

Zerstörung und Aufbau der Brücken über die Dill in Ehringshausen



Anlässlich des 60. Jahrestages des Brückeneinsturzes in Ehringshausen, welcher zwei Menschenleben forderte, wäre es angebracht, sich noch einmal an diese Ereignisse zu erinnern.

Wegen der turbulenten Nachkriegszeit fehlen exakte Aufzeichnungen und Bilder, insbesondere von den Tagen der Brückensprengung 1945 und den nachfolgenden Bemühungen einen Übergang über die Dill zu ermöglichen.

Fotoapparate mussten während des Krieges alle abgegeben werden.

Die bekannten vorhandenen Aufnahmen beginnen alle ab dem Hochwasser im Februar 1946 und dem Eisgang bzw. Brückeneinsturz im März 1947. Sie wurden von einem Herrn Harich, der zu dieser Zeit in der Mühlbachstraße 6 wohnte, aufgenommen.

Folgender Beitrag soll keine Aufarbeitung der Geschichte sein, sondern ein chronologischer Ablauf der Geschehnisse beim Bau der Brücken in Ehringshausen.

Würde man alle, auch die Notbrücken mit einbeziehen, dann wäre das die Elfte, die wir zur Zeit überqueren.

Die Dill, im Sommer ein Flüsschen, im Winter hoch und reißend, trennt Ehringshausen in zwei Teile. Ihr Verlauf innerhalb der Gemarkung wurde mehrmals verändert. Bekannt ist, dass das alte Dillbett im Bereich der Marktstraße / Nelkenweg das Dorf durchquerte.

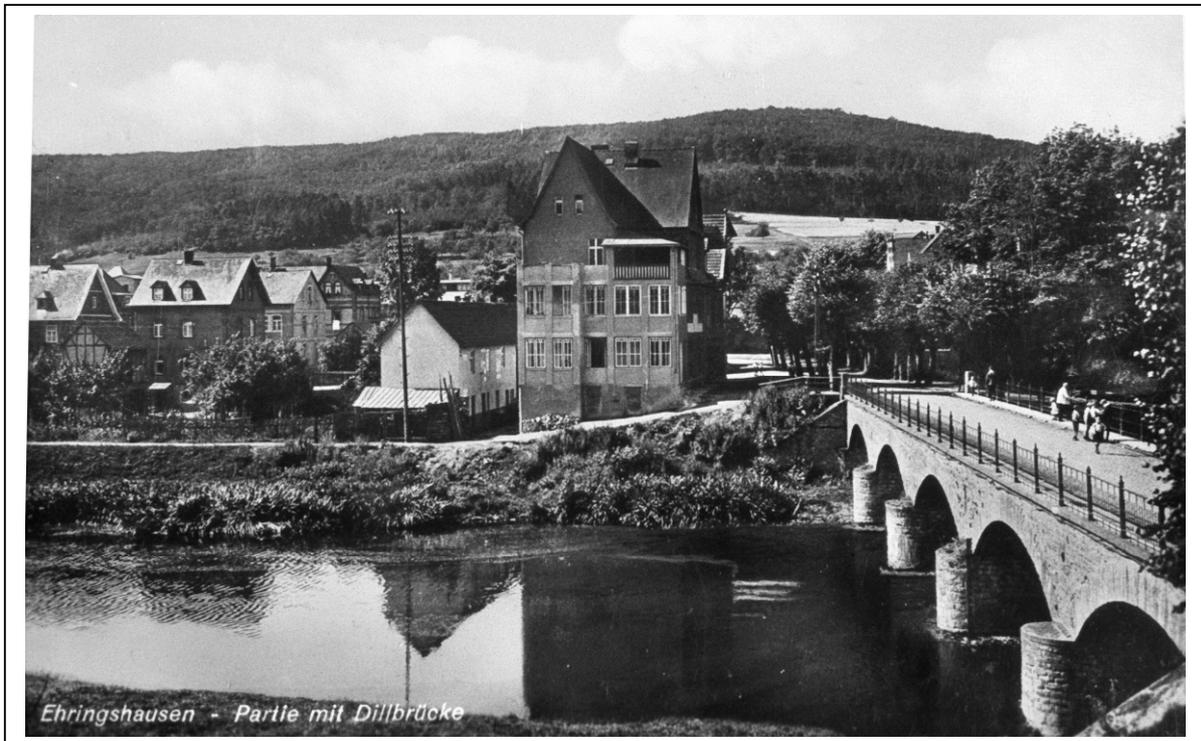
In dem Heimatbuch von Ehringshausen, I. Teil, von Hans Watz, wird in dem Abschnitt „Dill und Dillbrücke“ berichtet, dass schon eine Brücke im Jahr 1610 im Bereich Bettengärten in alten Schriftstücken erwähnt wird. Der Bahnhofstraße folgend, die im Bereich Volksbank damals viel tiefer lag und noch nicht bebaut war, konnte man das breite und dünnfließende Wasser mit Fuhrwerken durchqueren. Im Jahr 1840 wurde etwas oberhalb eine Holzbrücke errichtet, welche aber nur von Fußgängern und leichten Gespannen befahren werden durfte.

Um dem beginnenden Schwerverkehr von Eisensteintransporten aus den umliegenden Gruben zur neu erbauten Bahnstrecke gerecht zu werden, wurde eine Brücke mit höherer Tragkraft aus Stein 1870/71 gebaut.

Soweit die Aufzeichnungen aus dem Heimatbuch von Hans Watz.

Wie es der damaligen Zeit entsprach, wurde sie ohne Eisen und Beton als Mauerwerk mit Natursteinen erstellt.

Sie bestand aus vier Pfeilern, zwei Widerlagern und fünf Brückenbögen und war für das Verkehrsaufkommen bis 1945 ausreichend.



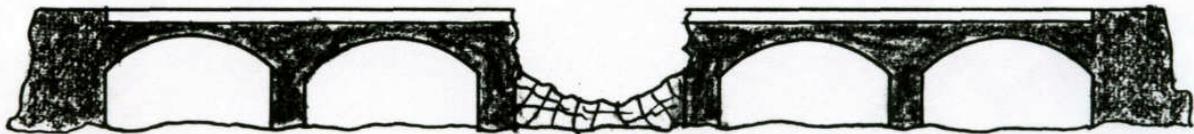
Alte Dillbrücke bis 1945

Vom Zweiten Weltkrieg, der viel Leid und Zerstörung über Deutschland brachte, wurde auch Ehringshausen nicht verschont. Außer den Beschädigungen durch Fliegerangriffe wurde auch die Brücke über die Dill zerstört.

Als die Westfront Deutschland erreichte wurde seitens der Regierung der unsinnige Befehl erteilt Brücken zu sprengen, um den Vormarsch des damaligen Feindes (amerikanische Truppen) aufzuhalten.

Am 27.03.1945 erreichten deren Panzerverbände vom Westerwald und Ulmtal kommend, den Waldrand „auf der Heide“ (heute Ichelhausen). Eine letzte Pioniereinheit der deutschen Wehrmacht hat den Befehl zum Brückensprengen leider auch bei uns durchgeführt.

Zwischen 9:00 Uhr und 10:00 Uhr haben sie (nach Augenzeugenberichten) einige Kästen Dynamit auf den mittleren der fünf Brückenbogen gestellt (und nicht wie anderswo beschrieben, dass Fahnenjunker den Pfeiler gesprengt hätten) und sind nach dem Anzünden der Züandschnur mit Rufen: „Alles von der Straße, die Brücke wird gesprengt.“ mit ihrem Auto eiligst weggefahren. Bei der nachfolgenden schweren Detonation wurden viele anliegende Häuser beschädigt. Auch die gesamte Trinkwasserversorgung von dem einzigen Hochbehälter am Himmelberg war damit für längere Zeit unterbrochen.



Der gesprengte Brückenbogen

Von den Panzern, die am Waldrand aufgefahen waren und ihre Geschützrohre auf Ehringshausen gerichtet hatten, erwartete man schlimmeres. Es blieb aber bei vereinzelter Granatfeuer, da seitens der deutschen Truppen kaum Widerstand geleistet wurde.

Diese Panzer fuhren am frühen Nachmittag oberhalb der Brücke ohne Schwierigkeiten durch die Dill, verteilten sich mit den bekannten Unannehmlichkeiten im Dorf und sind am nächsten Tag über Kölschhausen in Richtung Gladenbach weiter vorgestoßen.

Am folgenden Tag hat eine Pioniereinheit der Amerikaner, welche auf solche Situationen vorbereitet waren, zwei große Fahrbahnträger über den gesprengten Brückenbogen gelegt und die nachfolgenden Truppenverbände fuhren tagelang über diese Behelfsbrücke. Auch die Einwohner von Ehringshausen durften sie benutzen.

Nach einigen Tagen, als sich die Front nach Osten verlagerte, haben Truppen der Amerikaner ohne Vorwarnung diese Fahrbahnträger wieder entfernt, wodurch kein Übergang mehr vorhanden war. Bürger, die vorher die Seiten gewechselt hatten, konnten plötzlich nicht mehr zurück.

Wir als 13jährige haben dann schnellstens unsere Boote (welche wir aus Zusatztanks der amerikanischen Jagdbomber umgebaut hatten) geholt und Personen über die Dill befördert. Eine Frau M. Wi. aus dem Mühlbach mussten wir mitsamt ihrem Korb voll Brot, welches sie im Backhaus in der Niedergasse gebacken hatte, mit zittern zurückbefördern.

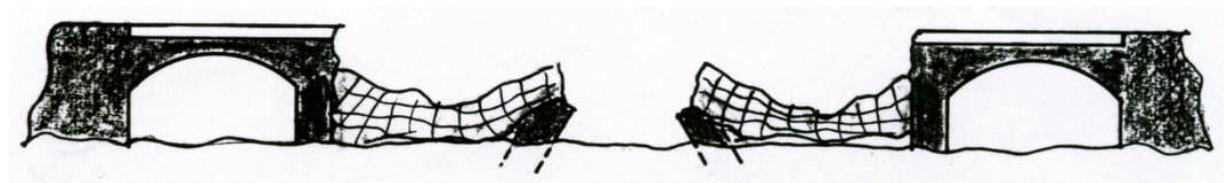
Ein älterer Mann W. E., welcher sich unbeholfen auf den Rand des Bootes gesetzt und wir etwas schnell losgefahren waren kippte um, wobei nur die Hand mit der großen Tabakspfeife aus dem Wasser ragte, damit diese nicht nass wurde.

Einige Bürger, welche die schwierige Situation erkannten handelten schnell. Telegrafentangen, die im Bereich Dreschhalle (heute Volkshalle) lagen und die nötige Länge hatten, wurden über das gesprengte Brückenteil gelegt, Bretter wurden vom Sägewerk Weimer geholt und mit freiwilligem Einsatz war ein Behelfsübergang erstellt.

Für Fuhrwerke und leichte Motorfahrzeuge war sie ausreichend. Panzer und schwere Lastwagen fuhren über die Brücke bei Dillheim. Amerikanische Truppen, welche als Besatzung hier im Dorf blieben, stellten Wachposten an der Brücke auf, wo nur Zivilpersonen mit einem Passierschein, der auf dem Bürgermeisteramt ausgestellt war, durchgelassen wurden.

Eine öffentliche Ordnung war nicht mehr vorhanden. Ein Kreisbauamt o. ä. hatten ihre Tätigkeit noch nicht wieder aufgenommen. Die kommissarisch eingesetzte Gemeindeverwaltung hat aber mit Unterstützung einheimischer Firmen und Bürger die Initiative ergriffen und mit dem Wiederaufbau der Brücke begonnen.

Baumaschinen wie Bagger, Kran oder Lastwagen waren nicht vorhanden. So wurde mit Hacke, Schaufel und Schubkarren begonnen, den Bauschutt des gesprengten Brückenbogens wegzuschaffen, um einen evtl. Aufbau zu ermöglichen. Als man den Schutt auch an den Seiten der beiden angrenzenden Pfeiler entfernt hatte, kippten diese seitlich weg und die beiden aufliegenden Brückenbögen stürzten ein, weil dem gemauerten Gewölbe das Widerlager genommen war. Glücklicherweise waren die Bauarbeiter gerade bei der Frühstückspause und niemand kam zu Schaden.



Die zwei anliegenden Brückenbögen stürzen nach Entfernen des Bauschutts ein

Als erste Maßnahme versuchte man nun wieder einen Übergang zumindest für die Fußgänger zu schaffen. Zwei Schwimmkähne aus Wehrmachtsbeständen wurden gefunden, mit einem Holzsteg versehen und für Fußgänger freigegeben. Fahrzeuge fuhren wieder über Dillheim.



Fußgängersteg bis Wintereinbruch 1945

Man wollte nun auf schnellstem Wege die drei Brückenbogen wieder aufbauen. Diesmal wurde der Bauschutt an den zwei stehengebliebenen Pfeilern und Bögen als Stütze liegengelassen und nur im Bereich der zwei umgestürzten Pfeiler freigeräumt, um sie (wie gefordert, im alten Baustil mit Natursteinen verblendet) wieder aufzubauen.

Da die Zeit drängte und die Mittel dazu fehlten das Wasser umzuleiten usw., hat man darauf verzichtet die alten Fundamente im Flussbett auf deren Zustand zu überprüfen. Nur so war es möglich, die zwei Pfeiler und drei Bogen noch vor dem Winter hochzuziehen und befahrbar zu machen.

Die große Opferbereitschaft einzelner Bürger unter Mithilfe einheimischer Firmen sei hier erwähnt. Denn der ohnehin geringe Arbeitslohn in Reichsmark besaß wenig an Wert, weil es Nahrungsmittel und alles was man zum Leben brauchte nur auf zugeteilten Bezugsscheinen gab. Man nannte sie die Zigarettenwährung (1 Ami-Zigarette = 6 Mark im Schwarzhandel).

So wurden mit zusätzlichen Mitteln, wie Lebensmittelkarten für Schwerarbeiter, oder sonstigen Beihilfen die Arbeiter bei der Stange gehalten. Beim Beschaffen von Baumaterial wie Eisen, Zement und vieles mehr wurde seitens der Gemeinde mit Holzlieferungen aus dem Wald oder Produkten heimischer Firmen im Tauschverfahren etwas nachgeholfen.

Unter Zeitdruck wurden nun die zwei neuen Pfeiler aus dem Abbruch der umgestürzten als Mauerwerk auf die alten Fundamente gesetzt. Die drei mittleren Brückenbögen wurden aus Beton gegossen und mit den zwei verbliebenen verbunden.

Zur Freude aller konnte sie noch 1945 vor Wintereinbruch für den Verkehr freigegeben werden. Die Fahrbahndecke, Bürgersteig und Geländer wurden erst im nächsten Frühjahr aufgebracht.

Statt Geländer waren nur Seile gespannt, wo jedes Kind hätte durchfallen können.



Hochwasser Februar 1946 mit Briefträger Kann



Panzer und Autos der Amerikanischen Besatzung auf der Tuchbleiche unter Wasser

Dieser Winter war mild, aber mit viel Regen und Hochwasser, welches auch die Bahnhofstraße überflutete und wir uns mit den vorhin beschriebenen Boten vergnügten.



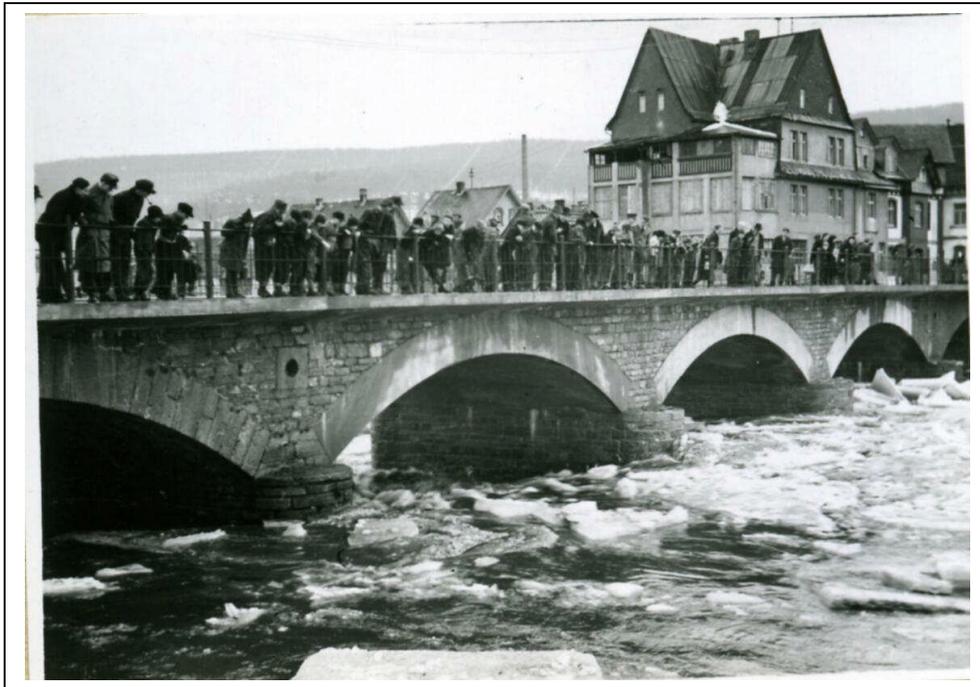
Mit den Paddelbooten aus Zusatztanks in der Bahnhofstraße

Der Winter 1946 - 1947 war sehr kalt mit viel Schnee und Eis auf der Dill bis zu 30 cm dick.



Eis auf der Dill zwischen Dillheim und Katzenfurt

Am 6. März begann Tauwetter mit Regen und der Wasserstand begann zu steigen. Am folgenden Tag standen viele Schaulustige auf der Brücke und warteten auf den Moment, wo sich die Eisdecke hob und unter großem Krachen in Stücke zerbrach.



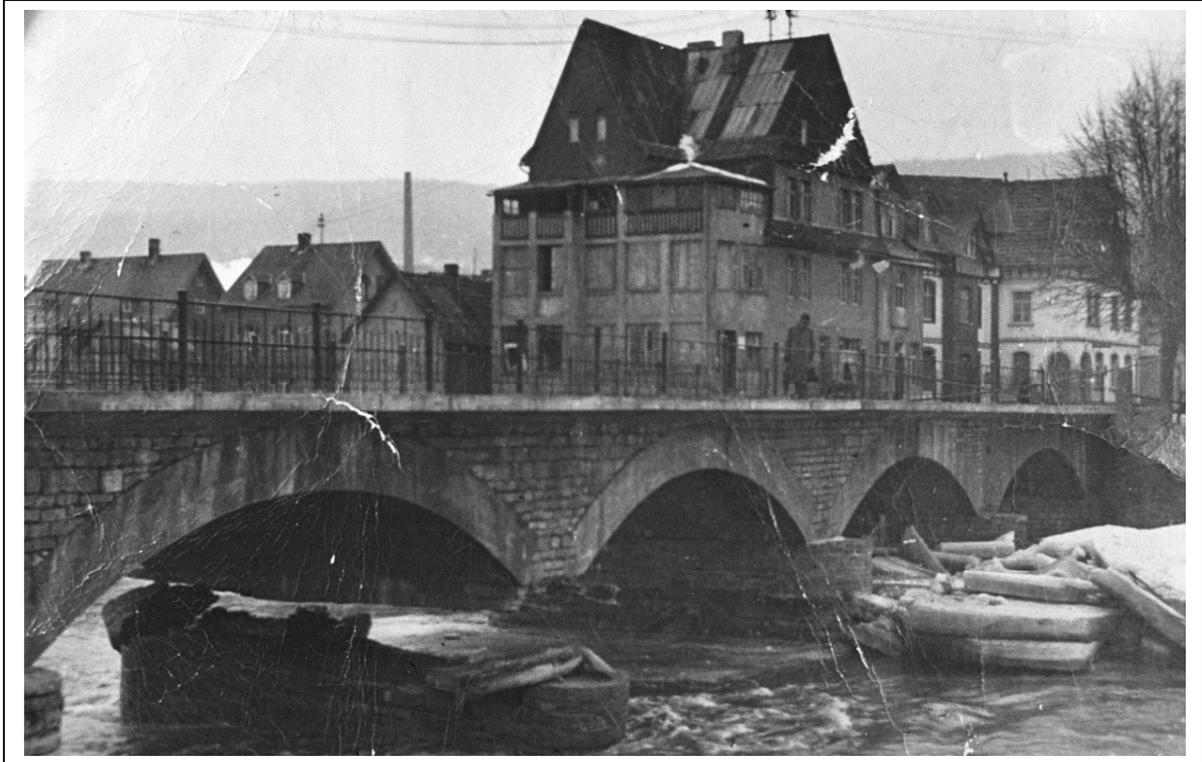
Wäre in diesen Minuten die Brücke eingestürzt, es hätte viele Todesopfer gegeben.



Vor den Pfeilern stauten sich immer wieder große Eisschollen, welche von mutigen Männern aus Ehringshausen gelockert und zum Weiterschwimmen gebracht wurden.

Inzwischen hatte der Regen nachgelassen, der Wasserstand fiel und große Mengen Eisschollen vom Oberlauf der Dill blieben auf den angrenzenden Wiesen liegen.

Am Nachmittag des 9. März sackte plötzlich der zweite Pfeiler von links etwa 1 m tief ab.



Der 2. Pfeiler (vom Dorf aus gesehen) hat sich durch Unterspülung und Eisgang gelöst.

Reißendes Hochwasser hatte ihn nach und nach für das Auge unsichtbar unterspült und dem Druck der Strömung und den Eisschollen nicht mehr standgehalten.

Vorerst herrschte Ratlosigkeit. Als die Brücke hielt, sind die Fußgänger wieder darüber gegangen. Gegen 18:00 Uhr kam ein Omnibus der Firma Arnold vom Bahnhof im Linienverkehr zur Lemp. Die Insassen sind ausgestiegen und nach der Überfahrt wieder zugestiegen.

Am folgenden Tag hat man die Brücke für den Verkehr gesperrt und für Fußgänger ein Schild „Betreten auf eigene Gefahr“ angebracht.

Irgendwo in der umliegenden Industrie konnte man 10 - 15 Stahlwinden auftreiben, welche dann Bauarbeiter unter Lebensgefahr in der Bruchkante anbrachten, um damit die Brücke evtl. zu stützen.

Am 13. März fing es wieder an zu regnen und der Wasserstand begann zu steigen. Die dicken Eisschollen, welche oberhalb auf den Dillwiesen lagen und jetzt in dem reißenden Wasser flussabwärts trieben, fegten die Stahlwinden wieder weg, aber die Brücke hielt nach wie vor stand und die Fußgänger gingen darüber.

So auch am Abend des 14. März, wo die 17jährigen Ilse Kreuter und Luise Arabin als letzte von vielen aus einem Zug aus Wetzlar über die Brücke gingen und plötzlich unter großem Krachen die zwei frei hängenden Brückenbogen unter ihnen wegbrachen.



Aufnahme nach dem Einsturz, als das Wasser wieder gefallen war.

Mein Schulkamerad H. Me. und ich, die wir kurz vorher bei der Brücke und auf dem Heimweg im Bereich Oppermann waren, sind sofort zurückgelaufen, den Damm entlang bis zu den Wiesen, welche überflutet waren. Im Wasser konnten wir niemand mehr sehen. Einige, die uns vorausgeeilt waren berichteten, dass ein Mädchen schwimmend um Hilfe geschrien hat soweit es das reißende Wasser und die hohen Wellen zuließen (Ilse Kreuter konnte schwimmen) und die andere kurz danach nicht mehr gesehen wurde. Es bestand keine Rettungsmöglichkeit.

Bei den Dorfbewohnern, die nun alle angelaufen kamen, herrschte große Verwirrung, weil niemand genau wusste, ob sich noch mehrere Personen in diesem Moment auf der Brücke befunden hatten. Einige suchten in der anbrechenden Dunkelheit nach Angehörigen, welche zu dieser Zeit im Dorf unterwegs waren.

Luise Arabin wurde am folgenden Tag in der Nähe der Werdorfer Brücke gefunden. Ilse Kreuter einige Tage später in Wetzlar, wo die Dill in die Lahn mündet.



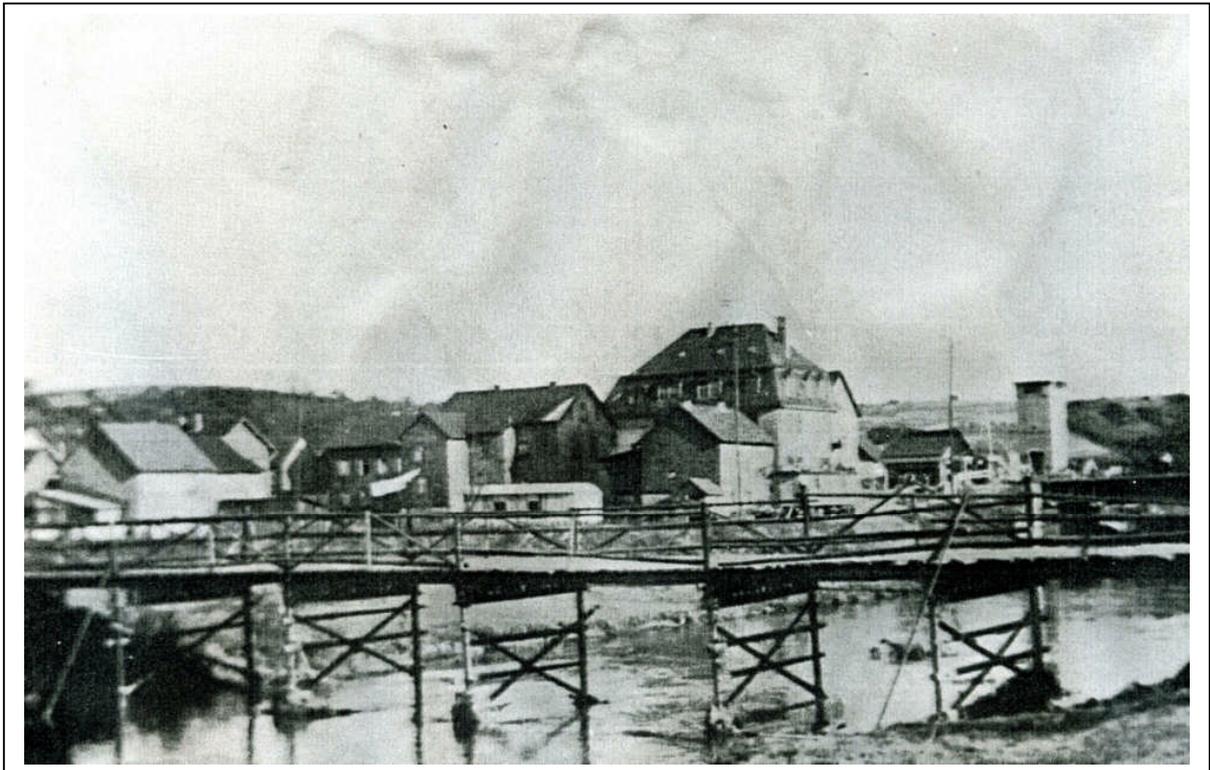
Die restlichen Brückenteile stürzten dann nach und nach ein.



Auch diesmal mussten wir uns wieder mit den umgebauten Paddelbooten und einem größeren Kahn als Fährschiffer bewähren.

Die Gemeinde war nun erneut gefordert, eine Notlösung zu finden.

Wieder in alten Wehrmachtsbeständen fand man einige 4 m lange Stahlstützen und Querträger, welche sich für eine Notbrücke eigneten. An der Stelle des vorhergehenden Fußgängerstegs baute man diese so genannte „Stelzenbrücke“ auf, wobei eine Balken- und Bretterauflage die Fahrbahn bildete.



Die Stelzenbrücke

Für Schwerlastverkehr war sie aber nicht belastbar. Auch bei mittlerem Hochwasser war der Bereich „Parkplatz-Volkshalle“, der damals noch viel tiefer lag, überflutet und die Südseite des Dorfes zu Fuß nicht mehr erreichbar. Daraufhin hat man den noch vorhandenen Fußgängersteg mit den zwei Schwimmkähnen etwa 90 m unterhalb der Brücke von Damm zu Damm aufgebaut, weil die Kähne bei steigendem Wasser schwimmend einen Ausgleich schafften.

Für die Dorfbewohner, welche zum Bahnhof wollten, war das über den Hof von Peter Bayer und den Fußweg unterhalb des alten Kino eine spürbare Abkürzung.

An Stelle der eingestürzten Brücke sollte nun eine vollkommen neue entstehen. Da es nach wie vor an Baumaschinen mangelte, wurde wieder in Handarbeit mit Rollwagen und Fuhrwerken der Bauschutt aus dem Dillbett entfernt. Einige Einwohner holten sich Steine, befreiten sie vom Mörtel und verwendeten diese beim Hausbau.



Entfernung des Bauschutts aus dem Dillbett

Leider kam es in dieser Zeit nochmals zu einem tödlichen Unfall. Der 78jährige Joseph Ullmann, ein Bürger unserer Heimatvertriebenen, war auf einem Steg für Bauarbeiter, welcher über die Baustelle führte und von Einwohnern gerne als Abkürzung benutzt wurde, bei Dunkelheit zu Fall gekommen und ertrunken.





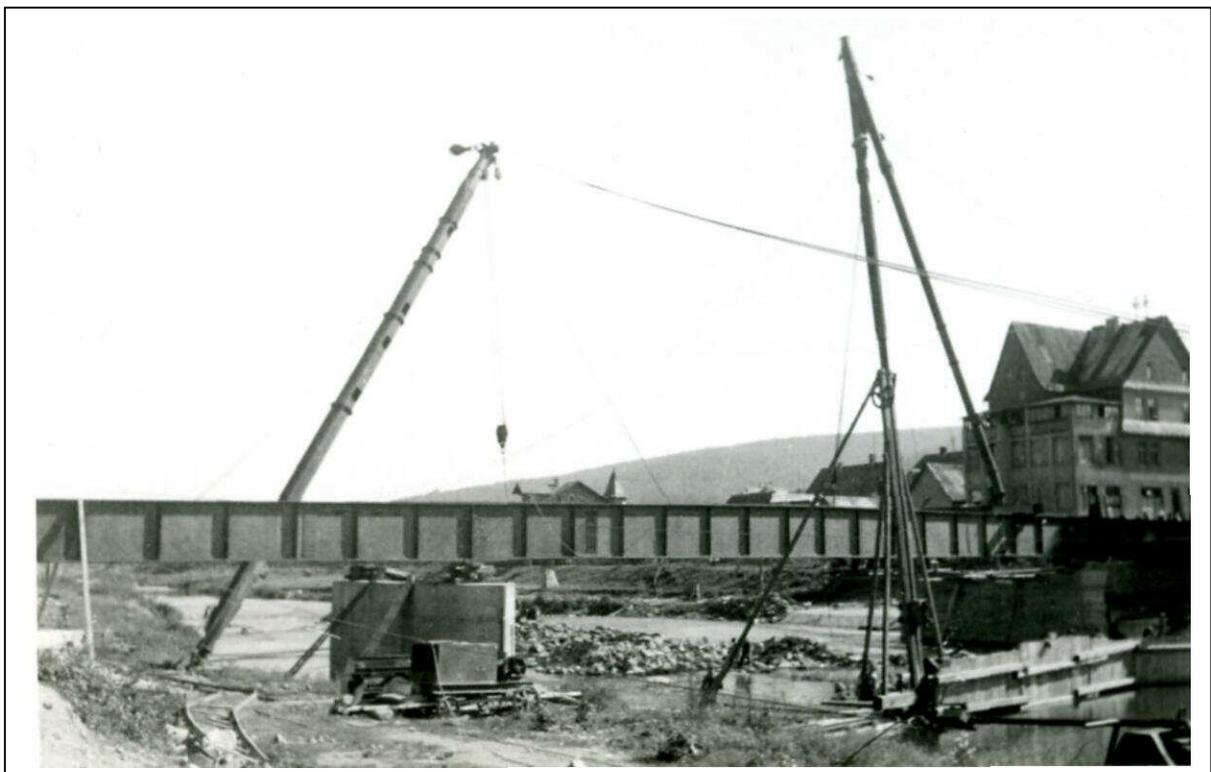
Weil im Jahr 1947 ein sehr trockener Sommer war und die Dill wenig Wasser führte, konnte sie entsprechend reguliert werden, um die zwei neuen Pfeiler aus Stahlbeton noch vor Wintereinbruch zu erstellen.



Schon wieder Hochwasser im Winter 1947/48

Von den wenigen, im Krieg nicht zerstörten Fabriken wurde die Firma Kölsch-Fölzer in Siegen gefunden, welche eine Stahlkonstruktion (die eigentlich für eine Eisenbahnbrücke gedacht war) vorrätig hatte und Ehringshausen zur Verfügung stellen konnte.

Im Frühjahr 1948 wurden die schweren Eisenträger per Bahn angeliefert und mit dem ersten und einzigen Traktor in Ehringshausen, des Dreschmaschinenbesitzers Heinrich Kraus (ein Zwei-Zylinder Deutz-Bulldog mit 27 PS und Vollgummireifen) auf Rollen vom damaligen Güterbahnhof zur Baustelle gezogen.



Auflegen der Eisenträger

Mit einem großen Säulenkran, welcher nur im Handbetrieb über Seilwinden bewegt wurde, mussten die Träger aufgelegt und mit Stahlbolzen, welche auf einer Feldschmiede erhitzt wurden, vernietet werden.



Beschleunigt durch die Währungsreform am 20.06.1948 konnte im Spätherbst die Fahrbahn mit Bürgersteig betoniert werden. Mangels Maschine musste die letzte Teerschicht noch in Handarbeit aufgetragen werden.





Die Freigabe der Brücke erfolgte am 18.02.1949, welche die Einwohner von Ehringhausen freudig begrüßten.



Auch dieser Brücke war keine lange Lebensdauer beschieden. Schon Mitte der 80er Jahre wurde ihre Tragfähigkeit beanstandet und eine neue gefordert.

Um den Durchgangsverkehr aufrechtzuerhalten hat man auf speziell erstellten Hilfspfeilern die gesamte Brücke mit hydraulischen Pressen in einer Meisterleistung etwa 30 m dillaufwärts geschoben.

Nach neuesten Erkenntnissen entstand nun eine (vorerst letzte) Brücke aus Stahlbeton und konnte im Jahr 1987 dem Verkehr übergeben werden.



Möge uns diese Brücke recht lange erhalten bleiben.

Gritz Klein

im Februar 2007