

ZUR WESERBRÜCKE IN HÖXTER

Vor 150 Jahren, 1832, erschien bei Heinrich Ludwig Bohn in Höxter eine anonyme Schrift unter dem Titel: „Gesammelte Nachrichten zur Geschichte der alten Weserbrücke bei Höxter, und über den Bau der neuen Brücke“. Als Verfasser dürfen wir ohne Bedenken den Juristen und Historiker Paul Wigand annehmen - wer sonst in Höxter wäre damals imstande gewesen, historische Nachrichten über die alte Weserbrücke zu veröffentlichen?

Hier sollen auszugsweise einige Partien neu abgedruckt werden, die über die alte Brücke, ihre Zerstörung und ihren endlichen Wiederaufbau Nachricht geben.

Was die Struktur der alten Brücke betrifft, so scheint sie nach den Ratsprotokollen oder Gedenkbüchern des 16. Jahrhunderts teilweise von Holz erbaut, und beim Aufbruch des Eises abgenommen worden zu sein. Im Jahre 1513 wird erzählt: es hätten die von Hoxar die Brücke über die Weser gebaut mit stehenden Jochen. Im folgenden Jahre sei ein strenger Winter gekommen, und die Weser hart zugefroren. Wie das Eis nun losgegangen, habe sich die Brücke bis in den dritten Tag gehalten; dann habe sich das Eis vor die Brücke gesetzt, und diese sei in der Nacht weggeflossen. - Es scheint uns, daß die Brücke durch große Eisgänge mochte gelitten haben; die blühendste Zeit der Stadt war vorüber, man errichtete statt der zerstörten Bogen eine hölzerne Verbindungsbrücke, und diese nahm das Eis mit; deshalb traf man für die Folge solche Vorkehrungen, daß der hölzerne Teil der Brücke jedesmal beim Eisgange abgenommen werden konnte. Denn wir lesen seitdem stets in den Notaten des Rats, wie beim drohenden Bruch des Eises die Brücke in wenigen Stunden weggenommen, und ebenso leicht nach überstandener Gefahr wieder errichtet wurde. Dabei waren die Bürger, besonders werkverständige, verpflichtet, gemeinsam Hand anzulegen, und wir finden im Jahr 1573 bemerkt, daß die Bürgermeister den Fischern, Baumeistern und Zimmerleuten eine Verehrung für ihre geleisteten Dienste geben, jedoch mit ausdrücklichem Vorbehalt, keine Gerechtigkeit daraus zu schöpfen. - Im Jahre 1575 trug sich dabei ein großes Unglück zu; denn als man - so erzählt die angeführte Handschrift - die Brücke wieder machen wollte, und das erste Joch gerichtet, bebalkt und mit Bohlen belegt hatte, das andere Joch auch gerichtet war, und der erste Balken darauf gelegt werden sollte, die Bürger aber den anderen Balken hielten, und in die Wimen legen wollten, ist plötzlich der oberste Balken nach dem Corveyer Tor hin und bald darauf der nächste Balken gebrochen, dadurch das erste Joch gewichen und

umgefallen, so daß alle Bürger, die oben auf der Brücke standen, mit Balken, Bohlen und Jochen, sowie mit der Winde und dem sonstigen Gerät in die Weser stürzten. Viele wurden beschädigt, neun aber mußten jämmerlich ertrinken. - Über die Konstruktion des hölzernen Teils der Brücke erfahren wir noch Näheres aus den Verhandlungen über den Bau und die Reparaturen im 17. Jahrhundert. Namentlich waren im Jahre 1633 die hölzernen Joche von den Schweden zerstört worden, und es wurde im folgenden Jahre ein Zimmermeister zur Herstellung derselben accordiert, worüber sich die Anschläge noch erhalten haben.

Die endgültige Zerstörung der Brücke geschah durch die Franzosen, und sie scheint mehr ein Werk des Frevels als der Not gewesen zu sein. - Als der damalige Administrator des Stiftes Corvey, der Bischof von Münster, Christoph Bernhard von Galen, sich mit dem König von Frankreich, Ludwig XIV., zu dem ungerechten Angriff gegen Holland verbündete, und der große ritterliche Kurfürst von Brandenburg im Jahre 1672 den Bedrängten zu Hilfe eilte, durch Westfalen gegen den Niederrhein marschierte, und dann in dem westfälischen Kreise die Winterquartiere nahm, wurde durch den Angriff des französischen Marschalls Türenne der Krieg nach Westfalen gespielt, und dieser Heerführer hatte mehrere Wochen sein Hauptquartier zu Höxter. Erst im Monat November des Jahres 1673 brach die französische Garnison nach Wesel auf, und der Commandant de Fougerais ließ bei seinem Abzug die Brücke verbrennen, und die steinernen Pfeiler durch die aus den corveyischen Dörfern aufgebotenen Bauern bis in das Wasser abtragen und verwüsten. Braunschweig, das gegen Frankreich verbündet gewesen war, und die Landeshoheit bis zum dritten Joch der Brücke unter stetem Widerspruch und vielem Prozessieren allzeit prätendierte, nahm dies sehr übel, und behauptete, daß die geistlichen Herren zu Corvey und die corveyische Regierung Veranlassung dieser Zerstörung und der von den Untertanen geleistete Hilfe gewesen seien, und setzte sie dadurch in große Verlegenheit. Die Bauern zu Lühtringen, über die man auch eine Gerichtsbarkeit behauptete, wurden vor das Landgericht zu Fürstenberg geladen; die Beamten erlaubten sich sehr heftige Drohungen, indem das braunschweigische Territorium auf Veranlassung der Corveyer durch die Zerstörung der Brücke verletzt worden sei. Der Prior zu Corvey, ein Herr von Zitzwitz, ließ ein großes Notariatinstrument aufnehmen, wodurch bestätigt wurde, daß der braunschweigische zum Haus Fürstenberg residierende Hofmarschall und Drost Martin von Reiche, beim Abzuge der Franzosen, und beim Zerstören der Brücke, an den Commandant ein deutsches Schreiben geschickt, und das ein höxterscher Bürger und Schneider, der der französischen Sprache mächtig, den Dolmetscher gemacht habe. In diesem Schreiben hatte der Drost angefragt, ob

der Commandant für sich und aus sich, oder auf Begehren der Herren zu Corvey die Brücke verbrennen und die Pfeiler ruinieren lasse. Dieser hatte darauf erwiedert: Er, Fougerais, wäre es, der die Brücke habe ruinieren lasse, und habe Order dazu; die Bauern, die dabei geholfen, habe er, und nicht die Herren zu Corvey, dazu beordert, gestalt er dieselben mit Prügeln dazu angewiesen, die Herren zu Corvey aber, falls sie ihm die Bauern mit den dazu nötigen Schiffen und Äxten nicht herbeischaffen würden, hätte er mit Anzündung und Verbrennung ihres Klosters und Stiftes bedroht, welches alles der abgesandte Bote dem Herrn Marschall hinterbringen, und ihn, Commandanten, daß er seines Marsches halber nicht schriftlich antworten könne, entschuldigen solle. - Ungeachtet dieser in der Übersetzung des Dolmetschers ganz unumwunden klingenden und ganz natürlichen Erklärung entspann sich doch ein großer Streit und ein Hin- und Herschreiben, in dessen Breite nach damaliger Weise endlich die Schärfe stumpf wurde, und der ganze Gegenstand sich verlor.

Diese Operation der Türenneschen Armee - ein trauriges Andenken - hatte gründlicher als alle Eisgänge die Brücke vernichtet, und die Stadt Höxter hatte keinen Mut und keine Kräfte, sie wieder zu erbauen. So blieb sie dann bis in unsere Tage eine Ruine.

Über die Grundsteinlegung der neuen Brücke berichtet folgender Zeitungsartikel vom 8. Juni 1831.

Was kann wohl erfreulicher und herrlicher sein, als wenn weise Regierungen für große auf das Wohl der Zeitgenossen, wie später Nachkommen berechnete Anstalten und Unternehmungen mit edler Aufopferung Sorge tragen, und durch erhabene Werke des Friedens sich ewige Denkmäler in allen dankbaren Herzen errichten! Wahrlich, ein feierlicher Augenblick, ein solches Werk errichten zu sehen, an dem noch Urenkel sich erfreuen, und mit Dank der Väter sich erinnern sollen! Dies Gefühl belebte gestern die Bürger und Einwohner der Stadt Höxter und ihrer Umgegend, als der Grundstein zu einer neuen, so lange entbehrten Brücke über den Weserstrom in ihrer Mitte gelegt wurde.

Schon sind die Wege, die sonst wüste und öde lagen, in treffliche Kunststraßen verwandelt, und das ausgezeichnete Verdienst, welches sich hierbei der Herr Landrat von Metternich für den Kreis Höxter erworben hat, verdient, so wie es von der Regierung nicht minder, als von allen seinen Mitbürgern, lebhaft anerkannt worden ist, auch hier der dankbarsten Erwähnung.

Nur eine Brücke in dieser Gegend fehlte noch, um die Verbindung der östlichen und westlichen Provinzen des Staats auf der geradesten Linie nach dem Mittelrhein zu vollenden, und so der fröhlichen Gewerbslust und industriellen Tätigkeit überall zu Hilfe zu kommen und Bahn zu eröffnen. Schon die trauernden Ruinen der alten, seit dem Jahre 1673 unter Marschall Türenne zerstörten Brücke der Stadt Höxter schienen für diesen alten Übergangspunkt zu bitten, und der einflußreichen und weise motivierten Verwendung des Herrn Ober-Präsident, wirklichen Geheimrats, Freiherrn von Vinke zu Münster, so wie der Unterstützung der übrigen Provinzial- und Lokalbehörden gelang es, die Wahl auf diesen Punkt zu lenken, und höchsten, sowie allerhöchsten Orts wurde nunmehr der Bau genehmigt, und der Fond überwiesen, den der Gemeinsinn der Bürgerschaft durch Beiträge und Hilfsleistungen, nach ihren geringen Kräften zu vermehren, sich gern beeiferte.

Der von dem Herrn Bauinspektor Eberhard zu Höxter und dem Herrn Regierungsbaurat Ganzer zu Minden, welche zugleich die Aufsicht und Oberaufsicht über den Bau führen, entworfene Plan und Anschlag wurde von den hohen Behörden zu Berlin geprüft und genehmigt.

Was konnte näher liegen, als den Tag, an welchem, nach allen vielfach geschehenen Vorarbeiten, nun der Grundstein zur neuen Brücke gelegt werden sollte, zu einem feierlichen und festlichen Tag zu machen, und so die Herzen mit unverlöschlichen Eindrücken rührender Erinnerung und dankbarer Empfindung zu erfüllen. Sehr angemessen waren hierzu vom Herrn Landrat von Metternich, Herrn Bürgermeister Koch und Herrn Bauinspektor Eberhard die nötigen Veranstaltungen getroffen worden. Abends 5 Uhr nämlich versammelten sich die Bürger der Stadt mit ihren Vorständen, und eine unzählige Menge von Menschen auf dem rechten Ufer der Weser umgaben die Tiefe, in welcher der Grundstein zum Setzen bereitlag. Der verehrte Herr Landrat von Metternich trat vor denselben, und erinnerte in einer feierlichen Ansprache an die Wichtigkeit dieses Moments, an die Bedeutung und Absicht dieses vielversprechenden Werkes, und an die Pflichten des Dankes gegen alle, die dafür mitgewirkt, und es unterstützt hatten. Dann trug er den Inhalt eines urkundlichen Dokuments vor, welches zum ewigen Andenken in den Behälter des Grundsteins sollte verschlossen und da für künftige Zeiten verwahrt werden. Dasselbe enthält die Erinnerung an die alte Brücke, zu der vor 600 Jahren hier auch der Grundstein gelegt worden war, widmete eine Betrachtung alter blühender Zeit und späterer traurigen Kriegsjahre, die den Ruin der Stadt und die Zerstörung dieser Brücke zur Folge gehabt hatten, und knüpfte hieran die frisch erwachten Hoffnungen einer neuen Zeit, wo unter der segenreichen

Regierung unseres gerechten, für das Wohl aller seiner Untertanen stets milde und huldreich bedachten und geliebten Königs, auch dieses neue Brückenwerk zum Segen der Stadt und Gegend begonnen werde; zugleich erwähnte es dankbar alle diejenigen Behörden und Personen, die, sowohl von Pflicht als Gemeinsinn bewogen, sich um dies wichtige Unternehmen verdient gemacht, oder dazu mitgewirkt hätten. Dann sprach es aus, daß, unter den Wünschen für das Heil und den Wohlstand der Stadt und des Landes, und späterer Nachkommen, unter den Segensworten Aller, die hier versammelt seien, diese der feierlichen Stunde geweihte Urkunde hier niedergelegt werde in den festen Bau des Fundamentes, der das Werk tragen und hoch über den strömenden Fluten der Weser halten solle, um einst kommenden Geschlechtern das Andenken an die Väter zurück in das Gedächtnis zu rufen. - Am Schluß der Rede: „Über dir, geweihter Stein, ertönen die Worte: Heil der Stadt, Heil der Obrigkeit, Heil dem Vaterland, Heil, Heil unserem König!“ ergossen sich tausend Stimmen in den Jubelruf: Heil unserem König, es lebe unser König! Musik ertönte, Kanonenschüsse donnerten, und die Fahnen der Bürgerkompanien umwehten den Platz; von den Türmen der Stadt aber weckte das schöne Geläut sämtlicher Glocken zu feierlichen Gefühlen, die jedes bedeutende Unternehmen immer begleiten sollen, während die Werkmeister des Baues dem Landrat und übrigen anwesenden Beamten die rosenumkränzte Kelle und Hammer darreichten, um nach geheiligtem Herkommen die Legung des Grundsteins zu vollziehen. In eine Höhlung desselben wurde ein wohlverwahrtes metallenes Kästchen geschlossen, welches das oben erwähnte Dokument, Plan und Anschlag der Brücke und statistische Nachrichten der Stadt und Gegend, ein Exemplar von Wigands Corveyischer Geschichte, sodann mehrere Gold- und Silbermünzen und ein Exemplar der Kriegs-Gedenkmünze des Jahres 1814 enthielt.

So wurde der feierliche Akt der Grundsteinlegung der Weserbrücke bei Höxter beendet, und während den fröhlichen Arbeitern und Werksleuten Erfrischungen gereicht wurden, versammelte sich im Klubsaal zu Höxter eine sehr zahlreiche Gesellschaft zu einem heiteren Souper, wo bei den von dem Herrn Landrat von Metternich auf Veranlassung dieser Feier ausgebrachten Toasts sich abermals im freudigsten Einklang die Gesinnungen der Ehrfurcht und Liebe für den besten der Könige und sein hohes Haus, so wie die dankbarste Anerkennung für die Verdienste des Herrn Oberpräsident, Freiherrn von Vinke, Exzellenz, um das Wohl der Provinz, aufs lebhafteste betätigten.

Seitdem ist nun unter der Oberaufsicht des Herrn Bauinspektors Eberhard, und unter der speciellen Leitung und Ausführung des Herrn Bau-Conducteurs Göker, von den Werkmeistern, Herrn Erben aus Köln und Herrn Didde aus Ottbergen der Bau vollführt worden; und in welcher Weise dies geschehen ist, darüber be-

lehrt uns der folgende von Herrn BauConducteur Göker entworfene und mitgeteilte Aufsatz.

Technische Bemerkungen über den Bau der neuen Brücke

An derselben Stelle, wo die alte Brücke über die Weser führte, welche unter Turenne im Jahr 1673 zerstört wurde, ist die neue erbaut, und es sind die alten Überreste, soweit sie für tauglich befunden, beim Neubau benutzt worden. Diese Reste bestanden aus drei einzeln stehenden Bogen und dem Fundament eines Pfeilers. Einer dieser Bogen hatte sich so gut erhalten, daß er beibehalten werden konnte und nur einer geringen Ausbesserung bedurfte, um wieder mit Sicherheit die größten Lasten tragen zu können. Er bildet die erste Öffnung der neuen Brücke am linken Ufer. Der Mittelpfeiler, welcher diesem Bogen zum Widerlager dient, war sehr durch die Eisgänge beschädigt, und mußte daher am Vorkopf neu mit Quadern revetiert werden. Außerdem erhielt er Gesims und Verdachungen, ähnlich denen der neuen Pfeiler, um die Symmetrie des Ganzen nicht zu stören. Da der alte Bogen nicht genau in der Richtung der neuen Brücke liegt und überdies nicht deren Breite besitzt, so wurde durch Anbringung von Kragsteinen bewirkt, daß die gerade Richtung der Brückenlinie auch über diesen alten Teil beibehalten werden konnte.

Die beiden anderen Bogen wurden als unbrauchbar verworfen. Auch die Pfeiler, welche sie trugen, waren so sehr beschädigt, daß sie bis auf die Fundamente abgetragen werden mußten. Von den vier Fundamenten dieser Pfeiler waren drei in bestem Zustand, und es konnten um so eher die neuen Pfeiler unbedenklich darauf erbaut werden, da sie bisher stärkere Pfeiler und massive Bogen mit Sicherheit getragen hatten. Das vierte dieser Fundamente wurde gänzlich verworfen, da die dazu angewandten Hölzer, wegen ihrer hohen Lage abwechselnd der Nässe ausgesetzt, gänzlich in Fäulnis übergegangen waren. Das, außer diesen Überresten der alten Brücke, noch vorgefundene Fundament zeigte auch nicht die geringsten Spuren einer Verletzung, es konnte daher ohne alle Gefahr aus den oben angeführten Gründen auch auf dieses ein neuer Pfeiler zur Unterstützung einer hölzernen Brücke gebaut werden. Der seltene günstige Wasserstand im Herbst 1831 erlaubte es, ohne erhebliche Mühe den neuen Pfeiler auf diesem Fundament zu gründen, welches nur bei sehr kleinem Wasser zum Vorschein kam. - Es wurden demnach auf alte Fundamente gegründet: der rechtsseitige Stirnpfeiler und der zweite, dritte und siebente Mittelpfeiler, vom rechten Ufer an gerechnet.

Diese Überreste der alten Brücke gaben nun die festen Punkte an, deren Zwischenräume, jeder für sich, so eingeteilt wurden, daß bei möglichst großer Durchflußöffnung die Weite der einzelnen Entfernungen auch in den Grenzen blieb, welche bei der beabsichtigten Konstruktion der Brückenbahn durch die Länge und Stärke der zu erhaltenen Balken bedingt war. Und so entstanden durch die Erbauung von fünf ganz neuen Mittelpfeilern, mit dem beibehaltenen 24' weiten Bogen, zusammen zehn Öffnungen von verschiedenen Weiten, von denen die größte 46', die geringste 37' 6" beträgt. Diese zehn Öffnungen bilden zusammengenommen eine Durchflußöffnung von 385' 4", die Öffnungen unmittelbar unter der Brückenbahn gemessen, und in der mittleren Höhe der Pfeiler gemessen, die mittlere Durchflußöffnung von 376' 10".

Rechnet man zu obigen 385' 4" die obere Dicke sämtlicher Mittelpfeiler, von 89', so ergibt sich die lichte Weite der Brücke zwischen den Stirnpfeilern zu 474' 4", und mit der Stärke beider Stirnpfeiler die Länge der ganzen Brücke von 500' 4".

Die alte Brücke hat ganz dieselbe Anzahl von Pfeilern gehabt, und zwar beinahe in denselben Entfernungen, da, mit Ausnahme eines einzigen, bei der Gründung sämtlicher neuen Pfeiler, Überreste von alten Fundamenten vorgefunden wurden. Da diese Überreste bei Gründung des ersten neuen Mittelpfeilers am diesseitigen Ufer nicht gefunden wurden, so wird hierdurch die Vermutung gewissermaßen bestätigt, daß dieser Teil der alten Brücke zwischen dem beibehaltenen Bogen und dem ersten auf altem Fundament gegründeten Mittelpfeiler von Holz, der übrige Teil aber massiv gewesen.

Vor Anlage der neuen Brücke war der Strom eingeeengt durch vier alte Pfeiler von 17' Breite, also um 68'; die Summe der mittleren Pfeilerstärken der neuen Brücke beträgt 97', also 29' mehr. Erwägt man jedoch, daß der alte Bogen von 24' Weite früher beinahe ganz mit Schutt ausgefüllt war und nur sehr wenig Wasser durchließ, so ist das Flußbett durch die neue Anlage eigentlich nur um 4' eingeeengt, und überdies noch dem Wasser am rechten Ufer durch Abtragung desselben mehr Spielraum verschafft worden.

Von den fünf ganz neuen Mittelpfeilern ist der dem rechten Ufer zunächst liegende auf einem liegenden Rost, die übrigen vier auf Pfahlroste gegründet. Das Fundament des ersteren und zwei der letzteren sind 2', die beiden mittleren aber 3' 4" unter dem niedrigsten Wasserstand angelegt.

(Die Maße sind Fuß ' und Zoll ", ein Fuß = 0,314 m)

Jeder der Pfahlroste besteht aus 76 Stück 9 bis 10 Zoll starker, 10 bis 18 Fuß langer Pfähle, welche mit 6 Pfund schweren eisernen Schuhen versehen, mit 8 Zentner schweren Rammblocken fast bis zur absoluten Festigkeit eingerammt worden sind. Die Theorie gibt nämlich an, daß im vorliegenden Fall, bei der Schwere des Blockes von 8 Zentner, bei 5' Fallhöhe, der Anzahl von 76 Pfählen und dem bekannten Gewicht der neuen Pfeiler, das Eindringen jedes Pfahls um 3", in der letzten Hitze von 30 Schlägen, genüge, um diese Last mit Sicherheit tragen zu können; die eingerammten Pfähle drangen jedoch nur höchstens 1 Zoll mehr ein.

Die quadratischen Fächer der aus 10 Zoll starken Balken konstruierten Roste sind mit lagerhaften Steinen ausgepflastert und sodann mit dreizölligen Bohlen verschalt, worauf das Mauerwerk angelegt ist.

Gegen das Unterwaschen sind sowohl die neuen Roste als auch diejenigen der alten Fundamente, bei welchen es für nötig erachtet wurde, mit 5" dicken Spundwänden ringsumher eingefäßt.

Das ohnehin überaus mühevoll Geschäft der Gründung ist durch die vielen in der ganzen Brückenlinie zerstreut umherliegenden Ruinen der alten Brücke sehr erschwert worden. Sowohl bei Anlegung der Fangdämme als auch bei den Rammarbeiten mußte überall der Grund von den alten Quadern befreit werden, die oft mehrere Fuß unter dem Flußgeschiebe verborgen lagen. Arbeiten, welche Zeit und Kosten verschlangen, die sich vorher nicht berechnen ließen, obgleich bei der Veranschlagung darauf Rücksicht genommen wurde.

Bei der Gründung der mittleren im Strom liegenden Pfeiler wurden die zur Ausschöpfung des von den Fangdämmen eingeschlossenen Raums gebrauchten Pumpen durch eine Wasserkunst in Bewegung gesetzt. Ein unterschlächtiges Wasserrad, welches mittels Stockpanster gesenkt und gehoben werden konnte, setzte mittels eines an seiner Welle befindlichen Kammrades eine stehende Drehlingswelle und durch diese, mittels eines Krummzapfens und Gestänges eine Kunstkreuzwelle in Bewegung, an welche nach Bedarf 2, 4 bis 6 paarweise angeordnete Pumpen gehängt wurden. Diese Maschine tat sehr gute Wirkung, besonders bei Erbauung der beiden mittleren Pfeiler, welche, um Zeit zu gewinnen, in einem Fangdamm zugleich gegründet wurden. Durch die starke Einengung des Stromes fehlte es dem Rade nicht an Kraft, wenn es sein mußte, alle sechs Pumpen in Bewegung zu setzen. Letztere waren aus zweizölligen eichenen Bohlen konstruiert, 7" im Lichten weit. Die Hubhöhe betrug 18", die Förderungshöhe, beim tiefsten Stand des Wassers im Fangdamm, 10', und die Anzahl der Kolbenspiele 15 bis 30 in der Minute, je nachdem die

Geschwindigkeit des Wassers klein oder groß war. Das Kammrad hatte 60 Kämme, der Drehling 19 Stöcke, so daß also bei jedem Umgang des Wasserrades nahezu drei Kolbenspiele erfolgten. Das Strauberrad war 8' lang und 12' hoch.

Die Pfeiler sind in tüchtigem Verbande von lagerhaften Bruchsteinen aufgeführt und mit Quadern durchschnittlich 1' ¹/₃' dick bekleidet, die unter sich nebeneinander verklammert, und, besonders an dem Vorderteil, übereinander verdübelt, und hin und wieder, im Verbande, mit durch die ganze Breite des Pfeilers reichenden Lagen von Bindern, ebenfalls durch Verklammerung quer durch miteinander verbunden sind.

Die unteren Schichten des Mauerwerks, so weit sie beständig im Wasser liegen, sind mit rheinischem Traß vermauert, die folgenden Schichten, bis zur Höhe von 5 Fuß, mit einer Mischung von mit löschendem Kalk vermengten Ziegelmehl, meist warm verbraucht. Dieser sogenannte rote Mörtel braucht weniger Zeit zum völligen Erhärten, wie der gewöhnliche Maurerspeis, womit die oberen Teile der Pfeiler ausgeführt sind, welche genug Zeit zum Trocknen haben, da sie nur zum Teil und nur selten dem Wasser ausgesetzt werden.

Da es bei der Erbauung des letzten Mittelpfeilers bei der vorgerückten Jahreszeit sehr auf möglichst schnelle Bindung des Mörtels ankam, so wurde bei diesem, besonders am Vorderteil, von dem vom Fabrikant Koch zu Kassel erfundenen vortrefflichen Zement Gebrauch gemacht, der im Wasser sowohl wie im Trocknen sehr schnell bindet und stark erhärtet, wodurch er sich vor dem rheinischen Traß auszeichnet, der, nur im Wasser angewandt, diese Eigenschaften besitzt.

Die Quader zur Revetierung der Hauptteile der Pfeiler, besonders zu den Vorderteilen, wozu die härtesten gewählt wurden, sind zum Teil aus dem Steinbruch bei Karlshafen, zum Teil im Solling gewonnen, wo sie zerstreut umherliegen; die zu den Gesimsen und Verdachungen und den oberen Teilen der Pfeiler aus dem Steinbruch am Daseberg bei Meinbrexen. Die Wahl der Pfeilerform ist auf Zweckmäßigkeit gegründet, indem besonders der dreieckig sphärische Vorkopf, nach den Erfahrungen, die beiden wichtigen Eigenschaften vor allen übrigen Formen möglichst in sich vereinigt, dem Eise möglichst wenige gerade Stoßfläche darzubieten und die kleinstmögliche Zusammenziehungen und Wirbel bei dem hindurchfließenden Wasser zu verursachen.

Die Länge der eigentlichen Pfeiler beträgt 24', die Breite, über dem Sockel gemessen, 11', oben unter dem Balken 9'. Der Vorkopf ist, auf dem Sockel gemessen, 9' 6" lang, der Hinterkopf 5' 6", daher die gesamte Länge mit den beiden Köpfen zusammen 39'.

Die Höhe vom Sockel bis unter das Gesimse beträgt 15', das Gesimse 1', von hier bis unter die Balken 3' 6", daher die Höhe der Pfeiler, vom Sockel an gerechnet, 19' 6".

Zur Erweiterung der Grundfläche sind den Pfeilern unten zwei Absätze gegeben, jeder von 1' Ausladung, so daß die Länge der Grundfläche derselben 43', die Breite 15' beträgt.

Gegen den Eisgang sind sämtliche Pfeiler durch eine eiserne prismatische Schiene, an ihren Vorköpfen, und außerdem noch die 6 mittleren, welche dem Eisgang am meisten ausgesetzt sind, durch hölzerne mit Eisen armierte Eisbrecher geschützt.

Die Brückenbahn wird durch 6 Reihen 4' $\frac{73}{5}$ " von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegenden verzahnten Balken gebildet, welche zur Vermehrung ihrer Tragkraft nicht unmittelbar auf den Pfeilern, sondern auf untergelegten Sattelhölzern ruhen, die $\frac{8}{2}$ ' übertreten und durch Verzahnung und Verbolzung mit den Balken verbunden sind. Die Unterbalken reichen von Mitte zu Mitte der Pfeiler, die Ober- oder Schlußbalken von Mitte zu Mitte der Öffnungen, durch welche letztere Anordnung eine sehr solide Verbindung erreicht worden ist.

Um diese Balken möglichst gegen Fäulnis zu sichern, sind solche oben, der Länge nach, mit Bohlen verschalt, welche 3" zu beiden Seiten überstehen und zur Ableitung des durch die Bebohlung etwa dringenden Regenwassers unterwärts mit Rinnen versehen sind. Nach völliger Austrocknung werden sie auf allen Seiten stark geteert. Jede dieser sechs Rippen enthält eine Höhe von 22", die Höhe der Verzahnung beträgt 2", deren Länge 2 bis 3'. Je nach der Weite der Öffnungen sind die Rippen 3 $\frac{1}{2}$ bis 5 Zoll gesprengt.

Auf dieser Balkenlage bildet ein doppelter Bohlenbelag die eigentliche Brückenbahn. Der Unterbelag reicht über die ganze Brücke in einer Breite von 24 Fuß und ist 4" stark, der obere ist 16' breit und 3" stark und bildet die eigentliche Fahrbahn.

Sämtliches zum Brückenbau verwendete Holz ist Eichenholz aus dem Solling, mit Ausnahme der verzahnten Balken und einiger Grundpfähle. Erstere konnten nicht in der erforderlichen Länge von Eichenholz beschafft werden; es wurde

daher Kiefernholz gewählt (pinus sylvestris), welches wegen seines starken Harzgehaltes sehr dauerhaft ist und dem Eichenholz in dieser Hinsicht wenig nachsteht. Die Kiefernstämme, 120 an der Zahl, wurden im Trottenwalde, unweit von Bebra im Hessischen, gefällt, an die nahe Werra gebracht und zu Wasser hier her transportiert. Jeder Balken hatte, nach der reinen Bearbeitung, vor der Verzahnung, eine Höhe von 12" bei einer Breite von 10".

Die Oberfläche der Brückenbahn bildet eine horizontale Linie, 6' über den höchsten Wasserstand von 1799 erhaben. Vor der Stadt mußte jedoch diese Horizontale aufgegeben und schon auf dem alten Pfeiler, über den alten Bogen hinweg, eine achtzöllige Steigerung angeordnet werden, um die Kommunikation mit dem niedriger liegenden Straßenpflaster möglichst bequem zu machen. Das Gelände der Brücke ist einfach gehalten und mit den Nationalfarben geziert.

Der Grundstein zur neuen Brücke wurde am 7. Juni 1831 gelegt und im Laufe dieses Jahres der rechte Stirnpfeiler, die vier ersten Mittelpfeiler, einige Schichten auf dem alten Fundament und beinahe drei Eisbrecher vollendet; alle übrigen Arbeiten sind im Laufe des Jahres 1832 ausgeführt, und namentlich drei Pfeiler im Strom auf Pflasterroste gegründet.

Der Bau ist zu 37732 Taler 10 Silbergroschen 3 Pf. veranschlagt, wofür die Vollendung vollständig bewirkt werden wird.

Hierzu ist der Beitrag der Stadt Höxter 1390 Taler, wie diese denn überhaupt zu der gesamten Anlage der Brücke und der Straße bis an die braunschweigische Grenze ein Kapital von 4754 Taler beigetragen hat.

Göker

Die Einweihung der Brücke

Der Bau ist nun vollendet und der Tag der Einweihung auf den 1. Januar 1833 festgesetzt worden. Die Stadt Höxter, welche in diesem schönen Werk vorzugsweise ein Denkmal weiser und wohlwollender Absichten der Regierung, und zugleich ein huldreiches Geschenk ihres allergnädigsten Königs verehrt, wodurch sie sich der frohen Hoffnung überlassen darf, neue Betriebsamkeit und neuen Flor für ihre durch mannigfache Ereignisse der Vergangenheit niedergedrückte Gemeinheit aufblühen zu sehen, hat sich beeifert, für diesen wichtigen Tag eine angemessene Festlichkeit zu veranstalten, und dazu ihre Mitbürger, so wie alle Teilnehmenden der Umgegend, einzuladen.

Gleich nach gehaltenem Gottesdienst werden sich nämlich Beamte, Bürgerschaft und Schule, mit dem Stadtvorstand und dem um die Förderung des Werkes hochverdienten Königlichen Herrn Landrat, Freiherrn von Metternich, an der Spitze, in feierlichem Zug nach der Brücke begeben. Die Baumeister und Werkmeister werden mit dem Zug der Werkleute ihnen dort entgegenkommen, und unter einem aufgerichteten, mit angemessenen Inschriften geschmückten Portal wird die Übergabe des fertigen Werkes und die Einweihung desselben auf feierliche Weise vollzogen werden. Nach dem feierlichen Rückzug in die Stadt wird danach in mehreren Sälen ein Dinner veranstaltet, und der Tag mit einem Ball und Erleuchtung der Brücke und des Portals beschlossen werden.

(Die Maße sind Fuß ' und Zoll ", ein Fuß = 0,314 m)