



Ihr zweites Gleis erhielt die Eisenbahnbrücke erst in den Jahren 1870/71.

Bild: Archiv

Zug hielt am Schloßportal

150 Jahre Eisenbahn in Mainz: Brücke 1945 gesprengt

Von
Max Brückner

Zurückschauend müssen wir wir leider und neidvoll bekennen, daß die feste Brücke, die die Römer kurz nach Beginn unserer Zeitrechnung bei Mainz über den Rhein geschlagen haben, nicht nur die erste ihrer Art und eine technische Meisterleistung war, sondern auch die längste Lebensdauer von allen bisherigen Rheinbrücken-Bauwerken aufweisen kann.

Nach dem letztendlich mißlungenen Versuch Karls des Großen, bald nach 800 auf den alten Römer-Pfeilern wieder eine feste Brücke zu bauen, sollte mehr als ein Jahrtausend vergehen, ehe sich der Mensch wieder an einen Brückenschlag wagte. Es werden vor allem wohl die mächtigen Schifferzünfte gewesen sein, die seit dem frühen Mittelalter alles Geschehen auf dem Rhein beherrschten, die dem Brückenschlag ablehnend und verhindernd gegenüberstanden. Dann war es die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft, aus deren Reihen die Forderung nach einem neuen, festen Brückenschlag kam. Sie geht zwar schon auf die 40er Jahre des 19. Jahrhunderts zurück, wurde aber erst zehn bis fünfzehn Jahre später konkret und mit Nachdruck verfolgt.

Die Bahngesellschaft erteilte 1860 der Maschinenfabrik Klett & Co in Nürnberg den Auftrag zwischen der Mainspitze in Gustavsburg und der „neuen Anlage“, dem heutigen Stadtpark in Mainz, eine Eisenbahnbrücke zu bauen. Aus dieser Brückenbaustelle entstand übrigens im Laufe der Zeit die heutige Zweigniederlassung der Maschinenfabrik Augsburg - Nürnberg (MAN), vormals Klett & Co.

Alle Steinpfeiler, ob im Strom- oder Flutbereich gelegen, wurden sofort für zwei-

dadurch gewürdigt, daß der Großherzog persönlich mit Gefolge an der ersten Fahrt ab Mainz teilnahm. In Frankfurt wurden die Ehrengäste festlich empfangen. Auf der Rückfahrt verließ der Großherzog den vor der Brücke anhaltenden Zug und fuhr ab Gustavsburg mit einem Sonderzug nach Darmstadt. Zwischen Mainz und Darmstadt und darüber hinaus bestand nun ja auch eine ununterbrochene Verbindung. Den übrigen Teilnehmern an der Eröffnungsfahrt wurde zum Abschluß ein Festessen im kurfürstlichen Schloß bereitet. Der Zug konnte praktisch vor dem Schloß-Portal halten.

1870/71 erhielt die Brücke ihr zweites Gleis. Die älteren, südlichen Flutbrückenträger waren 1902, die 2 mal 4 Strombrückenträger in den Jahren 1910 bis 1912 erneuert. Sie waren gealtert und der größeren Belastung nicht mehr gewachsen. Diese Brücke wurde am 18. März 1945, drei Tage vor dem Einmarsch der Amerikaner und damit sieben Wochen vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs von deutschen Truppen gesprengt. Bereits am 14. April 1945 nahmen die Amerikaner eine eingleisige Notbrücke wenige Meter nördlich der gesprengten Brücke in Betrieb, womit der Brückenschlag vom 20. Dezember 1862 wieder hergestellt war.

Unsere
Serie

gleisigen Betrieb ausgebaut. Im Bereich der Stahlaufbauten wurde jedoch zunächst eingleisig gearbeitet. Das erste Gleis, das die Main-Rhein-Bahn mit der Hessischen Ludwigsbahn verband, war das südlich verlaufende und wurde am 20. Dezember 1862 in Betrieb genommen. Auf Mainzer Seite mündete das Gleis in den Centralbahnhof am Holzturm. Damit war die schon 1835 von Karl Haack geforderte Verbindung Mainz - Frankfurt hergestellt. Diese Tatsache wurde