

# DER WESERBRÜCKEN-NEUBAU IN HÖXTER IN DEN JAHREN 1932/33

Die günstige Lage Höxters an einem Punkte der Weser, welcher auf beiden Ufern einen fast hochwasserfreien Zugang von den Solling- und den Weserbergen besitzt, machen es durchaus wahrscheinlich, das hier bereits vor Jahrtausenden ein Weserübergang mit Fähre oder Brücke bestanden hat, der im Zuge der Heerstraße von Westen nach Osten, vom Rhein zur Elbe lag.

Urkundlich hat der Frankenkönig Karl der Große in seinen Kämpfen mit den Sachsen die Weser hier wiederholt überschritten. Durch die Gründung des Klosters Corvey gewann Höxter so an Macht und Reichtum, daß die Stadt im Jahre 1249 auf ihren Antrag vom Abt von Corvey, ihrem Landesherrn, die Erlaubnis erhielt, eine Brücke über die Weser zu bauen unter der Bedingung : „das Brückenwerk dauerhafter und fester einzurichten". Nach dieser Bedingung muß angenommen werden, daß eine frühere leichte Holzbrücke damals durch eine Steinbrücke mit massiven Bögen zwischen gemauerten Strompfeilern ersetzt ist. Diese Brücke wurde trotz wiederholter Teilerstörung durch Hochwasser und Kämpfe, besonders im Dreißigjährigen Kriege, erhalten bis zum Jahre 1673. Im November des Jahres wurde die Zerstörung der Brücke durch den französischen Heerführer de Fougeraies so gründlich durchgeführt, daß nur drei Einzelbögen stehen blieben und die inzwischen vollständig verarmte Stadt sich den Wiederaufbau nicht mehr leisten konnte.

Erst im Jahre 1831 wurde durch den preußischen Staat mit Zuschüssen der Provinz und der Stadt ein Neubau der Brücke ermöglicht. Es wurden enggestellte, massive Strompfeiler hergestellt und mit Bohlenbelag auf Holzbalken versehen. Diese neue Brücke diente wiederum der Verbindung des Westens mit dem Osten durch ihre Lage im Zuge der großen Poststraße Köln - Berlin.

Infolge der Belebung der Weserschiffahrt durch die Erfindung der Personen- und Schleppdampfer wurde im Jahre 1875 ein Umbau zur Verbreiterung der Durchfahrtsöffnung für Schiffe notwendig, dem bereits 1895 ein zweiter folgte, bei dem zum gleichen Zweck mehrere Strompfeiler beseitigt und die Brückenbahn gehoben und mit eisernem Überbau und Steinpflasterbahn versehen wurde.

Im Anfang des 20. Jahrhunderts nahm die Industrialisierung unseres Vaterlandes gewaltig zu und mit der Vervollkommnung der Verbrennungsmotore die Einführung der Kraftfahrzeuge. Besonders nach

dem Weltkriege steigerten sich die Zahl, die Geschwindigkeit, Größe und Gewicht dieser Fahrzeuge in ungeahntem Maße, sodaß die Beanspruchung der Straßen und Brücken sich um das Vielfache vermehrte und eine neue Berechnungsgrundlage erforderte, die sich auch auf unsere alte Brücke auswirkte.

Am 14.5.1929 beantragte das Wasserbauamt Hameln bei der Wasserstraßendirektion Hannover eine Polizeiverordnung für eine Verkehrsbeschränkung auf der Weserbrücke bei Höxter; das Befahren mit Dampfwalzen und die Geschwindigkeit über 5 km für Fahrzeuge wurde untersagt. Durch Nachberechnung der Brücke war festgestellt, daß die Konstruktion der Querversteifungen und Druckstäbe nicht mehr dem heutigen Verkehr entsprechen. Auf Anordnung des Regierungspräsidenten mußte die Ortspolizeibehörde Höxter eine die Beschränkung aussprechende Polizeiverordnung erlassen. Inzwischen erfolgte eine nochmalige Nachberechnung der Brücke im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, die ein noch ungünstigeres Ergebnis brachte, sodaß durch eine weitere Polizeiverordnung der Verkehr von Fahrzeugen auf der Weserbrücke mit mehr als 21/2 to Gewicht untersagt und nur eine Geschwindigkeit von 5 km/Stunde bei einem Abstand von 50 m der die Brücke passierenden Fahrzeuge zugelassen wurde. Menschenansammlungen waren ganz verboten.

Tatsächlich wurde hierdurch jeder schwere Verkehr über die Brücke zur Unmöglichkeit. Es war nur noch der lokale Fußgängerverkehr mit Handwagen und einspännigem Fuhrwerk zugelassen.

Diese Verkehrsbeschränkungen mußten für das Wirtschaftsleben der Stadt Höxter die unheilvollsten Wirkungen haben. Deshalb faßte der Magistrat am 11.6.1929 folgenden Beschluß, den er dem Herrn Regierungspräsidenten in Minden unterbreitete:

„Der Erlaß einer solchen Polizeiverordnung wird eine schwere wirtschaftliche Benachteiligung für die Stadt Höxter bedeuten und mit hoher Wahrscheinlichkeit sogar viele hiesige Geschäftsunternehmer zum Ruin führen. Die Einwohner der auf dem rechten Weserufer gelegenen Gemeinden Boffzen (1893 Einwohner) und Fürstenbeg (844 Einwohner) tätigen ihre Einkäufe fast ausschließlich in Höxter. Sie bilden, obwohl sie zum Freistaat Braunschweig gehören, das natürliche Hinterland der Stadt Höxter. Es bestehen zwischen Höxter und den Gemeinden Boffzen und Fürstenberg hochfrequentierte Autoomnibuslinien, die von der Deutschen Reichspost eingerichtet und nach Auskunft des hiesigen Postamtes die bestbenutzten Strecken des hiesigen Postamtes sind. Da die Postautos ein Eigengewicht von 5 - 6 Tonnen haben, kommt ein Verkehr über die

Weserbrücke nach Erlaß der Polizeiverordnung nicht mehr in Frage. Eine unmittelbare Zugverbindung zwischen Höxter und Boffzen oder Fürstenberg gibt es nicht. Wenn die Postautobusse die Brücke nicht mehr passieren können und die Linien auch nur vorübergehend eingestellt werden, besteht die große Gefahr für die hiesige Geschäftswelt, daß die Einwohner von Boffzen und Fürstenberg, die von altersher in Höxter kaufen, ihre Einkäufe in der benachbarten Stadt Holzminden (Braunschweig) tätigen. Die fast täglich die Brücke passierenden Holzfuhrwerke, die das Holz aus dem Solling zu den Sägewerken und Baugeschäften in Höxter transportieren, dürfen ebenfalls die Brücke alsdann nicht mehr benutzen. Jede Zufuhr von Steinen aus den Brüchen des Sollings nach der Stadt Höxter würde zur Unmöglichkeit gemacht. Dieser Zustand wäre auch schon nur vorübergehend für die hiesigen Baugeschäfte untragbar. Die über 100 Leute beschäftigende Firma Knop, Baugeschäft, hat z.B. einen Teil ihres Betriebes in Boffzen und einen Teil in Höxter. Sie muß also täglich die Brücke mit schweren Fuhrwerken passieren. Auf das natürliche und für die heimische Bauweise unerläßliche Baumaterial, den Sollingstein, kann hier nicht verzichtet werden, ohne daß die Neubauten übermäßig verteuert würden. Die auf der anderen Seite der Weser noch auf städtischem Gebiet belegene Ziegelei Lakemeyer ist ebenfalls außerstande gesetzt, ihre Erzeugnisse, die sie in der Hauptsache in Höxter verkauft, mittels Kraftwagen nach Höxter zu bringen. Sie würde auf unrentierliche Kleinfuhrwerke angewiesen sein. Dieses trifft auch allgemein auf größere Lasttransporte zu. Daß die Fürstenberger Porzellanfabrik und die im Brückfelde belegene Glasfabriken durch die Sperrung schwer betroffen werden, sei noch besonders hervorgehoben. Die fast täglich in Höxter eintreffenden Autoomnibusse der Verkehrsgesellschaften verschiedener Gegenden, die viele Fremde im Jahre nach Höxter und Corvey führen, könnten dann Höxter ebenfalls von der rechten Weserseite aus nicht mehr erreichen.

Der Magistrat kann eine so schwere Schädigung und Erschütterung der wirtschaftlichen Belange der Stadt Höxter nicht ohne weiteres zulassen. Er bittet deshalb den Herrn Regierungspräsidenten und auch den Herrn Landrat dringend, Schritte zu unternehmen, daß die Brücke in einen baulichen Zustand versetzt wird, der einen ungehinderten Verkehr von Fuhrwerken aller Art zuläßt. Sollte eine Instandsetzung der jetzigen Weserbrücke, sodaß sie allen Erfordernissen des Verkehrs entspricht, nicht angängig sein, so wird keine andere Möglichkeit bleiben, als die jetzige Brücke, die durch ihren baulichen Zustand die Lahmlegung eines großen Teils von Handel und Gewerbe in Höxter und Umgebung verursachen wird, sobald als möglich durch eine neue Brücke zu ersetzen.

Selbst eine kurzfristige Sperrung der Brücke würde schon eine Lähmung des Wirtschaftslebens der Stadt Höxter bedeuten, sodaß auch diese unter allen Umständen vermieden werden muß. Dabei soll hier die Frage unerörtert bleiben, ob nicht der Brückenunterhaltungspflichtige zur Tragung aller Schäden verpflichtet ist, die den hiesigen Unternehmern und Gewerbetreibenden durch die Sperrung der Brücke infolge nicht rechtzeitiger Behebung der verkehrshindernden baulichen Mängel entstehen."

Die lebhaften Proteste und Eingaben aller beteiligten Kreise bezüglich der verschärften Brückensperrung veranlaßten die Wasserstraßendirektion zur nochmaligen Nachrechnung der Brückenkonstruktion mit dem Ergebnis, daß sie auf unverzügliche Durchführung dieser Polizeiverordnung im Interesse der Verkehrssicherheit bestehen mußte. Es wurde durch örtliche Aufgrabungen und Untersuchungen festgestellt, daß die alten massiven Stropfweiler nicht auf den tragenden Felsen hinabgeführt, sondern auf Pfahlroste gegründet waren. Infolge der im Laufe der Jahrhunderte entstandenen Wasserspiegelsenkungen lagen diese Holzroste nicht mehr unter Niedrigwasser, sondern waren wechselnden Einflüssen von Wasser und Luft ausgesetzt und hierdurch so verfault, daß Senkungen jederzeit eintreten konnten und eine akute Einsturzgefahr bildeten.

Der zuständige Sachverständige der Wasserstraßendirektion Hannover und das Preußische Ministerium für Handel und Gewerbe erkannten auf Grund dieser eingehenden Untersuchungen die dringende Notwendigkeit für den Neubau der Brücke an. Der Minister für Handel und Gewerbe teilte am 17.9.1929 nach wiederholten nachdrücklichen Vorstellungen des Bürgermeisters mit, daß er den ersten Teilbetrag von 500.000 RM. für den Neubau im Rechnungsjahr 1930 bei dem Finanzministerium zwecks Einstellung in den Preußischen Haushaltsplan für 1930 unter eingehender Begründung beantragt habe.

Bei den Beratungen des Hauptausschusses im Preußischen Landtag zum Haushalt des Ministeriums für Handel und Gewerbe sprach im Februar 1930 der Staatsminister Dr. Schreiber die Hoffnung aus, daß nach Beseitigung aller Schwierigkeiten noch in diesem Jahre, also 1930, mit dem Bau der Brücke begonnen werden könne.

Durch Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe wurde am 7.4.1930 dem Herrn Regierungspräsidenten in Minden mitgeteilt:

„Es trifft zu, daß der Neubau der Straßenbrücke über die Weser bei Höxter als gesichert anzusehen ist. Mit der Errichtung der Notbrücke soll unverzüglich begonnen werden. Die augenblickliche Finanzlage des Landes

gestattet jedoch nicht, unmittelbar nach Fertigstellung der Notbrücke den eigentlichen Brückenneubau in Angriff zu nehmen. Wann dieses möglich sein wird, hängt von der Entwicklung der Finanzlage ab. Die Notbrücke wird so ausgebildet werden, daß sie bis zur Errichtung der neuen Brücke den Anforderungen des Verkehrs und der Vorflut Genüge bietet."

Durch diesen Erfolg hatte der Magistrat zunächst die große Gefahr der Beeinträchtigung des Wirtschaftslebes abgewendet. Die Notbrücke war also gesichert! Der Bau der Notbrücke wurde am 15.8.1930 begonnen und am 18.11.1930 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Für die Benutzung wurde eine Polizeiverordnung erlassen, welche den Verkehr von Fahrzeugen über 9 to Gewicht und die Geschwindigkeit über 5 km/Stunde untersagte.

Die alte baufällige Brücke ist für jeden Verkehr sofort gesperrt worden.

Die Notbrücke ist, wie schon die Bezeichnung „Notbrücke" sagt, kein vollwertiger Ersatz der alten Brücke geworden, vielmehr wurde sie eine außerordentliche Gefahrenquelle sowohl für die Schifffahrt, als auch für den über die Brücke führenden Verkehr. Die Brücke liegt im Scheitel einer Flußkrümmung, die die Strömung außerordentlich stark nach einer Seite drängt. Besonders bei Hochwasser ist die starke Strömung in der scharfen Kurve in Verbindung mit den nun bestehenden zwei Brücken mit zahlreichen Pfeilern und Jochen einfach unhaltbar und bedeutet für die Schifffahrt eine außerordentliche Gefahr, die durch Leitwerke wohl gemildert aber nicht völlig beseitigt werden konnte.

Wie groß die tatsächliche Gefahr war, beweist folgendes:

Bereits am 24. Januar 1931, also einige Wochen nach der Eröffnung der Notbrücke, geriet ein mittelgroßes Lastschiff der Wasserbauverwaltung, das mit Kies beladen war, gegen einen Eisbrecher der Notbrücke. Das Schiff zerbrach und sank sofort. Von den auf dem Schiff befindlichen Strombaubeamten und Arbeitern konnten sich einige an dem durch den starken Anprall zerstörten Eisbrecher halten, während zwei Leute, darunter auch der hiesige Wasserbauinspektor, ins Wasser fielen. Der Wasserbauinspektor rettete sich durch Schwimmen unter starken Anstrengungen, nachdem er etwa 500 m abwärts getrieben war, an Land. Ein älterer Strombauarbeiter hielt sich an einem abschwimmenden Bruchstück des zerstörten Eisbrechers fest. Er wurde abgetrieben und erst durch die heldenhafte Tat zweier junger Leute - etwa 1000 m stromabwärts - vollständig erschöpft im letzten Augenblick aus den Fluten gezogen. Daß die Rettung sehr schwierig war und eine Lebensgefahr für die Retter bestand, beweist die Tatsache, daß beiden jungen Leuten durch das

Preußische Staatsministerium die Rettungsmedaille am Bande verliehen worden ist. Der Strombauarbeiter hat lange Zeit im Krankenhaus gelegen.

Im Dezember 1931 hat sich erneut ein Unfall zugetragen. Die Oberweser führte mittleres Hochwasser. Infolge der dadurch noch verstärkten Strömung wurde ein abwärts fahrender Schleppkahn an die auf dem linken Ufer oberhalb der Brücke liegende Ufermauer gedrückt, sodaß er die Durchfahrtsöffnung nicht erreichte und einen Eisbrecher vor dem Leitwerk der Notbrücke rammte, der ihn glücklicherweise in den Strom zurückwarf, sodaß er die Öffnung eben noch ohne schwere Beschädigung passieren konnte. Der Eisbrecher wurde durch das Rammen gebrochen und dadurch vollständig zur Seite geschoben.

Nur durch einen glücklichen Zufall ist der Kahn nicht leck geworden und abgesunken. Wäre er aber, was nach der Lage des Geschehens durchaus möglich war, beim Leckwerden gesunken, dann hätte er sich quer vor die Joche gelegt und die daraus folgende Wasserstauung hätte zweifellos die hölzernen Joche fortgerissen und die Brücke zum Einsturz gebracht. Abgesehen von dem materiellen Schaden und der vorübergehenden Stilllegung des Schifffahrtsverkehrs wären dadurch zweifellos Menschenleben in große Gefahr gebracht worden.

Ein Zusammenbruch der Notbrücke bei starkem, mit Eisgang verbundenem Hochwasser wäre unausbleiblich.

Das zuständige Wasserbauamt in Hameln erkannte die Richtigkeit dieser Ausführungen durchaus und traf Maßnahmen, die den baldigen Neubau der massiven Brücke über die Weser bei Höxter ermöglichen sollten, da niemand die Verantwortung zu übernehmen vermochte für das, was sich aus der geschilderten Lage an Nachteilen in materieller Hinsicht und an Menschenleben ergeben könnte.

Der Magistrat ließ durch den Bürgermeister bei den maßgebenden Regierungsstellen in Berlin erneut mündlich die gefährliche Lage vortragen und insbesondere darauf hinweisen, daß, falls auch die Notbrücke nicht mehr passierbar sein würde, das ohnehin schwer notleidende Wirtschaftsleben am Ort der völligen Vernichtung preisgegeben wäre und daß eine Brücke über die Weser für die Stadt Höxter und für deren Umgebung eine Lebensfrage sei.

Die Beharrlichkeit des Magistrats wurde endlich vom Erfolge gekrönt. Der Neubau der Brücke wurde von der Preußischen Staatsregierung genehmigt. Damit erkannte die Preußische Regierung - trotz der sehr schwierigen Finanzlage des preußischen Staates - die Notwendigkeit des Brückenbaues

sowohl vom wirtschaftlichen als auch vom technischen Standpunkt aus an. Mit weitschauenden Blick hatte das preuß. Wasserbauamt in Hameln, an dessen Spitze seit Jahren der Regierungsbaurat Berlin steht, alle technischen Vorbereitungen getroffen, um im Augenblick der Genehmigung der neuen Brücke mit der Ausführung sofort beginnen zu können. Die technischen Unterlagen waren von der Brückenbauabteilung des Wasserbauamtes fertiggestellt. Der Entwurf des Leiters der Brückenbauabteilung, des Regierungsbaurats Dr. Natermann, war bereits von den maßgebenden preußischen Aufsichtsstellen genehmigt. Die Ausschreibung der Arbeiten ging sehr schnell vor sich. Von 30 sich bewerbenden Firmen erhielt die Firma Heinrich Knop G.m.b.H. in Höxter den Auftrag zum Abbruch der alten massiven Brücke und zur Aufführung der für die neue Brücke erforderlichen Betonpfeiler. Die Eisenkonstruktionsarbeiten wurden der Firma Romag G.m.b.H. Duisburg-Hamborn übertragen. Am 15. Juni 1932 begann die Firma Heinrich Knop ihre Arbeiten, die zur Zeit so weit gediehen sind, daß der Mittelpfeiler und der Südpfeiler fertiggestellt sind. Der stadtseitige Pfeiler ist zur Zeit in der Ausführung begriffen. Ihm soll diese Niederschrift als Dokument für spätere Generationen eingefügt werden.

Dankespflicht der städtischen Körperschaften ist es, auch an dieser Stelle der Herren zu gedenken, die die Bemühungen der Stadt um die neue Brücke auf das tatkräftigste unterstützten und zwar des Regierungspräsidenten Dr. Hagemeister in Minden, des Landrats Freiherr Droste zu Hülshoff in Höxter und auch ganz besonders des Landtagsabgeordneten Altegoer in Bochum.

Nicht vergessen soll auch bleiben die uns gewährte Unterstützung durch den heutigen Ministerialdirektor im Preußischen Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, des Gutsbesitzers Theodor Roenigh aus Beverungen, der sich, insbesondere solange er preuß. Landtagsabgeordneter war, mit für die Durchsetzung des berechtigten Wunsches der Stadt Höxter einsetzte.

Möge das Werk unter der umsichtigen Oberleitung des Herrn Regierungsbaurats Dr. Natermann und der örtlichen Bauleitung des Herrn Regierungsbaurats Vogt zu einer glücklichen Vollendung gelangen und kommenden Geschlechtern in hoffentlich glücklicheren Zeiten ein Beweis dafür sein, daß deutsche Ingenieur- und Baukunst auch in Zeiten größter Not des Vaterlandes Hervorragendes zu leisten vermochte, sodaß auch sie mit Stolz auf unsere Gegenwart zurückblicken können!

Der Magistrat:

Kronsbein

Dr. Recken

**Bürgermeister**

**Beigeordneter**

Dr. Hensel    Gebhardt

Gockel      Eickhoff

**Stadträte**

Das Stadtbauamt:

Büchel

**Magistratsbaurat**

Die Stadtverordnetenversammlung:

F. Manegold

**Stadtverordneten-Vorsteher**

Dr. Bremer

**Stellvertreter**

**des Stadtverordneten-Vorstehers**

Bartels Bratvogel Brinkmann Cors

Degenhardt Deutscher Freise Kaiser Keunecke

Kleibrink Liebau Menke Potthast Schniedermann Ummen Wittmann

Wiemers **Stadtverordnete**

Entnommen aus: „Dreizehnlinden“, Beilage der Höxterschen Zeitung, Nr. 95, November 1932. 15