

DIE BAUTECHNIK

DER STAHLBAU : : ZEITSCHRIFTENSCHAU

27. Jahrgang

BERLIN, Januar 1950

Heft 1

Die behelfsmäßige Wiederherstellung der Hohenzollernbrücke in Köln.

Von Oberreichsbahnrat Rudolf Schau, Köln.

Alle 14 Eisenbahnübergänge über den Rhein sind im Verlaufe des letzten Krieges durch Sprengungen oder Luftangriffe unbefahrbar geworden. Der betrieblich bedeutendste ist zweifellos die im Schatten der gewaltigen Türme des Kölner Domes liegende Hohenzollernbrücke zwischen Köln Hbf. und Köln-Deutz. Ihre Bedeutung wird durch wenige Zahlen beleuchtet:

Jahr	Regelbelastung in beiden Richtungen	Bemerkung
1859—1911	168 Züge / Tag	2 gleisige Brücke
1912/13	447 „ „	4 „ „
1939	627 „ „	4 „ „
1948	410 „ „	2 „ Behelfsbrücke

Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Mai 1948 konnte die Hohenzollernbrücke als zweigleisige Dauerbehelfsbrücke wieder dem Betrieb übergeben werden. Die Inbetriebnahme dieser Brücke mit einer Höchstleistung von 440 Zügen je Tag in beiden Richtungen war für die Betriebsabwicklung von größter Bedeutung. Ueber die behelfsmäßig instandgesetzten beiden Gleise wird im wesentlichen der gesamte Reiseverkehr geleitet, während die im Bau befindliche Kölner Südbrücke mit zur Zeit nur einem Gleis wie früher dem Güterverkehr zur Verfügung steht. Damit ist der Verkehrsknoten Köln wieder organisch in den internationalen und deutschen Verkehr eingeschaltet.

Konstantinbrücke.

Die Hohenzollernbrücke verbindet die Rheinufer an einer Stelle, die von alters her ein wichtiger Verkehrspfad war. Hier wurde eine erste steinerne Brücke schon im 4. Jahrhundert vom römischen Feldherrn Flavius Valerius Constantinus erbaut, die nach alten lateinischen Inschriften kriegerischen Zwecken gedient haben und später vom Erzbischof Bruno (924—968) wieder entfernt sein soll.

Dom- oder Gitterbrücke.

Ebenfalls entstand hier 1855—1859 mit einem Kostenaufwand von 2,93 Mio Talern die Dombrücke, eine erste feste eiserne Brücke über den Rhein, bestehend aus einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke und einer unmittelbar danebenliegenden Straßenbrücke. Die Dombrücke — wegen Ausbildung der eisernen Hauptträger als vielfaches Netzwerk auch Gitterbrücke genannt — wies 4 gleiche Öffnungen von je 100 m Lichtweite auf (Abb. 1). Nach rd. 50 Jahren mußte sie

dem gewaltig zunehmenden Eisenbahnverkehr weichen. Die beiden Gleise reichten nicht mehr aus, auch waren die für eine Last von 2,6 t/m Gleis berechneten eisernen Ueberbauten den erhöhten Verkehrslasten nicht mehr gewachsen.



Abb. 1. Alte Dombrücke (Gitterbrücke).

Hohenzollernbrücke.

An ihre Stelle trat die Hohenzollernbrücke (Abb. 2) mit 3 nebeneinanderliegenden Brückenzügen, von denen der stromaufwärts gelegene eine vierspurige Straßenbrücke und die beiden anschließenden doppelgleisige Eisenbahnbrücken waren. Die Bauarbeiten gestalteten sich schwierig und erforderten 4 Jahre Zeit (1907—1911), da der Eisenbahn- und Straßenverkehr aufrechterhalten werden mußte. Die Herstellungskosten des Gesamtbauwerkes betrugen 13,3 Mio Mark.

Die Hohenzollernbrücke erhielt im Interesse der Rheinschiffahrt nur 2 Strompfeiler. Die 3 Stromöffnungen wurden überbrückt mit je 3 stählernen Fachwerk-Zweigelenkbogen (St 37) als Träger auf 2 Stützen von 118,88—167,75—122,56 m Stützweite. Die beiden Strompfeiler von je rd. 8,50 m Breite und 55 m Länge waren auf zweiteilige Senkkästen gegründet.

Die für den Lastenzug A (größter Achsdruck 17 t) berechneten Eisenbahnüberbauten mußten 1932 bis 1935 zur Aufnahme des Lastenzuges E verstärkt werden. Unter Aufrechterhaltung des in-



Abb. 2. Hohenzollernbrücke.