

Die Westerburger Talbrücke

**erstellt
von Horst Jung
2017**

Was damals im Kreisblatt stand:

Vor 110 Jahren wurde eines der Wahrzeichen Westerburgs, die Talbrücke, ihrer Bestimmung übergeben.



Panorama der Talbrücke nach Fertigstellung 1907

Vor der offiziellen Einweihung, die im Juli 1907 stattfand, veröffentlichte das Kreisblatt des Kreis Westerburg im Januar den nachfolgenden technischen Bericht:

„Die Westerburger Talbrücke, ein Meisterwerk der Hochbautechnik“¹

Nachdem die große Talbrücke bei Westerburg nunmehr fertig gestellt ist, lohnt es nochmals ausführlicher wie in diesem Blatt geschehen, auf den Bau und die Konstruktion des interessanten Bauwerks einzugehen.

Nachdem man sich s. Zt. entschieden hatte, die Westerwaldquerbahn nicht in Langenhahn, sondern in Westerburg einmünden zu lassen, waren zwei Möglichkeiten vorhanden die neue Bahn in den bestehenden Bahnhof Westerburg einzuführen, einmal indem das Tal des Holzbaches bis etwa zum südlichen Rande des Walddistrikts „Hasseln“ ausgefahren wurde und sodann die Bahn den Westerburger Wald „die Hub“ durchquerte, oberhalb der Liebfrauenkirche entlang führte und nördlich von der jetzigen Bahnhofslage Hergenroth in die Neubaulinie einmündete. Wenn statt dieser Linienführung die zweite Möglichkeit vorgezogen ist, nämlich das Holzbachtal auf einer

¹ Foto: Geschichtswerkstatt Westerburg

großen Talbrücke zu überschreiten, so war von wesentlichem Einfluß auch die stattgefundene Entscheidung die Rücksicht auf den Kreis Westerbürg, welcher bekanntlich die gesamten Grunderwerbskosten zu tragen hat und welchem bei der angedeuteten Linienführung erheblich höhere Kosten entstanden wären.



Die Entwürfe für die Eisenkonstruktionen sind nach den Angaben der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a./M. von dem Regierungsbaumeister a. D. und Privatdozent Bruno Schulz in Berlin-Hallensee im Jahre 1904, diejenigen für die Mauerkonstruktion auf der Bauabteilung Westerbürg im Winter 1904/1905 entworfen worden. Die Brücke zerfällt in fünf Oeffnungen, von denen die mittlere und

beiden Seitenöffnungen eine Stützweite von je 43,2 m, die übrigen beiden Oeffnungen von je 48 m haben, sodaß die Gesamtstützweite 225,6 m beträgt. Nicht zu verwechseln mit der Stützweite ist die Länge der Brücke. Die Gesamtlänge der Eisenkonstruktion beträgt in der Mittellage 226,2 m. Die Brücke befindet sich in der Mittellage etwa bei einer Temperatur von + 10° Celsius. Bekanntlich ändern die Metalle mit der zu- oder abnehmenden Temperatur ihre Abmessungen. Aus diesem Grund verkürzt sich die Brücke im Winter und verlängert sich im Sommer um je 10 cm, sodaß die Länge der Brücke zwischen 226,10 und 226,30 schwankt. Geringere Schwankungen in der Länge ergeben sich täglich, wenn die Brücke belastet wird, d.h. von Eisenbahnzügen befahren wird. Allen diesen Bewegungen muß die Konstruktion Rechnung tragen, da anderenfalls in den einzelnen Brückenstäben derartig gewaltige Kräfte entstehen würden, daß Zerstörungen unvermeidlich wären. Die Längenänderungen der Brücke werden durch die Anordnung der 4 Pendelpfeiler und des auf dem nördlichen Stein-Widerlager befindlichen sogenannten beweglichen Auflagers ermöglicht, während die Brücke mit dem südlichen Stein-Widerlager fest verankert ist.

Die Pendelpfeiler ruhen auf sogenannten Kugellagern, welche ihrerseits unmittelbar auf den Stein-Zwischenpfeilern aufliegen. Außerdem tragen die Pendelpfeiler an ihrem oberen Ende Kugellager, auf welchem die eigentliche Brückenkonstruktion ruht. Diese Kugellager muß man sich als gelenkartig wirkend vorstellen, derartig, daß die Pendelpfeiler zwar fest mit der Brücke verbunden sind, aber doch Bewegungen in der Richtung der Brückenachse ausführen können. Hiernach sollen die Pendelpfeiler bei der Temperatur von 10° Celsius über Null genau senkrecht, im Winter aber um ein ganz Geringes geneigt nach Süden, als ob sie in der Richtung nach dem Bahnhof Westerbürg umfallen wollten, im Sommer geneigt nach Norden stehen.

Am meisten wird diese Erscheinung am vierten Zwischenpfeiler zu beobachten sein, die Zwischenpfeiler in der Reihenfolge von Süden nach Norden gezählt.

Wie schon erwähnt, enthält das südliche Stein-Widerlager das sogenannte „feste“ Brückenaufleger.



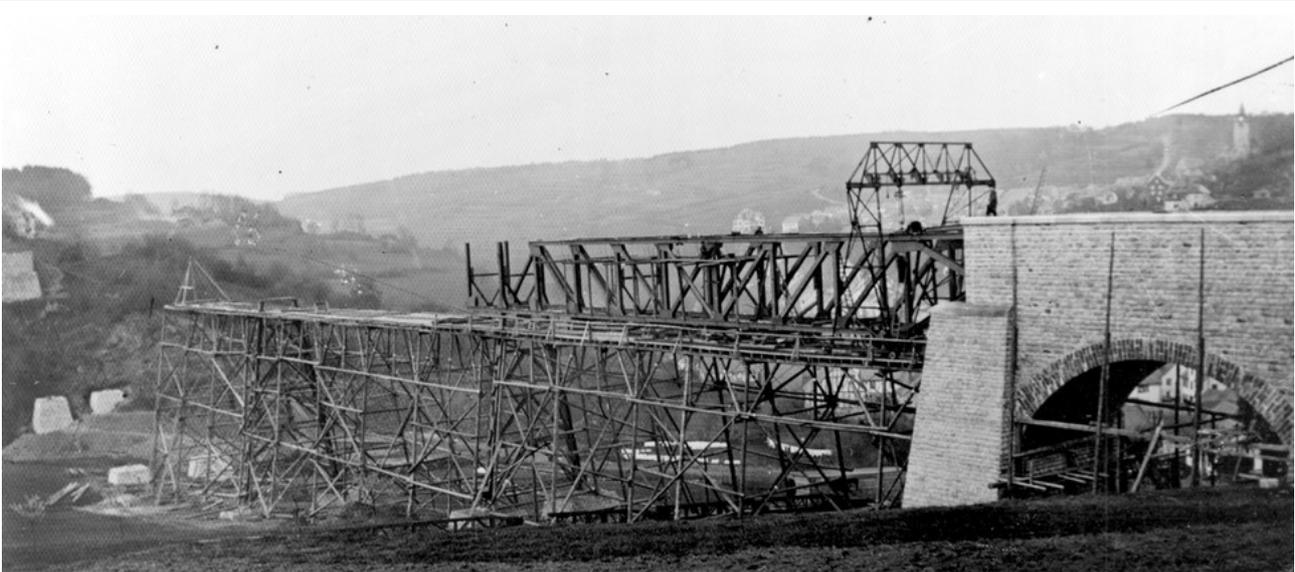
Die Trasse der Westerwaldquerbahn wird angelegt

Nachdem bei der Montage für jede der fünf Brückenöffnungen die beiden Hauptträger durch den Querverband miteinander verbunden waren, wurde zwischen den Obergurten der Windverband eingefügt. Erst wenn diese Arbeit beendet war, wurden quer zur Brückenachse die Querträger angebracht, welche unmittelbar auf den Obergurten angeordnet sind. Die Querträger liegen je 4,8 m auseinander. Diese Entfernung heißt die Feldweite, sie entspricht im vorliegenden Falle der Entfernung der Vertikalen, der Hauptträger. Nachdem die Querträger befestigt waren, wurden die sog. Längs-, auch Schwellenträger, zwischen den Querträgern eingefügt. Auf den Längsträgern ruhen die Brückenschwellen und auf diesen die Schienen. Zum Schluß wurde dann das Gelände befestigt.²

Man unterscheidet bei den eisernen Brücken verschiedene Systeme. So z.B. gibt es vollwandige und gegliederte Brückenträger. Die kleine Brücke, unmittelbar nördlich der Talbrücke, besteht aus vollwandigen Trägern, während die Talbrücke selbst zu den gegliederten Brückenträgern gehört. Ferner unterscheidet man Bogen- und Balkenbrücken. Unter letzteren versteht man Brücken, deren Form sich mehr oder minder der Gestalt eines geraden Holzbalken nähert. Zu den Balkenbrücken gehört auch die Westerburger Talbrücke. Bei den Balkenbrücken unterscheidet man Balken auf zwei und mehreren Stützen. Letztere heißen auch kontinuierliche Balken. Die älteren Brücken des letzteren Systems sind fast durchweg kontinuierliche Brückenträger ohne Gelenke, während Brücken dieses Systems heute so gut wie gar nicht mehr gebaut werden. Einmal ist die Berechnung solcher Brücken äußerst schwierig, sodann aber stehen auch die Voraussetzungen, auf welchen diese Berechnungen sich aufbauen, selten soweit fest, daß die Berechnungen zuverlässig genug sind. Wenn trotzdem vor 40-50 Jahren vielfach Brücken dieses Systems, z.B. im Zuge der Lahnbahn, gebaut worden sind, so erscheint das nicht weiter verwunderlich, da die Ingenieure der damaligen Zeit in der Regel weder Brücken einfacher noch verwickelter Systeme berechnen konnten.

² Foto: Geschichtswerkstatt Westerburg

Um die genannten Nachteile der kontinuierlichen Brückenträger ohne Gelenke zu vermeiden, ordnet man heute nach dem Vorgang eines genialen Brückenkonstruktors, namens Gerber, bei kontinuierlichen Brückenträgern fast allgemein Gelenke an.



Die Talbrücke 1906

Ein Brückenträger solchen Systems heißt kurzweg „Gerberscher Balken“. Auch die Westerburger Talbrücke gehört zu diesem System. Um im vorliegenden Falle eine Vorstellung von diesem System zu geben, denke sich der Leser anstatt der eisernen Brücke einen starken Holzbalken, welcher vom südlichen bis zum nördlichen Widerlager reicht. Zwischen den Widerlagern ist dieser Balken, ebenso wie die eiserne Brücke, von den vier eisernen Pendelpfeilern genau in der Weise, wie schon früher beschrieben, unterstützt. An denjenigen Stellen jedoch, wo sich im Untergurt die deutlich erkennbaren Einkerbungen zeigen, ist der gedachte Holzbalken durchschnitten und in der Schnittfläche zwischen den durchschnittenen Balkenenden ein starkes Gelenk oder Scharnier derartig angebracht und mit beiden Balkenenden fest verbunden, daß ein Herabfallen des einen oder anderen Balkenendes ausgeschlossen, dagegen eine Drehung der beiden Balkenenden um dieses Gelenk, falls etwa der Balken an dieser Stelle gehoben oder gesenkt werden sollte, anstandslos möglich erscheint. Zählt man die fünf Öffnungen in der Reihenfolge vom südlichen nach dem nördlichen Steinwiderlager, so ergeben sich auf diese Weise in der zweiten und der vierten Öffnung zwei Gelenke. Dem Leser wird nunmehr auch klar warum der zwischen den beiden Einkerbungen des Untergurtes befindliche Brückenteil der zweiten und vierten Öffnung als eingehängter Brückenteil bezeichnet wird, während die drei übrigen „gestützte Brückenteile“ heißen.³

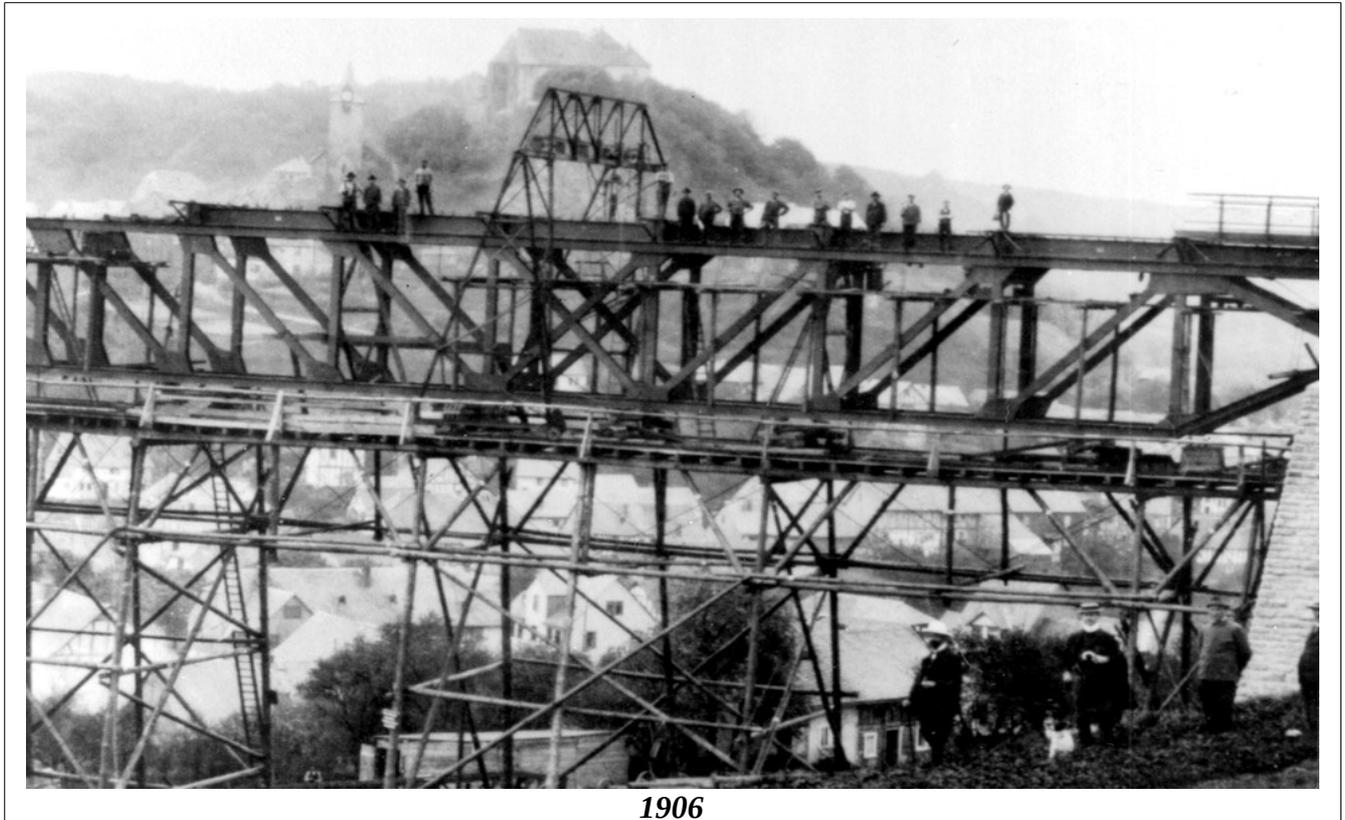
Es braucht kaum erwähnt zu werden, daß die tatsächlich ausgeführte Gelenkkonstruktion – und dies lehrt auch schon der Augenschein - viel verwickelter ist. Es sollte dem Leser auch nur eine Vorstellung von der ungefährten Wirkungsweise der Gelenke gegeben werden.

Es dürfte den Leser auch interessieren, einiges über die Belastungsaufnahme zu erfahren, welche der Berechnung der Brücke zu Grunde gelegt sind.

Hier kommt zunächst in Frage das Eisengewicht der Brücke, das Gewicht der Fahrbahn und der Fußsteige, wenn Beamte und Arbeiter sich auf denselben befinden. Die Gesamtbelastung in Folge der genannten Einzelgewichte ist zu rund 60 Zentner für das laufende Meter Brücke ermittelt. Viel erheblicher ist natürlich die Belastung in Folge der über die Brücke fahrenden Eisenbahnzüge. Nach

3 Foto: Geschichtswerkstatt Westerburg

den ministeriellen Vorschriften soll ein Eisenbahnzug zu Grunde gelegt werden, welcher vorn mit 2 Lokomotiven von je 18 m Länge und je 124 Tonnen = 2480 Ztn. Gewicht bespannt ist und welcher eine von der Länge der zu berechnenden Brücke abhängige Anzahl Güterwagen von je 6,0 m Länge und je 26 Tonnen = 520 Ztn. Gewicht zieht.



Als dritte Art der Belastung ist der Winddruck in Berechnung zu ziehen. Es wird hierbei der ungünstige Fall vorausgesetzt, daß der Wind die Brücke senkrecht zur Brückenachse in waagerechter Richtung trifft.⁴

Durch Beobachtungen und Messungen hat man festgestellt, daß bei starken Stürmen der Winddruck eine Stärke bis zu 250 kg = 5 Ztn. für jedes vom Sturm getroffene Quadratmeter Fläche erreicht. Jedoch sind derartig starke Stürme ganz vereinzelte Erscheinungen, Eisenbahnzüge auch während derselben nicht mehr verkehren, da sie mit großer Wahrscheinlichkeit umgeworfen werden würden. Vielmehr gilt als Grenze für die Zulässigkeit des Verkehres von Eisenbahnzügen, daß der Winddruck keinen größeren Druck ausübt als 150 kg = 3 Ztn. für das Quadratmeter getroffene Fläche.

Hiernach unterscheidet man bei der Berechnung zwei Fälle. In dem einen Fall nimmt man an, daß nicht nur die Brücke selbst, sondern auch ein über die Brücke fahrender Eisenbahnzug von dem Winde getroffen werde. Als Windbelastung werden 150 kg für jedes Quadratmeter der Fläche der Brücke und des Eisenbahnzuges zu Grunde gelegt. In dem anderen Falle wird angenommen, daß nur die Brückenfläche selbst in Frage kommt und daß die Windbelastung 250 kg für jedes Quadratmeter Brückenfläche beträgt.

Bezüglich der Wirkungsweise des Winddruckes auf die Brücke muß nicht so sehr berücksichtigt werden, daß z. B. ein aus der Richtung von Langenhahn, also aus westlicher Richtung wehender Sturm das Bestreben haben wird, die gesamte Konstruktion talwärts, also nach Osten zu

4 Foto: Geschichtswerkstatt Westerburg

verschieben, als vielmehr die Brücke um die nach Osten, also nach Westerbürg zu gelegenen Fußpunkte der Pendelpfeiler zu kippen. Da die Brücke an ihrer höchsten Stelle 35 m über der Talsohle liegt, außerdem die beiden Hauptträger – d.h. gewissermaßen die Längsseitenwände – nur eine Entfernung von 3,30 m von Mitte zu Mitte besitzen, so mußten besondere Anordnungen getroffen werden, um dieser Gefahr zu begegnen. Es liegt auf der Hand, daß die Gefahr erhöht wird, wenn sich auf der Brücke noch ein Eisenbahnzug befindet. Denn das durch den Winddruck hervorgerufene Kippmoment wird dadurch erheblich vergrößert.
(Schluß folgt.)“⁵

„(Schluß)

Als zunächst in Frage kommende Anordnung das Kippen der Brücke zu verhindern, ist der starke Anlauf zu nennen, welchen die Pendelpfeiler erhalten haben. Sämtliche Pfeiler sind nämlich gegen die Senkrechte im Verhältnis von 1: 6 geneigt, d.h. auf 6 m in der Senkrechten, kommt 1 m in der Waagrechten gemessen.

Aber diese von oben nach unten zunehmende Verbreiterung der Pendelpfeiler, welche bei dem höchsten in unmittelbarer Nähe des Holzbaches stehenden Pfeiler 7,30 m beträgt, reicht nicht aus, um bei der angenommenen Windbelastung die Standfestigkeit der Pfeiler und Brücke zu verbürgen, vielmehr ist jeder Pendelpfeiler mit je 4 kräftigen Ankern mit dem Mauerwerk verbunden.

Diese Anker bestehen aus 50 mm starken 4 m langen schmiedeeisernen Rundeisen, welche noch rund 1 m hoch aus dem Mauerwerk sichtbar herausragen. Je zwei zusammengehörige Ankerstangen sind im Mauerkörper selbst durch eine kräftige Querkonstruktion aus T-Eisen mit einander verbunden.

Welche gewaltigen Kräfte in einzelnen Konstruktionsgliedern – der Brückenkonstrukteur nennt diese „Stäbe“ - infolge der oben näher beschriebenen Belastungen auftreten, mögen nachstehende Angaben lehren.

Zunächst sei darauf hingewiesen, daß bei gegliederten Brückenträgern, also im vorliegenden Falle, fast ausschließlich nur diejenigen Kräfte in Frage kommen, welche in den einzelnen Brückenstäben, z.B. in den Diagonalen, in der Richtung der Längsachsen der Diagonalen wirken. Die anderen Kräfte werden, weil meist von untergeordneter Bedeutung, in der Regel außer Acht gelassen.

Die Wirkung der ersteren Kräfte muß man sich so vorstellen, daß der davon betroffene Stab, also z.B. eine Diagonale (Schrägstab) verlängert oder zusammengedrückt wird. Dementsprechend unterscheidet man auch „Zugkräfte“ und „Druckkräfte“. Die Kräfte werden gemessen nach Tonnen oder Kilogramm.

Ist daher z.B. die Zugkraft in einem vertikalen Stabe zu 14, 2 Tonnen ermittelt, so kann man sich die Wirkung dieser Zugkraft so vorstellen, als ob der Stab an seinem oberen Ende irgendwie fest aufgehängt wäre und an seinem unteren Ende ein Gewicht von 14,2 Tonnen = 14200 kg wirkte. Beträgt nun z.B. der Querschnitt des vertikalen Stabes 20 qcm, so wird jedes qcm des Stabquerschnittes mit $14200/20 = 710$ kg gezogen. Der Ingenieur sagt in diesem Falle, daß in dem vertikalen Stabe eine „Spannung“ von 710 kg pro qcm vorhanden sei. Wie schon früher erwähnt, beträgt die Spannweite der beiden Seiten- und der mittleren Oeffnung je 43,2 m, während die übrigen beiden Oeffnungen je 18 m weit sind. Durch die Anordnung der Brücke als



in verschiedenen Stäben auftretenden Stabkräfte mit Hilfe besonderer Apparate gemessen und mit dem Ergebnisse der vor der Herstellung der Brücke aufgestellten Berechnungen verglichen. Ist die Berechnung und Montage zuverlässig, so dürfen sich nur ganz geringe Abweichungen ergeben.

Voraussichtlich wird diese Probelastung im Laufe des Monats Januar 1907 stattfinden.

Es muß noch einer besonderen Vorrichtung gedacht werden, welche nur bei größeren Brücken in Betracht kommt, d. i. der sogenannte Schienenauszug. Wie schon Eingangs dieses Aufsatzes erwähnt, nimmt die Länge der Brücke bei steigender Temperatur zu und bei sinkender Temperatur ab. Da die Brücke mit dem Steinwiderlager am Bahnhof fest verankert, auf dem nördlichen Steinwiderlager dagegen beweglich aufgelagert ist, so wird jene Veränderung in der Länge der Brücke in der Weise sichtbar werden, daß der Zwischenraum zwischen der Brücke und der Schildmauer des nördlichen Widerlagers sich verringert oder vergrößert.

Genau wie die Eisenkonstruktion der Brücke, machen auch die auf der Brücke verlegten Schienen diese Längsschwankungen mit. Dem Auge sichtbar werden die Längenveränderungen der Schienen am ersten Schienenstoße, welcher sich auf dem nördlichen Steinwiderlager befindet. Denn die Längenausdehnungen der Schienen auf dem Planum des Bahnkörpers sind so gering, daß sie kaum in Betracht kommen.

Es findet nämlich zwischen Schienen und Erdreich durch Vermittlung von Schotter und Schwellen ein ständiger Temperatenausgleich statt. Dies ist natürlich bei einer eisernen Brücke in praktischer Beziehung so gut wie gar nicht der Fall.

Infolgedessen werden an dem ersten Stoße auf dem nördlichen Landwiderlager die am Anfang dieses Aufsatzes angegebenen Längenschwankungen voll in Erscheinung treten, d.h. in den Sommermonaten zur Zeit der größten Außentemperatur werden die Schienenenden der letzten Brückenschienen und der ersten Landschienen hart an einander stoßen, in den Wintermonaten dagegen zur Zeit der niedrigsten Außentemperatur wird eine Stoßlücke bis zu 20 cm entstehen.

Da es selbstverständlich nicht angängig ist, die Räder der Eisenbahnfahrzeuge eine so große Lücke gewissermaßen überspringen zu lassen, so muß eine besondere Vorrichtung angeordnet werden, durch welche der Uebelstand vermieden wird. Diese Vorrichtung führt den Namen „Schienenauszug“. Da dieselbe von ziemlich komplizierter Konstruktion ist, so muß auf eine Beschreibung derselben verzichtet werden. Es mag nur noch erwähnt werden, daß ursprünglich die Absicht bestand, den Schienenauszug der großen Brücke über die Weichsel bei Dirschau auch hier in Anwendung zu bringen. Es mußte jedoch Abstand davon genommen werden, da die Dirschauer Anordnung sich nur für zweigleisige Brücken empfiehlt. Infolgedessen wird hier eine besondere, auf der Bauabteilung entworfenen Konstruktion hergestellt, welche noch an keiner anderen Stelle angewendet worden ist.

Die auf größeren Brücken zu verlegenden Schienen sind sogenannte Blattstoß-Schienen. Wie auch dem Leser bekannt sein wird, haben die in der Regel zur Verwendung gelangenden Schienen stumpfen Stoß. Der Blattstoß wird bei Verlegung auf Brücken deshalb vorgezogen, weil die Rad-Stöße der Eisenbahnfahrzeuge dadurch ganz erheblich gemildert werden was im Interesse der Dauerhaftigkeit der Eisenkonstruktion nach Möglichkeit angestrebt werden muß.

Die Brücke hat zwischen den Geländern eine lichte Weite von 6 m. Die Umgrenzungslinie des sogn. „lichten Bahnraumes“ schließen nur eine Breite von 4 m ein, d.h. alle an einem Eisenbahnzuge vorhandenen festen und beweglichen Teile dürfen an keiner Stelle über diese Breite hinausragen; daher darf z.B. auch die Breite eines Eisenbahnpersonenwagens mit beiderseits geöffneten Türen nicht mehr als 4 m betragen. Infolgedessen bleibt auf der Westerburger Talbrücke auf jeder Seite eines über die Brücke fahrenden Eisenbahnzuges ein als Fußweg ausgebildeter Streifen von 1 m Breite frei, sodaß den Eisenbahnbeamten jeder Zeit ein ungehindertes Begehen der Brücke möglich ist.

Bekanntlich werden alle Höhenangaben auf den Meeresspiegel bezogen. Da jedoch die Höhe des letzteren Schwankungen unterworfen ist, so ist für Preußen die Höhe einer an der Berliner Sternwarte angebrachten Marke, deren Höhenlage im Verhältnis zur Höhe des Meeres festliegt, maßgebend. Alle Höhenangaben erhalten den Zusatz „über Normal-Null“ abgekürzt „ü. N.N.“.

Dieser Zusatz will besagen, daß die betreffende Höhenmarke um die angegebene Anzahl m über dem Meeresspiegel liegt, und zwar über einen Meeresspiegel, dessen Höhe an der Berliner Sternwarte ein für alle Mal festgelegt ist.

Nachdem dies vorausgeschickt, sollen einige Höhenangaben gemacht werden, welche den Leser interessieren dürften.

Schienenoberkante Bahnhof Herborn liegt auf 207, 50 m ü. N. N.. Die Wasserscheide zwischen Bahnhof Rehe und Rennerod, überhaupt die höchste Stelle der Westerwaldquerbahn liegt auf 562, 40 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Rennerod liegt auf 515, 40 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Niederroßbach- Neustadt liegt auf 487, 50 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Fehl-Ritzhausen liegt auf 474, 60 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Höhn liegt auf 488, 00 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Hergenroth liegt auf 406, 50 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Großseifen liegt auf 446,40 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Marienberg-Langenbach liegt auf 421,00 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Westerburg liegt auf 366,45 m. N. N.

Schienenoberkante Bahnhof Montabaur liegt auf 230,00 m. N. N.

Schienenoberkante der höchsten Stelle der Westerburger Talbrücke liegt auf 367,70 m. N. N.

Zum Schluß sollen noch die wesentlichen Daten aus der Baugeschichte der Talbrücke gegeben werden: Am 26. Juni 1905 wurde mit den Ausschachtungen für Fundamente des nördlichen Landwiderlagers, am 24. Juli mit derjenigen des südlichen Landwiderlagers, am 11. September mit derjenigen des Zwischenpfeilers II – die Zwischenpfeiler von Norden nach Süden gezählt – am 25. September mit derjenigen des Zwischenpfeilers III, am 23. Oktober mit derjenigen des Zwischenpfeilers IV, am 13. November mit derjenigen des Zwischenpfeilers I begonnen.

Am 14. November 1905 fand unter lebhafter Beteiligung der städtischen Behörden und der Bürgerschaft von Westerburg die Schlußsteinlegung des Gewölbemauerwerks des südlichen Landwiderlagers statt. In der Woche vom 12./18. November wurde das nördliche Landwiderlager, Zwischenpfeiler II und III, in der Woche vom 27. November zum 2. Dezember 1905 Zwischenpfeiler I und in der Woche vom 4./10. Februar 1906 der Zwischenpfeiler I und in der vom 1./7. April 1906 das südliche Landwiderlager fertiggestellt. Das Mauerwerk sämtlicher Land- und Zwischenpfeiler umfaßt rund 3000 cbm Mauerwerk. Dasselbe wurde durch die Firma Adam u. Georg Buschung zu Niederselters ausgeführt.

In der am 9. September 1905 auf der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M. Stattgefundenen öffentlichen Verdingung des gesamten eisernen Überbaus war die Tillmanns'sche Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft in Remscheid Mindestfordernde. Die Firma erhielt unter dem 18. September den Zuschlag. Dieselbe begann mit dem Aufschlagen des Montagegerüsts etwa am 1. Februar 1906. Die Montage der Eisenkonstruktion war im Großen und Ganzen beendet am 1. Dezember. Das Gesamtgewicht der Eisenkonstruktion beträgt rund 570 Tonnen = 11400 Ztn. Flußeisen und rund 30 Tonnen = 600 Zentner Flußstahlformguß.

Die Kosten der gesamten Eisenkonstruktion werden annähernd 200.000 Mk., diejenigen der Erd- und Maurerarbeiten rund 130.000 Mk. betragen.

Unter Oberleitung des Vorstandes der Bauabteilung Westerburg, des Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors Eppers lag die besondere Bauleitung nacheinander dem Regierungsbauführer

Fölsing, Regierungsbaumeister Walloth, Regierungsbauführer Rostoski und Regierungsbaumeister Petri ob, denen zur Unterstützung insbesondere bei der Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten der Bau-Assistent Gruber zugeteilt war. Die landmesserischen Arbeiten, welche mit Rücksicht auf den Umstand, daß sämtliche Eisenteile in der Werkstätte in Düsseldorf zugepaßt worden sind, besonderer Präcision bedurften damit die Weiten der einzelnen Oeffnungen auf 1 – 2 cm genau den vorgeschriebenen Maßen entsprechen, sind nach Anweisung des Vorstandes der Bauabteilung durch den vereidigten Landmesser Schätzing ausgeführt worden.

Für die Firma Buschung führte die Bauleitung Adam Buschung I. und zeitweilig Adam Buschung II., für die Firma Tillmans'sche Eisenbahn-Aktiengesellschaft Oberingenieur König und als ständiger Vertreter desselben auf der Baustelle Obermonteur Lauer.

Dem Zusammenwirken der Bauleitung und Unternehmung ist es gelungen, das schwierige und soweit die Eisenkonstruktion in Frage kommt, häufig mit Gefahren verbundene Werk fertigzustellen, ohne daß ein nennenswerter Unfall sich ereignet hat.“⁶

Am **16. Juli d. J.** wird von der eingleisigen Nebenbahn **Herborn-Westerburg** (Westerwaldquerbahn) die 16,89 km lange Reststrecke Rennerod-Westerburg mit der 5,86 km langen Abzweigung Fehl-Ritzhausen-Marienberg-Langenbach für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Sie schließt in Rennerod an die bereits bestehende Nebenbahn Rennerod-Herborn an und verbindet dadurch die Hauptbahn Deutz-Gießen und die Nebenbahn Herborn-Niederwalgern mit der östlichen Westerwaldbahn. An der Verbindungsstrecke Rennerod-Westerburg liegen die Bahnhöfe Niederroßbach-Neustadt, Fehl-Ritzhausen, Höhn und Hergenroth; an der in Fehl-Ritzhausen abzweigenden Stichbahn Großseifen und Marienberg-Langenbach. Die neuen Bahnhöfe, von denen Hergenroth keinerlei Rampenanlagen, Großseifen nur solche für Seitenverladung besitzt, erhalten Einrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren, Stückgut und Wagenladungen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf allen Bahnhöfen ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die genannten Bahnhöfe in den Gruppentarif IV und in die Gruppenwechselltarife der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie in die besonderen Staatsbahn-Kohletarife und den Staatsbahn- und Privatbahn-Tiertarif einbezogen. Vom Tage der Eröffnung ab werden die Versandstationen Großseifen, Hergenroth, Höhn und Marienberg-Langenbach in den Ausnahmetarif 7 C für Eisenerz und Manganerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie Fehl-Ritzhausen und Marienberg-Langenbach in den Ausnahmetarif 5 W für Reihpflastersteine aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben das Verkehrsbüreau und die Dienststellen Auskunft. 576

Frankfurt a./M., den 29. Juni 1907.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 29.06.1907 erschien im Kreisblatt des Kreis Westerburg folgende Veröffentlichung: „Am 16. Juli d. J. Wird von der eingleisigen Nebenbahn **Herborn-Westerburg** (Westerwaldquerbahn) die 16, 89 km lange Reststrecke Rennerod-Westerburg mit der 5, 86 km langen Abzweigung Fehl-Ritzhausen - Marienberg-Langenbach für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Sie schließt in Rennerod an die bereits bestehende Nebenbahn Rennerod-Herborn an und verbindet dadurch die Hauptbahn Deutz-Gießen und die Nebenbahn Herborn-Niederwalgern mit der östlichen Westerwaldbahn. An der Verbindungsstrecke Rennerod-Westerburg liegen die Bahnhöfe Niederroßbach-Neustadt, Fehl-Ritzhausen, Höhn und Hergenroth; an der in Fehl-Ritzhausen abzweigenden Stichbahn Großseifen und Marienberg-Langenbach. Die neuen Bahnhöfe, von denen Hergenroth keinerlei Rampenanlagen, Großseifen nur solche für Seitenverladung besitzt, erhalten Einrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren, Stückgut und Wagenladungen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf allen Bahnhöfen ausgeschlossen.

zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren, Stückgut und Wagenladungen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf allen Bahnhöfen ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 194 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die genannte Bahnhöfe in die Gruppentarif V und in die Gruppenwechselltarife der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie in die besonderen Staatsbahn-Kohletarife und den Staatsbahn- und Privatbahn-Tiertarif einbezogen. Vom Tage der Eröffnung ab werden die Versandstationen Großseifen, Hergenroth, Höhn und Marienberg-Langenbach in den Ausnahmetarif 7 C für Eisenerz und Manganerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie Fehl-Ritzhausen und Marienberg-Langenbach in den Ausnahmetarif 5 W für Reihpflastersteine aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben das Verkehrsbüreau und die Dienststelle Auskunft.

Frankfurt a./M., den 29.Juni 1907.
Königliche Eisenbahndirektion“⁷

6 Kreisblatt des Kreis Westerburg, Beilage zu Nr. 3, 08.01.1907; Verlag Pius Kaesberger, Westerburg

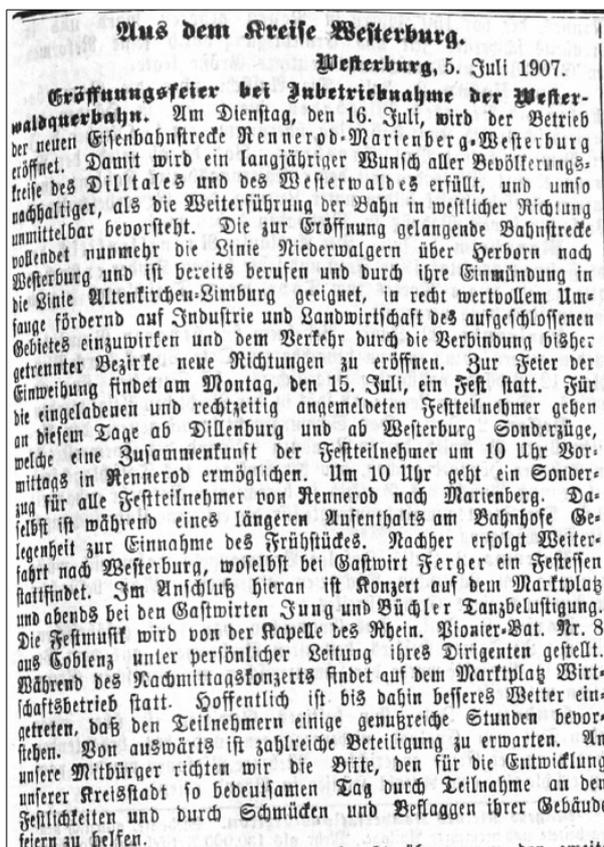
7 Kreisblatt des Kreis Westerburg, 29.Juni.1907; Verlag Pius Kaesberger, Westerburg

Am 05. Juli 1907 stand im Kreisblatt unter der Rubrik „Aus dem Kreise Westerburg“ folgende Mitteilung:

„Westerburg, 5. Juli 1907

Eröffnungsfeier bei der Inbetriebnahme der Westerwaldquerbahn. Am Dienstag, den 16. Juli wird der Betrieb der neuen Eisenbahnstrecke Rennerod-Marienberg-Westerburg eröffnet. Damit wird ein langjähriger Wunsch aller Bevölkerungskreise des Dilltales und des Westerwaldes erfüllt, und umso

nachhaltiger, als die Weiterführung der Bahn in westlicher Richtung unmittelbar bevorsteht. Die zur Eröffnung gelangende Bahnstrecke vollendet nunmehr die Linie Niederwalgern über Herborn nach Westerburg und ist bereits berufen und durch ihre Einmündung in die Linie Altenkirchen-Limburg geeignet, in recht wertvollem Umfange fördernd auf Industrie und Landwirtschaft des aufgeschlossenen Gebietes einzuwirken und dem Verkehr durch ihre Verbindung bisher getrennter Bezirke neue Richtungen zu eröffnen. Zur Feier der Einweihung findet am Montag, den 15. Juli, ein Fest statt. Für die eingeladenen und rechtzeitig angemeldeten Festteilnehmer gehen an diesem Tage ab Dillenburg und ab Westerburg Sonderzüge, welche eine Zusammenkunft der Festteilnehmer um 10 Uhr Vormittags in Rennerod ermöglichen. Um 10 Uhr geht ein Sonderzug für alle Festteilnehmer von Rennerod nach Marienberg. Dasselbst ist während eines längeren Aufenthaltes am Bahnhofe Gelegenheit zur Einnahme eines Frühstücks. Nachher erfolgt Weiterfahrt nach Westerburg, woselbst bei Gastwirt Feger ein Festessen stattfindet. Im Anschluß hieran ist Konzert auf dem Marktplatz und abends bei den Gastwirten Jung und Böhler Tanzbelustigung. Die Festmusik wird von der Kapelle des Rhein. Pionier-Bat. Nr. 8 aus Coblenz unter persönlicher Leitung ihres Dirigenten gestellt. Während des Nachmittagskonzerts findet auf dem Marktplatz Wirtschaftsbetrieb statt. Hoffentlich ist bis dahin besseres Wetter eingetreten, daß den Teilnehmern einige genußreiche Stunden bevorstehen. Von auswärts ist zahlreiche Beteiligung zu erwarten. An unsere Mitbürger richten wir die Bitte, den für die Entwicklung unserer Kreisstadt so bedeutsamen Tag durch Teilnahme an den Festlichkeiten und durch Schmücken und Beflaggen ihrer Gebäude feiern zu helfen.“⁸





Eröffnungsfeier der Westerwaldquerbahn in Westerburg am 15.07.1907

9

Auf den zwei Folgeseiten ist der der Bericht über die Eröffnungsfeier der Westerwaldquerbahn vom 15.07.1907 abgedruckt

und auf die Vorteile des Gesetzes vom 10. Juni 1907 für ihre künftigen Hinterbliebenen verzichteten.

Erfolgt die Erklärung, so behalten ihre Hinterbliebenen alle Ansprüche an die genannte Kasse sowie alle nach besonderer gesetzlicher Vorschrift oder nach dem Gesetze vom 27. Juni 1890 (Ges.-Samml. S. 211) ihnen zustehenden Ansprüche.

Erfolgt eine solche Erklärung nicht, so scheiden sie aus der Kasse aus und es erlischt auch der Anspruch ihrer Kinder auf Waisengeld aus dem Gesetze vom 27. Juni 1870 (Ges.-Samml. S. 211).

Die Erklärung ist unwiderruflich; die Frist zu ihrer Abgabe läuft am 9. August d. Js. ab.

Wiesbaden, den 9. Juli 1907.

Königliche Regierung,

Abteilung für Kirchen- und Schulwesen.

Petersen.

Die Herren Bürgermeister ersuche ich, dafür zu sorgen, daß sämtliche Lehrer von vorstehender Verfügung Kenntnis erhalten.

Westerburg, den 13. Juli 1907.

Der Königliche Landrat

S. B.: Ellen, Kreissekretär.

I. 5639.

Eröffnungsfeier der Westerwaldquerbahn

am 15. Juli 1907.

Nach dem Eintreffen des fahrplanmäßigen von Limburg um 8³⁰ Uhr morgens fälligen Personenzuges auf hiesiger Station, der die Herren Vertreter der verschiedenen Behörden von Frankfurt a. M. und Wiesbaden, die geladenen Gäste von Limburg, Weilburg, Diez, Hadamar, Ems, Montabaur, Höhr usw. hierherbrachte, wurde der von der Eisenbahnverwaltung bereitgestellte und bekränzte Extrazug besetzt, der die Festteilnehmer nach Rennerod und von da über Fehlbühlhausen nach der Endstation Marienberg-Langenbach bringen sollte. Auf allen Stationen wurde Halt gemacht und die eingeladenen und angemeldeten Fahrgäste aufgenommen. Allgemein fiel schon bei der kleinen Station Hergentoth der gefällige, auch bei allen übrigen Stationsgebäuden angewandte altdeutsche Baustil auf, von denen einzelne, dem Gebirgscharakter der Landschaft entsprechend, an den oberen Stockwerken mit Schiefer bedeckt waren. Trotz des regnerisch-zweifelhaften Wetters hatten auf allen Stationen die Einwohner der verschiedenen Orte mit ihren Bürgermeistern, Krieger-, Feuerwehr-, Turn-, Gesangsvereinen, Musikkapellen und der festlich gekleideten Schuljugend, unter Führung der Herren Lehrer, Aufstellung genommen und begrüßten jubelnd die Festteilnehmer. Alle Stationen waren schön geschmückt und wo das Auge eine Ortschaft sah, wehte ihm reicher Flaggenkirmes entgegen. Besonders schön geschmückt waren die Stationen Fehlbühlhausen und Niederroßbach-Neustadt. Auf letzterer Station machte die liebe Jugend, voran die Mädchen, einen wahren Sturm auf die verschiedenen Wagenabteile. Es wurde mitgenommen, was der Zug fassen konnte, galt es doch nur eine freie Extratour nach Rennerod und zurück machen zu können. Auf Station Rennerod, die ebenfalls reizend geschmückt war, hatte fast die ganze Einwohnerschaft von Rennerod Aufstellung genommen und begrüßte die Ankommenden mit Jubel und Musik. Hier sollte der von Dillenburg und Herborn kommende Zug mit dem von Westerburg angekommenen zu einem Zug vereinigt werden, was aber in Anbetracht der vielen Teilnehmer nicht angängig war, weshalb der Westerburger Zug gesondert als Vorzug nach Marienberg-Langenbach ablassen werden mußte. Inzwischen traf Herr Regierungspräsident Dr. v. Meister per Automobil in Rennerod ein und wurde von den Herren Landräten empfangen, die ihm die anwesenden Behörden z. vorkstellten. Hierauf wurde der von Herborn eingetroffene Sonderzug zur Fahrt nach Marienberg besetzt und unter den Klängen der von Westerburg aus mitgebrachten Militärkapelle die Fahrt nach Marienberg angetreten. Auch auf den Stationen dieser Zwischenstrecke war der Empfang der Festgäste gleich herzlich und freudig. Der Höhepunkt der Festimmung wurde in Marienberg erreicht. Etwas nach 12 Uhr traf der zweite oder Hauptzug, der die Herren Vertreter der Regierung und der Kreise brachte, ein. Eine nach Hunderten zählende Menschenmenge hatte sich auf dem Perron und auf dem neben der Station angelegten geräumigen Festplatz eingefunden und der Krieger-, Feuerwehr-, Turn- und Gesangsverein mit ihren Fahnen, weiß gekleideten Festjungfrauen, die Schuljugend, die Mädchen mit Kränzen aus frischen Blumen im Haar, unter Führung ihrer Lehrer Aufstellung genommen. Die Menge empfing den einlaufenden Zug mit Jubelrufen, Hölerschüssen und Musik, welche die Melodie: Deutschland, Deutschland über alles spielte, das von der barrenden Menge mitgesungen wurde. Nach Beendigung des schönen und immer ergreifenden Liedes entzogen die Herren dem Zuge und hörten stehenden Fußes die Ansprache des Herrn Bürgerm. Reßler an. Redner dankte der Regierung, der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und all den Herren, welche in einer Reihe langer Jahre unermülich daran arbeiteten, dem Oberwesterwald die Segnungen einer Eisenbahnverbindung zu Teil werden zu lassen. Langge-

legte Hoffnungen seien nunmehr in Erfüllung gegangen und die Steinindustrie werde fernerhin reichlichen Absatz nach allen Gegenden finden. Redner bat die Regierung, die noch weiter nötigen Ausbauten der Westerwaldbahnen in wohlwollender Erwägung zu ziehen und brachte auf seine Majestät den König von Preußen und Kaiser von Deutschland als Hüter des Friedens und Förderer aller Sozialkriegsweige ein dreifaches begeistert aufgenommenes Hoch aus, in das alle Anwesenden freudig einstimmten. Die Musik spielte die Nationalhymne, die die Menge entblößten Hauptes mit sang. Nunmehr bat der Herr Bürgermeister den Herrn Regierungspräsidenten Dr. v. Meißner, den Landesbauhauptmann, den Vertreter der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und Eisenbahneninspektor Räder ein kleines Andenken an den dankwürdigen Tag in Form eines Briefbeschwerers, hergestellt aus geschliffenem Westerwälder Basalt, gütigst annehmen zu wollen, was gern geschah. Vier wohlgekleidete Jungfrauen überreichten den Herren unter kurzer poetischer Ansprache die für sie bestimmten Andenken. Nunmehr trugen die Schulkinder ein Lied vor, ihnen folgte der Gesangsverein, welcher das „Lied vom Westerwald“ kräftig und ergott vortrug. Die fremden Gäste wurden darauf von dem Festkomitee eingeladen, in der Festhalle ein bereitgestelltes Frühstück einzunehmen zu wollen, was dessen Beendigung die Rückfahrt in zwei Extrazügen nach Westerburg angetreten wurde. Das trabe Wetter stärkte sich gegen Mittag auf und hatten die Rückfahrenden Gelegenheit, die wirklich schöne und abwechslungsreiche Gegend des Oberwesterwaldes zu bewundern. Auf allen Stationen wurde wiederum Halt gemacht, denn es wurden Ansprachen gehalten und Gesangsstücke vorgetragen. Je näher man Westerburg kam, je mehr wuchs die Begeisterung der Einwohner. Auf der letzten Station, Hergentoth, hielt Herr Landrat Reßler eine warmempfundene Ansprache, die in ein Dankeswort für die Regierung dafür ausklang, daß nunmehr der wehrwürdigen Familienvater nicht mehr wie bisher auszuwandern brauchte, um den Unterhalt für seine Familie und sich zu verdienen, sondern in Lande selbst durch Hebung der Industrie gute und lohnende Arbeit finden könne. Die Rede endete in einem Kaiserhoch und nach Absingung einiger patriotischer Lieder ging der Zug seinem Endziel zu, nach Westerburg ab. Auf der großen Talbrücke, die, wie wir sere Leser wissen werden, 226,30 m lang, über die Talsohle 35 m und über N. N. 367,70 m in die Höhe ragt, wurde Halt gemacht, um einem Photographen eine Aufnahme zu ermöglichen. Der Niederblick auf unsere schön gelegene Stadt gewährte ein imposantes Anbild und freudig erregte Menschen in den Strögen und auf dem Schloßberg gaben durch Lärmschwenken und Hölerschüsse ihrer Befriedigung über die Vollendung des schwierigen Werkes der Westerwaldquerbahn freudigen Ausdruck.

Bei der Ankunft auf dem hiesigen Bahnhof wurden die Festteilnehmer von sämtlichen Vereinen und der gesamten Schuljugend, unter Führung der Herren Vorstehenden und Lehrer und der Einwohnerchaft freudig begrüßt. Dem Herrn Regierungspräsidenten überreichte das Lärmschwenken des Herrn Hotelbesizers Fergert ein hübsches Rosenbouquet mit den Worten: „Herzlich willkommen in Westerburg, Herr Regierungspräsident!“ Diese kleine Aufmerksamkeit hat dem hohen Herrn sichtlich Freude gemacht und dankend gab er dem kleinen Louise Fergert die Hand. Unter Vorantritt der Militärmusik marschierte der imposante Zug, bestehend aus den Krieger-, Feuerwehr-, Turn- und den beiden Gesangsvereinen und die prachtvoll geschmückte Bahnhofstraße nach dem Hotel zum Löwen, wo das Festessen stattfand. Vor der Brücke und über der als Festplatz hergerichteten Marktplatz bildete die Schuljugend, die Mädchen weiß gekleidet und Fahnen schwingend, sowie die Vereine, die 4 schöne Fahnen mitführten, Spalier. Da Nachmittags 3 Uhr „Freud und Hunger“ bei den meisten Festteilnehmern Einkehr gehalten, suchte jeder der Gäste so schnell als möglich seinen ihm im voraus angewiesenen Platz auf, was schnell von statten ging, dank eines von dem Herrn Vorstehenden des Festkomitees hergestellten übersichtlichen und mit den Namen der Gäste versehenen Planes. Nach dem ersten Gang erhob sich Herr Regierungspräsident Dr. v. Meißner und gab seiner Freude Ausdruck, daß es ihm vergibt sei, einem so wichtigen Feste wie das der Eröffnungsfeier der Westerwaldquerbahn beiwohnen zu können. Er dankte insbesondere der Königl. Eisenbahndirektion Frankfurt (Herr Eisenbahnpräsident Thomé war leider durch Krankheit verhindert der Eröffnungsfeier beiwohnen und an dessen Stelle Herr Ober-Regierungsrat Dr. Grünberg erschien) für das große Entgegenkommen, das die Regierung, die Herren Landräte und Kommunalvertretungen bei Anbringen von Wünschen und Abänderungsvorschlägen gefunden. Er dankte auch insbesondere den Herren Landräten des Oberwesterwaldes und des Kreises Westerburg für die unermüliche Ausdauer, mit der sie für das Zustandekommen der Bahn gearbeitet hätten, ebenso allen denen, die sich um den Bahnbau verdient gemacht hätten. Der Bahn selbst wünschte Redner gute Prosperität, der aufblühenden Industrie recht lohnende Ausfuhr, den Einwohnern der beiden Kreise aber alles Glück und Segen durch den Bahnbau. Nur eines legte der Herr Regierungspräsident warm und ergreifend ans Herz der Westerwälder, nämlich: den tiefen Gottesglauben und die feste Königstreue nicht auszuführen und die Einfuhr von Gefangenen,

Am 23.12.1932 veröffentlichte die „Nassauische Zeitung“ folgenden Bericht über die Talbrücke:



„Verstärkung der Westerburger Talbrücke“¹⁰

Westerburg, den 23. Dez.

Der in den Nachkriegsjahren stets im Steigen Begriffen gewesene Personen und Güterverkehr auf dem Bahnhof Westerburg führte notgedrungen dazu, entgegen ursprünglicher Absichten, die Talbrücke mehr und mehr auch für Rangierzwecke zu benutzen. Daß die Brücke, die lediglich den Zügen die Ueberquerung des Holzbaches ermöglichen sollte, durch das dauernde Rangieren Schaden nahm, war nicht zu vermeiden. Fast ständig waren Schlosser der Reichsbahn damit beschäftigt, durch die gesteigerte Inanspruchnahme der Brücke abgeplatze Nieten zu ergänzen.

Genau 25 Jahre

hat die Brücke so den Anforderungen, die an sie gestellt wurden, Stand gehalten. Im Rahmen ihres Arbeitsbeschaffungsprogramms hat die Reichsbahn dann in diesem Frühjahr Verstärkungsarbeiten an der Brücke ausführen lassen. Wenn jetzt nach 8 Monaten diese Arbeiten vollendet worden sind, so dürfte es unsere Leser interessieren einmal mehr über die Talbrücke, die jetzt 25 Jahre das Holzbachtal überbrückt, zu erfahren.

Als die Sylvesterglocken den Anbruch des Jahres 1907 verkündeten war der im Sommer 1905 in Angriff genommene Brückenbau vollendet. Ein Meisterwerk der Hochbautechnik nannte man damals die Brücke, deren Eisenkonstruktion in der Mittellage die stattliche

Länge von 226,2 m

aufweist. Mit den steinernen Widerlagern hat die Brücke eine Gesamtlänge von 257,6 m. Ueber der tiefsten Stelle der Talsohle ist die Brücke 30,67 m hoch.

Als wesentliche Daten aus der Baugeschichte sind zu nennen:

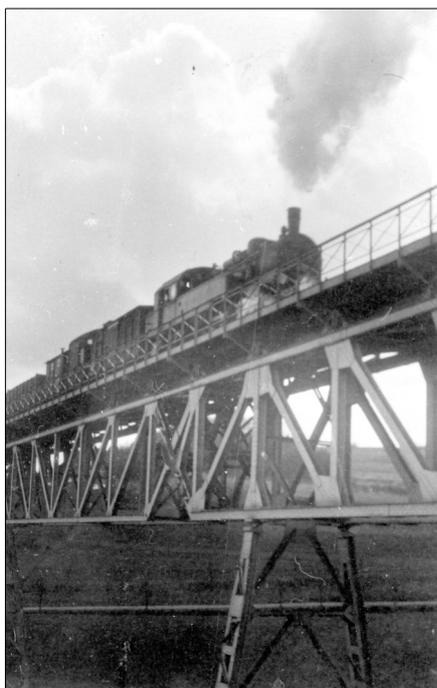
- 6. Juni 1905 Beginn der Ausschachtungsarbeiten für das Fundament des nördlichen Landwiderlagers,
- 24. Juli 1905 Beginn der Ausschachtungsarbeiten für das Fundament des südlichen Landwiderlagers,
- 11. September 1905 Beginn der Ausschachtungsarbeiten für den Zwischenpfeiler 2 (die Zwischenpfeiler von Norden nach Süden gezählt),
- 25. September 1905 Beginn der Ausschachtungsarbeiten für den Zwischenpfeiler 3,

¹⁰ Nassauische Zeitung vom 23.12.1932, Verlag Pius Kaesberger, Westerburg

23. Oktober 1905 Beginn der Ausschachtungsarbeiten für den Zwischenpfeiler 4,
 12. - 18. Nov. 1905 Fertigstellung des nördlichen Landwiderlagers und der Zwischenpfeiler 2 und 3,
 13. Nov. 1905 Beginn der Ausschachtungsarbeiten für den Zwischenpfeiler 1
 14. Nov. 1905 Unter lebhafter Beteiligung der städtischen Behörden und der Bürgerschaft von Westerburg die Schlußsteinlegung des Gewölbemauerwerks des südlichen Landwiderlagers,
 27. Nov. -
 2. Dez. 1905 Fertigstellung des Zwischenpfeilers 4,
 1. Februar 1906 Beginn des Aufschlagens des Gerüsts für die Montage der Eisenkonstruktion,
 4. - 10. Februar 1906 Fertigstellung des Zwischenpfeilers 1,
 1. - 7. April 1906 Fertigstellung des südlichen Landwiderlagers,
 Dezember 1906 Beendigung der Montage der Eisenkonstruktion.

Bei den Bauarbeiten wurden rund

3000 cbm Mauerwerk
 370 Tonnen = 11400 Zentner Flußeisen und
 30 Tonnen = 600 Zentner Flußstahlguß verwandt.



Die Erd- und Mauerarbeiten wurden von der Firma Adam und Georg Buschung in Niederselters, der gesamte eiserne Ueberbau von der Tillmann'schen Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft in Remscheid, die Wenigstfordernde geblieben war, ausgeführt. Die Kosten der gesamten Eisenkonstruktion haben sich auf rund 200.000 Mk., die Kosten der Erd- und Mauerarbeiten auf ca. 130000 Mk. belaufen.

Die Entwürfe für die Eisenkonstruktion sind nach Angaben der damals königlichen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M. Von dem Regierungsbaumeister a. D. und Privatdozenten Bruno Schulz in Berlin-Hallensee im Jahre 1904 und die Entwürfe für die Mauerkonstruktion von der Bauabteilung Westerburg im Winter 1904/05 angefertigt worden.

Das häufig mit Gefahren verbundene Werk wurde fertiggestellt, ohne daß sich dabei ein nennenswerter Unfall ereignet hat.

Wenige Monate später waren dann auch die Arbeiten auf der neuen Eisenbahnstrecke nach Rennerod-Herborn fertiggestellt und fanden am 15. Juli 1907 die Einweihungsfeierlichkeiten statt. Der Berichtstatter schrieb damals, als der Zug mit den an

der Einweihungsfeierlichkeiten beteiligten Gästen von der letzten Station Hergenroth kommend auf der Talbrücke halt machte. Der Niederblick auf unsere schön gelegene Stadt gewährte einen imposanten Anblick und freudig erregte Menschen in den Straßen und auf dem Schloßberg gaben durch Tücherschwenken und Böllerschüsse ihrer Befriedigung über die Vollendung des schwierigen Werkes der Westerwaldquerbahn freudigen Ausdruck.¹¹

¹¹ Foto: Geschichtswerkstatt Westerburg

25 Jahre sind seit jenen Tagen ins Land gegangen. Die Technik hat rasende Fortschritte gemacht. Ganz anders und bedeutend schwerere Dampfzüge haben mit der Zeit ihren Weg über die Brücke gesucht und eine Verstärkung der Anlage bedingt. Der auf dem Gebiete des Brückenbauwesens bestens bekannte Firma Jucho in Dortmund waren von der Reichsbahnverwaltung die Verstärkungsarbeiten übertragen worden. Mit einem Stamm Facharbeiter der Firma und einer weiteren Kolonne, die hier engagiert wurde, wurden die Arbeiten im Frühjahr aufgenommen. 8 Monate hindurch, oft auch zur Nachtzeit, hallte das Geknatter der mit Preßluft betriebenen Niethämmer durch das Tal, die Stück um Stück der eisernen Verstärkungsbalken aneinanderfügten. Mit der Verstärkung hat die Brücke gleichzeitig unter dem Schienenstrang einen Laufsteg erhalten, der ein bequemes Arbeiten bei notwendig werdenden Reparaturen ermöglicht. Jetzt, nachdem die Arbeiten vollendet sind, ist die Brücke allen Anforderungen des heutigen Verkehrs gewachsen.¹² Das Werk abschließend, wird im Frühjahr eine Anstreicherkolonne der Brücke ein neues Kleid geben und dürften dann außer den in Abständen von einigen Jahren regelmäßig wiederkehrenden Anstreicherarbeiten größere Reparaturen für absehbare Zeit nicht mehr erforderlich werden. Die Brücke ist jetzt gewappnet, alle Belastungen, wie sie ihr in Zeiten der Hochkonjunktur der Steinindustrie zugemutet wurden, mit Leichtigkeit zu ertragen. Möge das Wirtschaftselend der Gegenwart bald überwunden und die Brücke dann dem Basalt des hohen Westerwaldes in verstärktem Maße wieder der Weg zu den Lahn- und Rheinhäfen sein, wie es einstens war.“¹³



Panoramaansicht des Denkmalpflegeobjekts Talbrücke von 2016

Horst Jung
Westerburg, November 2017

¹² Foto: Geschichtswerkstatt Westerburg

¹³ Panoramaansicht: Horst Jung