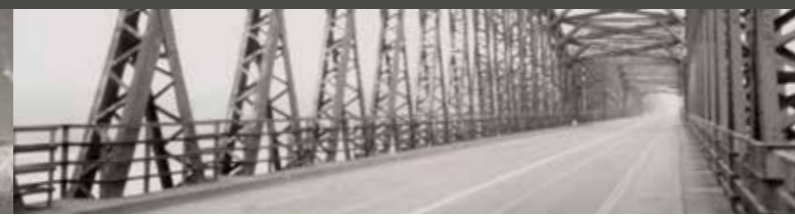
LES 125 ANS DU PONT DU RHIN

DIE JAHRE 1949 – 2019

LES ANNÉES 1949 - 2019

STATUS QUO UND AUSBLICK

STATU QUO ET PANORAMA



Im Mai 1949 erfolgte die Wiederinbetriebnahme, zuerst als reiner Militärverkehr. Vor allem aus strategischen Gründen (NATO) übernahm 1954 auf dem deutschen Teil der Brücke das Bundesverteidigungsministerium die Zuständigkeit für den Unterhalt und entsprechende bauliche Maßnahmen.

Sa remise en service, dans un premier temps comme voie militaire, eut lieu en mai 1949. Principalement pour des raisons stratégiques (OTAN), le Ministère fédéral de la Défense prit en charge la responsabilité de l'entretien et les mesures de construction correspondantes sur la partie allemande du pont en 1954.

Derzeit wird die Brücke ausschließlich für den zunehmenden PKW-Straßenverkehr genutzt, der LKW-Verkehr ist nach wie vor nicht zugelassen. Die bei der Verkehrszählung von 2018 erhobenen ca. 7.400 KFZ/24 h sind überwiegend Pendler aus den benachbarten französischen Kommunen.

Actuellement, le pont est utilisé exclusivement pour le trafic routier automobile en forte croissance, la circulation des poids lourds n'est toujours pas autorisée. Les quelque 7 400 véhicules par jour comptés dans le cadre du recensement de la circulation de 2018 sont principalement des transfrontaliers des communes françaises voisines.

EIN SYMBOL DER VERBINDUNG BEIDER VÖLKER

Im August 1960 wurde die Brücke erstmals seit dem Kriegsende für den „Personen- und Warenverkehr“ frei gegeben. Als „Ein Symbol der Verbindung beider Völker“ wurde diese Eröffnung verstanden und von dem Generalsekretär des Departement Bas-Rhin, Monsieur Rosch, und von Baudirektor Lämmlein aus Freiburg feierlich eröffnet.



Ein historischer Moment! 1960 wird die Brücke für die zivile Nutzung freigegeben. Kreisarchiv Rastatt, BNN vom 27. August 1960. Un moment historique! En 1960, le pont est rendu à l'utilisation civile. Archives du district de Rastatt, BNN du 27 août 1960.

UN SYMBOLE DU LIEN ENTRE LES DEUX PEUPLES

En août 1960, le pont fut ouvert pour la première fois depuis la fin de la guerre à la « circulation des personnes et des marchandises ». Cette inauguration fut interprétée comme « un symbole du lien entre les deux peuples » et fut célébrée par le Secrétaire général du département du Bas-Rhin, Monsieur Rosch, et par le Directeur des travaux Lämmlein de Fribourg.

Die Brücke erhielt 1960 eine neue asphaltierte Fahrbahnplatte sowie Rillenschienen, um in einem Verteidigungsfall eine Reaktivierung des Schienenverkehrs zu ermöglichen. Dieser Fall trat 1966 ein, als im Zuge der Rheinbrücken-Anhebung bei Kehl/Strasbourg 15 Tage lang der gesamte Schienenverkehr über diese Brücke umgeleitet werden musste. Danach wurde der Zugverkehr auf der Rheinbrücke eingestellt. Durch den Bau der Staustufe Iffezheim und der Verlegung der Schifffahrtsrinne des Rheins, musste die Rheinbrücke umgebaut werden.



Zugverkehr auf der Rheinbrücke! Um 1966. Foto: Gregor Kexel. Circulation ferroviaire sur le pont du Rhin, Rheinbrücke! Vers 1966. Photo : Gregor Kexel.

En 1960, le pont fut doté d'un nouveau revêtement asphalté et de rails rainurés pour permettre la relance du trafic ferroviaire en cas de menace de conflit. Ce cas se produisit en 1966 lorsque, lors de la construction du pont Rheinbrücke à Kehl/Strasbourg, tout le trafic ferroviaire dut être dévié via ce pont pendant 15 jours. Après cela, le trafic ferroviaire sur le pont du Rhin fut arrêté. En raison de la construction du barrage d'Iffezheim et du déplacement du canal de navigation du Rhin, le pont du Rhin dut être transformé.

AUTOS, FUSSGÄNGER, RADFAHRER, UND BALD WIEDER DIE EISENBAHN?

Insbesondere an Wochenenden wird die Brücke signifikant vom Radverkehr frequentiert. In Ergänzung zu den Fähren in Seltz (F)/Plittersdorf (D) und Drusenheim (F)/Greffern (D) sowie zwecks Förderung dieses grenzüberschreitenden Radverkehrs soll im Bereich zwischen der Staustufe Iffezheim und dieser Rheinbrücke ein neuer Übergang für Radfahrer und Fußgänger realisiert werden.



Ein Blick in die 1990er Jahre, französische Rheinsseite. 1995. Foto Kreisarchiv Rastatt/Martin Walter. Un regard sur les années 1990, côté français du Rhin. 1995. Photo des archives du district de Rastatt/Martin Walter.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie des Eurodistrict PAMINA soll auch eine Wiederinbetriebnahme des Schienenverkehrs in einer Ost-West-Achse zwischen Rastatt und Hageneau (- Saarbrücken) unter Einbeziehung der 125 Jahre alten Rheinbrücke untersucht werden. Vielleicht fahren 150 Jahre nach Errichtung dieser Rheinbrücke wieder Züge über den Fluss, so die Vision der derzeit verantwortlichen Regionalpolitiker beidseits des Rheins.



Geobasisdaten (©)LGL-bw.de Données géographiques (©)LGL-bw.de

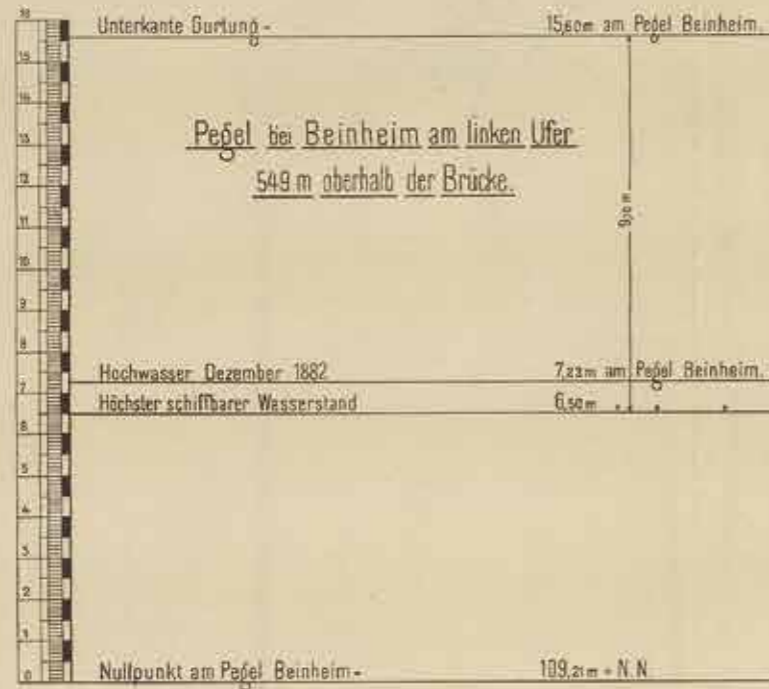
VOITURES, PIÉTONS, CYCLISTES, ET BIENTÔT LE GRAND RETOUR DU TRAIN?

Le pont est très fréquenté par les cyclistes, surtout le week-end. En plus des bacs de Seltz (F)/Plittersdorf (D) et de Drusenheim (F)/Greffern (D), et afin de promouvoir ce trafic de cyclistes transfrontaliers, un nouveau passage pour cyclistes et piétons doit être construit dans la zone située entre le barrage d'Iffezheim et le pont rhénan.

Une étude de faisabilité réalisée par l'Eurodistrict PAMINA examinera également la réouverture du trafic ferroviaire sur un axe est-ouest entre Rastatt et Hageneau (- Sarrebruck), en y intégrant le pont rhénan, vieux de 125 ans. Et qui sait ? Des trains traverseront peut-être à nouveau le fleuve, 150 ans après la construction du pont, comme l'envisagent les hommes politiques régionaux actuellement en fonction des deux côtés du Rhin.

Eisenbahnbrücke bei Roppenheim.

Erbaut 1893 bis 1895.

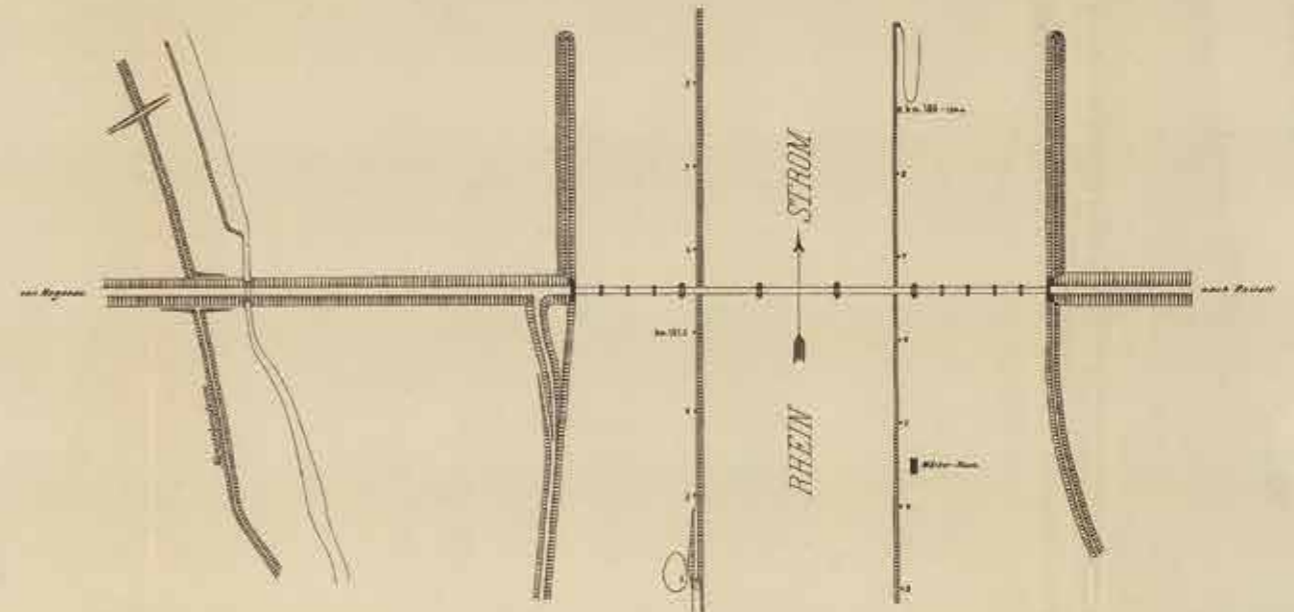


Die in der Brückensicht eingezeichneten Höhenzahlen bezeichnen die gleichwertigen Wasserstände am Beinheimer Pegel in Berücksichtigung des Strömgefälles vom Pegel bis zur Brückenstelle.

Mafsstab für die Ansicht - 1:1000.



Mafsstab für den Lageplan - 1:5000.



Ausstellung:

Konzept und Realisation: Martin Walter
Texte: Martin Walter und Claus Haberecht
Übersetzung: Baden-Badener Sprachschule
Gestaltung: Büro Idee-n, Büro Wegweiser

Folgende Institutionen haben uns mit historischen Bild-
quellen unterstützt: Stadtarchiv Rastatt, Musée Wester-
camp der Stadt Wissembourg, Generallandesarchiv
Karlsruhe und Kreisarchiv Rastatt.
Bildbearbeitung: Hans Wohlmannstetter

Herausgeber: PAMINA Rheinpark e.V. / Parc Rhenan
Unterstützer: Baden-Württemberg Stiftung gGmbH – Förderprogramm Nouveaux Horizons (D)
und Conseil Départemental du Bas-Rhin (F)
Dank an alle Leihgeber und Fotografen: Matthias Gessler, Alfred Hauns, Gregor Kexel, Siegbert Oehler,
Prof. Dr. Ulrich Schumann, Hermann Stimmler, Dr. Johannes Werner, Rainer Wollenschneider



Gefördert von der Baden-Württemberg Stiftung



Broschüre:

Gestaltung: ING.BÜRO Wegweiser | Michael Welsch, www.wegweiser-online.de
Text: Claus Haberecht, Übersetzung: Marie-Renée Sitter
Fotos: Michael Welsch, Margot Welsch, Marie-Renée Sitter

Gefördert durch INTERREG-V-Förderprogramm



Cofinancé par l'Union européenne
Fonds européen de développement régional (FEDER)
Von der Europäischen Union kofinanziert
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

