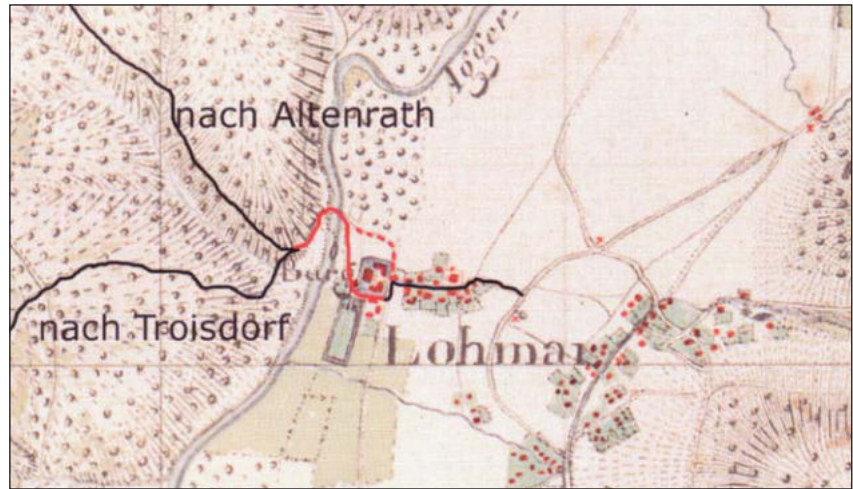


Die Brücken über die Agger von Lohmar nach Altenrath und Troisdorf

von Hans Dieter Heimig

Hinter der Burg Lohmar, ca. 50 Meter flussaufwärts war seit Urzeiten die Furt durch die Agger, um von Lohmar aus auf die rechte Aggerseite nach Altenrath und nach Troisdorf zu gelangen. Seit der Besiedlung von Lohmar durch merowingische Franken um 450 n.Chr. wurde diese Furt bis ins 19. Jahrhundert regelmäßig benutzt. Man hatte den Durchgang durch die Agger auch sicherlich mit schweren Steinplatten befestigt und „planiert“. Auch wird man die Ein- und Ausfahrt in die Agger im Uferbereich mit Steinen und Knüppeln besser befahrbar gemacht haben. Aber trotzdem blieben die Flussquerungen unwägbar und gefährlich. Karren gerieten mitunter in ausgespülte Fahrrinnen, kippten um oder wurden abgetrieben. Mensch und Tier kamen dabei nicht selten zu Schaden und manchmal ging auch die Ladung teilweise oder ganz verloren (siehe hierzu an anderer Stelle dieser Ausgabe den Bericht von Johannes Heinrich Kliesen: „Die ersten merowingerzeitlichen Siedler in Lohmar zogen im fünften Jahrhundert durch die Aggerfurt“ und „Alte Furten, Fähren und Brücken vom Ziegelfeld bis Tournisauel“, LHBl, Heft 11, 1997, S. 28ff).

Um das Überwecheln von einer auf die andere Seite der Agger sicherer



Aggerfurt hinter der Burg Lohmar (1)

zu machen und zu erleichtern, bauten etwa Ende der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die damaligen Burgherren Peter Josef Contzen und Ehefrau Elisabeth, geb. Schmitz, ein kleines Fährhaus mit Fähre, die von Wilhelm Lehr und später mit seiner Ehefrau Sibylla, geb. Buchholz (de Bochholz-Möhn), zusammen betrieben wurde. Der regierungsamtliche Fährtarif, durch Bürgermeister Karl von Franken festgelegt, war bei mehreren Personen pro Kopf 3 Pfennige, bei einer Einzelperson 10 Pf., ein Pferd, eine Kuh, oder ein Ochse kosteten ebenfalls 10 Pf., pro kleinere Tiere wie Schafe, Ziegen oder Schweine 3 Pf. und ein Handwagen auch 3 Pfennige.

Die Familie Lehr hatte in dem Fährhaus auch eine Straußwirtschaft. Wahrscheinlich 1875 kauften sie das Fährhaus und vererbten es später ihrer Tochter Anna Katharina (et Fahr-Tring), die Bertram Kronenberg heiratete.

Anna Katharina war temperamentvoll, sehr direkt und wusste sich bei ihrem Fährdienst zu wehren. Wenn ihr jemand zu nahe kam oder frech wurde, kam es vor, dass der Delinquent ein unfreiwilliges Bad in der Agger nahm. Nach dem Bau der Aggerbrücke 1899 kam der Fährbetrieb zum Erliegen.



Agger mit Fährenachen, Fährhaus und Burg (2)

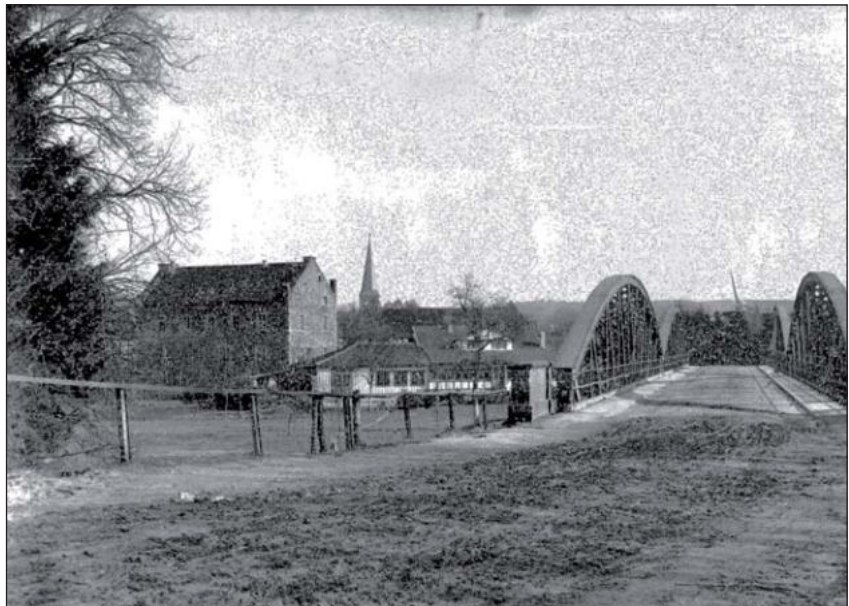


Anna Katharina Kronenberg geb. Lehr (et Fahr-Tring) (3)

1902 ist dann das Fährhaus an die Familie Rottland verkauft worden, von denen es die Familie Schultheiß erwarb, die hier 1910/11 den ersten Bootsverleih einrichtete, der aber wegen zu geringer Wassertiefe kurze Zeit später zum Ziegelfeld verlegt wurde. Schließlich kaufte am 5.5.1914 der aus Troisdorf stammende Schreinermeister Peter Kümpel das Fährhaus und machte durch Umbau und Erweiterung daraus das Gasthaus „Zur alten Fähre“. Das Gasthaus ist bis heute im Besitz der Familie Kümpel.

Um den Truppenverkehr zum damaligen Schießplatz in der Wahner Heide zu erleichtern, ließ die preußische Militärregierung 1899 in Lohmar neben der Fähre eine Stahlbogenbrücke über die Agger bauen. Vom 6. bis 16. Juli 1887 wurde in Lohmar von den Deuzern Pionieren eine hölzerne Brücke über die Agger gebaut, die jedoch bei dem großen Hochwasser im November 1890 weggeschwemmt wurde. (Quelle Ludwig Polsdorff, Chronik der Bürgermeister, Seite 22). Auch Friedhelm Limbach schreibt, dass im Französischen Krieg 1796 eine Brücke in Lohmar war, wie auch F. W. Lohmann von einer Brücke bei Lohmar berichtet, an der im November 1796 vier Zimmerleute arbeiteten. Jedenfalls befand sich um 1810 keine Brücke in Lohmar über die Agger, denn sonst hätte man sie in die Tranchot-Karte eingezeichnet.

Bei der Brücke von 1899 handelte



Die Aggerbrücke mit Burg und Gasthaus „Zur alten Fähre“ etwa 1920 (5)

es sich um eine Stahlbogenbrücke aus einem Flußbogen und einem Landbogen, mit gebogenen kastenförmigen Ober- und geraden Untergerurten, senkrechten und diagonalen Stabwerken und mit einer eingelegten Fahrbahn. Sie wurde in den Mannstedt-Werken in Troisdorf-Friedrichwilhelmshütte (de Hött) hergestellt. Die Filigran-Trägerstäbe hatte man mit Knotenblechen an den Ober- und Untergerurten vernietet.

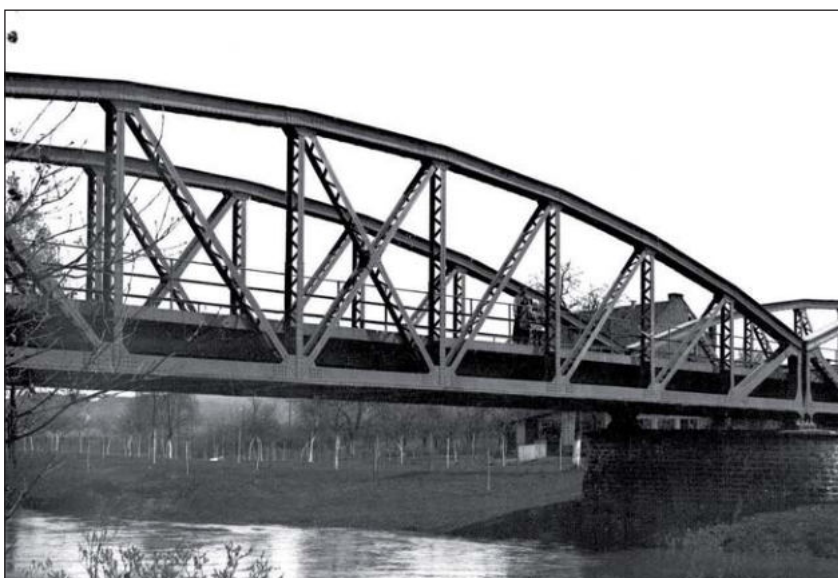
Die Brückenkonstruktion ist mittig auf einem gemauerten Landpfeiler aufgelegt. Die Brückenköpfe sind mit Kies aufgefüllte Rampen, deren Fahrspur noch keine feste Oberschicht aufweist. Die Absturzgeländer wurden während des Ersten Weltkrieges (1914-1918) aus den

Feldgleisen des stillgelegten Bähnchens von dem Altenrather Tonwerk nach Lohmar zum Bahnhof gefertigt.

1928 Jahren hatte die Brücke so viel Rost angesetzt, dass sie mit einem Sandstrahlgebläse gereinigt werden musste und anschließend einen neuen Anstrich bekam.

Ende des Zweiten Weltkrieges (1939-1945), am Ostersonntag dem 1.4.1945 wurde die Brücke von deutschen Soldaten gesprengt. Wilhelm Pape schreibt darüber in den LHBL, Heft 7, 1993, S. 21f: „Schon früh am Ostermorgen hörten wir aus Richtung Siegburg eine starke Explosion. Eine Weile später tauchte in der Kirchstraße ein Sprengkommando auf. Man bedeutete uns, die Kellerräume aufzusuchen, die Brücken würden gesprengt. Es dauerte nicht lange, mehrere Explosionen, Rauchwolken im Nordwesten und Norden und die Aggerbrücke nach Altenrath und die Autobahnbrücke über die Agger hinter der Kläranlage existierten nicht mehr. Die Autobahnbrücke zwischen Lohmar und Siegburg, die über die heutige B 484 führte, war kurz vorher gesprengt worden.“ Die Brückenteile haben noch einige Jahre in der Agger gelegen und bildeten ein Hindernis für den Ablauf des Wassers bei Hochwasser.

Die Bewohner des Kirchdorfes, aber auch andere Einwohner von Lohmar holten sich in den verlassenen Häusern in Altenrath Ersatzteile, wie Türen, Fenster,



Die Konstruktion der Stahlbogenbrücke (4)

Dachziegel usw., um ihre vom Beschuss beschädigten Häuser zu reparieren. Um trockenen Fußes über die Agger zu gelangen, hatte man Barackenteile (lagen am Güterbahnhof von der Organisation TODT), Bretter und Balken in die zusammengebrochene Brücke gelegt.

Doch schon vor Juli 1945 wurde eine erste etwa zwei Meter breite, ziemlich tief liegende Notbrücke aus Holz über die Agger gebaut. An dieser Brücke wurde nachts wegen marodierenden polnischen und russischen Gefangenen und Zwangsarbeitern Wache gehalten und bei Gefahr durch Schlägen gegen Kartuschen (leere Granathülsen von Artillerie- oder Flakgeschossen aus Messing, ca. 40-50 cm lang und 5-10 cm Durchmesser) Alarm gegeben. Um das Überqueren der Brücke zu erschweren, hatte man abends mit sog. „Spanischen Reitern“ die Brücke gesperrt.

Einmal hielt Pfarrer Wilhelm Offergeld mit dem Bahnhofsvorsteher Josef Klug Wache. Als die beiden unter der Brücke lagen, fragte der Pastor Josef Klug, ob er denn keine Angst habe. Da griff Josef Klug in seine Jacke und zog eine Pistole hervor und sagte: „Eine Siebenfüfundsechziger, meine Dienstwaffe“. Da griff auch der Pastor in seine Jacke und holte eine Pistole hervor und sagte: „Eine Nullachter“!

Weil der Notsteg so tief lag, ist er beim nächsten Hochwasser – wahrscheinlich im Winter 1945/46 – weggespült worden.

Willi Weppler, ein ehemaliger Pioniersoldat, hatte sich ein Wehrmachts-Schlauchboot organisiert. Darauf befestigte er von Wulst zu Wulst des Bootes einige Barackenteile, um eine größere Ladefläche zu erhalten, band vorne und hinten ein langes Seil oder auch ein Kabel an das Boot und zog es an diesen Seilen als „Fähre“ von Ufer zu Ufer. Einige Jugendliche, wie Josef Klug, Paul Abel, Fritz Kurtsiefer u.a. halfen ihm dabei. So konnten Mensch und Material erheblich leichter von hüben nach drüben gelangen. Willi Weppler nahm nur ein mäßiges Entgelt (wahrscheinlich

10 Reichspfennige pro Überfahrt und Person und pro Handwagen) dafür, wovon er auch noch seinen jugendlichen Helfern abgab. Es gab jedoch auch Fahrgäste, denen selbst das geringe Entgelt noch zuviel war und weniger bezahlten. So erging es einem, der für seinen Handwagen mit Dachziegeln nicht den vollen Preis bezahlen wollte. Da zogen die jugendlichen Helfer bewusst so ungeschickt, dass der Handwagen in die Agger rutschte und die ganze Ladung im Wasser lag.

Die Freude währte allerdings nicht lange. Von den Kriegsergebnissen geprägt und aus Hass auf die deutsche Bevölkerung konfiszierten etwa im Herbst 1945 amerikanische Besatzungssoldaten die Fähre und schnitten das Schlauchboot kaputt.

So frustrierend und ärgerlich die Willkür der amerikanischen Be-

satzungssoldaten auch war, Willi Weppler ließ sich jedoch nicht entmutigen. Als die erste Notbrücke weggeschwemmt war, baute er aus leeren Benzinkanistern als Pontons eine neue Fähre und diesmal sogar mit einem Steuerruder, so dass die Fähre alleine mit Rollen an einem Stahlseil entlang, das er von einem Aggerufer zum anderen gespannt hatte, auf die gegenüberliegende Seite gesteuert werden konnte. Er hatte sogar, wie man auf dem Foto sehen kann, hüben und drüben Landungsstege gebaut, um die Fähre besser besteigen und verlassen zu können. Damit hatte Willi Weppler für kurze Zeit an die Tradition der letzten „Fährfrau“ Katharina Kronenberg anknüpfen können. Denn mit dem Bau der neuen, ca 1,5 Meter breiten hölzernen hochgestellten Notbrücke 1948 wurde die Fähre überflüssig.



Die Ponton-Fähre am anderen Aggerufer (6)



Hochstehende Notbrücke über die Agger mit dem dahinter sichtbaren Landpfeiler der Stahlbrücke (7)

Die Holzbrücke war nur so breit, dass gerade zwei Fahrräder aneinander vorbei kamen. Deshalb durfte man über diese Brücke auch nur sein Fahrrad schieben. Diese Vorschrift ist natürlich meistens unterlaufen worden, besonders, wenn die Brücke frei war. Zudem waren die Zufahrten etwas abschüssig, so dass man an Geschwindigkeit gewann und fast ohne zu treten über die Brücke fahren konnte. Aber manchmal hatte man die Rechnung nicht mit Polizeimeister Ernst Penquitt gemacht. Der stand ab und zu hinter dem Gebüsch zur Fähre hin und machte Protokolle – wir Kinder bekamen jedoch nur eine Ermahnung.

Bei Hochwasser war meist die Feuerwehr im Einsatz, um mit langen Stangen Treibgut von den gegen die Strömung errichteten „Pfeilerschutz-Konstruktionen“ zu entfernen.

Diese Holzbrücke tat etwa 13 Jahre ihre Dienste, bis Anfang der 1960er Jahre eine Stahlbetonbrücke über die Agger gebaut wurde.

Doch auch diese Brücke war nur wenig länger in Dienst als die hölzerne Notbrücke, denn Mitte der 1970er Jahre wurde die Autobahn A3 von vier auf sechs Spuren erweitert. Dafür musste die Autobahnbrücke aus den 1930er Jahren abgerissen und vergrößert neu gebaut werden. Weil die leichte S-Kurve für die Anbindung an die Aggerbrücke dadurch geringfügig enger geworden wäre und dies eine höhere Verkehrsgefährdung bedeutet hätte, wurde die Aggerbrücke gleich mit erneuert. Nun wurde sie der Linienführung der neuen Autobahnbrücke, die vom Rhein-Sieg-Kreis gebaut wurde, angepasst, so dass man über die Autobahnbrücke in gerader Linie über die neue Aggerbrücke nach Altenrath oder Troisdorf fahren kann. Die Bauzeit beider Brücken dauerte ein gutes Jahr. In dieser Zeit musste man, um nach Troisdorf zu gelangen, über Siegburg oder durch das Sülztal über Altenrath fahren.

Am 21. Juli 1976 wurden beide Brücken für den Verkehr freigegeben. Beide Brücken waren nun länger und breiter als die alten. Die Aggerbrücke ist 80 Meter lang und



Erste Stahlbetonbrücke über die Agger (8)



Die neue Autobahnbrücke mit alter und neuer Aggerbrücke (9)

13 Meter breit. Sie kostete 1,25 Millionen DM. Die Autobahnbrücke misst zwischen den Geländern 12,5 Meter und die Fahrbahn ist 7,5 Meter breit. Sie ist deutlich länger als die alte Brücke. Die Baukosten betragen 973.000 DM.

Benutzte Literatur:

1. B. Walterscheid-Müller: De Fäebetrieb em aale Luhme an de Aache, in: Jahrbuch des Rhein-Sieg-Kreises 1986, Köln 1985, Seite 92 f
2. Joh. Heinrich Kliesen: Alte Furten, Fähren und Brücken, in: LHBL, Heft 11, 1997, Seite 28 ff
3. Wilhelm Pape: Forsthaus – Fährhaus – Gasthaus, in: LHBL, Heft 15, 2001, S. 24 ff
4. Peter Kemmerich: Meine Heimatgemeinde Lohmar, Lohmar 1976, Teil 1, Seiten 7 und 11 f und Teil 2, Seite 6
5. Friedhelm J. Limbach: Geschichte von Lohmar, Siegburg 1969, Seite 32 f
6. F. W. Lohmann: Kriegsbilder aus der Franzosenzeit 1792-1800 vornehmlich des Siegkreises, Bonn 1915, Seite 95
7. Kartenaufnahme der Rheinlande

durch Tranchot und v. Müffling 1803-1820, Karte 15 (rrh) Rösrath – 25 (rrh) Lohmar, Landesvermessungsamt Nordrh.-Westf. 1973

8. Lothar Faßbender: Beschreibung der Postkarte, „Aggerbrücke und Burg Lohmar“, in: Lohmar in alten Zeiten, Bd. 1, Lohmar 2009, Seite 66
9. Rhein-Sieg Rundschau von Donnerstag, dem 22.7.1976

Für mündliche Mitteilungen und Hinweise danke ich Hubert Hagen, Erwin Henseler, Johannes Heinrich Kliesen, Karlheinz Urbach und besonders Josef Klug, der sich mit wichtigen Informationen und Diskussionen eingebracht hat.

Bildnachweis:

- Bild 1, Ausschnitt aus der Karte von Tranchot u. von Müffling 1803-1820, Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, 1973
 Bild 2, Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung von Erwin Henseler
 Bild 3, Archiv Hubert Hagen, Lohmar
 Bild 4, 5 und 7, Archiv Wolfgang Mitschinski
 Bild 6, Archiv HGV
 Bild 8, Foto und Archiv Hans Dieter Heimig
 Bild 9, Foto Peter Kümpel/ Dr. Sölter, Archiv Hans Dieter Heimig