

500 Menschen arbeiteten am Wiederaufbau des Arnsberger Viadukts

Vor 70 Jahren wieder zweigleisig

**Bauingenieur Kolitsch erinnert sich
an enorme Leistung von 1945 bis 1948**

Vor 70 Jahren war der Wiederaufbau des Arnsberger Eisenbahnviadukts nach dreijährigen Arbeiten abgeschlossen. Ab 3. Mai 1948 konnte die Brücke wieder zweigleisig ohne Einschränkungen befahren werden. Im Februar 1945 war sie



Luftaufnahme des US - Militärs vom zerstörten Viadukt mit zahlreichen Bombenkratern am Bahndamm, an der Ruhr, im Ortsteil Muffrika und im unteren Seufzertal. (Repro: Jürgen Funke, 2018)

bei einem amerikanischen Luftangriff mit der damals größten verfügbaren Bombe der US-Streitkräfte zerstört worden. Zwei Tunnelgewölbe mit dem Zwischenpfeiler und das westliche Tunnelportal sowie der hohe Bahndamm wurden zerstört. Im Ortsteil Muffrika und darüber hinaus hatte es bei diesem Angriff zahlreiche Tote und Verletzte gegeben. Die Umgebung glich einer Kraterlandschaft.



Die Bruchstelle und der Tunneleingang nach der Bombardierung. (Repro: Jürgen Funke, 2018)

Zwar wurde die Brücke schon 1945 mit großen Eisenträgern notdürftig repariert und der Eisenbahnverkehr konnte mit wenigen Waggons einspurig im Schritttempo wieder aufgenommen werden. Bis zur endgültigen Wiederherstellung sollten jedoch drei Jahre vergehen. Es mangelte an Material, an Werkzeug, an Fahrzeugen und an Arbeitskräften.

Der Viadukt war von 1868 bis 1870 errichtet worden. Am 1. Juni 1970 wurde das Teilstück von Schwerte nach Arnsberg in Betrieb genommen. Er ist Bestandteil der Bahnstrecke von Hagen nach Kassel und überquert die Bundesstraße 7, die Ruhr und die Gleise der Ruhr-Lippe-Eisenbahn. 1935 wurde das 114 m lange Bauwerk an beiden Stirnseiten mit einem Stahlbetonkorsett verstärkt. Diese Arbeiten führte die örtliche Firma Gebrüder Zimmermann aus. In den letzten Kriegsjah-



Der zerstörte Viadukt 1945. (Repro: Jürgen Funke, 2018)

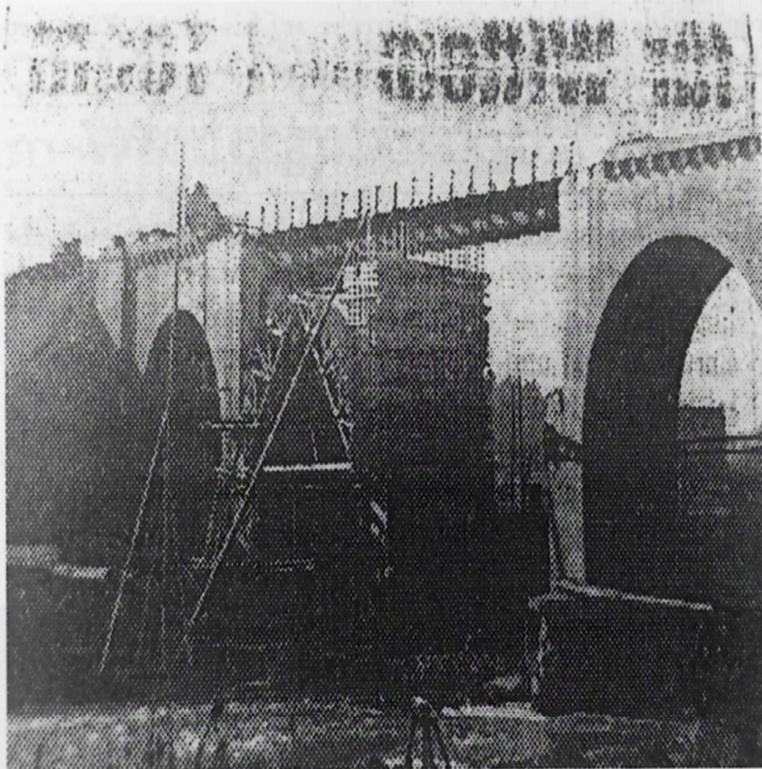
ren war der Betrieb auf der Strecke auf bis zu 130 Züge pro Tag angewachsen.

Improvisieren war die Kunst der Stunde / Schwenkkran selbst gezimmert

Zimmermann bekam auch 1945 von der damaligen Reichsbahndirektion Wuppertal den Auftrag für den Wiederaufbau des kriegszerstörten Viadukts. Verantwortlich für das ehrgeizige Projekt war bei Zimmermann Baumeister Dipl.-Ing. Heinz J. Kolitsch. Er lebte bis 1949 in Arnsberg, arbeitete dann als Brückenbauer beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe und wurde 1960 Stadtbaumeister in Buchen/Odenwald. 1988 besuchte Kolitsch als Rentner Arnsberg. Sein erster Weg führte ihn zum Viadukt. In einem Gespräch mit mir erinnerte er sich an jene Zeiten.



Mit Eisenträgern wurde die Brücke bereits im Sommer 1945 notdürftig repariert. (Repro: Jürgen Funke, 2018)



*Im Ruhbett musste der neue Pfeiler erstellt werden.
(Repro: Jürgen Funke, 2018)*

Es fehlte vor allem an Baumaschinen wie Lastenhebekräne und Betonpumpen. Baustoffe und Bauholz konnten teilweise nur im Tauschhandel beschafft werden. Dies zählte mit zu den Aufgaben eines Bauingenieurs, erinnerte sich Kolitsch. Schließlich erlaubte die Besatzungsmacht das Einschlagen und Verwerten von Splitterholz, d.h. von Bäumen mit Granatsplittern. Beim Schneiden dieses Holzes kam es ständig zu Beschädigungen an den Sägeblättern.

Hohe Motivation der Mitarbeiter

Aus 30 m langen Baumstämmen errichteten die Zimmerleute einen 25 m hohen Schwenkkran. Dieser Auslegermast, angetrieben von einer Motorseilwinde, diente als Baustellen-Hebekran. Arbeitskräfte standen zwar zur Verfügung, doch viele



*Mitarbeiter der Baustelle auf dem provisorischen Eisenträger.
(Repro: Jürgen Funke, 2018)*

waren untauglich. Sie waren körperlich schwach, durch Hunger und Krankheiten ausgemergelt. Es fehlte an Arbeitskleidung und festem Schuhwerk. Dagegen waren, so die Erinnerung des Bauingenieurs, die Motivation und Disziplin der Mitarbeiter beachtlich. Die Menschen wollten anpacken und ihren Beitrag zum Wiederaufbau der Heimat leisten. Bis zu 500 Arbeiter schafften am Damm.

Trichterfüllung in drei Schichten rund um die Uhr

Für sie wurde auf der Baustelle eine Betriebsküche eingerichtet. Allerdings reichte die Lebensmittelzuteilung nicht aus, so dass ein Firmenbediensteter ständig auf Achse war, um bei den Bauern Kartoffeln, Rüben, Kohl etc. für den Feldküchen-Eintopf herbeizuschaffen.

Mit Trümmerschuttmassen aus dem Ruhrgebiet, die per Bahn herbeigeschafft wurden, verfüllten die Arbeiter die großen Bombentrichter auf dem Bahngelände und auf dem Damm in Richtung Obereimer. Von Hand wurden sie aus dem Waggon in die Lorenzüge umgeladen. Die Loren wurden durch Muskelkraft geschoben.

Die Bombenkrater waren bis zu 18 m tief. Kolitsch erinnerte sich daran, dass in diesem Bauabschnitt bis zur vollständigen Verfüllung der Riesentrichter Tag und Nacht in drei Schichten gearbeitet wurde. Für die nächtliche Beleuchtung der Baustelle gab es eine Sondergenehmigung der Besatzungsbehörde.

Behelfsbrücke schon ab Sommer 1945 / Eisenträger rutschte in Ruhr / Atemberaubende Probefahrt einer schweren Lokomotive mit 10 km/h

Eine Behelfsbrücke aus Stahl über die 38 m weite Öffnung sollte zunächst eingleisigen Verkehr ermöglichen. In nur vier Wochen wurde sie auf acht Peiner-Trägern errichtet. Dabei kam es zu einem Zwischenfall: „Beim Verlegen der 36 m langen Träger mit Hilfe von Eisenbahnkränen kam plötzlich eine kräftige Windböe auf und legte den zweiten Träger auf die Breitseite, wobei er sich aufgrund der enormen Durchbiegung in über 20 m Höhe beiderseits aus dem Seilschlupf zog und ins Flussbett fiel. Zum Glück kam kein Mensch hierbei zu Schaden.“ Als die Gleise im Sommer 1945 auf der Behelfsbrücke verlegt waren, starteten die

Ingenieure eine Probelastung mit der schweren Lokomotive. Kolitsch: „Beim Betrachten dieses ganzen Vorgangs blieb einem manchmal der Atem stehen, so aufregend war das Zusehen, als sich die Lok schrittweise über die schwankende Behelfsbrücke bewegte.“ Doch die Träger bogen sich nur 11 cm; das war noch gerade im zulässigen Grenzbereich. Mit 10 km/h Höchstgeschwindigkeit durften von nun an die Züge über die eisernen Träger fahren. Normales Tempo war erst wieder möglich, als die Strecke 1948 zweigleisig befahren werden konnte. Auch im Tunnel gab es reichlich Arbeit: Die Schutt- und Felsmassen wurden weggeräumt, ein Gleis abgebaut und das zweite



Viadukt vor der Vollendung

Der Arnsberger Viadukt erhielt über seine nicht geringe Bedeutung hinaus eine gewisse Berühmtheit, weil auf ihn die größte Fliegerbombe der Welt zum erstenmal eingesetzt worden war, als er vor zwei Jahren zerschlagen wurde. Nach dem Zusammenbruch wurde er notdürftig in wenigen Wochen verhältnismäßig schnell geflickt, damit der Eisenbahnverkehr wieder behelfsmäßig aufgenommen werden konnte. Ununterbrochen wird seit diesen Tagen an der Wiederherstellung des schwer angeschlagenen Viadukts gearbeitet durch die Baufirma Zimmermann. Eingleisig rollt der Verkehr

schon lange wieder hoch über die Ruhr hinweg; mehr und mehr geht der Bau seiner Wiedervollendung entgegen. Kürzlich ist das neue Portal zum Tunnel aus Anröchter Sandstein fertig geworden. Das 18-m-Loch in der Tunneldecke ist verschwunden, jedoch sind

Anfüllen notwendig. Ehe das zweite Gleis gelegt werden kann, müssen an der Nordseite noch 330 cbm Betonmassen eingebaut und an der Südseite muß die Beschädigung eines Gewölbescheitels ausgebessert werden. Zementmangel und Winterwetter hemmen den Wie-

Pressemeldung im Frühjahr 1948: Viadukt vor der Vollendung. (Stadtarchiv Arnsberg: Zeitungssammlung, WP vom 27.04.1948, Repro: Jürgen Funke, 2018)

in die Mitte gerückt. Die weitere Sanierung des Tunnels war äußerst kompliziert, so Kolitsch. Sie fand auf engstem Raum statt. Denn die Beschickung der Tunnelbaustelle im Innern mit Baustoffen erfolgte im Betrieb, d.h. während des Eisenbahnverkehrs, der damals mit Dampflok betrieben wurde. Näherete sich eine Lok mussten die Arbeiter den Tunnel rasch verlassen, um anschließend innen sofort wieder weiterzuarbeiten.

Auch das Ruhrbett wurde in Handarbeit gesäubert / Baugerüst widerstand Hochwassern

Als nächste Arbeitsmaßnahme stand die Säuberung des mit Trümmern gefüllten Ruhrbetts an – natürlich auch in Handarbeit. Dann begann der „friedensmäßige“ Wiederaufbau der Brückenpfeiler. Auch dieses eine extrem schwierige Aufgabe: „In der gesamten Bauzeit erlebten wir tatsächlich drei extreme Hochwasserperioden, bei denen der Wasserspiegel jeweils bis über drei m hoch anstieg – und das für längere Zeit. Trotz angeschwemmter Bäume, Eisenbahnschwellen, großer Hölzer von Gebäuderuinen und sonstiger sperriger Gegenstände gab es keine Beschädigung am Lehrgerüst.“ Kolitsch hatte bei seinem Besuch in Arnsberg noch alle Details des Wiederaufbaus präsent. Dekorative Elemente, wie sie ursprünglich an dem Brückenbauwerk vorhanden waren, entsprachen nach dem Krieg nicht mehr dem Zeitgeist. Da hatte auch die britische Besatzungsmacht als Genehmigungsbehörde ein Wörtchen mitzureden. Kolitsch: „Ein Schönheitsfehler wurde begangen, in dem die Besatzungsmacht die Anordnung traf, die Stützkonsolen an den Gesimsen nicht wieder herzustellen. Eine nähere Begründung für diesen Standpunkt konnten wir nicht bekommen, auch nicht die Bauleitung (der Bahn). So wurden wir uns mit der Bauleitung einig, wenigstens die Konsolen für ein späteres Nachbetonieren der Konsolen gleich mit einzubauen.“

Viadukt wieder zweigleisig

Drei Jahre dauernde Reparaturarbeiten jetzt beendet

Arnsberg. (WP) „Am 3. Mai 1948 kann voraussichtlich die zwischen Neheim-Hüsten und Arnsberg (Westf.) abschnittsweise nur eingleisig betriebene, wichtige obere Ruhrtalbahn nach Beseitigung der besonders am Ruhrviadukt und Schlossberg-tunnel beträchtlichen Kriegsschäden wieder durchgehend zweigleisig befahren werden.“

So teilt die Reichsbahndirektion mit. Der Viadukt, der während des Krieges bekanntlich Gegenstand vieler Bombenangriffe war und schließlich im Februar 1945 von der größten englischen Fliegerbombe zerstört wurde, ist damit wieder vollständig hergestellt. Die Schwierigkeiten waren nicht gering. Zwar konnte der Eisenbahnverkehr 1945 schon bald wieder aufgenommen werden, nachdem der Viadukt notdürftig geflickt worden war; zerstörte Pfeiler mußten neu errichtet oder repariert, Gewölbscheitel ausgebessert und der Damm aufgebaut werden. Allein für einen einzigen Bomben-trichter des Damms waren tausende Wagen Schutt zum Füllen notwendig. Weiter mußte der Eingang des beschädigten Tunnels neu gemauert, das Loch in der Decke des Schlossberg-tunnels geschlossen werden. Drei Jahre war die Firma Zimmermann mit den Viaduktarbeiten beschäftigt. Immer neue Hindernisse taten sich auf: Der Frost legte die Arbeiten zeitweise still. Arbeiter- und Materialmangel stellten die Bauleitung immer wieder vor neue Schwierigkeiten. Eine der wichtigsten Wiederaufbauarbeiten ist nunmehr zum Abschluß gebracht. Man vergißt so leicht, was war. Wer denkt noch daran, daß die Eisenbahnbrücken gesprengt waren? Daß man von Wickede im Pendelverkehr bis Obereimer fuhr, dann im großen Koffertreck über die zerstörte und verstaubte Obereimer Straße, an Ruinen vorbei, bis zum Bahnhof Oeventrop wanderte, später bis zum Arnsberger Bahnhof,

bis der Notverkehr über den Viadukt geleitet werden konnte?

Die Brücken stehen wieder. Die Züge fahren mit vollem Fahrplan (natürlich gibt es noch viele Wünsche, so z. B. hinsichtlich der fehlenden Möglichkeit, an einem Tag zur Düsseldorfer Regierung und zurück zu kommen). Die Pünktlichkeit läßt nichts zu wünschen übrig. Wer die Bauschwierigkeiten kennt, weiß, daß diese Arbeit mit ihrem riesigen Materialverbrauch trotz der dreijährigen Dauer eine bemerkenswerte Leistung ist.

Ministerpräsident Arnold spricht heute 20 Uhr in der großen Arnsberger Stadthalle über das Thema: „Gibt es einen Ausweg aus der deutschen Not?“

Ministerpräsident Arnold ist von seiner Reise nach England rechtzeitig zurück und wird bestimmt erscheinen.

Arnold hat in London an der Versammlung teilgenommen, in der eine internationale Bewegung für eine christliche Westunion ins Leben gerufen wurde, und wird zweifellos über dieses bedeutsame Ereignis erstmalig berichten und dieser Kundgebung damit eine besondere Bedeutung geben.

Blumen für den 25000. Besucher

Arnsberg. (WP) Die „Brücke“, die Informationsquelle der öffentlichen in- und ausländischen Meinung, fand auch hier zahlreiche Leserfreunde. Schon nach zehn Monaten konnte sie jetzt ihren 25000. Besucher feiern. Die ahnungslose Glückliche, es war eine alte Arnsbergerin, wurde mit einem großen Blumenstrauß überreicht.

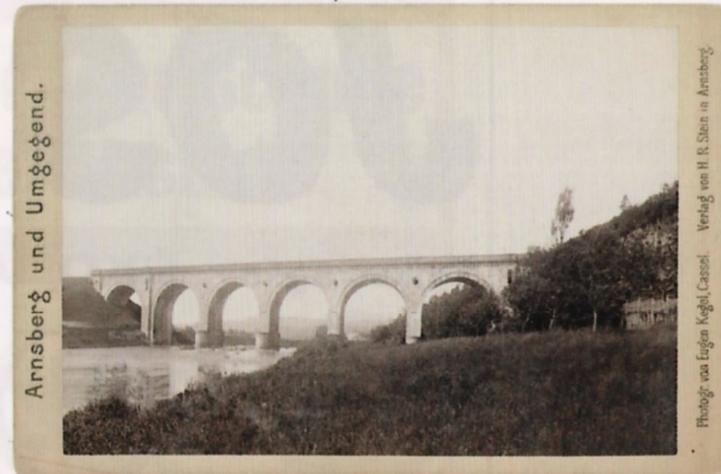
Pressemeldung im Frühjahr 1948: Viadukt wieder zweigleisig.
(Stadtarchiv Arnsberg: Zeitungssammlung, WP vom 27.04.1948,
Repro: Jürgen Funke, 2018)

Quelle: Kurzbericht über den Wiederaufbau des kriegszerstörten Ruhrviadukts und Schlossberg-tunnels in Arnsberg/Westf. in der Zeit von 1945 bis Ende 1947 von Dipl.Ing. und Baumeister Heinz J. Kolitsch, damals techn. Angestellter der Firma Gebrüder Zimmermann, Arnsberg/Westf., Hindenburgring 3, und verantwortlicher Ingenieur für die Bauführung, Planung, Baukonstruktion und statischen Berechnungen dieses Bauvorhabens.

Jürgen Funke



*Der Arnsberger Viadukt vom Schlossberg aus gesehen
(Stadtarchiv Arnsberg, Foto vor 1900)*



*Der Arnsberger Viadukt von Süden aus gesehen
(Stadtarchiv Arnsberg, Foto vor 1900)*