

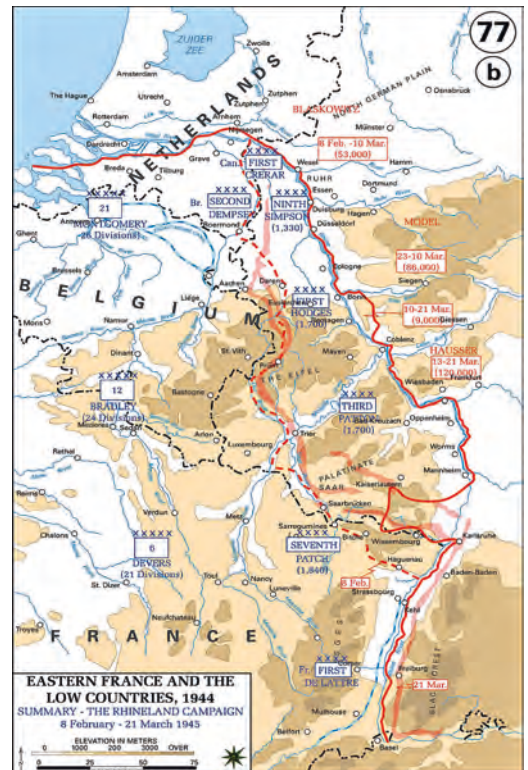
Vor 75 Jahren – die Zerstörung der Rheinbrücken zwischen Wintersdorf und Weil

Teil 2

Ulrich Boeyng

Der erste Teil dieser Artikelfolge handelte vom Ende der Kämpfe am Rhein zwischen Karlsruhe und Mannheim im Frühjahr 1945. Im vorliegenden Teil 2 wird von der damaligen Situation um die Brücken am Rhein zwischen Wintersdorf und Weil berichtet. In diesem Bereich lagen sich im frühen 19. Jahrhundert das Großherzogtum Baden und das Kaiserreich Frankreich gegenüber.¹ Seit dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 waren es das Deutsche Reich und das Reichsland Elsaß-Lothringen. Beide Regionen fielen nach dem Ende des Ersten Weltkriegs 1919 wieder an Frankreich. Wenige Wochen nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs im September 1939 besetzte Deutschland das Elsaß wieder.

Nach der Landung der Alliierten in der Normandie am 6. Juni 1944 musste sich die Wehrmacht unter heftiger Gegenwehr und nach letztlich erfolglosen Gegenoffensiven schrittweise aus den in Westeuropa eroberten Gebieten zurückziehen. Mitte März 1945 standen die Alliierten zwischen Emmerich im Nordwesten und Weil in Südbaden überall entlang des Rheins – ausgenommen in der Pfalz. Hier lag – gedeckt vom Westwall – der letzte linksrheinische Brückenkopf der Wehrmacht, der den Rückzug der eigenen Truppen decken sollte. Zwischen dem 20. und 24. März 1945 spitzte sich die Situation in der Pfalz dramatisch zu. Der Rückzug der Wehrmacht aus den linksrheinischen Gebieten des Deutschen Reiches endete mit der Sprengung der letzten intakten Rheinbrücke bei Germersheim. In Südbaden sah die Situation entlang des Rheins etwas anders aus: Hier waren die Alliierten von Westen über die Vogesen kommend im Elsaß bereits Ende November 1944



Operation Undertone, Frontverlauf im März 1945

bis Straßburg und weiter südlich bis Mitte Dezember 1944 an den Rhein vorgerückt. Nach dem Scheitern des »Unternehmens Nordwind« – der deutschen Gegenoffensive zwischen Ende Dezember 1944 und 25. Januar 1945 – in dessen Verlauf die Wehrmacht um Kolmar herum noch einmal einen großen linksrheinischen Brückenkopf zurückerobern konnte, sprengte die Wehrmacht bei ihrem endgültigen Rückzug aus Frankreich Anfang Februar 1945 alle in Südbaden vorhandenen Rheinbrücken.

Die Reihenfolge der Brücken orientiert sich am Datum ihrer ersten Verkehrsfreigabe.

Kehl – Strasbourg (Straßburg), Eisenbahnbrücke

In den frühen 1840er-Jahren des 19. Jahrhunderts wurden beidseits des Rheins sowohl im Großherzogtum Baden als auch im Kaiserreich Frankreich Eisenbahnen gebaut. Von Strasbourg ausgehend erreichte die linksrheinische Linie der »Compagnie du chemin de fer de Strasbourg a Bâle« am 15. Juni 1844 den Französischen Bahnhof in Basel, während die rechtsrheinisch verlaufende badische Hauptbahn erst ab dem 21. Februar 1859 den (alten) Badischen Bahnhof in Kleinbasel anfuhr.²

Zwei Wochen bevor die »Compagnie« Basel erreichte, konnte am 1. Juni 1844 die Stichstrecke der badischen Hauptbahn zwischen Appenweier und Kehl eröffnet werden. Zugreisende aus Mannheim mit dem Ziel Basel mussten also in Kehl auf Droschken umsteigen, um über die Schiffsbrücke nach Strasbourg und von dort weiter nach Basel zu kommen.

Wenige Jahre später entschlossen sich 1857 die Bahnverwaltungen der Badischen Staatsbahn und der französischen »Compagnie des



Strasbourg – Eisenbahnbrücke, um 1928

chemins de fer de l'Est« (EST) zum Bau einer festen Eisenbahnbrücke zwischen Kehl und Strasbourg. Sowohl die Baumaßnahmen als auch die Kosten teilten sie untereinander auf: Französische Firmen gründeten und errichteten die Pfeiler und Landfesten, die Gebrüder Benckiser/Pforzheim bauten die beiden eisernen Überbauten. Diese bestanden aus zwei parallelgurtigen, engmaschigen Gitterträgern von etwa 177 Metern Länge, die auf zwei Flusspfeilern auflagen und an beiden Enden jeweils über eine Drehbrücke unterbrochen werden konnten.³

Die Eröffnung und Anbindung dieser ersten Eisenbahnverbindung über den Rhein an das französische Eisenbahnnetz war am 11. Mai 1861. Die erste Unterbrechung der Verbindung erfolgte sechs Tage nach Beginn des Deutsch-Französischen Kriegs am 22. Juli 1870 – nicht indem man die Drehbrücken ausdrehte, sondern indem man sie auf deutscher Seite sprengte. Ein hölzernes Provisorium wurde zwar bald wieder eingebaut, aber erst 1875 wurde die rechtsrheinische Drehbrücke durch einen fest montierten Vollwandträger ersetzt. Die Brücke diente danach bis 1919 dem Bahnverkehr zwischen dem Deutschen Reich und dem Reichsland Elsaß-Lothringen.



Strasbourg – Eisenbahnbrücke,
nach der Sprengung 1940



Strasbourg – Eisenbahnbrücke, Reparatur 1941

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs und gemäß den Versailler Verträgen fiel die Eisenbahnbrücke in ganzer Länge an Frankreich.

Dann begann am 1. September 1939 der Zweite Weltkrieg, und nach der Kriegserklärung der Alliierten an das Deutsche Reich am 3. September drehte man auf französischer Seite zunächst die Drehbrücke aus. Wenige Tage nach dem Beginn des für die Wehrmacht erfolgreichen »Westfeldzugs« (10. Mai bis 25. Juni 1940) sprengten französische Pioniere am 14. Mai 1940 den westlichen Strompfeiler, wobei die beiden Gitterträger von 1861 teilweise, die ausgedrehte Drehbrücke jedoch völlig zerstört wurden.

Da die Verbindung ins besetzte Frankreich von großer Bedeutung war, montierten Pioniere der Wehrmacht daraufhin zunächst ein hölzernes Provisorium, dem ab dem 10. Februar 1941 eine zweigleisige Ersatzkonstruktion folgte, die aus Teilen des alten Gitterträgers, aus neuen Vollwandträgern, sowie aus einem etwa 60 m langen SKR-Gerät bestand.⁴ Nach der alliierten Invasion erreichten französische Stoßtruppen am 23. November 1944 Straßburg und drängten dort die Wehrmacht über den Rhein. Auf ihrem Rückzug sprengten deutsche Pioniere Ende November 1944 zusätzlich den östlichen Strompfeiler der Ei-

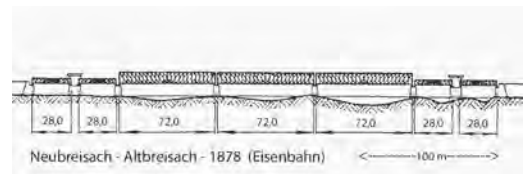
senbahnbrücke und brachten so die gesamte Konstruktion zum Einsturz.

Die drei südbadischen Rheinbrücken

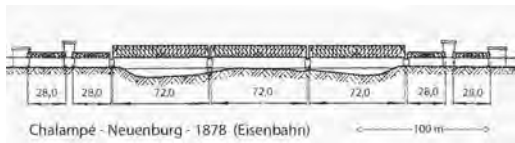
Am 13. Mai 1874 schlossen das Deutsche Reich und das Großherzogtum Baden einen Vertrag, in dem sie aus militärstrategischen Gründen den Bau von drei zweigleisigen Eisenbahnbrücken vereinbarten, die über den Rhein in das Reichsland Elsaß-Lothringen führen sollten.

Alle diese Brücken sollten nach einem einheitlichen Entwurf errichtet werden, wobei die eisernen Fachwerk-Überbauten jeweils baugleich sein, die geplanten Befestigungsanlagen jedoch an die verschiedenen Örtlichkeiten angepasst werden sollten.

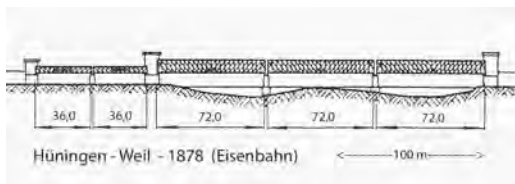
Die Gründungsarbeiten für die Pfeiler und Landfesten aller drei Brücken führte die Ge-



Altbreisach – Eisenbahnbrücke, Ansichtsschema



Neuenburg – Eisenbahnbrücke, Ansichtsschema



Weil – Eisenbahnbrücke, Ansichtsschema

sellschaft Harkort/Duisburg (GH) aus, während alle parallelgurtigen Ständerfachwerk-Konstruktionen von der Gutehoffnungshütte/Sterkrade (GHH) errichtet wurden. Die Hauptüberbauten der Brücken wurden auf den Uferdämmen vorgefertigt und jeweils innerhalb weniger Tage über den Rhein vorgeschoben.

Altbreisach – Neubreisach (Neuf Brisach), Eisenbahnbrücke

Die seit 1871 zwischen Freiburg und Altbreisach verlaufende, beiden Städten gehörende Privatbahn konnte vom Reich ab 1874 gepachtet und zweckentsprechend ausgebaut werden. Die Rheinbrücke hatte bei einer Gesamtlänge von etwa 334 m drei Hauptöffnungen von jeweils 72 m Länge, sowie an beiden Ufern jeweils zwei Flutöffnungen von je 28 m Länge, die ebenfalls von Fachwerkkonstruktionen überspannt wurden. Zwischen den beidseitigen Flutöffnungen erhoben sich massive Wehrtürme, welche die Zugänge kontrollierten. Das Erscheinungsbild dieser Brücke war somit in der Seitenansicht sym-



Altbreisach – Eisenbahnbrücke, um 1930

metrisch.⁵ Die Breite der Breisacher Brücke war zwar von Anfang an für ein zweites Gleis ausgelegt, jedoch wurden nur die Überbauten für das flussaufwärts liegende Gleis eingebaut, während es zum Einbau des zweiten Gleises nie kam. Die Freigabe der Strecke zwischen Altbreisach und Neubreisach war am 5. Januar 1878 – sie war damit die erste der drei südbadischen Brücken, die eröffnet wurde.

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs fiel die Brücke ab 1919 aufgrund der Versailler Verträge in ganzer Länge an Frankreich. Da die Republik zwar den Bahnbetrieb einstellte, das Gleis jedoch nicht als Reparationsleistung ausbaute, konnte der Betrieb bereits 1920 über



Altbreisach – Eisenbahnbrücke, nach der Sprengung 1945

den neuen Grenzbahnhof in Altbreisach wieder aufgenommen werden.

Kurz nach Beginn des Zweiten Weltkriegs sprengten französische Pioniere am 12. Oktober 1939 die beiden linksrheinischen Flutbrücken sowie den westlichen Strompfeiler. Bereits Anfang Juli 1940 begannen Pioniere der Wehrmacht mit dem Aufbau einer Behelfsbrücke, da der Breisacher Rheinübergang dringend für den Nachschub gebraucht wurde. Sie entfernten die zerstörten Teile, ersetzten sie durch fünf unterschiedlich lange RW-Geräte⁶ und verschoben sie mit den unbeschädigten Überbauten stromaufwärts in die bisher unbelegte Achse des zweiten Gleises. Am 25. Juli 1940 war die Rheinbrücke behelfsmäßig wieder eingleisig befahrbar – sie war damit der erste wiederhergestellte Übergang am Oberrhein.

Wegen der militärischen Bedeutung der Brücke begann die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg/Mainz (MAN) ab August 1942 mit den Arbeiten an einer Instandsetzung der Brücke, bei der sie die Provisorien durch zwei neue Ständerfachwerkträger und alle Flutbrücken durch Vollwandträger ersetzte. Die gesamte Brücke wurde dabei zugunsten des ungestörten Schiffsverkehrs angehoben und flussabwärts wieder in die alte Gleisachse zurückgeschoben, wobei die RW-Geräte in der zweiten Achse ungenutzt stehen blieben. Am 10. Mai 1944 konnte die Brücke für den Bahnverkehr, nach Einbau eines starken Bohlenbelags auch für den Straßenverkehr freigegeben werden.

Die Geländegewinne der Wehrmacht, die sie um die Jahreswende 1944/45 im Verlauf der »Operation Nordwind« um Kolmar herum er-

rungen hatten, musste sie im Verlauf der alliierten Gegenoffensive um den »Poche de Colmar« wieder aufgeben. Bei ihrem Rückzug auf die rechte Rheinseite sprengte die Wehrmacht am 5. Februar 1945 alle Vorlandpfeiler und brachte bis auf den mittleren Überbau alle übrigen Teile der Brücke zum Einsturz.

Neuenburg – Eichwald (Chalampé), Eisenbahnbrücke

Nach dem gleichen Entwurf und mit den gleichen Abmessungen entstanden die Bauten des zweiten Rheinübergangs zwischen Neuenburg und Eichwald. Auch hier wurden zunächst nur die Überbauten für das flussaufwärts liegende Gleis eingebaut – Eröffnung der Strecke war am 6. Februar 1878.

Da die Überbauten der GHH nach etwa 30 Jahren den gestiegenen Verkehrslasten nicht mehr genügten, wurden sie 1905/06 in die zweite Gleisachse flussabwärts verschoben. In der alten Achse errichtete die GHH nach gleichem Entwurf neue, stärker ausgelegte Überbauten und Flutbrücken.

Der Erste Weltkrieg endete am 11. November 1918 mit dem Waffenstillstand von Compiègne. Noch vor dem Abschluss des Versailler Vertrags am 28. Juni 1919, mit dem die Neuenburger Brücke in ganzer Länge an



Neuenburg – Eisenbahnbrücke, um 1930

Frankreich fiel, ließ die französische Militärverwaltung das nördliche der beiden Gleise ausbauen, während die Überbauten von 1878 stehen blieben. Im November 1921 konnte in Neuenburg der neue Grenzbahnhof für den Bahnverkehr nach Frankreich eröffnet werden.

Wie schon in Neuf-Brisach sprengten französische Pioniere am 12. Oktober 1939 die linksrheinische Landfeste, den Wehrturm und ersten Flusspfeiler, woraufhin in beiden Gleisachsen die Vorlandbrücken und die westlichen Hauptüberbauten abstürzten.

Im Juli 1940 begannen Wehrmachtspioniere mit den aufwendigen Instandsetzungsarbeiten an der südlichen Gleisachse: Die Vorlandbrücken wurden gehoben und repariert, der westliche Hauptüberbau von 1878 wurde repariert und flussaufwärts in die alte Gleisachse verschoben, der in der südlichen Gleisachse liegende mittlere Hauptüberbau von 1906 wurde gehoben und mit Teilen des schwer beschädigten westlichen Überbaus von 1906 repariert. Die übrigen Überbauten waren in beiden Gleisachsen bei der Sprengung nicht beschädigt worden. Mit den südlich gelegenen Brückenteilen konnten die Instandsetzungsarbeiten abgeschlossen und die Brücke am Juni 1941 eingeleisig freigegeben

werden. Die flussabwärts liegenden Brückenteile blieben ungenutzt stehen.

Bei ihrem Rückzug über den Rhein sprengten deutsche Pioniere am 9. Februar 1945 alle massiven Bauteile, so dass die eisernen Überbauten weitgehend unbrauchbar wurden.

Weil – Hünigen (Hunigue), Eisenbahnbrücke

Die dritte der Rheinbrücken von 1878 wich in mehrerer Hinsicht von den zwei zuvor genannten ab: Zeitgeschichtlich gesehen spielte diese Brücke während des Zweiten Weltkriegs keine Rolle mehr, da die Bahnstrecke von Weil-Leopoldshöhe nach Saint-Louis (St. Ludwig) bereits ab dem 3. April 1937 von der »Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine« stillgelegt und alle Überbauten noch im gleichen Jahr ersatzlos abgebaut worden waren.

Die Vorgeschichte zur Einrichtung der Bahnstrecke, die ja unmittelbar nördlich der Stadt Basel verlief, reicht zurück bis in die frühen 1860er-Jahre. Damals war die Badische Staatsbahn bestrebt gewesen, südlich von Strasbourg (Straßburg) einen weiteren Rheinübergang mit Anschluss an das französische

Bahnnetz zu erhalten, ohne dabei Basel und das Hoheitsgebiet der Schweiz zu berühren.⁷ Nach längeren Verhandlungen hatten die Badische Staatsbahn und die französische EST Ende Oktober / Anfang November 1869 ein Abkommen über den Bau einer festen Rheinbrücke zwischen Weil und Hunigue ausgehandelt, das aber noch vor Beginn der Bauarbeiten mit dem Aus-



Weil – Eisenbahnbrücke, vor dem Abbau 1937

bruch des Deutsch-Französischen Kriegs (19. Juli 1870) hinfällig geworden war. Erst als nach dem Krieg das Elsaß zum neuen Reichsland wurde, kam es alsbald zum Bau auch dieser Brücke.

Konstruktiv gesehen waren ihre drei eisernen Haupt-Überbauten zwar mit je 72 Metern Länge baugleich mit den beiden »Schwestern«, doch gab es hier nur auf der linksrheinischen Seite zwei Flutbrücken von jeweils etwa 36 Metern Länge, während rechtsrheinisch der Bau von Stützmauern genügte. Die örtlichen Verhältnisse erlaubten es außerdem, den massiven Wehrturm unmittelbar an den Beginn der Hauptüberbauten zu stellen. Um in der Seitenansicht über dem Rhein ein symmetrisches Erscheinungsbild zu erhalten, rückte man ebenso den linksrheinischen Wehrturm an die Hauptüberbauten heran. Auch bei Weil wurden zunächst nur die Überbauten für das südliche Gleis erstellt – die eingleisige Streckeneröffnung war am 11. Februar 1878. Die Überbauten für das nördliche Gleis folgten erst 1905/06 nach, zugleich mit dem zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke.

Unmittelbar nach Abschluss des Waffenstillstands in Compiègne ließ Frankreich

beide Gleise ausbauen. Erst am 1. Juli 1920 wurde der Bahnbetrieb eingleisig auf dem südlichen Gleis wieder aufgenommen und ab dem 1. Juni 1922 über den neuen Grenzbahnhof Weil-Palmrain abgewickelt. Der geringe Bahnverkehr führte dann 1937 zur endgültigen Aufgabe des festen Rheinübergangs.

Wintersdorf – Roppenheim, Eisenbahnbrücke

Die letzte der auf Verlangen des Militärs gebauten Rheinbrücken, die in den Nordosten des Reichslands Elsaß-Lothringen führen sollten, wurde am 1. Mai 1895 zwischen Wintersdorf und Roppenheim in Richtung Hagenau (Haguenau) eröffnet.⁸

Auch hier hatte das Militär auf Befestigungsbauten bestanden, die als massive Wehrtürme über den beiden Landfesten errichtet wurden. Das repräsentative Erscheinungsbild des Bauwerks wurde mit zwei turmbekrönten Torbauten an den Enden der eisernen Hauptüberbauten betont. Das gesamte, auf zwei Gleise ausgelegte Bauwerk war etwa 555 m lang und setzte sich aus drei halbparabelförmigen Fachwerkträgern von je 92 m Länge, sowie aus linksrheinisch vier bzw. rechtsrheinisch fünf Flutbrücken zusammen, die als parallelgurtigten Fachwerkträgern von je 31 m Länge konstruiert waren. Sowohl die Gründungsarbeiten der Pfeiler und Landfesten, als auch die Konstruktion der eisernen Überbauten lag in den Händen der GH/Duisburg.

Als Folge der Versailler Verträge fiel die Brücke 1919 in



Wintersdorf – Eisenbahnbrücke, um 1930

ganzer Länge an Frankreich. Nachdem in Wintersdorf ein großer Zollgrenz- und Rangierbahnhof erstellt worden war, konnte der Zugverkehr zwischen beiden Staaten ab dem 17. Dezember 1922 wieder aufgenommen werden.

Am 12. Oktober 1939 sprengten auch hier – wie schon bei den südbadischen Brücken – französische Pioniere die Pfeiler der westlichen Flutbrücken, sowie den westlichen Strompfeiler, wodurch alle Vorlandbrücken und der erste Halbparabelträger abstürzten.

Ab März 1941 begannen unter deutscher Leitung die Instandsetzungsarbeiten. Ab dem 3. Mai 1942 konnte der Zugverkehr zunächst eingleisig, ab dem 3. Februar 1943 wieder zweigleisig aufgenommen werden.

Bis Mitte Dezember 1944 waren die alliierten Truppen im Nord-Elsaß bis an den Westwall vorgerückt. Die Front verlief zu der Zeit etwa auf einer Linie von Bitsch über Weissenburg bis an den Rhein südlich von Lauterburg. Bei ihrem Rückzug über den Rhein sprengte die Wehrmacht am 12. Dezember 1944 alle Strompfeiler und brachte die Hauptüberbauten zum Einsturz.

Kehl – Straßburg (Strasbourg), Straßenbrücke

Bis zum Bau einer eisernen Straßenbrücke über den Rhein begnügte man sich an diesem Ort mit einer oft schadhafte hölzernen oder aber mit einer schwimmenden Brücke zwischen beiden Städten. Die letzte Schiffsbrücke von 1816 wurde erst mit der Eröffnung der ei-



Wintersdorf – Eisenbahnbrücke, nach der Sprengung 1945

sernen Straßenbrücke am 24. November 1897 überflüssig.

Die parallelgurtige Eisenfachwerk-Konstruktion der neuen Brücke stammt von der Gesellschaft Harkort/Duisburg, die Gründungsarbeiten an den beiden Pfeilern und Landfesten übernahm die Baugesellschaft Philipp Holzmann GmbH/Frankfurt a. M. Finanziert wurde die Brücke vom Großherzogtum Baden, dem Reichsland Elsaß-Lothringen, der Stadt Straßburg und der Straßburger Straßenbahngesellschaft, die auch eine ihrer Linien über die Brücke führte.⁹

Wie bei der benachbarten Eisenbahnbrücke sprengten französische Pioniere am 14. Mai 1940 den westlichen Strompfeiler und brachten die Brücke zum Einsturz. Ab Oktober 1940 sorgte ein hölzernes Fachwerk-Provisorium für die Wiederaufnahme des Fahrzeugverkehrs. Ab Juni 1942 ließ die Reparatur der gesprengten Brücke mit einer stählernen Behelfskonstruktion auch den Schwerlastverkehr wieder zu. Beide Brücken – sowohl die Holzbrücke, als auch die Behelfskonstruktion – wurden beim Rückzug der Wehrmacht Ende November 1944 gesprengt.

Am Ende des zweiten Teils der Artikelserie sind auch in Südbaden alle Rheinbrücken zerstört.

Im künftig folgenden Teil 3 wird es dann um den Zeitraum von Ende März 1945 – unmittelbar nach dem Vormarsch der Alliierten über den Rhein – bis zur Wiederherstellung der jüngsten Rheinübergänge an den historischen Orten gehen.

Anmerkungen

1 Im Verlauf der bewegte Regionalgeschichte des Elsass haben die Ortsnamen auf der linken Rheinseite mehrfach ihre Schreibweise gewechselt: Zum Beispiel wurde aus Elsass/Alsace in deutscher Zeit Elsaß, aus Strasbourg wurde Straßburg, etc. Einen Namenswechsel gab es bei Chalampé, das zum deutschen Eichwald wurde.

Angeführt sind die jeweils gültigen Ortsnamen – die alternativen Namen sind in Klammern gesetzt.

- 2 Boeyng, U.: Badische Köpfe – Robert Gerwig, Teil 1. In: Badische Heimat 1/2020, S. 29 und Anm. 32.
- 3 Ders.: Badische Köpfe – Robert Gerwig, Teil 1. In: Badische Heimat 1/2020, S. 35 und Anm. 56.
- 4 SKR-Gerät = Schaper-Krupp-Reichsbahn, ein Kriegsbrückengerät aus schnell montierbaren Fertigteilen.
- 5 Wolff: Über den Bau der Rheinbrücke bei Altbreisach. In: Deutsche Bauzeitung, Jg. 12 – 1878, S. 116–117 und S. 123.
- 6 RW-Gerät = Roth-Waagner, ein Kriegsbrückengerät aus Österreich.
- 7 Scharf, H.-W.: Eisenbahn Rheinbrücken in Deutschland. EK-Verlag 2003. Hierzu insbesondere S. 38 ff.

Die meisten Angaben zu den Rheinbrücken am Oberrhein sind diesem sehr detailreichen Buch entnommen.

Die Basler Verbindungsbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Bahnhof Basel (Centralbahnhof) wurde erst am 3. November 1873 eröffnet. Abgesehen von der Brücke bei Kehl–Strasbourg verliefen die am Oberrhein bis Basel parallel geführten badischen bzw. französischen Eisenbahnen bis 1873 ohne weitere Querverbindung.

- 8 Walter, M.: 100 Jahre Rheinbrücke Wintersdorf. In: Heimatbuch Landkreis Rastatt 1996, S. 245 ff.
- 9 Scherb, U.: Déjà vu? Als die Straßburger Straßbahn vor rund 100 Jahren durch Kehl fuhr. In: Badische Heimat 4/2017, S. 587–598.

Abbildungsnachweis

Rheinübergänge: Generallandesarchiv Karlsruhe GLA-KA_421-Zug1993-90F-BrKa-2338, -ON -BrO-1767, -1768, -1779 -BRFr-ON41, -ON1037

Sardo Centre national des archives historique SNCF: tr_sardo_1098

Frontverlauf Zweiter Weltkrieg:

https://de.wikipedia.org/wiki/Operation_Undertone#/media/Datei:Rhineland:Campaign_-_11-21_March_1945.jpg

Zeichnungen: Ulrich Boeyng

Anmerkung des Autors zu den Bildquellen:

Bei den Abbildungen aus dem Bestand des Generallandesarchivs/Karlsruhe waren alle Versuche erfolglos, die Urheber der Arbeits-Fotografien zu ermitteln. Die Verletzung von Urheberrechten ist daher unbeabsichtigt – etwaige Rechteinhaber wenden sich bitte an den Autor.

Die Abbildungen in den openarchives.sncf.com sind gemeinfrei. Im Internet kursieren etliche historische Fotos und Postkarten aller genannten Rheinbrücken. Sie werden wegen der ungeklärten Bildrechte im Text nicht abgebildet, sind jedoch unter entsprechenden Stichworten aufrufbar.



Anschrift des Autors:
Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng
Südring 19
76773 Kuhardt
boeyng@t-online.de