

Hundert Jahre Wilhelmsbrücke - Ein Beitrag zur Verkehrs- und Baugeschichte der Stadt Bad Kreuznach

von Rolf Schaller, Bad Kreuznach

Inhaltsübersicht

- Brücken seit alter Zeit
- Die Alte Nahebrücke
- Eisenbahn- und Landfuhrbrücke
- Neuer Bahnhof - neue Brücke
- Vorbereitende Entscheidungsprozesse
- Der Bau der Wilhelmsbrücke
- Baubeschreibung
- Übergabe und Fertigstellung
- Strukturwandel in der Innenstadt als Folge des Brückenbaus
- Zerstörung und Wiederaufbau
- Nachweise

Brücken seit alter Zeit



Die Lage der Stadt Kreuznach an Nahe und Ellerbach erforderte von alters her entsprechende Flussübergänge. Auf dem Kauzenberg (Schlossberg) lag die Burg, links der Nahe in der Neustadt lagen das Rathaus, die Nikolauskapelle, der Eier-, Salz-, Fisch-, Dippe- und Holzmarkt und rechts der Nahe in der Altstadt der Kornmarkt. Außerdem mussten die beiden Inseln, der große Wörth („Badewörth“) mit der Wörthkirche und der kleine Wörth („Kiskys Wörth“) einbezogen werden. Ursprünglich verband eine Holzbrücke die beiden Stadtteile Kreuznachs. Um die stete Bedrohung der Holzkonstruktion durch Hochwasser und Eisgang der Nahe zu beseitigen, ließ der Sponheimer Graf Simon II. um 1300 fast an derselben Stelle eine Steinbrücke, die Alte Nahebrücke, erbauen.

Flussabwärts führte eine Holzbrücke, die im Laufe der Jahrhunderte mehrfach erneuert wurde, von der Altstadt über den Mühlenteich, die „kleine Nahe“, zur Stadtmühle (einer herrschaftlichen Bannmühle), die am linken Mühlenteichufer auf dem kleinen Wörth stand. Außer diesen beiden Brücken stand 1846 nur die „Badebrücke“ (erbaut um 1835), die vom Kurhaus zum Hotel „Zum Rheinstein“ an der Salinenstraße führte. Daneben gab es zwei Fährverbindungen, nämlich eine „Kahnüberfahrt“ zwischen Säugasse (Karlstraße) und Viehmarkt (Kirschstein-Anlage) und eine zweite auf Höhe des „Oranienhofs“

über die Nahe nach der Königsau (später Kaiserau). 1853 war die Badebrücke baufällig geworden: „Der Langbalken der Fahrbahn war gebrochen“[Anm. 1] und sie musste erneuert werden.



Von der Altstadt zum Badewörth führten außerdem um 1861 ein privater Holzsteg und das „Geesebriggelche“, um 1860 als Holzbrücke gebaut. Im Februar 1865 wurde die „Geesebrick“ durch Eisgang schwer beschädigt und musste erneuert werden. Erst 1880 wurde der Holzsteg gegen eine Eisenkonstruktion ausgetauscht. 1878 trat an die Stelle der Fährverbindung an der Kaiserau ein Holzsteg. 1884 baute Ferdinand Clüsserath an dieser Stelle eine eiserne Hängebrücke, die „Ferdinandsbrücke“. Um von der damaligen Luisenstraße zur Kaiserau zu gelangen, musste man 3 Pfennige Brückenzoll bezahlen. Auch die Kahnüberfahrt zwischen Säugasse und Viehmarkt (Fährgasse) wurde durch einen hölzernen Steg, „Schäfers Briggelche“, überflüssig. Und auch hier durfte man nur gegen ein Brückengeld von 3 Reichspfennigen passieren.

Die um 1744 erbaute Salinenbrücke, die sog. „Schwarze Brücke“, war eine Holzbrücke auf steinernen Pfeilern. 1869-1873 wurde sie durch eine Steinbrücke ersetzt. Ein weiterer Holzsteg, „Thekla-Brücke“ genannt (Vorgänger der Schwimmbadbrücke), führte von der Saline Karlshalle zum Salinental. Unterhalb der Salinenbrücke ergab sich durch den ab 1822 nach und nach zunehmenden Kurbetrieb ein weiterer Bedarf im Badeviertel. Ein Holzsteg verband den Kurpark mit der linken Naheseite, der Kaiserau. Spätestens ab 1896 war auch die Elisabethenquelle durch eine Fußgängerbrücke - seit 1899 aus Eisenträgern und mit schmiedeeisernem Geländer - mit der Altstadt verbunden. Nach der Abwehr privater Ansprüche auf das Schwemmland kaufte die Stadt 1895/96 die Ufergrundstücke bei der als Folge eines Hochwassers im Jahr 1757 entstandenen „Oranien-Insel“ unterhalb der Salinenbrücke.

In den Jahren 1900-1902 wurde der seichte Nebenarm der Nahe mit dem Aushub des Flussbettes, Material vom nahegelegenen städtischen Steinbruch und Steinschutt vom vierspurigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Kreuznach und Bad Münster weitgehend zugeschüttet. Auf dem so gewonnenen Gelände wurde 1905 eine Rosenschau abgehalten. In Erinnerung an die ehemalige Insel wurde das Gelände „Roseninsel“ getauft.[Anm. 2] Im Rahmen der Vorbereitungen zu dieser Ausstellung wurde um 1904 über einen Rest des Seitenarms der Nahe eine Holzbrücke zur „Roseninsel“ errichtet und eine weitere führte von dort zum linken Naheufer. Saisonbedingt gab es noch einige weitere Holzstege über die Nahe, so z.B. zwischen Wohllebens Bleiche auf dem „Badewörth“ und der Viehmarkt-Bleiche und Carl Schäfers „Jahrmarktsbriggelche“. Carl Schäfer betrieb schon um 1900 die „Laufbrücke unterhalb der Eisenbahnbrücke über die Nahe zur Pflingtwiese“ während des Jahrmarkts. 1907 beantragte er die

Senkung der Pacht von 200 auf 100 Mark. Da kein anderes Angebot vorlag, stimmte die Stadtverordnetenversammlung zu.

Die Alte Nahebrücke

Die Alte Nahebrücke ist neben der Drususbrücke in Bingen und der Ellerbachbrücke in Kreuznach eine der ältesten Brücken in Rheinland-Pfalz. Die 135 Meter lange Steinbrücke aus Sandstein und Porphyrr wurde um 1311 ca. 10 Meter oberhalb der alten Holzbrücke angelegt. Sie verband die beiden Stadtteile nun ungefährdet durch die wiederkehrenden Hochwasser und wurde in die Verteidigungsanlage einbezogen. Die 8-bogige Brücke führte mit jeweils drei Bögen über den Hauptarm der Nahe und über den Badewörth. Zwei weitere Bögen überspannten die „kleine Nahe“, den Mühlenteich. Auf die Pfeiler im Mühlenteich wurden die 1495 erstmals erwähnten Brückenhäuser gegründet. Der erste Pfeiler im Hauptarm der Nahe beherbergte das Gefängnis. Darüber, auf dem ersten Brückenbogen, befand sich die zugehörige Wachstube. Über Jahrhunderte war die Alte Nahebrücke - damals einfach „Stadtbrücke“, „Steinerne Nahebrücke“ oder „Große Nahebrücke“ genannt - die einzige befahrbare Verbindung zwischen Neu- und Altstadt.

Nach der teilweisen Sprengung des 3-bogigen Brückenteils über den Hauptarm der Nahe am Freitag, den 16.03.1945 durch deutsche Truppen wurde dieser Teil des einmaligen Ensembles 1955/56 von der Firma Dyckerhoff & Widmann durch eine pfeilerlose Betonbrücke mit einem Segmentbogen ersetzt. Die Entscheidung wurde damals mit dem Hochwasserschutz begründet. Außerdem wurde der verbliebene Brückenteil verbreitert und mit einem modernen Eisenrohr-Geländer versehen.

Eisenbahn- und Landfuhrbrücke

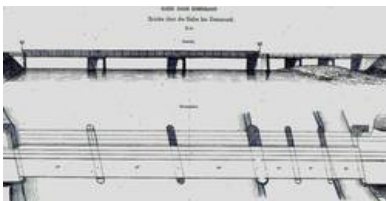
Am 27.09.1825 fuhr die erste öffentliche Eisenbahn der Welt in England auf der 20 km langen Strecke vom Kohlezentrum Darlington zur Hafenstadt Stockton. 10 Jahre später, am 7.12.1835, folgte Deutschland mit der Strecke Nürnberg - Fürth mit der „Adler“, einer englischen Dampflokomotive. Bereits 1839 gab es erste Planungen für eine Eisenbahnstrecke von Saarbrücken nach Bingen am Rhein. Damit sollten die saarländischen Steinkohlevorkommen erschlossen werden. Die Planung der Streckenführung verzögerte sich jedoch bis 1844. Neben den technischen Problemen wegen der Streckenführung entlang der Nahe gab es auch Schwierigkeiten wegen der betroffenen außerpreußischen Hoheitsgebiete, dem Fürstentum Birkenfeld (Oldenburg) und dem Oberamt Meisenheim (Hessen-Homburg). Die Revolution von 1848 brachte das Projekt ins Stocken. Erst 1855 wurde es wieder aufgenommen.



Am 4. September 1856 erhielt die Rhein-Nahe-Bahn AG die Konzession zu Bau und Betrieb. Die Bauleitung unterstand der preußischen Eisenbahndirektion. Deshalb sollte die Eisenbahntrasse möglichst auf preußischem Gebiet verlaufen. Eine Variante sah sogar den Verlauf der Bahn nördlich von Kreuznach über Rüdesheim, Weinsheim und Waldböckelheim vor. Die endgültige Trasse führte dann von Bretzenheim entlang der Rotlay zur Pflingstwiese, überquerte dort die Nahe und umging im weiteren Verlauf die Stadt im Süden. Der Bahnhof wurde unglücklicherweise auf der Nordseite der Stadt, im Brückes, angelegt. Mit ausschlaggebend dabei war wohl das innerstädtische Konkurrenzdenken. Die beiden Stadtteile rivalisierten seit ihrer Entstehung im Mittelalter miteinander. Bei der Bürgerversammlung, dem schon seit dem 14. Jh. urkundlich erscheinenden 28er Rat, gab es gesonderte Vertreter für den jeweiligen Stadtteil. Das Stadthaus und die wichtigen Märkte lagen in der Neustadt. Entlang des Brückes lagen die großen Weingüter und Villen. Die Neustadt war wirtschaftlich viel stärker als die Altstadt. Daher hatten die Vertreter der Neustadt in der Stadtverordnetenversammlung den größeren Einfluss (Vgl. Beiträge zur Geschichte der Stadt Bad Kreuznach, Bd. 1/1990, S. 59).

Die Planer sahen dies allerdings ein wenig anders: „Bei dieser Trassierung konnte zugleich der Bahnhof für die eigenthümlich situierte Stadt Kreuznach in einer Weise projektiert werden, welche den verschiedenen Stadttheilen auf beiden Seiten der Nahe gleiche Vorteile darboth. Der am linken Ufer zu etablierende Bahnhof wird nämlich durch eine mit der Eisenbahn zu verbindende Landfuhrbrücke auch für das rechte Ufer zugänglich gemacht und dadurch den beiderseitigen Verkehrsverhältnissen vollkommen genügt“[Anm. 3].

Die Rhein-Nahe-Bahn AG verlangte nun von der Stadt die Übernahme der Mehrkosten für die „Landfuhrbrücke“ in Höhe von 37.000 Talern. Fast wäre der Bau der Brücke gescheitert, da sich die Stadt zuerst gar nicht und später nur mit 10.000 Talern beteiligen wollte. Unter den Bürgern der Neustadt bildete sich eine Opposition gegen jegliche Kostenbeteiligung und damit gegen den Bau der Landfuhrbrücke. Schließlich gewannen die Befürworter doch die Oberhand und man einigte man sich auf den Betrag von 20.000 Talern.



1857 wurden die Eisenbahn- und „Landfuhrbrücke“ als „Gitterträger-Constructionen“ auf gemeinschaftlichen Mittelträgern erbaut. Ein System diente zur Aufnahme der vorerst eingleisigen Bahnverbindung, das andere stand Landfuhrwerken zur Verfügung. Die „Landfuhrbrücke“ war mit einer Breite von 6,35 m nun seit Anfang 1300 die zweite, allerdings abgelegene Fahrverbindung zwischen den beiden Stadtteilen. 1860 wurde die Rhein-Nahe-Bahn eröffnet.

Neuer Bahnhof – neue Brücke



Spätestens mit der Inbetriebnahme der Rhein-Nahe-Bahn am 25. Mai 1860 musste klar sein, wie ungünstig die Lage des Bahnhofs für die Stadt war. An der Pflingstwiese war eine Ausdehnung der Stadt nicht möglich. Für das aufstrebende Bad war der Standort indiskutabel und selbst für die Neustadt war der Bahnhof abgelegen. Ein Jahr nach Inbetriebnahme der „Kreuznacher Kleinbahn“, im Dezember 1897, wurde die Kleinbahntrasse vom Holzmarkt bis zum Stadtbahnhof in den Brückes verlängert, um dessen Anbindung zu verbessern. Die Stadt hätte schon 1860 eine ganz andere bauliche und wirtschaftliche Entwicklung genommen, wenn der Bahnhof gleich im Süden der Stadt errichtet worden wäre. So aber wurde die Entwicklung der Stadt um Jahrzehnte zurückgeworfen. Die Funktion des Zubringers für das Badeviertel musste die „Landfuhrbrücke“ denn auch nur wenige Jahre lang übernehmen. Auf Betreiben eines Komitees einiger Kreuznacher Hoteliers und Bürger wurde die Haltestelle Kreuznach „Bad“ am Bahnübergang Rheingrafenstraße erbaut und ging am 1. Juni 1864 (4 Jahre nach Eröffnung der Bahnlinie) in Betrieb. So hatte Kreuznach nun zwei Bahnhöfe. Zwei Jahrzehnte später nahmen die Dinge eine Wendung.



Am 9. Januar 1884 beschäftigte sich die Stadtverordnetenversammlung mit dem Thema des Baus eines Zentralbahnhofes im Bereich der Altstadt, und zwar in der Nähe der Eisenbahn- bzw. Landfuhrbrücke. Anstoß war ausgerechnet der Plan, die durch die mittlerweile stark gestiegene Zahl der Kurgäste überlastete Haltestelle Kreuznach „Bad“ zu erweitern. Dieses Vorhaben konnte laut Eisenbahnverwaltung aus „technischen Gründen“ nicht realisiert werden. Die Stadtverordneten sahen

deshalb als Alternative nur den Bau eines gänzlich neuen Bahnhofs an anderer Stelle. Aufgrund von Beschwerden der Gegner des Bahnhofsneubaus und deren Petition an den preußischen Eisenbahn-Minister entschied dieser jedoch gegen das Vorhaben. Doch auf Dauer konnte die Haltestelle an der Rheingrafenstraße den gestiegenen Personenverkehr nicht mehr bewältigen.

Weitere Fakten wurden durch militärische Überlegungen geschaffen. Zwar war schon 1879 die Projektierung einer Parallelstrecke zur Rhein-Nahe-Bahn im Gespräch, das Kriegsministerium trieb jedoch erst um die Jahrhundertwende den Bau der „Strategischen Bahnlinie“ Frankfurt-Metz über Mainz, Gau Algesheim und Kreuznach voran. Bereits am 01.07.1898 lagen dem Kriegsministerium die Pläne für den Bau eines neuen Bahnhofs an der geplanten strategischen Strecke Kreuznach - Gau Algesheim vor. Der im Anschluss an den neuen Bahnhof geplante 8-gleisige, 1700 m lange Rangierbahnhof war bereits für die „Bedürfnisse des militärischen Aufmarsches im Mobilmachungsfalle“ gedacht. Mit Schreiben des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 02.04.1901 erhielt die Eisenbahndirektion den Auftrag zu „Schaffung einer Anlage für den Personen- und Güterübergabeverkehr“ im Bereich der Gabelung. 1901 wurde das „Baubüro der strategischen Bahn“ in der Helenenstraße eröffnet.[Anm. 4] In den Jahren 1901-1902 wurde das Vorhaben umgesetzt.

Am 6. Januar 1902 gingen die Pläne der Eisenbahn zur Errichtung eines Zentralbahnhofs und zur Beseitigung der beiden Bahnübergänge Bosenheimer- und Mannheimer Straße bei der Stadt ein. Die Pläne berücksichtigten den Einspruch der Stadtverordnetenversammlung vom 27. November 1901 gegen die schienengleichen Übergänge. Das Eisenbahnministerium war aber nur zur Herstellung einer Überführung, mit Anschlüssen nach beiden Seiten hin, bereit. Ein neuer Zentralbahnhof mit der Bezeichnung „Kreuznach Gabelung“ sollte errichtet und die bisherigen Haltestellen „Stadtbahnhof“ und Kreuznach „Bad“ wegen der geringen Entfernung von nur 1 ½ km bzw. 650 m geschlossen werden.

Im Januar 1902 berichtete der Generalanzeiger, dass sich der Weg vom Stadthaus zum Bahnhof durch die vom Stadtbauamt geplante neue Brücke zum Viehmarkt von bisher 1100 m auf 850 m zum Zentralbahnhof verkürze. Ebenfalls noch im Januar 1902 befasste man sich mit der geplanten Überführung in der Rheingrafenstraße. Das Stadtbauamt markierte mit dort aufgestellten Stangen die Höhe der geplanten Überführung. Die Demonstration mit den in „Stockwerkshöhe“ angebrachten Markierungen muss so eindrucksvoll gewesen sein, dass sie „allgemein zur Ablehnung“ der angedachten Brücke führte.[Anm. 5]

Die strategische Bahnstrecke zwischen Kreuznach und Gau Algesheim wurde am 14. Mai 1902 ohne besondere Feierlichkeiten in Betrieb genommen. Am 27. August 1903 wurde in der Stadtverordnetenversammlung der Vorvertrag zwischen der Eisenbahndirektion Mainz und der Stadt Kreuznach zum Bau des Zentralbahnhofs behandelt. Die Bahn war jedoch nur zu wenigen Zugeständnissen bereit und am 25. Februar 1904 wurde dem endgültigen Vertrag zugestimmt.

Es blieb

- beim vorgesehenen Ersatz der Bahnübergänge Mannheimer- und Bosenheimer Straße unter Tieferlegung der Bahngleise durch eine gemeinsame Überführung in Verlängerung der Wilhelmstraße, der später sog. „Ochsenbrücke“
- Überführung des Lämmerbrückenweges und
- Unterführung der Schlachthausstraße (heute Wöllsteiner Straße) durch die Eisenbahnverwaltung.



Die Verkehrsanbindung des neuen Bahnhofs und der Bahnhofsvorplatz waren durch die Stadt herzustellen. Die erforderlichen Grundstücke für die Zufahrtstraße wurden von der Stadt Anfang 1905 erworben. Im Oktober 1905 wurde über die Namensgebung für die neue Straße zwischen Mainzer- und Bosenheimer Straße beraten. In Abänderung des Vorschlags „Bahnhofstraße“ beschlossen die Stadtverordneten den Namen „Badbahnhofstraße“.

Mit dem Bau des neuen Empfangsgebäudes wurde 1904 begonnen. Die Bahn hatte in ihren Plänen die vorläufige Bezeichnung „Kreuznach Gabelung“ für die neue Station verwendet. Diese Bezeichnung sorgte sogleich für erhebliche Aufregung. Der Oeffentliche Anzeiger prophezeite die Irritation von Kurgästen, die den Haltepunkt Kreuznach „Bad“ in den Fahrplänen nicht mehr finden könnten und mit der Bezeichnung „Gabelung“ nichts anzufangen wüssten. Ein Leser des Generalanzeigers befürchtete „eine direkte Schädigung unseres Bades, zumal unser Nachbarbad in allen Fahrplänen der Welt als ‚Bad Münster am Stein‘ bezeichnet wird“[Anm. 6]. Der Kreuznacher Kurverein setzte sich letztendlich erfolgreich für die Bezeichnung „Bad Kreuznach“ ein. Der provisorische Bahnhof - noch ohne das geplante Empfangsgebäude - wurde am Montag, dem 15. Mai 1905, in Betrieb genommen. Die Haltestelle Kreuznach „Bad“ war bereits um Mitternacht geschlossen worden.

Die geplante Bahnverlegung löste heftige Diskussionen aus. Insbesondere die Bewohner der Neustadt fühlten sich durch die geplante Schließung „ihres“ Bahnhofs benachteiligt. Nachdem die Bahnverwaltung in einem Schreiben hatte anfragen lassen, welche Bedenken gegen die Schließung des Stadtbahnhofs im Brückes bestünden, füllte eine Vielzahl von Leserbriefen für und wider die Verlegung bzw. Schließung des Stadtbahnhofs die Zeitungen: Am 8. November 1905 wurde in gleich zwei Leserbriefen im Oeffentlichen Anzeiger gegen die Schließung des Stadtbahnhofs der „großen Verbitterung“ über den letzten Ratsbeschluss Ausdruck verliehen. Die Neustädter Geschäftsleute und Ladenbesitzer befürchteten große wirtschaftliche Nachteile durch die Verlagerung des Bahnhofs. Eine

Unterschriftenliste sollte ausgelegt werden. Am nächsten Tag folgte ein Leserbrief ähnlichen Inhalts. In einem weiteren wurden die Neustädter jedoch als „Egoisten“ getadelt.

Am folgenden Tag berichtete die Zeitung über eine Vorstandssitzung des Bürgervereins, der sich ebenfalls im Namen der Neustädter Geschäftsleute für den Erhalt der Station im Brückes einsetzte. Auch mit der geplanten Überführung der Mannheimer Straße wollte man sich befassen. Tags darauf folgte ein Aufruf: „Neustädter wehrt euch!“ und eine Forderung aus dem Badeviertel: Wenn der Neustadt der Stadtbahnhof erhalten bliebe, wäre es nur ein „Akt ausgleichender Gerechtigkeit“, wenn auch an der Rheingrafenstraße wieder eine Haltestelle eingerichtet würde.



Die Arbeiten wurden fortgesetzt und zwischen 1905 und 1908 entstand das neue „stolze und prächtige“ Bahnhofsgebäude. Der Zentralbahnhof wurde am 1. Mai 1908 feierlich der Öffentlichkeit übergeben.

Jahrhundertlang hatte die Mannheimer Straße den Verkehr aus der Stadt nach Süden geführt. Sie war nun durch die viergleisige Bahnlinie unterbrochen. Ein „Bürgerausschuss für den Brückenbau“ wollte daraufhin mit einer „Sammlung freiwilliger Beträge“ für die Entschädigung der Grundstücksbesitzer beiderseits der Bahnlinie zur Finanzierung der Überführung der Mannheimer Straße beitragen. Da sich jedoch nur wenige Bürger dazu bereit fanden und das Sammlungsergebnis auch nicht annähernd die Kosten hätte decken können, stellte die Initiative am 18. November 1905 ihre Tätigkeit ein. Ein weiterer Grund war sicherlich, dass sich im November 1905 die Brückenrampen an Bosenheimer- und Bahnhofstraße bereits im Bau befanden. Die Mannheimer Straße blieb unterbrochen. Man errichtete lediglich eine Fußgängerbrücke, den „Löwensteg“.

Mit der Verlegung des Stadtbahnhofs vom Brückes an den heutigen Standort wurde nicht nur der Schwerpunkt der Stadtentwicklung auf diese Seite der Stadt verlagert, gleichzeitig wurde durch den Bau der Ochsenbrücke auch der Verkehr aus der Innenstadt (Mannheimer Straße) zur Wilhelmstraße gelenkt. Für die Anbindung der Neustadt an den neuen Bahnhof war nun die neue Brücke zwischen Stadthaus und Viehmarkt überfällig.

Vorbereitende Entscheidungsprozesse



Schon 1893 gab es Forderungen nach dem Bau einer „Brücke vom Stadthaus zur Wilhelmstraße“ und der Beseitigung des Viehmarktes. Einmal sollte die zu enge Straße der Neustadt (Mannheimer Straße) entlastet und die unhaltbaren Zustände am Viehmarkt bedingt „...durch Wäsche, Abfall und Vieh...“ beseitigt werden.[Anm. 7]

Am 21. Mai 1897 befassten sich die Stadtverordneten mit einer Denkschrift des Stadtbaumeisters Hartmann zum „Bau einer festen Fußgängerbrücke über Nahe und Mühlenteich im Zuge der Wilhelmstraße“. Die Brücke sollte „Schäfers Brückelchen“, welches im Winter immer wieder abgebaut werden musste, ersetzen. Der südliche Brückenkopf sollte auf dem Viehmarkt entstehen und der nördliche bei der Einmündung der Fischergasse in die Karlstraße. Die „Beibehaltung des Brückenzolls“ sollte zur Deckung der Kosten beitragen. Die Baukommission wurde mit der Durchführung des Projekts beauftragt. Es wurde eine Ausschreibung durchgeführt und nach dem Submissionstermin am 26. Mai 1898 waren vier Angebote eingegangen:

1. Firma Köln-Bayenthal 20.132 Mark.

Das Angebot wurde „als minderwertig außer Concurenz gestellt“.

2. Firma August Klönne, Dortmund 21.726 Mark.

3. Gesellschaft Harkort, Duisburg 29.200 Mark.

Bei den Angeboten zwei und drei lag das Tragwerk unterhalb des Gehweges. Dadurch stand zu befürchten, dass dieses bei Hochwasser „in die Nahe tauchen“ würde. Als Alternative wären an den beidseitigen Brückenköpfen hohe Treppenaufgänge erforderlich gewesen. Der Bauausschuss entschied sich deshalb für das vierte Angebot:

4. Maschinenbau AG Nürnberg (Filiale Gustavsburg) 24.888 Mark.

Das „versteifte, eiserne Tragwerk der Bogenbrücke“ lag oberhalb des Gehweges, sodass sich eine Erhöhung der Brückenköpfe erübrigte.[Anm. 8] Die Stadtverordnetenversammlung vom 23. Juni 1898 stimmte dem Vorschlag der Baukommission zu.

Als zusätzliche Maßnahmen wurden verhandelt:

a. Grunderwerb von Wwe. Hermann Meyer, Karlstraße mit 3.000 Mark.

(Die Erben Meyer wurden für die Enteignung des unbebauten Grundstückes Flur 69, Nr. 324/52 Ende 1905 von ca. 200 m² mit 4.900 Mark entschädigt).

Herrichtung des Grundstückes (Versetzung eines Pavillions und Abbruch einer Mauer zur Karlstraße) mit 1.800 Mark.

b. Bau der beiden Landpfeiler 10.180 Mark.

c. Auffüllung des Geländes auf dem Viehmarkt 5.100 Mark.

d. Befestigung des Nachläufers (Brückenabgang) auf dem Viehmarkt 2.800 Mark.

e. Brückenbelag und Anstrich 2.200 Mark.

Die Gesamtkosten betragen also rund 50.000 Mark.

Ergänzend dazu sollte über den Mühlenteich eine Fahrbrücke errichtet werden. Diese war mit weiteren 20.500 Mark veranschlagt. Außerdem wurde beschlossen, den Steigerturm auf dem Viehmarkt abzurechen.

Am 28. Juli 1898 nahm ein Leser im Generalanzeiger Stellung zu dem Vorhaben: „Im Hinblick auf die fortgeschrittene Planung der Bahnlinie Frankfurt-Metz ist der Bau einer Fahrbrücke von der Wilhelmstraße über die Nahe erforderlich. Es ist ein Rätsel, warum die Verwaltung jetzt in aller Eile eine Fußgängerbrücke bauen will, die dann vollkommen überflüssig ist...“. Ein Stadtverordneter erklärte dazu, die (Fußgänger-)Brücke koste die Stadt nichts. Zinsen und Amortisation würden durch das Brückengeld reichlich gedeckt.

Zum Bau der Fußgängerbrücke im Zuge der Wilhelmstraße ist es nie gekommen. Über die näheren Umstände der Einstellung des Projekts geben die Protokolle der Stadtverordnetenversammlung keinen Aufschluss. Nur im Protokoll der Baukommission vom 23.07.1898 ist ein Hinweis zu finden: „Der Herr Bürgermeister theilt die Gründe mit, weswegen der Neubau der Fußgängerbrücke über die Nahe noch nicht in Angriff genommen ist“[Anm. 9]. Dessen ungeachtet wurde Ende 1898 von der Actiengesellschaft für Beton- und Monierbau die Fahrbrücke über den Mühlenteich im Zuge der Wilhelmstraße fertiggestellt. Die Brücke war einschließlich der Bürgersteige 9 Meter breit. Im gleichen Jahr wurde der „Stadthausplatz gepflastert und neu reguliert“[Anm. 10].

Angestoßen durch die fortgeschrittenen Planungen der Eisenbahn ließ die Stadt im Januar 1901 Verkehrszählungen in den Einfallstraßen durchführen. Das Ergebnis erbrachte eine völlige Überlastung der Innenstadt. Auf der Alten Nahebrücke wurden täglich 350 Fuhrwerke gezählt. Nach der Fertigstellung des Zentralbahnhofs rechnete man mit 210 weiteren Fuhrwerken pro Tag. Als weiteres

Problem kamen noch die steilen Rampen der Alten Nahebrücke und die geringe Durchfahrtsbreite der Mannheimer Straße hinzu. Damit begannen endlich die konkreten Planungen zum Bau der neuen Brücke und sofort formierte sich in der Neustadt der Widerstand:

Am 10. Februar 1902 veröffentlichte der Generalanzeiger einen Leserbrief, in dem die geplante neue Brücke als „eine Annehmlichkeit, welche heillosos Geld koste“, bezeichnet wird. Sie sei ein „überflüssiges Bauwerk, welches die Haus- und Ladenbesitzer in der Mannheimer Straße schädige“. Deshalb sei der Bau zumindest zu verschieben, bis der Verkehr eine Änderung des jetzigen Zustandes unbedingt erfordere. Die Antwort blieb nicht aus: einige Tage darauf wurde in einer Petition gegen die „Agitation zur Vereitelung eines neuen Personenbahnhofs und des damit verbundenen Baus einer zweiten Fahrbrücke von Grundbesitzern in der Nähe des Stadtbahnhofes, die eine Entwertung ihres Besitzes fürchten“ von den Stadtverordneten gefordert, den Bau der neuen Brücke gleichzeitig mit der Verlegung des Bahnhofs zu beschließen.[Anm. 11]

Am 7. August 1902 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, für den Erwerb der für den im nächsten Frühjahr (1903) geplanten Brückenbau erforderlichen Grundstücke Mittel in Höhe von 149.000 Mark bereitzustellen. 1903 befand sich der Brückenbau allerdings immer noch in der Planungsphase, die sich bis zum Jahr 1904 hinzog. Vom Stadtbauamt wurden Entwürfe gefertigt und verschiedene Trassen erarbeitet und berechnet. Im Bericht über die Stadtverordnetenversammlung vom Vortag schrieb der Generalanzeiger am 22. Juli 1904, die Planungsarbeiten würden voranschreiten. Auf Anfrage habe der Bürgermeister berichtet, die Brücke sei zeitgleich mit dem Bahnhofsneubau fertig. Die Firma Grün & Bilfinger habe - für den Fall des Zuschlags - als Termin für die Fertigstellung den 1. Oktober 1905 angegeben und den Einbau der Brückenpfeiler noch für dieses Jahr zugesagt.

Am 5. August 1904 wurden die Entwürfe der Brückenbaupläne im Schaufenster der Fa. Casimir Heintz jr., Mannheimer Straße 37 (Ecke Poststraße), für die Bürger ausgestellt.

„Die Zeichnungen zeigen die geplante Brücke mit zwei Strom- und zwei Landpfeilern. Auf dem Neustädter Brückenkopf erhebt sich ein hochaufstrebendes Gebäude, die Brückenschänke. Der Viehmarkt ist im Entwurf in eine schattenspendende Anlage verwandelt, der Steigerturm entfernt. Bis zum 1. Oktober will Grün & Bilfinger die Strompfeiler über Wasserhöhe errichtet haben. Glück auf und Beutel auf, Cruceniaca!“[Anm. 12]. Die Pläne stießen auf großes Interesse bei der Bevölkerung: „Großes Publikum vor dem Heintz'schen Schaufenster“ berichtet der Generalanzeiger am nächsten Tag.

Die Stadtverordnetenversammlung am 11.08.1904 wurde von Oberbürgermeister Rudolf Kirschstein mit den Worten eröffnet: „Die vor 600 Jahren errichtete alte Nahebrücke hat den gewachsenen Verkehr nicht mehr bewältigen können... Deshalb ist schon vor 50 Jahren auf die Notwendigkeit einer zweiten Brückenstraße wiederholt hingewiesen worden. Nachdem jetzt aber die Bahnhofsverhältnisse verändert

wurden und der Personen- und Eilgutverkehr hinter der Kreuzkirche konzentriert werden soll, muß für eine neue und zweckmäßige Verbindung beider Stadtteile mit diesem Bahnhof Sorge getragen werden.“

Es folgt der Bericht über den Werdegang der Ausschreibung:

Stadtbaurat Hartmann hatte zwei Trassen erarbeiten lassen:

a) Einmündung des nördlichen Brückenkopfes in die Fischergasse und von dort westlich des Stadthauses in die Poststraße und weiter zum Stadthausplatz.

b) Einmündung östlich des Stadthauses zum Stadthausplatz.

Es wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, bei dem vier Firmen in die engere Wahl kamen. Nach dem Ausscheiden einer Firma wurden drei Firmen zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert.

Es waren dies die Firmen:

1. Aktiengesellschaft für Monierindustrie,
2. Firma Philipp Holzmann, Frankfurt und
3. Firma Grün & Bilfinger, Mannheim.

Die drei Firmen hatten sich mit fünf verschiedenen Entwürfen beteiligt. Zwei Angebote beinhalteten die Ausführung der Brücke als Stahlgitterbrücke und drei als Steinbrücke.

Die Aktiengesellschaft für Monierindustrie hatte eine Steinbrücke für 261.000 Mark angeboten, die Fa. Holzmann unterbreitete ein Angebot für eine Steinbrücke für 303.000 Mark und eine Ausführung in Eisen für 293.000 Mark. Die Fa. Grün & Bilfinger bot eine Stahlgitterbrücke für 231.000 Mark an und außerdem eine Ausführung in Stein. Der Entwurf von Grün & Bilfinger sah den Brückenkopf statt an der Einmündung der Fischergasse am Stadthausplatz vor. Die Brücke sollte ohne Gefälle auf die rechte Naheseite und von dort über eine Rampe auf dem Viehmarkt zur Wilhelmstraße führen. Dadurch war zugleich eine Überführung der Karlstraße und der Karpfengasse möglich. Die Ausführung als Steinbrücke bot Grün & Bilfinger in einer „einfachen“ Version für 215.000 Mark an und eine aufwändigere Variante mit den zwei Brückentürmen für weitere 50.000 Mark. Der Stadtverordnete Dr. Engelmann gab zu den Angeboten folgende Stellungnahme ab:

„1. Die Brücke ist insbesondere durch den Bahnhofsneubau notwendig.

2. Die Ausführung in Stein ist für die Ewigkeit geschaffen, während man mit dem Eisenbau diese Erfahrungen noch nicht gemacht hat.

3. Neben der Nützlichkeit ist auch die Ästhetik zu berücksichtigen. Deshalb sollten trotz der Mehrkosten auch die Türmchen gebaut werden.“

Obwohl die Variante durch die Fischergasse „wesentliche Ersparnisse geboten hätte“, entschieden die Stadtverordneten einstimmig für die Variante der Fa. Grün & Bilfinger mit den Brückentürmen.

Dazu wurden weitere 90.000 Mark für den erforderlichen Grunderwerb im Bereich der nördlichen Rampe eingeplant. Nicht in diesen Kosten enthalten waren die Aufwendungen für die geplante, umfangreiche Umgestaltung des Viehmarkts, die Regulierung des Ellerbachs und die Zusammenführung der vier vor dem Stadthaus zusammenlaufenden Straßen. Insbesondere wegen der Kosten für die Änderung der Zuführung der Staatsstraßen sollte eine „Beihilfe von 50.000 Mark bei (Rhein-)Provinz und Staat“ beantragt werden, erläuterte Oberbürgermeister Kirschstein, denn die „neue Brücke bringt erhebliche Vortheile für den allgemeinen Landesverkehr, verringert die natürlichen und politischen Schranken und trägt zur Hebung des Wohlstands im südlichen Theil der Provinz wesentlich bei“.

Der Bau der Wilhelmsbrücke



Nach der Festlegung der Trassenführung wurde 1904 mit dem Erwerb der erforderlichen Grundstücke - durch Kauf bzw. Enteignung - begonnen. Das Haus Hochstraße Nr. 50 war im Besitz der Stadt und wurde 1905 abgerissen. Die darin wohnende Witwe des Stadtdieners Königsfeld musste in die Karlstraße 56 umziehen. Das „Post- und Telegraphenamt“ war bereits 1890 von der westlichen Ecke Karlstraße/Brückesstraße in den Neubau in der Poststraße umgezogen. Danach war das Anwesen (ehemals Weinhändler Herff) abgerissen worden. Der Stadthausplatz wurde 1898 „reguliert und gepflastert“. Die Grundstücke in der Karlstraße bei der Einmündung der Fischergasse wurden wegen der geänderten Trassenführung nicht mehr benötigt. Stattdessen mussten in der Karlsstraße die Häuser Nr. 52 und 54 sowie 31 (gegenüber dem Fausthaus) angekauft werden. Das Haus Karlstraße 52 erwarb die Stadt von Notar Schmitz für 12.500 Mark. Das Haus Karlstraße 54 verkaufte Carl Ost unter der Bedingung an die Stadt, dass ihm später der „nächstliegende Keller unter der Brücke“ verpachtet würde. An der Einmündung der Karpfengasse in die Karlstraße lagen die Häuser Karpfengasse Nr. 8 und gegenüber 9 und 11 in der Fluchtlinie der zu errichtenden Rampe. Für das Grundstück Karlstraße Nr. 324/52 der Erben Meyer lief bereits ein Enteignungsverfahren, da dort schon der Brückenkopf für die verworfene Fußgängerbrücke vorgesehen war. Das Grundstück 345/52 gehörte bereits der Stadt.

Ende Mai 1905 wurde den Stadtverordneten der Brückenbauvertrag mit der Firma Grün & Bilfinger, Mannheim vorgelegt. In der Sitzung vom 29. Mai wurde die Aufnahme einer Anleihe bei der städtischen Sparkasse in Höhe von 400.000 Mark zu 3 2/3 % Zinsen beschlossen. Am 23. Juni 1905 wurde der Brückenbauvertrag von den Stadtverordneten gebilligt. Grün & Bilfinger sollte die Brücke mit den Unterführungen von Karlstraße und Karpfengasse, einem „Stadthausvorkeller“ und den Turmaufbauten

für 239.678,03 Mark erstellen. Als Fertigstellungstermin wurde der 1. März 1906 vereinbart, was gegenüber der Zusage vom Vorjahr eine Verzögerung um 5 Monate bedeutete.

Den Bau der Rampe am Viehmarkt wollte die Stadt - um die Kosten zu senken - in Eigenleistung ausführen. Im Juli 1905 wurde der Abbruch des Steigerturms auf dem Viehmarkt beschlossen. So weit möglich sollten die verwendbaren Teile für den Wiederaufbau auf der Pflingstwiese verwendet werden. Parallel dazu wurde die Regulierung des Ellerbachs in Angriff genommen. Mit „Cementschalen und Sandsteinpflaster“ sollte eine „Sommerrinne“ (Kleinwasser-Rinne) für den Ellerbach gebaut werden, und zwar bis 20 m aufwärts der Zwingelbrücke. Gleichzeitig wurde festgelegt, diese Flächen regelmäßig zu reinigen und die Anwohner zur Sauberkeit anzuhalten. Die anfallenden Kies- und Erdmassen wurden unmittelbar zur Herstellung der Rampe auf dem Viehmarkt verwendet.

Über den Brückenbau selbst gibt es nur wenige Informationen. Ab Ende Oktober 1905 wird wegen des Termindrucks an der Brücke bis nachts 2400 Uhr bei „Acetylen-Beleuchtung“ gearbeitet. Im November entstanden der Brückenbogen über die Karlstraße und der Brückenturm. Und am 11.11.1905 ist ein Unfall zu vermelden: „Ein Zimmermann war damit beschäftigt, das Gerüstholz eines Brückenbogens auf einen Haufen zu stapeln. Als er noch einen Balken darüber werfen wollte, kam der ganze Holzstoß ins Rutschen und verschüttete den Zimmermann bis an die Oberschenkel. Der Zimmermann kam mit leichten Quetschungen davon“[Anm. 13]. Noch im November 1905 erfolgte die Auftragsvergabe der „schmiedeeisernen Brüstungsgeländer“ für die beiderseitigen Rampenzufahrten an den Kreuznacher Schmiedemeister B. Moritz sowie die Beschaffung der Bordsteinkanten und Bürgersteigplatten. Im Januar 1906 wurde die den Stadthausplatz nach der Karlstraße zu abschließende Mauer abgebrochen. Damit konnte die zum Brückes ansteigende Karlstraße an dieser Stelle verbreitert und gleichzeitig eine Zufahrt zu den Kellern unter den Rampenbögen geschaffen werden. Die Brücke war damit im wesentlichen fertiggestellt.

Anfang Januar 1906 war das „Schäfer'sche Brückelchen“ vom Hochwasser fortgeschwemmt worden. Noch bevor mit der Pflasterung der neuen Brücke begonnen wurde, entstand dadurch „ein lebhafter Fußgängerverkehr“ über die Wilhelmsbrücke. Im Juni 1907 erlangte Carl Schäfer erneut die Genehmigung zur Aufstellung einer Laufbrücke von der Karlstraße zur Bleiche am Mühlenteich. Die hölzerne Fußgängerbrücke wurde auch nach dem Bau der Wilhelmsbrücke noch viele Jahre auf- und abgebaut. Auch 1945, nach der Zerstörung der Fahrbrücken, wurde sie noch genutzt.

Am 10. Januar um 800 Uhr wurde unter Aufsicht von Professor Billing und den Augen von zahlreichen Zuschauern eine Belastungsprobe der neuen Brücke durchgeführt. Der Kreuznacher Fuhrunternehmer Philipp Steinbrecher fuhr mit einem vierspännigen, schwer beladenen Fuhrwerk über die Brücke. „Die Probe hat die neue Brücke glänzend bestanden ... und nicht im geringsten nachgegeben“[Anm. 14]. Am 1. Februar 1906 berichteten Bürgermeister Kirschstein und Stadtbaurat Hartmann in der

Stadtverordnetenversammlung über den Stand der Bauarbeiten an dem nunmehr fast vollendeten Brückenbauwerk. Im Anschluss wurden zwei Beschlüsse gefasst:

- Die Brücke soll den Namen „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ tragen.
- An das Staatsministerium soll ein Antrag auf Bewilligung einer Beihilfe gestellt werden.

Der Oeffentliche Anzeiger meldete am 23. Februar 1906 die Anbringung des Rampengeländers auf der Stadthausseite und am 31. März die weitgehende Vollendung der Brücke. Der Turm sei bis auf die Innenausstattung gediehen und der Personenverkehr über die neue Brücke bereits recht lebhaft. Am 23. April 1906 kam es doch noch zu einem Zwischenfall beim Brückenbau. „Zwei hiesige Herren gerieten in Gefangenschaft, als sie sich in den Brückenturm begaben, um von dort Aussicht zu halten“. Ein Arbeiter konnte die Herren mit einer Leiter befreien.[Anm. 15] Auf der Nordseite des Brückenturms wurde unterhalb der Galerie ein ca. 1m x 1,3m großes, aus Sandstein gefertigtes Stadtwappen angebracht. Am 7. Mai 1906 kritisierte ein Leser des Generalanzeigers die heraldischen Unrichtigkeiten des Wappens. Es wurde später gegen eine andere Version ausgetauscht.

Baubeschreibung



Die Brückenpläne wurden von Prof. Hermann Billing, Karlsruhe erstellt. Die Brücke gilt noch heute als städtebaulich hervorragendes Werk der Brückenbaukunst. Die gesamte Bauanlage ließ in Form und Material die mittelalterliche Stadtmauersilhouette neu entstehen und fügte sich in die Umgebung mit der Alten Nahebrücke, den Resten der Stadtmauer und dem „Butterfass“ vorzüglich ein.

Die Brücke wurde in einem rustikalen, ungleichmäßigen Mauerwerk aus Porphyrgestein errichtet. Für die Sockel wurde Basaltlava verwendet. Dadurch war auch eine farbliche Gliederung der Pfeiler gegeben. Die Brückengewölbe wurden aus Ziegelsteinen errichtet. In gleichmäßigen Abständen waren die Brückenmauern gegliedert und mit stilisierten Wappenschildern versehen. Die Abdeckung der Brückenmauern bestand aus ausgekehlten Sandsteinplatten. Über den Pfeilern waren die Bürgersteige beidseitig ausgebuchtet. Die eigentliche Brücke überspannt die Nahe in 3 Bögen in einer Gesamtlänge von 60 m.

Auf der Nordostseite der Brücke wurde ein dreistöckiger Turm mit angebautem Treppenhaus und umlaufendem Balkon errichtet, der an einen mittelalterlichen Wehrturm erinnert. Auf der Nordwestseite liegt ein kleinerer, einstöckiger Turm, der das Motiv des naheaufwärts stehenden Pfeffermühlchens aufgreift (in Anspielung auf die geringe Körpergröße des damaligen Oberbürgermeisters nannten die Kreuznacher das Türmchen „Kirschstein“). Am südlichen Brückenkopf wählte der Architekt als Pendant zu den Brückentürmen zwei wuchtige Aufbauten. Über je einer Nische in der Brückenmauer wurde ein gedrungenes, viereckiges Säulenpaar von einem breiten Sims gekrönt.

Die geschwungene, nördliche Zufahrtsrampe führt in weitgespannten Arkaden bis zur Hochstraße. Die Rampe ruht auf 7 Pfeilern, die durch 8 Bögen verbunden sind. Die unter den Bögen entstandenen Räume wurden von Anfang an als Lagerräume bzw. Garagen genutzt. Im Westen führt die Brückenzufahrt unmittelbar am Stadthaus, dem ehemaligen Hundheimer Hof aus dem Jahr 1715 vorbei. Der Putzbau mit Sandsteingliederung war um 1900 durch einen Flügel in die Fischergasse nach den Plänen von Stadtbaudirektor Hartmann erweitert worden. Auf der gegenüberliegenden Seite wurde das „Fausthaus“, Magister-Faust-Gasse 47, umgangen. Die Fahrbahn führt an den Fenstern des ersten Obergeschosses vorbei. Für die südliche Rampe wurde das Gelände zwischen Viehmarkt bzw. Mühle auf der einen und dem Krankenhaus St. Marienwörth auf der anderen Seite aufgefüllt.

Die künstlerische Gestaltung der neuen Brücke und die Schaffung der Kaiser-Wilhelm-Anlage auf dem ehemaligen Viehmarkt sind auch ein Verdienst von Oberbürgermeister Rudolf Kirschstein (1897 - 1909).

Übergabe und Fertigstellung

Durch eine Meldung am 4. April 1906 machte der Oeffentliche Anzeiger Schlagzeilen: „Eine frohe Botschaft können wir heute unseren Lesern verkünden: Wie uns von zuverlässiger Seite mitgeteilt wird, ist begründete Aussicht vorhanden, dass seine Majestät Kaiser Wilhelm II. uns einen Besuch abstattet. Es sind Verhandlungen im Gange, dass er der Einweihung der neuen Brücke beiwohnt, die den Namen ‚Kaiser-Wilhelm-Brücke‘ führen soll“. Der Generalanzeiger berichtete am nächsten Tag, dass sich das Kaiserpaar zur Zeit in Homburg v.d.H. aufhalte und eventuell das Theater in Mainz oder Wiesbaden besuchen wolle. Der russische Zar halte sich derzeit in Darmstadt auf und möglicherweise komme es wieder zu einem Zusammentreffen der beiden Kaiser.

Zu der Ankündigung des Oeffentlichen Anzeigers aber erwiderte der Generalanzeiger: "Glaubt man wirklich, dass der vielbeschäftigte Monarch nichts wichtigeres zu tun hat, wie der Einweihung einer kleinen Brücke beizuwohnen? Wir haben uns an den maßgebenden Stellen erkundigt und die Antwort erhalten, dass es sich um einen verspäteten Aprilscherz handle“. Nach einer Meldung des Generalanzeigers vom 12. April 1906 beabsichtigen die vereinigten Kriegervereine unter dem Vorsitz von Bankdirektor Weinreis, auf dem (umgestalteten) Viehmarkt ein Kaiser-Wilhelm-Denkmal zu errichten. Außerdem berichtete der Generalanzeiger am 12. April, die Eingabe an den Kaiser, die neue

Nahebrücke „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ nennen zu dürfen, sei zwar beabsichtigt, aber noch nicht abgegangen.

Leider hat der Generalanzeiger recht behalten. Statt einer feierlichen Einweihung vermeldeten die beiden Kreuznacher Zeitungen am 23. Mai 1906 lapidar: „Die Brücke ist, nachdem gestern die Pflasterungsarbeiten daran vollendet wurden, für den Fuhrwerksverkehr freigegeben worden“ (gegenüber dem ursprünglich von Grün & Bilfinger zugesagten Termin mit einer weiteren 3-monatigen Verspätung). Im August 1906 wurde der Stadtverordnetenversammlung ein „Modell“ der gärtnerischen Anlage auf dem Viehmarktplatz vorgestellt. Den Entwurf hatte Gartenarchitekt Finken aus Köln vorgelegt. Der Keller unter dem Arkadenbogen der Rampe zwischen Karlstraße und Karpfengasse wurde wie zugesagt für 75 Mark/Jahr an die Fa. Carl Ost verpachtet.

Nach der formlosen Freigabe der neuen Brücke hatte man die Hoffnung auf eine würdige Einweihung aber wohl noch nicht aufgegeben. Nach Jahresfrist, im April 1907, beschloss die Stadtverordnetenversammlung die Anschaffung zweier Bronze-Tafeln mit der Aufschrift „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ (benannt vermutlich nach Wilhelm I., König von Preußen seit 1861, Deutscher Kaiser 1871-1888) zum Preis von 360 Mark. Die Tafeln hatte Professor Billing entworfen, die Fa. Grün & Bilfinger hatte sich zur Lieferung und Anbringung angeboten. Die Platten wurden an den Simsen der Doppel-Säulen an der südlichen Rampe angebracht.



Außerdem steuerte Grün & Bilfinger noch eine Gedenktafel auf eigene Kosten bei. Die bis heute erhaltene, auf der Vorderseite des Turms in etwa 3 Metern Höhe angebrachte kleine Bronzetafel trägt den Text: „Unter der Regierung Kaiser Wilhelms II., Königs von Preußen im Auftrage der Stadtgemeinde Kreuznach entworfen und ausgeführt in den Jahren 1904-06 von der Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger, Mannheim. Architekt Professor Hermann Billing, Karlsruhe“. Eine offizielle Einweihungsfeier hat es trotzdem nie gegeben.

Seit 1932 ziert ein von Ludwig Cauer in weißem Marmor geschaffenes Relief den später „Fischerturm“ genannten Brückenturm. Die Inschrift lautet: „Für die Fischer von Kreuznach 1932“.

Strukturwandel in der Innenstadt als Folge des Brückenbaus

In den Jahren 1811 bis 1813 wurde der größte Teil der Stadtmauer an die angrenzenden Grundstückseigentümer verpachtet oder verkauft. Mehr oder weniger legal verschwanden nach und

nach große Teile der nutzlos gewordenen Stadtmauer oder wurden in die Häuser einbezogen. Die Gräben wurden aufgefüllt und bebaut.[Anm. 16] Neben dem Abbruch der Stadtmauerreste hat kein Ereignis die Stadtentwicklung so sehr beeinflusst wie die Verlegung des Bahnhofs und der Bau der neuen Nahebrücke. Diese Maßnahmen haben den Weg endgültig freigemacht für eine Weiterentwicklung der Stadt.

1896 bildeten die Stadtmauerreste entlang der Wilhelmstraße noch eine markante Fluchtlinie. Innerhalb der Altstadtmauern war in den Mauergassen (Schilder- und Leitergasse) eine durchgehende Bebauung vorhanden. Durchbrüche gab es nur bei der Mühlengasse und von der Kreuzstraße zur Viktoriastraße („Neutor“). Zwischen Wilhelmstraße und Stadtmauer befanden sich lediglich Gartengrundstücke, die mit einzelnen Häusern bebaut waren.

Eine Ausnahme mit geschlossener Straßenfront bildeten nur die Abschnitte zwischen Mühlengasse und Kreuzstraße bzw. auf der gegenüberliegenden Straßenseite zwischen der verlängerten Mühlengasse und der Viktoriastraße sowie das „Pfeiffer-Viertel“ am südöstlichen Ende der Wilhelmstraße. Von der Straßenfront zwischen Mühlenstraße und Kreuzstraße sind die eher unbedeutenden kleinen Häuser bis heute erhalten geblieben.

Seit Mitte 1898 war der Bau der Brücke praktisch beschlossene Sache. Damit wurde auch der Ausbau der Wilhelmstraße, die an der Mühlenstraße begann und an der Salinenstraße endete, vordringlich. Zug um Zug wurden von der Stadt Grundstücke zur Verbreiterung der Wilhelmstraße erworben und zusätzliche Anbindungen geschaffen. 1899 wurde die Wilhelmstraße in zwei Baumaßnahmen zwischen Mühlenstraße und Viktoriastraße sowie zwischen Viktoriastraße und Salinenstraße verbreitert und gepflastert.

Die Römergasse war noch eine Sackgasse, die vor den Häusern an der Stadtmauer endete.

Schon am 15.12.1898 wurde der Fluchtlinienplan für die Durchführung der Römergasse (früher Bocksgasse) bis zur Wilhelmstraße beschlossen, um eine weitere Verbindung zur Innenstadt herstellen zu können. 1899 kaufte die Stadt die Grundstücke beiderseits der Stadtmauer zwischen Römergasse und Wilhelmstraße, u.a. auch das Haus Wilhelmstraße 46 des verstorbenen Kolonialwarenhändlers Johann Mannefeld. Die Stadtverordneten hatten am 26. Mai zugestimmt, dass Frau Mannefeld an der neu entstehenden Straßenecke Römerstraße/Wilhelmstraße ein neues Geschäftshaus errichten dürfe. 1901 wurde der Durchbruch fertiggestellt.

Ende 1905 erwarb die Stadt Gelände von der Wwe. Johann Großarth an der Ecke Kreuzstraße/Wilhelmstraße (heute Bourger Platz). Der dort 1905 errichtete Neubau wurde um einige Meter zurückversetzt. Um die gleiche Zeit wurde ein Grundstück von Philipp Ingenbrandt erworben zur Schaffung eines Durchbruchs von der Müllergasse („Pfeiffer-Viertel“) zur Wilhelmstraße. 1906 wurde

nach dem Abriss des Gasthauses „Prinz Friedrich Carl“ an der Ecke Salinenstraße/Wilhelmstraße auch dieser Engpass verbreitert. Der Nachfolgebau, das „Central-Hotel“, fiel 1977 einer weiteren Verbreiterung der Wilhelmstraße zum Opfer. 1907 kaufte die Stadt das Scherhag'sche Grundstück zwischen Wilhelmstraße und Traubenstraße.

In der Folge wurde die Wilhelmstraße städtebaulich aufgewertet. Nach und nach siedelten sich Banken (Reichsbank und Volksbank an der Mühlenstraße), das neue Krankenhaus St. Marienwörth, das Lyzeum („Städtische höhere Mädchenschule“), Hotels („Central-Hotel Prinz Friedrich Karl“, Ecke Salinen-/Wilhelmstr., und „Kaiserhof“, Ecke Wilhelm-/Kreuzstraße) und Gaststätten („Traube“, „Hexamer“, Wilhelmstr. 34, und „Zöller“, Wilhelmstr. 66, und später die „Brückenschänke“), Bäckereien (Diehl, Wilhelmstr. 29, und Schilling, Wilhelmstr. 64a), Metzgereien (Hartmann, Wilhelmstr. 44, und Kofsmann, Wilhelmstr. 52) und viele weitere Geschäfte an. Es entstanden die heute nur noch teilweise vorhandenen markanten Gebäude zwischen Wilhelmsbrücke und Kreuzkirche.

Bebauung der Wilhelmstraße, Ostseite:



Krankenhaus St. Marienwörth

Östlich der Rampe stand um 1903 auf „Kiskys Wörth“ noch der Altbau des Krankenhauses St. Marienwörth, der ehemalige Gasthof „Zur Stadt Hamburg“. Im September 1801 hatte der Bürger Johann Peter Kisky den „vor dem Mühlenthore zwischen der Nahe und dem sogenannten Mühlendeich gelegenen Werth“ für die Summe von 1955 Gulden vom Freiherrn von Schweickhardt, Mannheim gekauft und dort einen Gasthof errichtet. Im Volksmund wurde die ganze Insel nach Kisky benannt. [Anm. 17] Die Franziskaner hatten den Gasthof und das Gelände 1892 für 105.000 RM gekauft und zum Krankenhaus und Kinderheim umgebaut. 1906 wurde das zu klein gewordene Gebäude abgerissen und durch einen Neubau, der mit der für die damalige Zeit modernsten Technik ausgestattet war, ersetzt. Der viergeschossige Neubau war mit roten Klinkern verblendet und mit reicher Sandsteingliederung versehen. Auf der Parkseite befand sich die neugotische Krankenhauskapelle mit einem schlanken Glockentürmchen.



Reichsbank

Das repräsentative Reichsbankgebäude, Ecke Wilhelmstr./Mühlenstraße 37, das bis heute erhalten ist, wurde am 12. Mai 1903 von Bürgermeister Kirschstein eingeweiht.

Gasthof „Zur Traube“

Der Gasthof von Valentin Stumpf, Mühlenstraße 46, war ein zweistöckiges Wohn- und Gasthaus mit Walmdach.



Lyzeum, Wilhelmstraße 3-5

Dort stand die Rost'sche (private) Mädchenschule von 1832 bis 1903. 1903 wurde die Schule von der Stadt übernommen. Am 4. Mai 1903 übernahm Lina Hilger die Leitung der „Städtischen höheren Mädchenschule“. Mit zunehmender Zahl der Schülerinnen konnten die Häuser Wilhelmstraße 3 und 5 den Anforderungen nicht mehr genügen und es mussten zusätzlich andere Räumlichkeiten in der Stadt angemietet werden. 1907 wurde der Bau eines neuen Schulgebäudes beschlossen. Die in der Bürgerschaft diskutierte Standortfrage (neben dem städtischen Grundstück am Bühl war auch der Viehmarkt im Gespräch) zog sich aber drei Jahre hin. 1910 erwarb die Stadt ein weiteres Grundstück in der Wilhelmstraße. Am 30. Juni 1911 erfolgte dort die Grundsteinlegung und am 30. Sept. 1912 die Einweihung des neuen Schulgebäudes.

Kreuzkirche

Die Kreuzkirche bildet den markanten Abschluss der Wilhelmstraße im Süden. Ihr Bau hatte eine lange Vorgeschichte. Die Nikolauskirche war um 1880 stark renovierungsbedürftig und man hielt sie nicht für erhaltenswert. Im Jahr 1885 erhielt Kreuznacher Pfarrer Jakob Spurzem von seinem Bischof den Auftrag zum Bau einer neuen Pfarrkirche. Am 26. Mai 1893 untersagte das Kultusministerium den geplanten Abriss der Nikolauskirche. Daraufhin wurden die Pläne geändert. Das Ziel war nun die Teilung der Pfarrei und der Bau einer zweiten Kirche. Die Nikolauskirche wurde daraufhin in den Jahren 1897 bis 1905 nach den Plänen von Dombaumeister Ludwig Becker renoviert und mit einem Turm versehen.

Als Standort der neuen Heilig-Kreuz-Kirche war zuerst Kiskys Wörth im Gespräch. Insbesondere wegen der geplanten neuen Brücke schien dieser Standort für eine zentral gelegene, weithin sichtbare Kirche ideal. Der Kaufpreis für den Wörth war der Kirchengemeinde jedoch zu hoch. Nach Erwägung anderer

Lösungen u. a. an der Ecke Stromberger Straße/Brückes entschied man sich 1893 für den heutigen Standort an der Ecke Wilhelm-/Mainzer Straße. Der erste Spatenstich geschah am 18. Juli 1895, die Einweihung erfolgte am 14. September 1897. Der Mainzer Dombaumeister und Architekt Ludwig Becker schuf den neugotischen Kirchenbau. Die Kirche aus rotem Sandstein besitzt ein dreischiffiges Hallenlanghaus, ein breites Querhaus und einen kapellenflankierten, nach Osten ausgerichteten Chor. Der Frontturm im Westen steht in der Achse der Salinenstraße und ist 68 Meter hoch.

Kaisersaal (Mühlenstraße)

Philipp Laun baute 1897/98 neben seiner Wirtschaft in der Mühlenstraße den „Kaisersaal“, den neben dem Kursaal schönsten und größten Festsaal der Stadt.

Bebauung der Wilhelmstraße, Westseite:

Wilhelmstraße 2

Bereits 1906 stellte Heinrich Schultheiß, Bäckermeister, Poststraße 30 (neben dem Reichspostamt) einen Bauantrag für einen Neubau auf dem Grundstück Karpfengasse 7.

Das Haus sollte im Obergeschoss Zugang und Fenster unmittelbar zur neuen Brücke erhalten, „damit es dem Aussehen der neuen Brücke förderlicher sei“. Dazu wollte er die fehlende Fläche von 12 m² zwischen seinem Grundstück und der Brücke von der Stadt erwerben. Es handelte sich dabei um einen schmalen, dreieckigen Streifen von ca. 12 m Länge und ca. 2 m an der breitesten Stelle. Die Stadt machte neben vielen Auflagen (Brandschutz, Schutz des angrenzenden Stadthausgartens u.a.) folgende Rechnung auf: 200 Mark/Meter Straßenfront = 12 x 200 Mark = 2.400 Mark und 100 Mark/Quadratmeter = 12 x 100 Mark = 1.200 Mark, in der Summe 3.600 Mark. Wegen „des erwachsenden Vorteils“ für Schultheiß sei aber mindestens der 3-fache Preis zu fordern. Die Stadtverordnetenversammlung legte am 5. Juli 1906 für die 12 m² einen Verkaufspreis von 10.000 Mark fest. Heinrich Schultheiß hat das Haus nie gebaut.

Im Jahre 1922 wurde dann auf dem Anwesen Fischergasse 2 ein „Brückenhaus“ errichtet: Das eingeschossige, pavillonartige Geschäftshaus wurde nach Plänen von Otto Völker, dem Bruder des Stadtbaumeisters Hugo Völker, für den Wirt Max Wetzels als „Brückenschänke“ errichtet. Die Fassade ist streng gegliedert. Eigentlich ist die Brückenschänke das zweite Obergeschoss des Hauses Fischergasse 2.

Kaiser-Wilhelm-Anlage

Der Viehmarkt war zu einer Grünanlage, der „Kaiser-Wilhelm-Anlage“, umgewandelt worden. Der Plan der vereinigten Kriegervereine, dort ein Kaiser-Wilhelm-Denkmal zu errichten, wurde nicht verwirklicht.



Geplanter Museumsneubau (Kirschsteinanlage)

1908 war das erste völker- und naturkundliche „Städtische Museum“ im Brückenturm der Wilhelmsbrücke - verteilt über vier Geschosse - eingerichtet worden. Nach dem Bericht im Oeffentlichen Anzeiger vom 8. August 1908 umfassten die ausgestellten Gegenstände die Privatsammlungen von Buchhändler Kilian (Kanarische Inseln, Sudan), Kurdirektor Kapitänleutnant Kendrik (China, Japan, Ostafrika) und Polizeiwachtmeister Jonas (China). Der Ort war jedoch für ein Museum wenig geeignet.

Die Sammlungen des Antiquarisch-Historischen Vereins (heute: Verein für Heimatkunde) hätte der Turm nicht fassen können. Diese wurden der Stadt auch erst 1925 übergeben. Stadtbaumeister Hugo Völker erstellte 1919 eine umfangreiche Entwurfskizze für einen Museums-Neubau für die Stadt Kreuznach und den Verein für Heimatkunde. Das repräsentative, zweistöckige Bauwerk sollte auf dem Gelände an der Kirschsteinanlage errichtet werden. Der Entwurf enthielt bereits die Aufteilung der Innenräume für die einzelnen Abteilungen des Museums. Das Wassertor über den ehemaligen Mühlenteich war von Völker in die Außenanlagen des geplanten Museums einbezogen worden. Der Plan kam nicht zur Ausführung.



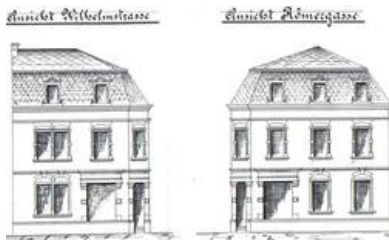


Volksbank (Ecke Wilhelmstraße/Mühlenstraße)

Die Kreuznacher Volksbank, gegründet 1869 von Weingutsbesitzer J. Winkler, Dr. Prieger und 80 weiteren Kreuznacher Bürgern, errichtete 1892 an der Ecke Wilhelm-/Mühlenstraße einen Neubau. Der zweistöckige Putzbau war an der Ecke abgeschrägt und mit einem Balkon versehen. Die elf Fensterreihen des symmetrisch gegliederten Baus führten von den Kellerfenstern über die Fenster des Erd- und Obergeschosses und wurden jeweils von einer Dachgaube abgeschlossen. 1913 ließ die Volksbank den repräsentativen Erweiterungsbau mit sechs mächtigen Säulen und einem säulengestützten Eingangsportal errichten. Die Gebäude wurden in den 70er Jahren abgerissen.

Wilhelmstraße 30 bzw. Kreuzstraße 2a/b

Das ausgedehnte spätgründerzeitliche Wohn- und Geschäftshaus wurde 1898 nach Plänen von Philipp und Jean Hassinger errichtet. Das dreigeschossige, mit ockerfarbenen Klinkern verblendete Gebäude ist reich verziert mit Sandsteingliederungen im Neurenaissancestil. Das Walmdach ist mit Mansarden und einem Turmerker versehen. Um 1910 befand sich dort das Hotel „Kaiserhof“.



Wilhelmstraße 46

Das Gebäude wurde 1900 im Zusammenhang mit dem 1900/1901 geschaffenen Durchbruch von der Römertgasse zur Wilhelmstraße von der Witwe des Kolonialwarenhändlers Johann Mannefeld nach Plänen von Peter Kreuz errichtet. Das ursprüngliche Gebäude mit einem Obergeschoss war verputzt und

mit Sandstein gegliedert. Insbesondere die Mansardenfenster im Walmdach waren reich verziert. Der Eingang lag in der abgeschrägten Hausecke. Der Erker wurde erst später angefügt.

Wilhelmstraße 50

Das Wohn- und Geschäftshaus wurde 1906 nach Plänen von Heinrich Ruppert gebaut.

Der dreigeschossige Putzbau mit Sandsteingliederung stellt eine Mischung aus Renaissance und Jugendstil dar. Der Hängeerker hat einen turmartigem Aufbau mit Schweifhaube.

Wilhelmstraße 52

Das Wohn- und Geschäftshaus wurde ebenfalls 1906 nach Plänen von Ruppert gebaut. Der ebenfalls dreigeschossige Putzbau mit Sandsteingliederung ist einfacher ausgeführt als das Haus Nr. 50. Der Erker ist mit einer Loggia und einem hohen Zwerchgiebel versehen.

Salinenstraße2 (Ecke Wilhelm-/Salinenstraße)

An der Ecke Wilhelm-/Salinenstraße stand die Gastwirtschaft „Prinz Friedrich Karl“ von Johann Graß. Am 25. Januar 1904 kaufte Gastwirt Friedrich Glass das zweistöckige Gebäude und verkaufte es nach zwei Jahren am 19. Februar 1906 an Philipp Rudolph. Dieser ließ das Eckhaus 1907 abreißen und - angepasst an die neu festgelegte Fluchtlinie der Wilhelmstraße etwas zurückversetzt - das „Central-Hotel Prinz Friedrich Karl“ errichten. Das dreigeschossige Eckhaus war ein Putzbau mit Bruchsteinsockel und einem dreistöckigen Eckerker mit geschweiften Turmhaube. Da Philipp Rudolph sich beim Bau des Central-Hotels übernommen hatte, wurde auf Drängen der Hauptgläubiger - der Stadtparkasse und der Baufirma Haas & Söhne - Peter von Mertz am 20.11.1909 zur vorläufigen Weiterführung des Hotels eingesetzt. Peter von Mertz hat das Hotel später übernommen.

Zerstörung und Wiederaufbau



Auf ihrem Rückzug im März 1945 zerstörten deutsche Truppen alle Fahrbrücken in Bad Kreuznach: Die Salinenbrücke, die Alte Nahebrücke, die Landfuhr- und die Wilhelmsbrücke.

Der Zeitzeuge Richard Walter, der sich damals in Bad Kreuznach aufhielt, erinnert sich an die Sprengung der Wilhelmsbrücke:

Am Vormittag des Freitag, 16. März 1945, bereiteten Pioniere der Wehrmacht unter dem Kommando eines Generals die Brückensprengung vor, während der Fahrzeugverkehr über die Brücke weiterlief. Als gegen Mittag der erste amerikanische Panzer auf der Kreuzung Rüdesheimer - Hargesheimer Straße anrollte, waren im Stadtbereich die Detonationen zu hören, von denen die Sprengungen auch der anderen Nahebrücken begleitet waren. Direkte Augenzeugen aus der Bürgerschaft gab es vermutlich nicht.

Pioniereinheiten der Amerikaner errichteten auf den stehen gebliebenen Pfeilern der Wilhelmsbrücke wenige Tage nach ihrem Einmarsch eine Behelfsbrücke, die nun einzige Fahrverbindung zwischen den beiden Stadtteilen. Schon im August 1945 stellte das Stadtbauamt große Schäden an der Behelfsbrücke fest, die „eine sofortige Wiederherstellung der Kaiser-Wilhelm-Brücke erforderlich machen“[Anm. 18]. Wegen der durch den möglichen Rückstau bestehenden Hochwassergefahr war insbesondere die Beseitigung der Trümmer zwischen den Pfeilern vordringlich.



Dem Ende 1945 von der französischen Militärregierung eingesetzten 10-köpfigen „Bürgerrat“ (BR) der Stadt wurden am 22. Februar 1946 verschiedene Pläne zum Wiederaufbau der Wilhelmsbrücke vorgelegt: Die Ausführung als Einbogen-, Zweibogen- und Dreibogenbrücke sowie als Balkenbrücke aus Eisenbeton. Aus der Sorge um künftige Hochwasser sowie aus wirtschaftlichen Gründen entschieden sich Verwaltung und BR für die Ausführung als Balkenbrücke ohne Pfeiler. Die Wasserpolizeibehörde des Oberpräsidenten hatte sich am 15.04.1946 ebenfalls für eine Balkenbrücke, die Bauabteilung mit Verfügung vom 17.04.1946 für eine Bogenbrücke entschieden.

Die französische Militärregierung in Bad Ems unter Oberst Malcor entschied im Mai 1946, dass die Wilhelmsbrücke wieder als „Massivbrücke mit drei Bogen“ zu errichten sei. Der BR der Stadt Bad Kreuznach bedauerte die Entscheidung, akzeptierte sie aber. Folgende Baufirmen wurden zur Abgabe eines Angebotes für den Wiederaufbau aufgefordert:

- Grün & Bilfinger, Mannheim (die Erbauerfirma),
- Wayß & Freytag, Neustadt/Haardt,
- Dyckerhoff & Wittmann, Wiesbaden-Biebrich und
- Gehlen, Kaiserslautern.

Örtliche Bauunternehmen durften auf Weisung der Militärregierung wegen „fehlender Erfahrung“ nicht beteiligt werden. Das Tiefbauunternehmen Gehlen sollte die Ausführung übernehmen. Es gab jedoch Probleme wegen der Nichteinhaltung des Leistungsverzeichnisses und der Fertigstellungsfristen.

Schließlich, in der Bürgerratssitzung vom 23. August 1946, erhielt die Firma Wiemer & Trachte, Dortmund, den Zuschlag.

Im September 1946 ging Wiemer & Trachte an die Beseitigung der alten Brückenpfeiler. Die alten Fundamente wurden nicht etwa von Hand abgetragen, sondern gesprengt. Die Sprengungen wurden regelmäßig um die Mittagszeit vorgenommen. Unter der Überschrift „Bikini in Bad Kreuznach“ berichtete der „Neue Mainzer Anzeiger“ am 28. September 1946 unter Bezug auf den einige Wochen zuvor durchgeführten ersten Atombombentest der Amerikaner auf dem Bikini-Atoll von einer missglückten Sprengung, bei der ein Berichterstatter der Zeitung im Hof der Poststraße 14 (ehemals Hotel „Pfälzer Hof“, heute Parkplatz Telekom), beinahe ums Leben gekommen sei. „Ein faustgroßer Stein, der jetzt Zierde unseres Redaktionsschreibtisches ist, fiel ganz knapp neben ihm zu Boden“[Anm. 19]. Trümmerteile der Sprengung sollen nicht nur in der Poststraße, sondern auch in der Kirschstein-Anlage, der Mühlenstraße und sogar in der Beinde niedergegangen sein.

Im Dezember 1946 begann Wiemer & Trachte mit dem Wiederaufbau der Wilhelmsbrücke. Wegen Problemen bei der Holzbeschaffung und nach einer Unterbrechung wegen des zu hohen Wasserstandes konnten jedoch erst Anfang Mai 1947 die erforderlichen Lehrgerüste für die Brückenbögen erstellt werden. Im Dezember 1947 waren die Betonier- und Verblendarbeiten bis auf das Brüstungsmauerwerk fertiggestellt und die neue Brücke konnte dem Verkehr übergeben werden. Durch eine Sprengbombe war auch ein Widerlager der Mühlenteichbrücke beschädigt worden. Im Zuge des Aufbaus der Wilhelmsbrücke wurde auch diese Brücke von Wiemer & Trachte repariert und deren Tragfähigkeit verbessert. Im Juli 1948 wurde das Brüstungsmauerwerk der Wilhelmsbrücke fertiggestellt.





Der Wiederaufbau der Wilhelmsbrücke wurde in stark vereinfachter Form durchgeführt.

Die Pfeiler wurden neu aufgeführt, die neuen Brückenbögen mit Sandsteinquadern verkleidet und die Brüstungen aus glatten Sandsteinblöcken errichtet. Die Ausbuchtungen der Bürgersteige oberhalb der Brückenpfeiler verschwanden ebenso wie die Doppelstelen am südlichen Brückenkopf. Nur die zugehörigen Nischen sind erhalten geblieben. Von den ursprünglichen, aufwändig gestalteten alten Brückenmauern einschließlich der ausgekehlten Abdeckplatten sind sowohl an der nördlichen als auch an der südlichen Rampe jeweils nur noch wenige Meter erhalten. In der Mitte der östlichen Brückenmauer wurden zur Erinnerung nachträglich das Stadtwappen - wegen der heraldisch nicht korrekten Form von den Kreuznachern „Brigge(Brücken)-Ei“ genannt - und die Jahreszahl 1947 eingraviert. Insgesamt hat die Brücke durch den Wiederaufbau viel von ihrem früheren Flair verloren.

Nachweise

Verfasser: Rolf Schaller

Redaktionelle Bearbeitung: Dominik Kasper

Quellen und Literatur:

- Stadtarchiv Bad Kreuznach (StAKH).
- Archiv des Stadtbauamtes Bad Kreuznach.
- Archiv des Landesbetriebs Straßen und Verkehr (LSV), Bad Kreuznach.
- Archiv der Volksbank Nahetal, Bad Kreuznach.
- Generalanzeiger (GA).
- Oeffentlicher Anzeiger (OeA).
- Bad Kreuznach von der Stadterhebung bis zur Gegenwart. Herausgegeben von der Stadtverwaltung Bad Kreuznach aus Anlass der 700-Jahr-Feier der Verleihung der Stadtrechte. Bad Kreuznach 1990 (= Beiträge zur Geschichte der Stadt Bad Kreuznach, Band 1).
- Brumm, Rudolf: Die Kreznacher Kleenbahn 1896 – 1936. Bad Kreuznach 1977.
- Brumm, Rodolf: Die Rhein-Nahe-Bahn Bingerbrück bis Neunkirchen. Bad Kreuznach 1986.
- Enders, Annette: Geschichte der Kleinbahnen Bad Kreuznach – Winterburg (und) Bad Kreuznach – Wallhausen. Bad Kreuznach 1978 (= Heimatkundliche Schriftenreihe des Landkreises Bad Kreuznach, Band 6).
- Geib, Karl: Historische Topographie von Kreuznach. I. Teil. Kreuznach 1929. 100 Jahre Heilig-Kreuz-Kirche. Herausgegeben von der Pfarrgemeinde Heilig-Kreuz. Bad Kreuznach 1997.

- Pfalz, Hein-Frieder: Bad Kreuznach. Stadtgeschichte von 1789 bis 1871. Bad Kreuznach 1991 (= Beiträge zur Geschichte der Stadt Bad Kreuznach, Band 2).
- Reiniger, Wolfgang: Landkarten und Ortspläne des Kreises Bad Kreuznach 1668 bis 1897. Bad Kreuznach 1987.
- Ruser, Edith und Dellwing, Herbert: Stadt Bad Kreuznach. Düsseldorf 1987 (= Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmäler in Rheinland Pfalz, Kreis Bad Kreuznach, Band 5.1).
- Schuster, Gertrude Maria: Beiträge zur Geschichte der Stadt Bad Kreuznach. Die Jahre 1901 – 1914. Maschinenschriftliches Manuskript 1989 (StAKH).
- Senner, Friedrich: Grundzüge der Stadtentwicklung Kreuznachs vom Dreißigjährigen Krieg bis zur Gegenwart. In: Studienbuch zur Regionalgeschichte des Landkreises Bad Kreuznach. Bad Kreuznach 1986 (= Heimatkundliche Schriftenreihe des Landkreises Bad Kreuznach, Band 21), S. 128 – 183.
- Zeitz, Jürgen: Beiträge zur Geschichte der Stadt Bad Kreuznach im 19. Jahrhundert. Maschinenschriftliches Manuskript 1987 (StAKH).

Erstellt: 22.06.10

Anmerkungen:

1. StA KH, Gr. 645, Brücken über den Mühlenteich.
2. Vgl.: Franziska Blum-Gabelmann, Entwicklung der Parkanlage Roseninsel, Kreuznacher Heimatblätter, 9/2001.
3. StA KH, MS, Pläne Eisenbahn 1861.
4. Ebd.
5. GA vom 07. und 16.01.1902.
6. GA vom 01.03.1904.
7. OeA vom 06.11.1893.
8. StA KH, Gr. 2560, Protokollbuch der Baukommission 1896-1899, 03.06.1898, S. 201.
9. StA KH, Gr. 2560, Protokollbuch der Baukommission 1896-1899, 23.07.1898, S. 239.
10. StA KH, Verwaltungsbericht 1898, S.21.
11. GA vom 10., 15. und 17.02.1902.
12. GA vom 05.08.1904.
13. OeA vom 11.11.1905.
14. GA und OeA vom 10.01.1906.
15. GA vom 23.04.1906.
16. Vgl. Karl Geib, Historische Topographie von Kreuznach, Teil I, Bad Kreuznach 1929, S. 249 f.
17. LHA Koblenz, ASt Rommersdorf, 58730, R3, Nr. 337.
18. Bericht des Stadtbauamtes vom 13.08.1945. Auch im Folgenden greift die Darstellung auf die im StAKH befindlichen Stadtbauamtsberichte der Jahre 1945 bis 1948 zurück. Wichtige Informationen wurden auch den ebenfalls im StAKH einzusehenden Protokollen zu den Bürgerratssitzungen des Jahres 1946 entnommen.
19. Neuer Mainzer Anzeiger vom 28.09.1946.