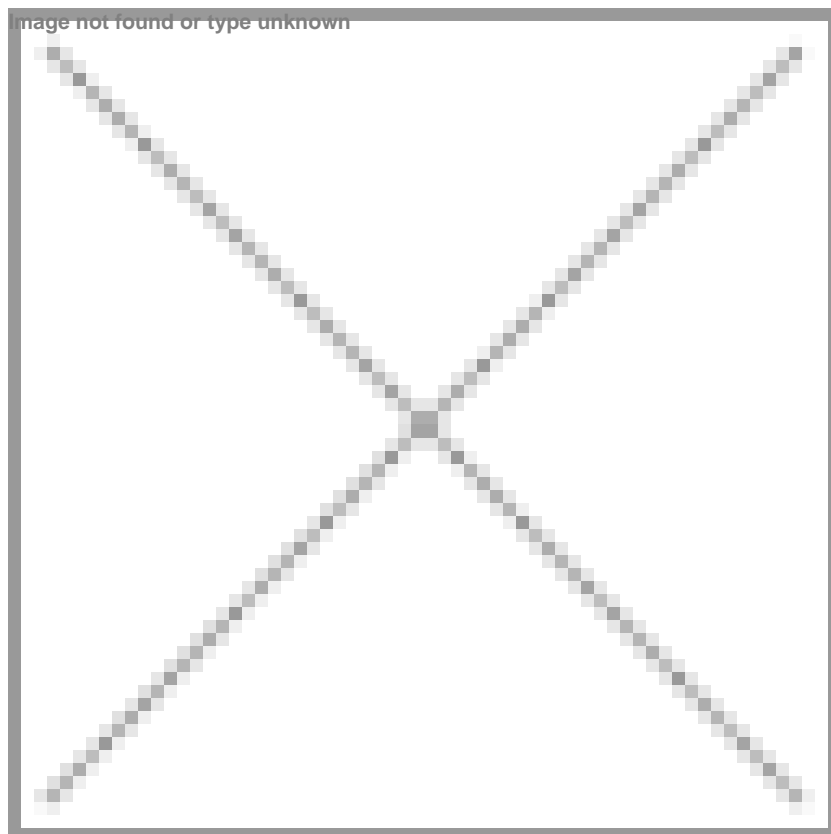


Bockbachtalbrücke bei Ramsen

Alternative Bezeichnungen: Bockbachtal-Brücke, Bockbachtalviadukt

Die Bockbachtalbrücke liegt verborgen im Stumpfwald südwestlich von Ramsen, auf halber Strecke in Richtung Eiswoog. Sie war einst Teil der Eisenbahnverbindung von Grünstadt über Eisenberg, Ramsen, den Eiswoog bis nach Enkenbach-Alsenborn. Erstmals befahren wurde die Brücke im Jahr 1932. Heute endet die Verbindung bereits am Eiswoog. Die Bockbachtalbrücke wird weiterhin befahren.

**Lage**

Donnersbergkreis
49° 31' 35" N, 7° 59' 29" O

Epoche

Neuste Geschichte
(20. Jhd. - 21. Jhd.)

Baustil

Unbekannt

Datierung

1932

Barrierefrei Ja

Parkplätze Ja

Familienfreundlich Ja

Bockbachtalbrücke

Die Bockbachtalbrücke ist neben dem **Eistal-Viadukt** und der **Dreibrunnertalbrücke**, eine von

drei Brücken der ehemaligen Eistaleisenbahnstrecke zwischen Ramsen und Alsenborn. Sie überspannt das Bockbachtal, das auf dem Streckenabschnitt zwischen Ramsen und dem Eistal-Viadukt am **Eiswoog** liegt.

Die 170 Meter lange und 28 Meter hohe Brücke aus Beton- und Eisenbeton wurde im Zuge des Ausbaus der Eistalbahnstrecke zwischen 1931 und 1932 errichtet. Erstmals befahren wurde die Bockbachtalbrücke zur Eröffnung der Bahnstrecke am 01. November 1932. Der Brückenbau kostete etwa 375.000 Mark. Die Bauarbeiten wurden von der Firma Beton- und Monierbau AG Mannheim-Ludwigshafen ausgeführt.

Mit sechs Bogenöffnungen je 22,80 Metern Breite stellt sie den Talübergang von Nordosten nach Südwesten über die Bockwiese und den Bockbach her.

Neben den anderen beiden Brücken der Eistalbahnverbindung zwischen Ramsen und Enkenbach-Alsenborn galt die Bockbachtalbrücke als herausragende Leistung der Ingenieurskunst seiner Zeit.

Geschichte der Eistalbahn

Bereits in vorgeschichtlicher Zeit wurde eine Route vom Wormsgau über den Schorlenberg bei Alsenborn bis in die Lauterer Senke über einen Altweg, später Hoch- oder Heerweg genannt, genutzt. Die Römer bauten diese Strecke weiter aus. Im Mittelalter befuhren die Holzhändler und Kaufleute unter leiningischem Geleit den Weg. Im Jahr 1842 wurde schließlich die Stumpfwaldstraße gebaut. Kurz darauf forderte man den Bau einer Eisenbahnlinie durch den Stumpfwald.

Vordenker dieser Idee war der pfälzische Großindustrielle Carl von Gienanth (1818-1890), der 1865 in einer Denkschrift den Bau einer Bahnlinie von Grünstadt über Eisenberg nach Dreisen anregte. Zwei Jahre später schloss sich das „Eistal-Komitee“ zusammen, die eine Schienenverbindung, nämlich die Eistalbahn, von Grünstadt durch das Eistal nach Enkenbach-Alsenborn vorschlug. Da zu diesem Zeitpunkt keine staatliche Zinsgarantie gegeben werden konnte, scheiterte der Vorschlag. Erst im Jahr 1872 konnte ein Zinsgarantiesgesetz für den Teilabschnitt Grünstadt-Eisenberg verabschiedet werden. Es folgten eine Datenermittlung und eine Geländeuntersuchung. Am 30. Januar 1874 wurde schließlich die Baukonzession erteilt. Auf der 8,7 Kilometer langen Strecke mussten 56 Brücken und Durchlässe, eine Überführung und fünf Unterführungen gebaut werden. Im Juni 1876 wurde die Strecke schließlich eröffnet.

Erst später wurde mit dem Ausbau der Bahnlinie bis nach Enkenbach begonnen, um an das Nordbahnsystem, das die Alsenz- und Donnersbergbahn umfasste, anzuschließen. Die Stadt Kaiserslautern unterstützte die Idee und plante deshalb die betreffenden Gemeinden mit 20.000 bis 30.000 Mark zu unterstützen. Vorerst machten der Erste Weltkrieg (1914-1918) und die nachfolgende Räter-Politik, die Besatzungszeit sowie passiver Widerstand und die Ausweisung

der Eisenbahndirektion nach Ludwigshafen die Pläne zunichte. Das Projekt kam bis 1925 zum Stillstand. Am 31. Mai desselben Jahres forderte das Eistal-Komitee die Nebenstelle des Reichsverkehrsministeriums in München auf die Streckenarbeiten wieder aufzunehmen. Darauf wurde im Jahr 1926 ein Sonderkredit zur Fortführung des Bahnbaus bewilligt. Als auch dieser ausgeschöpft war, wurde das Projekt erneut stillgelegt. Mittel aus dem Westhilfefond und der wertschaffenden Erwerbslosenfürsorge trieben das Projekt wieder an. Im Februar 1931 lagen schließlich die Ausschreibungen vor.

Auf der Strecke lagen drei große Täler, die überwunden werden mussten. Hierzu wurde ein 176 Meter langes Viadukt mit sechs halbkreisförmigen Gewölben über dem Bockwiesental, ein mächtiger Brückenbogen über dem Dreibrunnental und eine auf vier Pfeilern ruhende 270 Meter lange Tragekonstruktion über dem Eisbachtal, die mit 37 Metern Höhe die höchste Eisenbahnbrücke der Pfalz war. Außerdem war der Bau eines Tunnels durch den Stempelkopf erforderlich. Die Bahnstrecke diente neben dem Personenverkehr vor allem dem Güterverkehr und Holztransport.

Nach in Summe 67 Jahren Verhandlungen und einem Kostenaufwand von 7 Millionen Mark wurde die Eistalbahnstrecke erstmals am 01. November 1932 bis nach Enkenbach befahren.

Während des Zweiten Weltkriegs (1939-1945) wurde die Bahnstrecke stark beschädigt und deshalb stillgelegt. Nach einjährigen Instandsetzungsmaßnahmen wurde die Strecke im Jahr 1946 wieder in Betrieb genommen. Erst am 20. Januar 1949 rollten die Züge wieder über die gesamte Strecke von Grünstadt bis nach Enkenbach. In der Zwischenzeit diente der Streckenabschnitt Ramsen-Alsenborn als Abstellgleis für ausrangierte Waggon.

Bis zum Jahr 1976 wurde die Bundesbahn betrieben. Der Personennahverkehr wurde zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1976 eingestellt. Offiziell wurde die Strecke durch die Deutsche Bundesbahn am 31. Dezember 1988 stillgelegt.

Im Jahr 1989 gründete sich der Förderverein Eistalbahn, um die Reaktivierung der stillgelegten Strecke zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt wurde über die mögliche Sprengung des Eistalviadukts debattiert.

Schritt für Schritt wurde die Strecke wieder reaktiviert. Seit 1994 rollten die Züge wieder zwischen Grünstadt und Eisenberg, seit 1995 bis Ramsen und seit 2001 auch wieder bis zum Eiswoog. Bis zum heutigen Tag endet hier die Verbindung. Die Bahn AG plante zwar die Gleise bis nach Enkenbach zu erhalten, um sie bei Bedarf reaktivieren zu können. Ein Wirtschaftlichkeitsgutachten bescheinigte jedoch hohe zu erwartende Kosten für die Sanierung des Eistal-Viadukts, des Dreibrunnental-Viadukts sowie des Stempel-Tunnels.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Die Bockbachtalbrücke liegt im Stumpfwald südwestlich von Ramsen auf halber Strecke in Richtung Eiswoog. Die Brücke ist nur zu Fuß über einen Forst- beziehungsweise Wanderweg zu erreichen. Dieser führt direkt unter der Brücke hindurch. Sie liegt etwa hundert Meter westlich der Landstraße 395.

Kategorie(n): Öffentliche Bauten, Verkehrswege · Schlagwort(e): Eisenbahnstrecke, Brücke

Literaturverzeichnis

Rheinpfalz (1996).Bahnstrecke Grünstadt-Eiswoog o.O.

Ortsgemeinde Ramsen (Hrsg.) (1996).850 Jahre Ramsen - Beiträge zur Ortsgeschichte Ramsen.

Quellenangaben

Längste Eisenbahnbrücke der Pfalz: Eistalviadukt

<https://ndtponton.wordpress.com/2009/05/07/langste-eisenbahnbrücke-der-pfalz-eistalviadukt/>
abgerufen am 30.07.2019

Weiterführende Links

Artikel-Historie

?

Wachowski am 30.07.2019 um 10:31:13Uhr

?

Wachowski am 21.07.2019 um 10:53:39Uhr



Alte Aufnahme der Bockbachtalbrücke. Vor der Brücke steht eine Menschengruppe (Wolfgang Röhrig)



Bockbachtalbrücke bei Ramsen mit darunter hindurchführendem Forst- und Wanderweg (Jürgen Wachowski, 2003)