

**Band 6**

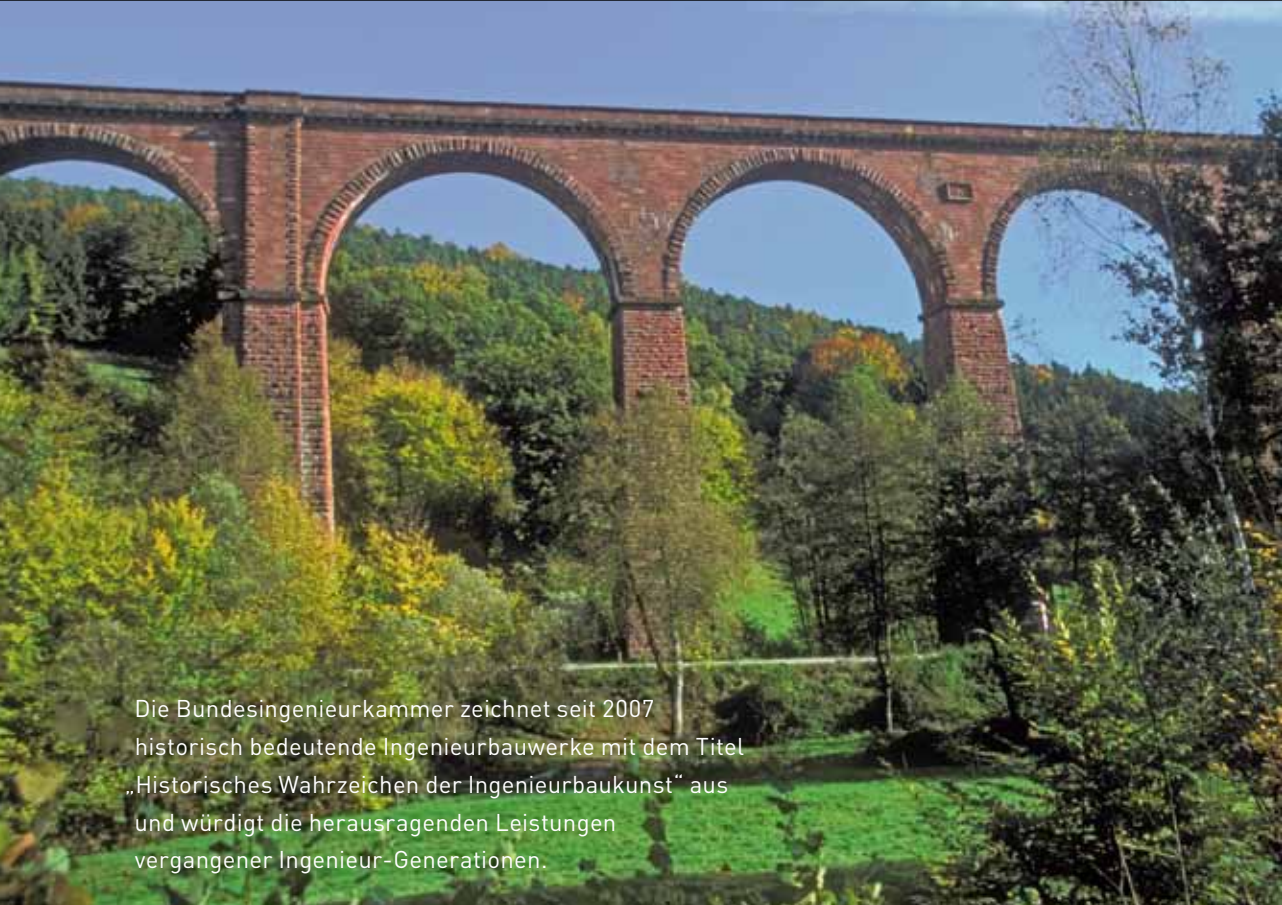
Historische  
**WAHRZEICHEN DER INGENIEURBAUKUNST**  
in Deutschland

Karl H. Schwinn • Susanne Klingebiel-Scherf

# **DAS HIMBÄCHEL-VIADUKT DER HESSISCHEN ODENWALDBAHN**

Herausgegeben von  
der Bundesingenieurkammer

Kurzfassung



Die Bundesingenieurkammer zeichnet seit 2007 historisch bedeutende Ingenieurbauwerke mit dem Titel „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“ aus und würdigt die herausragenden Leistungen vergangener Ingenieur-Generationen.

*Autoren:* Karl Heinrich Schwinn • Susanne Klingebiel-Scherf

*Herausgeber:*

Bundesingenieurkammer

*Chefredaktion:* Jost Hähnel

*Gestaltung:* Thomas Mengel, Berlin

*Bestellungen:*

Gegen eine Schutzgebühr von 9,80 Euro bei:

Bundesingenieurkammer

Charlottenstraße 4

10969 Berlin

Telefon: +49 (0)30 - 25 34 29 00

Telefax: +49 (0)30 - 25 34 29 03

[www.bingk.de/order-hw](http://www.bingk.de/order-hw)

*Copyright 2012 by Bundesingenieurkammer*

1. Auflage Februar 2012

ISBN 978-3-941867-10-9



## Editorial

Das im idyllischen Odenwald zwischen Erbach und Hetzbach gelegene 43 m hohe Himbächel-Viadukt ist eines der bedeutendsten eingeschossigen Eisenbahnviadukte Deutschlands.

Mit seiner harmonischen Einpassung in die Landschaft steht das Himbächel-Viadukt exemplarisch für das Bemühen der Ingenieure, Technik und Umwelt als harmonisches Ganzes zu begreifen und zu gestalten. Damit ist es ein Ingenieurbauwerk, das heutige und künftige Ingenieurgenerationen zu herausragenden Ingenieurbauwerken inspirieren kann.

Das Himbächel-Viadukt wurde am 10. September 2010 in die Reihe der Historischen Wahrzeichen aufgenommen.

Der sechste Band der Schriftenreihe, der sich dem Himbächel-Viadukt widmet, trägt alles Bekannte über den Bau des Viadukts zusammen und versucht erstmals auch Klarheit in die Frage zu bringen, wer als Ingenieur für die Erbauung des Himbächel-Viadukts zuständig gewesen sein könnte.

*Tafelenthüllung am  
▼ 10. September 2010*





## Einleitung

**E**s war im Spätsommer 1945. Die Oberrealschule in Michelstadt (das heutige Gymnasium) war nach wie vor von amerikanischen Streitkräften besetzt und die Kinder aus dem Ort freuten sich über ausgiebige Ferien, die zu diesem Zeitpunkt beinahe ein halbes Jahr andauerten. Die Jungs spielten von morgens bis abends Fußball mit einem „Läppedoddel“, den eine Mutter aus Stoffresten genäht hatte. Wäre es nach ihnen gegangen, hätte sich daran nichts mehr ändern müssen.



Doch eine resolute Mutter hatte genug von der Faulenzerei und fand für ihren Sohn eine nützlichere Tätigkeit: Kühe hüten in Ebersberg bei Bauer Grenz. Bis weit in den Herbst hinein führte der elfjährige Hütejunge seine Herde auf saftige Wiesen entlang der Mümling. Sein Lohn war für die damalige Zeit fürstlich: freie Kost und ein halber Liter frischer Milch, den er täglich am Abend mit nach Hause nehmen konnte. Und noch etwas erhielt in seinen Erinne-



nung an diese für ihn sehr schöne Zeit einen besonderen Platz: Der Anblick des mächtigen Himbächel-Viadukts. Immer wieder führte er seine Kühe unterhalb des Viadukts auf eine Wiese. Der Junge war beeindruckt von der Größe des Bauwerks und dem Farbenspiel des Sandsteins, der je nach Tageszeit seinen Rotton veränderte. Abends auf dem Nachhauseweg – immerhin eine Stunde Fußmarsch von Ebersberg nach Erlenbach – überlegte er, wie man wohl die großen Bögen gemauert haben könnte. Und wie man es geschafft hatte, die benötigten Materialien in solche Höhen zu transportieren...

Bis heute noch stellen sich viele Bahnreisende und Besucher des Himbächel-Viadukts ganz ähnliche Fragen wie der „Hütebub“ vor mehr als sechs Jahrzehnten. Dieser Band befasst sich mit der Planung und Konstruktion eines Monumentalbaus, der hinsichtlich seiner Höhe im Vergleich zu anderen erhaltenen Steinbrücken des frühen Eisenbahnzeitalters konkurrenzlos bleibt. Das Himbächel-Viadukt ist nicht nur ein Bauwerk besonderer Güte, dessen Ästhetik und technische Umsetzung eine Würdigung verdient hat. Durch seine reine Existenz legt es Zeugnis ab über längst vergangene Zeiten und Menschen. Vom Bau des Himbächel-Viadukts, dem Odenwald und Eisenbahnbau des 19. Jahrhunderts, Herausforderungen und politischen Entscheidungen sowie Ingenieuren und Unternehmern dieser Zeit erzählen die folgenden Seiten. Erstmals werden auch Informationen aus den erhaltenen Geschäftsberichten und Protokollen der Hessischen Ludwigsbahn veröffentlicht, die das bekannte Bild ergänzen und abrunden.



▲ Titelblatt eines Geschäftsberichts der Hessischen-Ludwigsbahn.

◀ Blick auf das Viadukt von Osten aus dem Tal des Himbächels.



<b>7</b>	<b>Editorial</b>
	Karl H. Schwinn • Susanne Klingebiel-Scherf
<b>8</b>	<b>Einleitung</b>
<b>10</b>	<b>Das Himbächel-Viadukt – ein Wahrzeichen</b>
	Beschreibung
<b>14</b>	Würdigung des Bauwerks
<b>17</b>	<b>Die Vorgeschichte</b>
	Der hessische Odenwald im Eisenbahnzeitalter
<b>20</b>	Eine Bahn für den hessischen Odenwald
<b>21</b>	Der erste Abschnitt – Diskussionen und Bau (1861–1871)
<b>25</b>	<b>Der Bau des Himbächel-Viadukts</b>
	Diskussionen und Verzögerungen (1868–1874)
<b>27</b>	Die Planungen für Strecke und Viadukt (1875–1879)
<b>34</b>	Der Bau des Viadukts (1880–1881)
<b>42</b>	Feierlichkeiten anlässlich der Versetzung des Schlusssteins (Richtfest)
<b>45</b>	Dichtung und Wahrheit
<b>46</b>	Die Entwicklung von 1882 bis heute
<b>50</b>	<b>Die Erbauer des Himbächel-Viadukts</b>
	Ingenieur-Bau-Kunst
<b>52</b>	Justus Kramer (1817–1892) – Bahningenieur, Chefplaner, Großherzoglicher Geheimer Baurat
<b>58</b>	Carl Weißhuhn – Ein Unternehmer der Gründerzeit
<b>62</b>	<b>Auswahl weiterer eingeschossiger Steinbrücken</b>
<b>68</b>	Schluss, Danksagung
<b>69</b>	<b>Anhang</b>
	Transkription Lebenslauf J. Kramer, Chronologie, Quellen, ausgewählte Literatur, Bildnachweis
<b>76</b>	<b>Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland</b>
<b>81</b>	<b>Der Förderverein – Helfen Sie mit!</b>
	Vorstand, Kontakt, Mitgliedsanträge und -beiträge

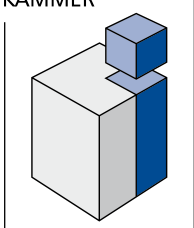
Das 250 m lange Himbächel-Viadukt der Odenwaldbahn bei Beerfelden-Hetzbach ist in technischer und gestalterischer Hinsicht eine mustergültige Leistung des Eisenbahnbrückenbaus aus dem 19. Jahrhundert. Zum Zeitpunkt seiner Entstehung war die aus bossierten Sandsteinquadern erbaute Bogenbrücke über das Tal des Himbächel das höchste eingeschossige Viadukt Deutschlands und gehörte mit einer Bogenspannweite von 20 m mit Abstand zu den am weitesten gespannten Eisenbahn-Viadukten der damaligen Zeit. Seit seiner Einweihung im Jahr 1881 ist das Bauwerk nahezu unverändert geblieben, und es ist auch heute noch den gestiegenen Verkehrslasten des modernen Schienenverkehrs gewachsen.

Der Bau des Himbächel-Viadukts steht exemplarisch für die Erschließung unwegsamer Regionen am Beginn des Industrie-Zeitalters und den Erfindungsreichtum der Ingenieure, die nicht nur technisch, sondern auch gestalterisch anspruchsvolle Bauwerke schufen.

Im vorliegenden Band 6 der Schriftenreihe zu den Historischen Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland berichten die Autoren Karl H. Schwinn und Susanne Klingebiel-Scherf detailreich über den Bau der Eisenbahnstrecken im Odenwald und die Entstehung des Himbächel-Viadukts. Ergänzt werden die Darstellungen durch die erstmalige Veröffentlichung der erhaltenen Pläne aus den Jahren 1880 und 1928.



BUNDESINGENIEUR  
KAMMER



[www.wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de](http://www.wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de)  
[www.bingk.de](http://www.bingk.de)

Schutzgebühr 9,80 €



Kurzfassung