

Der Einsturz der Brücke von Cölbe im Hochwasser von 1841 und die kurhessische »Frankfurter Straße«

von Niklot Klüßendorf

1. Brücken als Schwachstellen im historischen Straßennetz

Der Aufwand, Brücken über Flüsse zu unterhalten, die regelmäßig unter jahreszeitlichen Hochwasserbedingungen ein hohes Gefahrenpotential entwickeln, stellte zu allen Zeiten die durch ihre Lage im Flussnetz betroffenen Landesherrschaften sowie Städte und Gemeinden vor erhebliche Probleme der Logistik beim Bau und dessen Finanzierung. Hinzu trat der Aufwand für die laufende Unterhaltung, der mancherorts praktisch nach jeder größerer Wetterunbill hohe Anstrengungen erforderte. Typisch für diese Situation ist eine Notiz in den »Gesta Trevirorum«, die Erzbischof Baldewin von Trier (reg. 1307–1354), einen der mächtigsten Territorialherren seiner Zeit, dafür rühmt, dass er in seiner Amtszeit in seinem Territorium drei neue Brücken bauen ließ.¹ Das beste Beispiel für das Spätmittelalter und die Frühe Neuzeit aus Oberhessen hat vor einigen Jahren Gerhard FOUQUET mit der Weidenhäuser Brücke über die Lahn in Marburg behandelt.² Nur zwei Stunden Weges lahn-aufwärts lag zwischen Wehrda und Cölbe eine weitere wichtige Lahnüberquerung, an deren regelmäßiger Erhaltung die Stadt Marburg ein lebhaftes Interesse nahm. Die jahreszeitlich bedingten Überflutungsgebiete zu beiden Seiten von Cölbe drohten nämlich die Fernverbindungen Marburgs nach Osten und Norden zu unterbrechen. Die Anfänge der Brücke liegen sogar in ihrer Finanzierung durch Marburger Bürger (1455).³

Wir gehen im Folgenden von dem 1841 eingetretenen Totalschaden an der zuweilen als *Erste* oder *Große* bezeichneten Brücke von Cölbe aus. Im Hinblick auf die Quellenlage wird hier der Bogen vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die unmittelbare Gegenwart gezogen. Die Brücke gehörte in dieser Zeit zunächst, unbeschadet ihrer früheren Unterhaltung durch

1 Johann Hugo WYTENBACH u. Michael Franz Joseph MÜLLER (Hg.): *Gesta Trevirorum integra lectio-nis varietate et animadversionibus illustrata ac indice duplice instructa*, Trier 1838, Bd. 2, S. 270 f.

2 Gerhard FOUQUET: *Brücken. Bau und Bauunterhalt im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Das Beispiel der Weidenhäuser Brücke in Marburg*, in: Kurt ANDERMANN u. Nina GALLION (Hg.): *Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches* (Kraichtaler Kolloquien 11), Ostfildern 2018, S. 47–73. Als herausragend für die Baulasten nennt er für die Rheinbrücke von Basel 68 in den neun Jahrzehnten vor 1542 nötig gewordene größere Reparaturen (S. 53 f.), fast alle Folge von Hochwasser, das schweres Holz und Eisblöcke gegen die Pfeiler trieb.

3 Zusammenfassend Hans HUBER: *Die Cölber Brücken*, in: *Burgwaldbote* 20, 1986, H. 21, S. 7–10, H. 22, S. 5 f.; ähnlich Frank NAUMANN: *Straßenbrücken und die Hochwasserschäden*, in: *Cölber Nachrichten* vom 26. Oktober 2002, S. 2. Die Belege wurden, soweit erreichbar, überprüft. Der Brückeneinsturz von 1841 wurde von beiden Autoren übersehen.

das Gericht Schönstadt und die Verpflichtung der Bewohner mehrerer Landgemeinden zu entsprechenden Diensten, zu den von der Landgrafschaft Hessen-Kassel bzw. dem Kurfürstentum Hessen ausgebauten Staatsstraßen.

2. Die ältere Wegführung an der Landesstraße 3089 bei der Lahnbrücke

Cölbe ist heute Sitz der im Rahmen der hessischen Gebietsreformen zwischen 1970 und 1974 um die Ortsteile Bernsdorf, Bürgeln, Reddehausen, Schönstadt und Schwarzenborn erweiterten gleichnamigen Gemeinde im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Das eigentliche Dorf Cölbe liegt nördlich der Lahn, welche diesen Ort von drei Seiten umfließt, zum großen Teil mit Retentionsräumen im Osten, im Süden und im Westen.

Die heutige Landesstraße 3089 in Cölbe gehört zu einer durch den Ort führenden Verbindung zwischen Kirchhain im Osten und Marburg im Westen. Sie wird an zwei Stellen von Brücken über die Lahn geführt, beim Flusskilometer 186,4 im Bereich der Cölber Mühle und beim Flusskilometer 184,4 an der Grenze zum Marburger Ortsteil Wehrda. Hier fließt unter der fünfbogigen Brücke die an dieser Stelle zunächst nach Norden verlaufende und dann in einem großen Bogen den Weißenstein passierende und an Wehrda vorbei nach Süden in Richtung der Kernstadt Marburg strebende Lahn.⁴ Die Brücke steht vollständig auf Cölber Gebiet: Von ihrer Nordseite aus verläuft die Ortsgrenze unmittelbar am Westufer der Lahn; im Süden gehört ein schmales Dreieck auf dem Westufer mit dem Wohnplatz »Kupferschmiede« zu Cölbe. Kaum jemand, der heute die Brücke überquert, kann sich vorstellen, dass ihr Lahnübergang einmal eine der meisten gefährdeten Straßenpassagen im Verlauf der bedeutenden Nord-Süd-Verbindung zwischen Kassel und Frankfurt war.

Der betreffende Abschnitt der Lahn wird heute auf seiner Ostseite durch ein großflächiges Überschwemmungsgebiet bestimmt, das den Fluss durch einen etwa 1½ km langen Damm als stationäre Hochwasserschutzanlage zwischen der südlich gelegenen Eisenbahnbrücke der Strecke Marburg – Kassel und dem im Norden gelegenen Südostausläufer des »Heidebergs« einzwängt. Gegen Hochwasser von der Art HQ₁₀₀ und HQ_{Extr.} böte dieser Damm freilich keinen Schutz, wie die Karte der ausgewiesenen Überschwemmungsflächen belegt.⁵ Bei Niedrigwasser im Sommer durchfließt die Lahn nur die ersten zwei Bögen auf der Westseite der Brücke, doch bei Hochwasser können auch die drei weiteren genutzt werden. Durch den dichten Bewuchs auf beiden Seiten des Flussbetts ist es kaum möglich, die Brücke geschlossen zu fotografieren (Abb. 1).

4 Länge der Brücke: 81,90 m, Stützweite der einzelnen Felder jeweils 16,38 m, Breite 11,6 m. Angaben nach Auskunft von Frau Bettina Amedick, Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Marburg, mit Übersichts-Bestandsplan Ma 60, Baujahr 1878. Die wohl mit einer leichten Verbreiterung einhergehende Stahlbetonplatte, auf der die moderne zweispurige Fahrbahn mit einem Fußgängerweg auf jeder Seite verläuft, wurde 1966 aufgesetzt.

5 Hochwasserrisikomanagementplan Lahn, Hochwassergefahrenkarte L 23 [Stand: Juni 2015], <https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/wasser/hochwasser/hwrmplahn/g-karten/HWGK_Lahn_L-23.pdf> (abgerufen 7.10.2021). HQ₁₀₀ bezeichnet ein statistisch alle 100 Jahre eintretendes Hochwasser, HQ_{Extr.} eine noch stärkere Katastrophe mit Versagen der Schutzeinrichtungen.



Abb. 1: Die Brücke am 30. August 2020, aufgenommen aus nordöstlicher Richtung mit den drei östlichen Bögen. Die beiden Bögen über dem Fluss sind durch Buschwerk verdeckt [Foto: Verf.]

Unmittelbar nach der Brücke in Richtung Marburg biegt im rechten Winkel von der Landesstraße 3089 ein Fuß- und Fahrradweg in Richtung des Wohnplatzes Kupferschmiede ab. Er verläuft über die früher als Teil der Bundesstraße 3 genutzte und inzwischen rückgebaut ältere Trasse der Frankfurter Straße in Richtung Marburg. Der rechte Winkel war bis zu diesem Zeitpunkt erforderlich, weil der Höhenzug der Kleinen Kupferschmiede⁶ (höchste Erhebung: 200,3 m NHN) umgangen werden musste. Auf der Senke zwischen diesem Berg und dem »Hohenstein«, einem Ausläufer der Lahnberge südlich von Marburg (Höhe 282 m NHN), durchquerte die alte Straße das Tal und nahm erst dann ihren Verlauf nach Marburg. Seit dem aufwändigen Durchbruch durch die Kupferschmiede (1965) für die frühere Bundesstraße 3 führt die zur L 3089 umgewidmete Straße direkt nach Marburg. Die heutige B 3, mit vier Fahrstreifen auf dem linken Ufer der Lahn am Rande der Lahnberge ausgebaut, hat inzwischen die Funktion für den Fernverkehr zwischen Frankfurt und Kassel übernommen. Mit ihr und der von Norden aus Lahntal-Göttingen kommenden B 62 wird der Fernverkehr um die Ortslage Cölbe herumgeführt (s. unten Abb. 12).

6 Erinnert an eine ältere Produktionsstätte von Kupferkesseln, die 1472 nach einer Unwetterkatastrophe nach Marburg umzog. Vgl. HUBER: Brücken (wie Anm. 3), H. 21, S. 7 f. Vgl. Online-Datenbank Wettergeschichte Hessen, <www.wettergeschichte-hessen.de> (abgerufen 7.10.2021), Eintrag Nr. 1861.

3. Die Funktion der Brücke in der Staatsstraße von Kassel nach Frankfurt

Die Vorgängerin der heutigen Brücke fiel 1841 einem der damals seit Menschengedenken heftigsten Hochwasser der Lahn zum Opfer. Die über die Brücke führende Straße mit ihrer rechtwinkligen Abbiegung war Teil der Fernverbindung von Kassel nach Frankfurt. Diese »Frankfurter Straße«, die Cölbe durchquerte, hatte Hessen-Kassel bis zum Ende des 18. Jahrhunderts voll ausgebaut und sie dafür chausssieren, also mit einem festen Belag versehen lassen.⁷ Im Kurfürstentum Hessen war sie die längste von insgesamt 67 Staatsstraßen.⁸ Diese waren nach ihrer Bedeutung in drei Kategorien eingeteilt (I: 16, II: 17, III: 34 Straßen). In ihrer Funktion für die Wirtschaft des Staates rangierte sie 1830 in der Bewertung durch die Oberbaudirektion in Kassel an zweiter Stelle nach der Straße von Kassel nach Leipzig.⁹ Der moderne Straßename »Kasseler Straße« in Cölbe gibt nicht mehr zu erkennen, dass diese Brücke an der Gemarkungsgrenze ein wichtiges Glied dieser Chaussee war. Im 19. Jahrhundert war dies die »Frankfurter Straße«, welche Bezeichnung heute der entsprechende Straßenzug im Cölber Ortsteil Bernsdorf führt. Die Neubenennung der Straße in »Kasseler Straße« steht nicht, wie als naheliegend zu vermuten, mit den Gebietsreformen um 1971 in Verbindung, sondern ist schon viel früher erfolgt.¹⁰

Der Vergleich zwischen der modernen und der älteren Topographie ermöglicht die Einschätzung der Situation von 1841. Vor den modernen Flussregulierungen, die das saisonale Hochwasser durch geregelte Überflutungsgebiete und Schutzbauten wenigstens entschärften, war die Lahn bei Hochwasser durch ihre gesteigerte Abflussgeschwindigkeit ein reißender Fluss. Schon ihr normales Gefahrenpotential war hoch. Dieses zeigen selbst die Anträge auf die 1772 eingeführte *gesetzliche Rettungsprämie* von 10 Talern (Thl.), mit der erfolgreiche, unter Lebensgefahr vollbrachte Taten belohnt werden konnten. In kurhessischer Zeit gingen bei der Regierung der Provinz Oberhessen mit ihren vier Kreisen überproportional viele Anträge aus den am Fluss gelegenen Gemeinden des Kreises Marburg ein; in fast allen ging es um die Rettung Ertrinkender aus der Lahn.¹¹

Die steinerne Brücke als Abschnitt der ersten größeren Passage der Straße von Marburg nach Osten bzw. nach Kassel war reparaturanfällig. Nach einem Urteil des Marburger

7 Willi GÖRICH: Landstraßen und Chausseebau vom 16. bis 19. Jahrhundert. Geschichtlicher Atlas von Hessen, Karte 29 a/b, Lfg. 1, Marburg 1960; Kommentar von Armin WEBER: in: Fred SCHWIND (Hg.): Geschichtlicher Atlas von Hessen. Text- und Erläuterungsband, Marburg 1984, S. 190–193.

8 Alle Behördenbezeichnungen sowie die Funktionen der Beamten in diesem Beitrag wurden anhand des Kurhessischen Staats- und Adreß-Kalenders überprüft. Allgemein vgl. Thomas KLEIN: Grundriß zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815–1945. Reihe A: Preußen, Bd. 11: Hessen-Nassau, Marburg 1979, S. 1–116.

9 Siegfried WOLLHEIM: Staatsstraßen und Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815 bis 1840 (Schriften des Instituts für Geschichtliche Landeskunde für Hessen und Nassau 14), Marburg 1931, S. 62 f. u. 104–106, Karte 2. Die Frankfurter Straße rangierte in der Einteilung des Ministeriums von 1832 in Kategorie I, die unten genannten Frankenberger und Wittgensteiner Straßen in Kategorie III (diese beiden im Urteil der Oberbaudirektion Nr. 17 bzw. 22/24.)

10 Auskunft Thomas Wagner, Gemeinde Cölbe.

11 Niklot KLÜßENDORF: Gefahren in der Schwalm. Lebensrettungstaten im Kreis Ziegenhain im 19. Jahrhundert, in: Schwälmer Jahrbuch 2022, S. 84–91, hier S. 89.

Landbaumeisters aus dem Jahre 1847 war sie bereits 200 Jahre alt, hatte aber den Vorzug, dass ihre zu beiden Seiten des Ufers fest verankerten Fundamente weitere 200 Jahre halten könnten.¹² Die häufig durch Schäden als Folge von Hochwassern hervorgerufenen Wiederherstellungsarbeiten sind vielfältig belegt, so um 1786/87 durch umfangreiche Ausbesserungen an den Bögen.¹³ Schließlich wurden um 1820 zwei hölzerne Buhnen vor der Brücke in den Fluss eingebaut, um bei Eisgang Druck von dem Bauwerk zu nehmen. Damals stellte sich heraus, dass Viehhalter aus Cölbe zu beiden Seiten der Brücke ihre Tiere zum Wasser herunterzutreiben pflegten, um sie zu tränken. Wegen der Schäden an der Böschung wurde fortan das Weiden auf der linken Uferseite zwischen der Straße und dem Fluss verboten. Auf dem rechten Ufer musste das Vieh wenigstens zwei Ruten (= 7,98 m) Abstand vom Ufer halten, um das aufgefüllte Land zwischen den Buhnen und dem Ufer vor Schäden zu bewahren.¹⁴

Beide Lahnbrücken in Cölbe, die an der Grenze zu Wehrda, und die auf der anderen Seite des Dorfes an einer Verzweigung des Flusses im Bereich der Ohm-Mündung gelegene Brücke an der Cölber Mühle lagen so tief, dass Straßen und Wege in diesem Bereich wetterbedingt oft überschwemmt waren.¹⁵ So war der Ort in Hochwasserperioden für den Durchgangsverkehr zuweilen unzugänglich. Die beschriebene Situation der Brücke an der mit fast 90 Grad abknickenden, mit Pappeln bepflanzten Straße auf der Wehrdaer Seite ist durch viele ältere Karten und Risse erwiesen. Die wichtigsten davon sind folgende:

1. Eine Karte der Dorfschaft von 1815.¹⁶
2. Risse und Situationspläne, von 1820 bis 1822 für umfangreiche Wasserbauarbeiten angelegt.¹⁷
3. Situationsplan der projektierten Umgehung der Frankfurter Straße bei Cölbe von 1838. Bildet die Strecke mit einer neuen Brücke über das Tal der Ohm mit der geplanten Straße am linken Lahnufer ab.¹⁸
4. Ein Situationsplan zu einer Unfallsituation von 1840 (s. unten Abb. 3).¹⁹
5. Handzeichnung von der Frankfurter Straße in der Nähe von Cölbe, ausgefertigt nach dem 20. Januar 1841, bearbeitet von Johann Conrad Bromeis (s. unten Abb. 4).²⁰ Die zwei geplanten Varianten der Umgehung sind zusätzlich eingetragen.

12 HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195. Vgl. unten S. 163. Da keiner der benutzten Aktenbände paginiert ist, ist zur Wiederauffindung der Belege auf die im Text abgegebenen Tagesdaten zu achten.

13 HStAM, Best. 40 a, Rubr. 23, Nr. 761.

14 HStAM, Best. 53 a, Nr. 166 u. 244.

15 Detailliertes Nivellement über die gesamte Strecke, gezeichnet und in Farbe ausgeführt: HStAM, Best. 19 k, Nr. 208. Detail-Nivellement für den Straßenabschnitt auf der linken Lahnseite s. Ausschnitt auf Abb. 3 nach HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

16 Karte der Dorfschaft Cölbe, Amts Schönstadt, kopiert 1815 von F. KOPPEN. HStAM, Karten P II 11688, Bl. 1, oben links.

17 HStAM, Best. 53 a, Nr. 266.

18 Standort: Bauamt der Gemeinde Cölbe.

19 Anlass: Entschärfung der abknickenden Straße nach dem Kutschenunglück vom 20. Oktober 1840. HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195. Siehe unten S. 138.

20 Farbige gezeichnete Karte mit beiden Umgehungsstraßen. Beilage in HStAM, Best. 16, Nr. 11209. Entwurf hierzu in einer noch nicht mit Titel versehenen Bleistiftzeichnung, auf der die Eintragungen mit

6. Situationsplan der Umgebung Cölbe aus dem Zusammenhang des Baus der Main-Weser-Bahn mit den Straßenverbindungen im Raum der Kupfermühle von Friedrich Wilhelm Hunrath vom 19. März 1849.²¹
7. Die 1857 gedruckte Karte der Kurhessischen Landesaufnahme 1:25.000, aufgenommen 1846 durch Johann August Kaupert (Abb. 2).²² Sie wurde in den Messtischblättern der Preußischen Landesaufnahme von 1906 (heute: TK 25, Bl. 5118) sowie in allen Neubearbeitungen bis 1963 fortgeführt. Erst die Ausgabe von 1969 zeigt den heutigen Zustand im Bereich der Brücke, der 1965 durch den Durchbruch des Hügels »Kupferschmiede« geschaffen wurde.²³ Zum heutigen Zustand s. Abb. 12.

Dass die Abbiegung von rund 90 Grad vor der engen Brücke Fuhrwerken ausgesprochene Schwierigkeiten bot, zeigt der Unfall einer von Marburg über Schönstadt nach Kassel fahrenden Postkutsche am 20. Oktober 1840.²⁴ Als der Postillon das vierspännige Gefährt in die Rechtskurve lenkte, drückte ein heftiger Windstoß vom Wald der Kleinen Kupferschmiede ein große Menge Herbstlaubs herunter. Das rechte Vorderpferd scheute daraufhin derart, dass das Vorderrad auf der gleichen Seite des Wagens gegen den *Schreckstein* prallte. Hierdurch gab die Deichsel dem Handstangenpferd auf der rechten Seite vor dem Wagen einen solchen Ruck, dass es in einer Seitwärtsbewegung über die niedrige Mauer der Brücke gedrückt wurde. Am Ende hing dieses Pferd über der Lahn in der Schwebe, nur gehalten durch Koppel und Zugstränge. Auch die Deichsel wurde gegen die Mauer gedrückt. Der Postillon sprang ab. Die Situation unter Kontrolle hatte der Kondukteur, der den Transport leitende Schaffner. Er öffnete rasch den Reisenden den Wagenschlag, damit sie sich in Sicherheit brachten, beruhigte die anderen Pferde und schnitt zu guter Letzt die Stricke durch. Das scheinbar in aussichtsloser Lage hängende Pferd stürzte in die Lahn, aus der es unverletzt in Sicherheit schwamm.

Nach Mitteilung des Postmeisters zu Marburg vom 28. Oktober 1840 hatte nur die geistesgegenwärtige Handlungsweise des Kondukteurs einen Unfall mit schwereren Folgen verhindert. Als Ursache sah er Bau und Beschaffenheit der Brücke, insbesondere deren Enge ohne Brustwehr. Nach einem Schreiben des Oberpostrats Sezekorn von der Kurfürstlichen General-Post-Inspektion zu Kassel an die Oberbaudirektion vom 9. November hatte man die Pferde des verunglückten Gespanns untersucht und festgestellt, dass das scheuende Pferd bereits drei Jahre im Dienst war und als ruhig und gut galt, so dass man es weiterhin verwenden wollte. Mit anderen Worten: Als ursächlich für das Unglück der Postkutsche galt hiernach allein die Brücke. Dass diese binnen weniger Wochen zusammenfallen würde, ahnte niemand.

Feder eingesetzt sind. Die Umgehung der linken Seite der Ohm ist angedeutet, noch nicht voll ausgeführt: HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

21 HStAM, Best. 19 k, Nr. 208. S. unten S. 158f.

22 Kurfürstenthum Hessen, Topographische Karte in 112 Bll., Bl. 60, Kassel 1857.

23 TK 5118, zum Vergleich eingesehene Druck-Ausgaben: 1908, 1927, 1942, 1958, 1963, 1969, 1982, 1988, 1994 und 1998 (S. unten Abb. 12). Frau Melanie Müller-Bering, B. Eng., Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde, Marburg, ist für ihre engagierte Hilfe sehr zu danken.

24 HStAM, Best. 53 e, Nr. 1195.

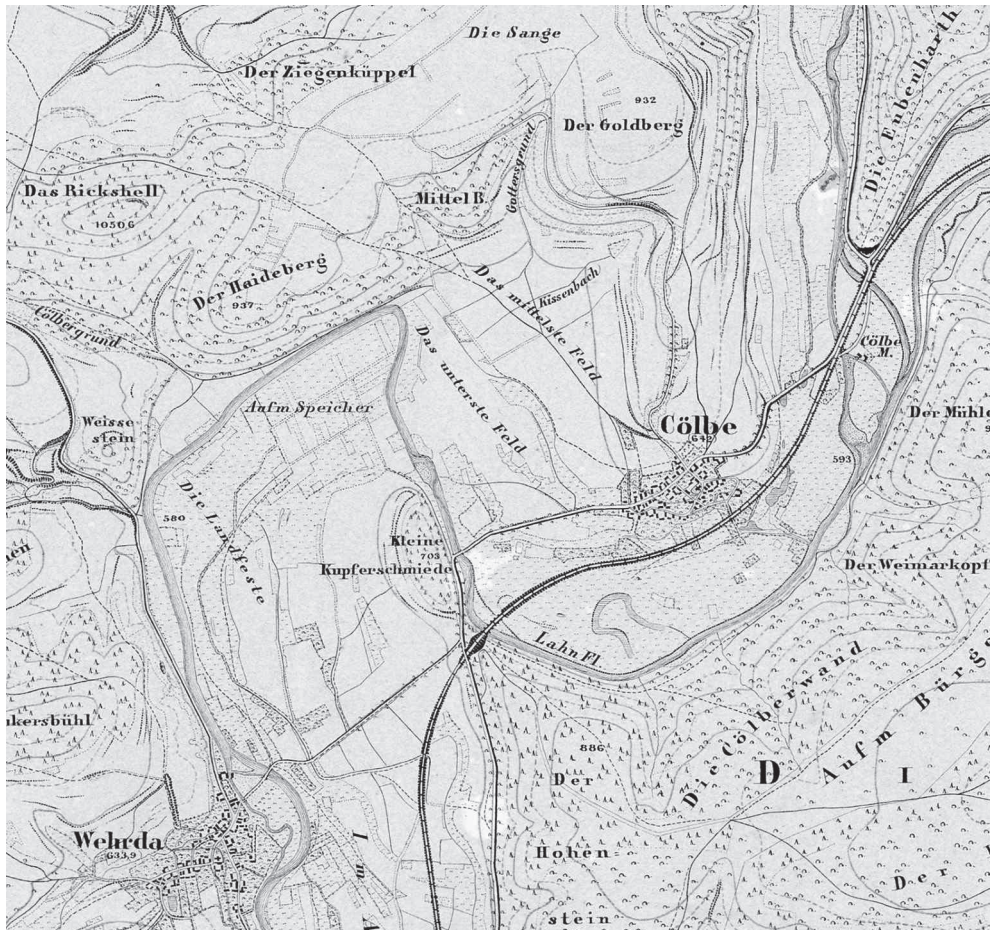


Abb. 2: Der Raum von Cölbe in der Topographischen Karte 1.25.000 von Kurhessen [Historische Kartenwerke <<https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/hkw/id/138>>]

Der rechtwinklige Engpass war die Quelle der Gefahr. Der Marburger Landbaumeister Heinrich Regenbogen (1802–1885)²⁵ wollte eine Sicherungsmaßnahme einleiten und arbeitete am 14. Dezember 1840 einen Situationsplan für die gefahrenträchtige Ecke und einem Längenprofil der von Marburg kommenden Straße auf dem linken Ufer (Abb. 3) aus.²⁶ Ziel war es, die Brücke durch Bauelemente wie Brüstungen zu sichern und die zur Brücke führende Straße zu verbreitern und den Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen. Das Längenprofil zeigte das durch den Unfall vom 20. Oktober erkannte Problem für schwere Gespanne, aus Richtung Marburg auf die Brücke zu kommen. Die Straße war kurz vor der Brücke so

²⁵ StadtA KS, A 4.415, Nr. 1247; HStAM, Best. 275 Marburg, Nr. 1897.

²⁶ HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

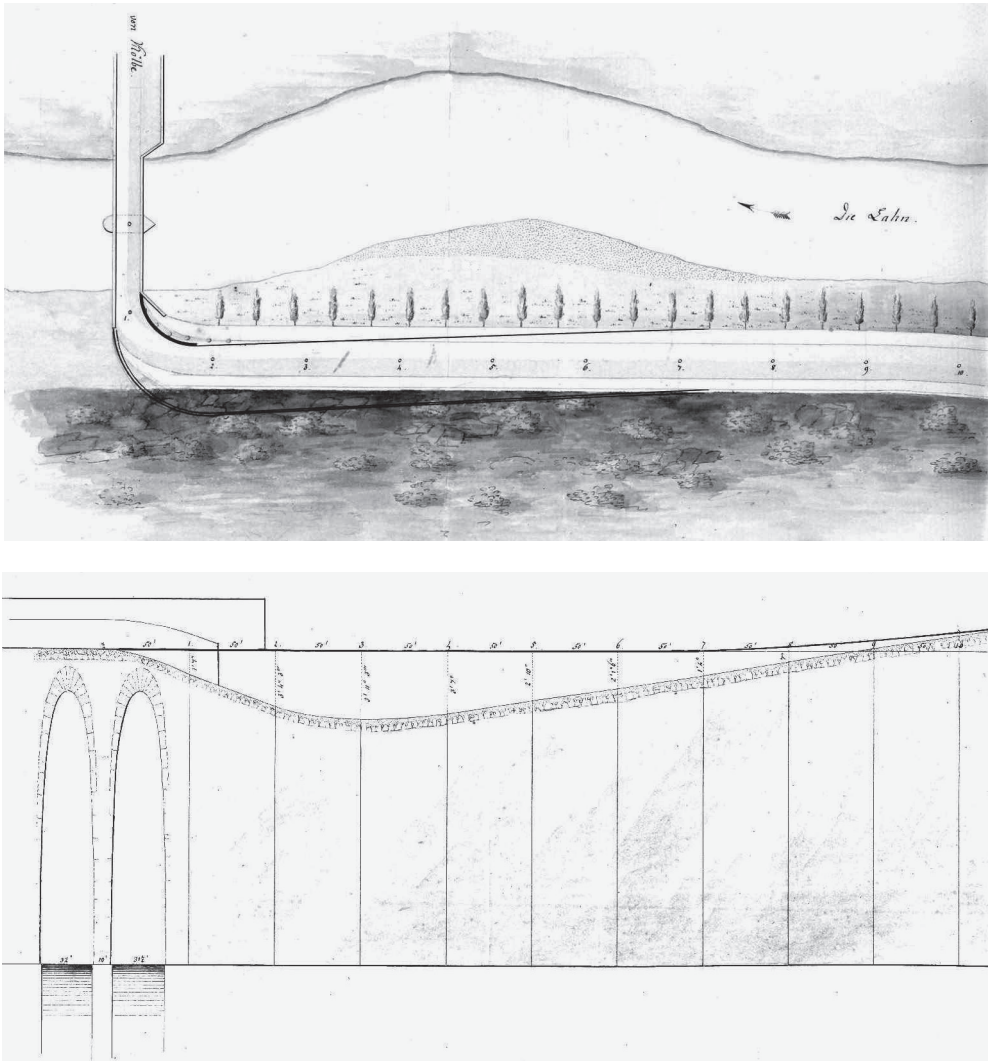


Abb. 3: Die Situation an der Brücke im November 1841 mit dem Nivellement der Frankfurter Straße auf der Wehrdaer Seite der Lahn [Foto: Willi Schuhmacher; Retusche der Ausschnitte: Verf.]

niedrig gelegen, dass den Zugtieren ein schwerer Anlauf straßenaufwärts abverlangt wurde. Am Ende ging ihnen die Zugkraft verloren, wenn das Gespann in der Rechtskurve auf die Brücke zu lenken war. Die veranschlagten Kosten beliefen sich auf 803 Thl. 20 gGr.²⁷ Das Vorhaben erledigte sich dann erst einmal durch den Totalschaden der Brücke.

²⁷ Währungssystem bis 1841: 1 Taler = 24 gute Groschen zu je 16 Heller, ab 1842 nach dem Münzgesetz vom 18. Januar 1841 Teilung zu 30 Silbergroschen zu je 12 Heller.

4. Planungen zur Umgehung der Ortslage Cölbe

Im Herbst 1838 leitete die Oberbaudirektion in Kassel umfangreiche Planungsarbeiten ein, um die Frankfurter Straße in Cölbe um den Ort herumzulegen. Entscheidend für die Überlegungen, die zu einem Beschluss vom 5. Oktober 1838 führten, waren nach Oberbaudirektor Johann Conrad Bromeis (1788–1855) der schlechte Zustand des Pflasters in der Durchfahrt durch Cölbe mit gefährlichen und steilen Passagen sowie die beiden Lahnbrücken.²⁸ Es ging also nicht nur um die seit langem als gefährdet geltende Brücke gegenüber Wehrda im Westen, sondern auch um die im Osten an der Mühle. An beiden hafteten Risiken für die Frankfurter Straße durch häufige Überflutungen und Unterspülungen. Bromeis leitete von 1831 bis 1849 die aus vier Abteilungen bestehende, als Kollegialbehörde eingerichtete Oberbaudirektion und stand so dem gesamten staatlichen Bauwesen in Kurhessen vor.²⁹ Er hatte als planender Architekt zuvor während der aktiven Regierungszeit von Kurfürst Wilhelm II. (1821–1831) wichtige Akzente in den Hofbauten gesetzt. Seine Entwürfe zeichneten sich durch hohe künstlerische Qualität aus.³⁰ Die planerischen Arbeiten vor Ort übernahm Landbaumeister Regenbogen, mit Beteiligung des für die gesamte Provinz Oberhessen zuständigen Wasserbaumeisters Theophilus Bauer (1775–1847), eines studierten Hydrotekten, der seit 1805 in der Wasserbaukommission tätig war.³¹ Als Ergebnis kamen zwei Alternativstrecken heraus. Beide führten den Verkehr auf höheren Lagen um Cölbe herum und zielten darauf, den Straßenverlauf durch die von Überschwemmungen bedrohten Niederungen zu beiden Seiten Cölbes ganz oder teilweise aufzugeben.

Die erste Alternative verlagerte die Straße mitten im Ort. Sie passierte von Osten her die Brücke an der Mühle, bog dann in Cölbe in nordwestlicher Richtung auf überflutungsgeschütztem Gelände ab, passierte den »Heideberg« (Höhe: 296,5 m NHN) auf dessen Südosthang und den Weissenstein, hinter dem eine kleine Brücke von 16 Fuß Breite (= 4,60 m)³² hätte gebaut werden müssen, und strebte dann über Wehrda nach Marburg. Die zweite Möglichkeit, eine, wenn wir an die heutige, autobahnähnlich ausgebaute B 3 denken, fast zukunftsweisende Kreation, vermied gleich beide problematischen Lahnbrücken.³³ Sie führte die von Bernsdorf kommende Frankfurter Straße unterhalb des Höhenzuges der Eibenhardt mit der Frankenberger Straße zusammen und ließ sie mit einer neuen Brücke nicht

28 HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195. Vorbereitungen im Kreis Marburg durch Landbaumeister Regenbogen: HStAM, Best. 190 a, Nr. 3014.

29 Die kollegial organisierte Kommission hatte 1839 mit dem Regierungsdirektor der Provinz Niederhessen, Carl August Scheffer († 1847), formell einen Ersten Direktor erhalten. Bromeis firmierte aber im Staatskalender bis 1847 als Zweiter Direktor weiterhin als Chef des gesamten Bauwesens.

30 Johann Conrad Bromeis (1788–1855). Ein kurhessischer Architekt. Ausstellung aus Anlass der 200. Wiederkehr des Geburtstages [...]. Ballhaus am Schloss Wilhelmshöhe, 24. Juli–9. Oktober 1988, Staatliche Kunstsammlungen Kassel, Kassel 1988.

31 HStAM, Best. 75, Nr. 3266, vgl. HStAM, Findbuch zu Best. 191.

32 1 Fuß = 28,77 cm. Maße nach Christian u. Friedrich Noback: Münz-, Maß- und Gewichtsbuch [...], Leipzig 1858, S. 314 f.

33 Situationsplan der projektierten Umgehung der Frankfurter Straße bei Cölbe (1838). Kopie eines großformatigen Plans in guter graphischer Gestaltung im Bauamt der Gemeinde Cölbe. Original leider nicht mehr zu ermitteln. Dem Leiter des Bauamts, Herrn Thomas Wagner, ist für seine Hilfe sehr zu danken.

die Lahn, sondern die Ohm kurz vor ihrer Mündung in die Lahn überqueren. Zugleich sollte ein Durchstich die Ohm um eine längere Schlinge verkürzen. Die Überbrückung der weitaus schwierigeren Lahn war damit entbehrlich. Für den Verlauf der Straße sollte das hoch gelegene Westufer der Lahnberge genutzt werden, wo sie unterhalb der Kupferschmiede die alte Trasse der Frankfurter Straße erreichte, kurz nachdem von dieser der über die noch als erhalten angesehene Brücke führende Nahverkehr aus Cölbe in einer Rechtskurve nach Wehrda abgeleitet war. Die Chance zur Realisation dieser Projekte stellte sich als äußerst gering dar, als das Ministerium des Innern am 7. August 1840 der Oberbaudirektion die Pläne mit der Mitteilung zurückreichte, es gebe keine Rücksicht auf deren Ausführung.³⁴ Großartig angelegte Bauplanungen sind eine Sache, die Zustimmung der höheren Stellen, namentlich derjenigen, die für die Mittel zu sorgen haben, eine andere.

Wie bedrohlich die baufällig gewordene Brücke für den Verkehr auf der Frankfurter Straße war, zeigte das Winterwetter 1839/40, das der Oberbaudirektion Anlass gab, auf den notwendigen Neubau hinzuweisen. Für diesen waren in der Variante über die Lahnberge bereits am 2. Juli 1839 56.908 Thl. 4 gGr. 12 Hlr. in den Antrag zum Straßen-Neubau-Etat eingesetzt worden. Eine gründliche Reparatur der Brücke könne allenfalls die Passage für einige Jahre sichern, wie die Oberbaudirektion dem Ministerium vom 28. Januar 1840 mitteilte.³⁵ Ein Bericht von Landbaumeister Regenbogen vom 21. Januar 1840 hatte große Befürchtungen aufkommen lassen. Er handelte von einer im letzten Moment verhinderten Bedrohung durch schweren Eisgang, dessen Blöcke vor Erreichen der Brücke zersägt und aufgetaut werden mussten, von Schäden wie der Lösung von Gewölbesteinen, der Unterspülung eines Pfeilers sowie Unebenheiten der Fahrbahn. Regenbogen machte den Bedarf für eine Straßenverlegung dringlich. Darauf wies ihn die Oberbaudirektion am 28. Januar an, die Brücke mit allen Möglichkeiten reparieren zu lassen, damit sie noch einige Jahre hielte, wenn der Neubau in der soeben angelaufenen dreijährigen Finanzperiode 1840–1842 nicht erfolgen könne. Als Maßnahmen kamen die Überbrückung eines schadhaften Bogens durch eine 3 Zoll (= 7,2 cm) starke hölzerne Pritsche in Betracht, die Verstärkung der Brüstung durch Holz, die Verklammerung von Gewölbesteinen über die ganze Brückenbreite, die Befestigung des Gewölbes mit eisernen Zangen, der Schutz des Gewölbes gegen Feuchtigkeit und Verstärkungen durch Beton. Teillösungen im Sinne von Flickwerk hatten also Vorrang.

Die Vorzeichen des späteren Totalschadens waren erkannt. Doch die Zuständigen im Staatsbauwesen konnten nur bis zur nächsten Reparatur handeln. Dabei hatten sie an Nachhaltigkeit gedacht und entsprechend geplant. Die Verlegung der Frankfurter Straße in Cölbe sollte früher als gedacht wieder auf die Tagesordnung kommen. Die Pläne zur Verlegung der Frankfurter Straße wurden noch in einer Zusammenfassung vom 27. November 1840 gegenübergestellt. Am 25. Januar 1841 wurden sie mitsamt den Hochwasserereignissen der Vorwoche dem seit 1837 im Amt stehenden Minister des Innern, Carl Emil Philipp Frhr. von Hanstein (1772–1861)³⁶, vorgetragen. Aktualitätsbedingt blieben sie Nebensache.³⁷ Sie

34 HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

35 HStAM, Best. 16, Nr. 11209.

36 »Hanstein, Carl Philipp Emil Freiherr von«, in: Hessische Biografie <<https://www.lagis-hessen.de/pnd/13372137X>> (abgerufen 7.10.2021).

37 HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

spielten in den Reaktionen auf den Kollaps der Brücke eine Rolle (s. unten Abb. 4)³⁸ und blieben chancenlos.

5. Die Zerstörung der Brücke durch das Hochwasser vom Januar 1841

In der Januarmitte des Jahres 1841 führte eine ungewöhnliche Wetterlage zu zahlreichen Überschwemmungen in Westeuropa bis nach Frankreich, Belgien und den Niederlanden.³⁹ Der Monat zählte 29 trübe Tage mit starken Niederschlägen mit Schnee oder Regen, nur der 10. und der 22. Januar waren relativ heitere Tage. Ein starker Temperaturanstieg mit Unterschieden von 16,5 Grad zwischen dem 10. und dem 18. Januar führte zu Schneeschmelze und löste schwere Abflussereignisse aus. Die Katastrophe kündigte sich an, als die tief gefrorene Eisdecke des Rheins, der bei Mainz bis zum 14. Januar 1841 gefahrlos zu Fuß überquert werden konnte, zu brechen und mit den Fluten das Rheintal zu überschwemmen drohte.⁴⁰ Die Kasselsche Allgemeine Zeitung brachte von Tag zu Tag neue Nachrichten über das drohende Unheil. Es zeichnete sich schon dadurch ab, dass die Postläufe, vor allem die aus Richtung Paris, unterbrochen wurden. Die mitteleuropäische Großwetterlage traf große Teile Kurhessens, namentlich durch die zum größten Hochwasser des 19. Jahrhunderts anschwellende Fulda. Sie richtete vom 17. bis zum 18. Januar 1841 große Verwüstungen in Rotenburg, Melsungen, Röhrenfurth und Kassel an, denen weitere Schäden durch extreme Wasserstände bis zur Mündung der Weser in die Nordsee folgten. Auch in den anderen Landesteilen schufen die durch die Schneeschmelze reißend gewordenen Flüsse Werra, Diemel, Eder, Kinzig, Wetter und Lahn ähnliche Situationen. Im Marburger Raum überstieg die Lahn die damals bekannten Höchstmarken um 6 Zoll (= 14,4 cm).

Am 18. Januar stellte Landbaumeister Regenbogen fest, dass der linksseitige Bogen der Brücke um 1½ Fuß (= 43 cm) eingesackt war und meldete sofort dieses Alarmsignal nach Kassel. Die Lage wurde nach Berichten Regenbogens von Oberbaudirektor Bromeis näher beschrieben, der fortan die Katastrophe als Chefsache behandelte. Sofort nach dem Hochwasser vom 17. auf den 18. November begab er sich nach Nieder- und Oberhessen, um Flutschäden zu besichtigen. Bereits am 19. Januar hatte die Oberbaudirektion einen Bericht Regenbogens über die Unterbrechung der Straße zwischen Marburg und Cölbe erhalten und diesen angewiesen, eine Interims-Fahrbahn mit hölzernen Pritschen über die noch stehenden Pfeiler der Cölber Brücke zu legen.⁴¹ Regenbogen nahm schon am 20. Januar mit den hessen-darmstädtischen Kreisbaumeistern in Gießen Verbindung auf, um schwere Fuhrwerke in Richtung Frankfurt von Bernsdorf über Biedenkopf und Gladenbach umzuleiten, leichtere von

38 Siehe S. 145.

39 Beschrieben unter anderem durch [August] Theodor NAHL: Meteorologische und naturhistorische Beobachtungen im Januar 1841, in: Kasselsche Allgemeine Zeitung, Nr. 46 vom 15. Februar 1841, nach S. 313, Beilage, S. 1–3; ebd., Nr. 53 vom 22. Februar 1841, nach S. 360, Beilage, S. 1–3.

40 Vgl. Niklot KLÜSSENDORF: Das größte Hochwasser der Fulda im 19. Jahrhundert (1841). Rotenburg – Melsungen – Röhrenfurth – Kassel, in: ZHG 124, 2019, S. 89–118, bes. S. 90–92 zu den Methoden.

41 HStAM, Best. 16, Nr. 11209. Dazu Berichte Regenbogens an die Oberbaudirektion vom 18., 20., 23. und 26. Januar 1841. HStAM, Best. 19 k, Nr. 208.

Bernsdorf über das Dorf Göttingen, Goßfelden, Wehrda und Marburg. Am Weißenstein hatte er Steinlager einrichten lassen, um auf Wegeausbesserungen vorbereitet zu sein.

Als Bromeis Cölbe am 21. Januar von Osten her erreichte, fand er die Frankfurter Straße wenigstens bis zur Brücke an der Mühle in ordentlichem Zustand, doch von Meilenstein Nr. 296 an, mitten in der Ortslage Cölbe, stellte er fest, dass der größte Teil des Pflasters, der Stützmauern und des Unterbaus weggerissen war. Mit Mühe kam er zu Fuß an die Schadensstelle. Die zweibogige Brücke von je 75 Fuß Länge (= 21,6 m) war am vorausgehenden Mittwoch, dem 20. Januar, um 11.30 Uhr wegen Unterspülung des mittleren Pfeilers eingestürzt, nur einige Reste der Landpfeiler waren stehengeblieben.

Anschließend erreichte Bromeis vom Dorf aus mit Hilfe einiger Leute in seinem Fuhrwerk Marburg. Dabei besah er sich, wozu ihn der Innenminister beauftragt hatte, die Alternativstrecke über den Weißenstein. Er stellte fest, dass diese größtenteils wasserfrei war, aber direkt am rechten Lahnufer zerklüftete Felsen und Bergwände mit gefährlichen Sandrutschen passierte. Sie war 7.146 Fuß (= 2,06 km) länger als die bisherige Strecke im Verlauf der Frankfurter Straße.⁴² Wegen der unterbrochenen Verbindung zwischen Cölbe und Marburg, fuhr Bromeis fort, hätte der Marburger Landbaumeister auf Bitte von rund fünfzig Kaufleuten, die in den Dörfern rund um Marburg darauf warteten, ihre Güter über Kassel nach Leipzig transportieren zu können, und um den Kurs des *Eilwagens*, der fahrplanmäßig verkehrenden Postkutsche, zu gewährleisten, den Weg von Marburg nach Goßfelden aufräumen lassen. Es ging insbesondere um solche Frachtfuhrwerke, die ihre Ladung wenigstens in Partien zu 20 bis 30 Zentnern teilen konnten. Über diese Notstrecke lief also erst einmal der Verkehr. Am gleichen Abend besichtigte Bromeis die überfluteten Straßen bei der Marburger Elisabethbrücke, deren Schäden am linksseitigen Bankett nach seiner Einschätzung in einigen Tagen wieder repariert werden konnten. Am nächsten Tag vermerkte er, dass die Straße in Marburg am Grüner Tor bis zur Post um 4 Fuß (= 1,15 m) überschwemmt war.

Am 22. Januar besah sich Bromeis mit Regenbogen und Bauer die Schäden unterhalb von Marburg, zunächst bis zur Nehbrücke bei Argenstein, 8 km südlich von Marburg, die sich als im besten Zustand erwies. Die gesamte Straße von Marburg bis zu dieser Brücke war von der Flut ausgewaschen, die Fahrbahn auf dem Damm vor der Brücke stark beschädigt, die Steinvorräte auf einer Länge von über 2.000 Fuß (= 575,4 m) fortgerissen, und 100 junge Pappeln waren vom Eis umgelegt worden. Den Lauf der Allna, die nur 500 Fuß (= 143,9 m) unterhalb der Nehbrücke bei Flusskilometer 168,5 in die Lahn mündete, hatte die Lahn mit Kies so versperrt, dass der Nebenfluss Argenstein überschwemmte. Dieses Dorf und das benachbarte Roth waren nur mit Booten zu erreichen.⁴³

Der Bericht zeigt, dass das Unwetter nicht nur in Cölbe, sondern in vielen anderen Teilen des kurhessischen Lahnabschnitts schwere Schäden hinterlassen hatte. Hierzu gehört ein Zeugnis aus Roth, von Marburg 9,5 km lahnabwärts beim Flusskilometer 166,0. Meier Höchster, ein jüdischer Einwohner des völlig überschwemmten Dorfes, schlug in den Eckpfosten seines Fachwerkhauses drei Nägel ein und notierte in seiner Familienbibel: *Hier*

⁴² HStAM, Best. 16, Nr. 11209.

⁴³ Kasselsche Allgemeine Zeitung, Nr. 30 vom 30. Januar 1841, S. 201 f. Online-Datenbank Wettergeschichte Hessen (wie Anm. 6), Eintrag Nr. 3103.



Abb. 4: Die zwei Alternativen zum Verlauf der Frankfurter Straße nach dem Einsturz der Brücke im Januar 1841 [Ausschnitt, Foto: Willi Schuhmacher; Retusche: Verf.]

schreibe ich ein Denkmahl auf, das von 17ten auf den 18. das Wasser 1841 so groß gewesen, als das bei Mensche Gedenke so keins gewesen ist, an den Ekband habe ich es gezeichnet mit 3 Nägel.⁴⁴

Bromeis stellte die Ergebnisse seiner Bereisung noch in Marburg am 23. Januar 1841 in einem Bericht an den Minister des Innern zusammen und machte erste Vorschläge zur

44 Auf dem Weg zu emanzipierten Bürgern. Jüdische Lebenswelten in und um Marburg. Ausstellung des Staatsarchivs Marburg [...] vom 16. November 2017–18. Mai 2018, Katalog, bearb. von Sandra BAUMGARTEN, Andreas HEDWIG, Carsten LIND u. Annegret WENZ-HAUBFLEISCH, Marburg 2017, S. 58.

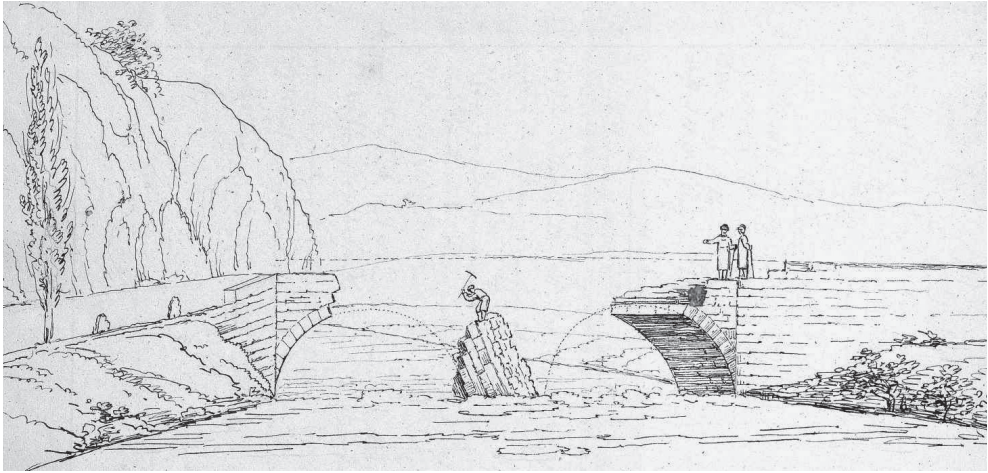


Abb. 5: Die Brücke zwei Tage nach ihrem Einsturz, mit angedeuteten Profilen der Bögen in ihrem früheren Zustand. Skizze von Johann Conrad Bromeis vom 22. Januar 1841 [Foto: Willi Schuhmacher]

Behebung der Schäden. Von hohem Quellenwert sind die zwei Beilagen, einmal die bereits erwähnte Übersichtskarte (Abb. 4),⁴⁵ welche die Halbinselsituation der Gemeinde Cölbe verdeutlicht. Sie liefert die bildliche Grundlage zu den Vorschlägen für die künftige Führung der Frankfurter Straße durch den Raum von Cölbe bis nach Marburg, die Bromeis an den Schluss seines Berichts stellte. Diese Karte ist bereits farbig ausgeführt und geht inhaltlich über einen an anderer Stelle überlieferten Entwurf in Bleistift hinaus.

Die zweite Beilage ist eine sonst im Œuvre von Bromeis nicht nachgewiesene Zeichnung des Zustands der Brücke.⁴⁶ Bromeis fertigte sie am 22. Januar 1841 an, unter Andeutung des Verlaufs der zwei eingestürzten Bögen (Abb. 5). Die durch die an der Brücke weilenden Personen geradezu idyllisch anmutende Skizze in einer Phase der »Ruhe nach dem Sturm« zeigt das in seinen zwei Bögen beschädigte Bauwerk aus südlicher Perspektive, links dahinter den sich nach Norden hinziehenden Hügel der »Kleinen Kupferschmiede«, vorn die im rechten Winkel abknickende Straße nach Marburg. Es ist die einzig bekannte historische Darstellung dieser neuralgischen Stelle der Frankfurter Straße aus horizontaler Perspektive. Sie gibt einen unmittelbaren Eindruck von der Wirkung des Abflussereignisses vom 17. auf den 18. Januar. Die Fluten der kurz vor Cölbe durch den Zufluss der Ohm gemehrten Lahn hatten nach ihrer Biegung von Westen nach Norden mit elementarer Gewalt auf die Brücke gedrückt, wohl verstärkt durch mitgeführte Eisschollen und Baumstämme, so dass die Bögen der Brücke am 20. Januar 1841 einstürzten. Über diesen Höhepunkt der

⁴⁵ HStAM, Best. 16, Nr. 11209.

⁴⁶ Frau Dr. Christiane Lukatis, Staatliche Kunstsammlungen Kassel, ist die Fehlanzeige aus der Datenbank der Werke von Bromeis zu verdanken.

Unwetterkatastrophe in Oberhessen berichtete bald die Kasseler Presse, mit dem Zusatz *ob zum Glück oder zum Unglück, mag dahin gestellt bleiben*.⁴⁷ Das Ereignis wurde also überregional wahrgenommen.

Der kurzen Dokumentation des Schadens ließ Bromeis konkrete Vorschläge zur Wiederherstellung der Verbindung zwischen Cölbe und Marburg, also zur Sicherung der Frankfurter Straße, folgen.⁴⁸ Vorerst käme nur eine hölzerne Jochbrücke mit drei Öffnungen zu je 24 Fuß (= 6,9 m) in Betracht, über die ein starker Belag von Bohlen zu legen sei. Dann müsse der Damm zwischen dem Dorf und der Brücke wiederhergestellt werden. Für die Notbrücke mit insgesamt 72 Fuß an Profilöffnungen und einer Breite von 16 Fuß (= 4,6 m), ausreichend für die Passage schwerster Frachtfuhrwerke, veranschlagte Bromeis 2.974 Thl. 19 gGr., für die Wiederherstellung des Damms mit seinem ausgerissenen Bankett⁴⁹ und einen hölzernen Notsteg für Fußgänger, den Regenbogen schon am 23. Januar hatte errichten lassen, noch einmal 1.665 Thl. 12 gGr. 8 Hlr. Die Kosten kamen also auf rund 4.640 Thl.

Bromeis stellte abschließend einen Kostenvergleich für drei Lösungen der Probleme der Frankfurter Straße im Raum Cölbe auf und verwies auf die im Ministerium vorliegenden Projektunterlagen zur Verlegung der Straße.

1. Die sachgerechte und sichere Wiederherstellung der alten Straße mit Einschluss einer dreibogigen Brücke von 105 Fuß (= 30,21 m) lichter Weite an Stelle der eingestürzten erforderte 45.623 Thl. Darin war die anstehende Erneuerung der zweiten Cölber Brücke an der Mühle enthalten.
2. Die Anlage einer neuen Straße vom Markierungsstein Nr. 295 an von Cölbe nach Wehrda am rechten Lahnufer über den Weißenstein und dann durch Wehrda bis nach Marburg war mit 49.105 Thl. 20 gGr. kalkuliert.
3. Die Verlegung der Straße vom Stein Nr. 292 über das Ohmtal durch eine massive dreibogige Brücke von etwa 100 Fuß (= 28,77 m) lichter Weite, die bis zum Stein Nr. 301 über eine Straße an der Wand des Lahnbergs zu führen war, sollte, den Durchstich der Ohm eingerechnet, 56.908 4 gGr. 12 Hlr. kosten. Der Flusslauf der Ohm sollte zur besseren Wasserabführung begradigt und ihr Bett vom Rand der Eibenhardt nach Süden an den Rand des Lahnbergs verlegt werden.⁵⁰

Bromeis zufolge war die Verlegung der Straße über die Lahnberge die zweckmäßigste Lösung, weil dadurch allen bisherigen Übelständen sicher entgegengewirkt werde. Diese

47 Kasselsche Allgemeine Zeitung, Nr. 30 vom 30. Januar 1841, S. 201 f; KLÜSSENDORF: Hochwasser (wie Anm. 40), S. 91 f. [dort muss es heißen: Cölbe östlich von Marburg. Verf. hat den Bezug in der Zusammenfassung falsch gesetzt, da die Quellen vorrangig die Schäden in Roth und Argenstein behandelten, und versehentlich eine nicht genordete Karte verwendet].

48 HStAM, Best. 16, Nr. 11209.

49 Hier scheint Bromeis die Straßenschäden von Marburg bis zur Nehbrücke miteinzurechnen.

50 Die Wasserbauarbeiten erfolgten unabhängig vom Straßenbau bereits früh, wohl im Zusammenhang mit dem Bau der Main-Weser-Bahn, deren Trasse bereits die Topographische Karte 1:25.000 von 1857 zeigt (s. oben Abb. 2). An den alten Ohmverlauf erinnern seither nur noch kleine Wasser führende Reste. Hinzuweisen ist hier auf die umfangreichen Maßnahmen der Renaturierung, die seit 1992 im Mündungsgebiet der Ohm im Cölber Eck stattgefunden haben. Siehe unter »Ohmmündung« in <www.coelbe.de/energie/naturschutzprojekte> (abgerufen 7.10.2021).

Strecke sei die kürzeste und werde in der Unterhaltung am wenigsten kosten. Seine Vorstellungen wollte er im Ministerium näher erläutern. Der Bericht ging am 25. Januar in Kassel ein und wurde am 27. Januar ohne weitere Verfügung zu den Akten gelegt. Am Vortag hatte die Oberbaudirektion weitere Informationen des Landbaumeisters mit einem Plan für eine rasch zu erbauende Interimsbrücke aus Holz vorgelegt (s. unten Abb. 8).

6. Priorität: Aufrechterhaltung des Verkehrs über die Brücke

Die Zerstörung der Brücke führte dazu, dass die zuständigen Stellen alle Möglichkeiten von einem Neubau bis zur Straßenumlegung wenigstens prüften. Die Fäden liefen im Ministerium des Innern zusammen, das zur Planung die Oberbaudirektion zu Kassel heranzog, dem vor Ort die zuständigen Land- und Wasserbaumeister in Marburg zuarbeiteten. Neue Zwänge setzten nicht nur die verfügbaren Mittel für den Straßenbau, sondern auch die fehlende Zeit für einen Neubau oder die Verlegung der Straße. Als entscheidendes Verbindungsstück in der Mitte der bedeutenden Frankfurter Staatsstraße in Kurhessen war die Brücke das schwächste Glied in der Kette. Vordringlich wurde es, die Fernverbindung rasch wieder passierbar zu machen. Die Wiederherstellung erlangte daher Priorität gegenüber langwierigen Neubauten und einer Verlegung der Staatsstraße, so überzeugend die vorliegenden Konzeptionen auch sein mochten. Wie im Januar 1840 erhielten Notmaßnahmen den Vorrang vor grundlegenden Änderungen. In der Folge blieb der Verlauf der Frankfurter Straße an der Brücke in der kurhessischen Zeit und weit darüber hinaus unverändert.

Die Errichtung einer hölzernen Notbrücke autorisierte das Ministerium durch Beschluss vom 30. Januar 1841 – unter Bereitstellung der von Bromeis am 23. Januar genannten Mittel in Höhe von 4.640 Thl. 7 gGr. 8 Hlr., von denen ein am 25. Januar gezahlter Vorschuss von 1.000 Thl. abzuziehen war. Seit Ende Januar liefen die Arbeiten.

Die zwei unmittelbar betroffenen Landgemeinden, Wehrda und Cölbe, reagierten auf die Betriebsamkeit der staatlichen Stellen im Umfeld der Lahnpassage mit Eingaben an das Ministerium des Innern. Sie versuchten auf die Behörden einzuwirken, weil sie ohne Kenntnis des Ministerialbeschlusses vom 30. Januar annehmen mussten, die Lage könnte zu einer Entscheidung über eine neue Trasse führen. Die in Kassel Anfang Februar eingegangenen Bittschriften wurden am 8. des Monats an die Regierung der Provinz Oberhessen in Marburg überwiesen, die das Nötige mit den Baubehörden klären sollte.⁵¹

Das Schreiben von Bürgermeister Schmidt und dem Gemeinderat von Wehrda vom 2. Februar 1841 vertrat die Position, den Feldweg von Marburg über Wehrda nach Cölbe zur Kunststraße auszubauen, also zu chaussieren. Die Gemeinde wollte durch eine neue Führung der Frankfurter Straße direkten Anschluss an den Fernverkehr gewinnen. Das rechte Lahnufer böte im Gegensatz zum linken mit seinen hohen Bergwänden weniger technische Schwierigkeiten. Zudem entfalle durch diese Route die Notwendigkeit zum Neubau der Brücke und ihre künftige Unterhaltung. Am Weißenstein fänden sich Steinlager, aus denen Material zum Straßenbau geholt werden könne, und die Führung der neuen Straße über weitgehend ebenes Gelände böte dem Verkehr weniger Schwierigkeiten als

51 HStAM, Best. 19 k, Nr. 248.

die alte. Selbst wenn der Weg von Wehrda nach Cölbe sich um eine halbe Stunde verlängerte, ginge es nach staatswirtschaftlichen Grundsätzen um den Vorteil für die *Gesamtheit der Untertanen*. Damit war wohl an das örtliche Gewerbe gedacht, das von Gasthöfen bis zu Hufschmieden und Stellmachern Nutzen aus dem Durchgangsverkehr ziehen sollte. Ihr Votum für die neue Straße verband die Gemeinde mit der Zusage, die meist im Gemeindebesitz stehenden Grundstücke von Wehrda bis in die Cölber Feldmark ohne Entschädigung zum Straßenbau abzutreten und die Eigentümer betroffener Privatgrundstücke ebenfalls dazu zu bewegen.

Während die Gemeinde Wehrda für eine Verlegung der Frankfurter Straße plädierte, die Cölbe wenigsten noch durchquert hätte, ging die Gemeinde Cölbe auf diese Verlegungsvariante gar nicht ein. Sie wehrte sich hingegen vehement gegen die Umgehung ihres Gebiets durch die Überbrückung der Ohm mit der anschließend auf dem linken Ufer der Lahn projektierten, immerhin hochwassergeschützten Straße. In ihrem undatierten, am 2. Februar eingegangenen Schreiben, das ein professioneller Schreiber konzipiert hatte, bezogen sich Bürgermeister Heinrich Feußner, die Gemeinderatsmitglieder Andreas Theiß und Hermann Naumann sowie der Ausschussvorsteher Johannes Feußner auf das Gerücht, die Brücke werde nicht mehr aufgebaut und die Straße verlegt. Fehle die Landstraße im Ort, von der viele Bewohner von jeher ihre Nahrung bezogen hätten, und ohne die Brücke wäre die Gemeinde von der Umwelt abgeschlossen. Man befürchte sogar, der Staat könne die ebenfalls gefährdete zweite Brücke in Richtung Kassel aufgeben. Dann könnten die Einwohner ihre Mühle, ihre Triften und Waldungen nicht mehr erreichen und den Ort mit Fuhrwerken nicht verlassen. Die Gemeinde unterzog die geplante Chaussee auf dem linken Lahnufer scharfer Kritik: Der Mangel an Sonne werde sie lange mit Schnee und Eis bedeckt lassen, für Bau und Unterhaltung sei mit den steilen Abhängen des Lahnbergs zu kämpfen, es seien kostspielige Mauern gegen das Nachrutschen von Erdreich an den Bergwänden notwendig, desgleichen Schutzgeländer an der Seite zum Fluss. Sodann sei der Bau der Ohmbrücke mit den Erhöhungen an beiden Enden besonders teuer, der Durchstich durch die Ohm erfordere wegen der dortigen besten und teuren Wiesen ansehnliche Grundentschädigungen und hätte dennoch für Manche unersetzliche Verluste zur Folge.

Im Gefühl der Bedrohung betonte die Gemeinde die Bereitwilligkeit zu *Opfern und Diensten*, um die neue Straße zu verhindern. Für den Fall, dass die Straße nicht verlegt werde, bot sie an, von der Straße nach Göttingen, heute Ortsteil von Lahntal, bis an das Dorf sowie auf der anderen Seite vom Dorf bis zur zerstörten Brücke auf jeder Seite 6 Fuß (= 1,73 m) Land, soweit dies Gemeindeeigentum war, unentgeltlich abzutreten. War Privateigentum betroffen, wollte die Gemeinde dieses beschaffen und abtreten, wenn sie aus der Staatskasse einen Zuschuss von 300 Thl. erhalte. So bat sie darum, dass ihre *Vorstellungen höhere und würdigende Rücksicht der allverehrten Weisheit und Gerechtigkeit eines Hohen Ministeriums des Innern finden werden, dessen erleuchtete Einsicht das Wohl einer ganzen Gemeinde gewiss zu prüfen und zu beachten geruht*. So zielte der Antrag darauf, die durch die Gemeinde *seit undenklichen Zeiten führende Landstraße* nicht zu verlegen und die Brücke aufzubauen.

So hatten die zwei Landgemeinden sich gegensätzlich zu den Verlegungsplänen für die Frankfurter Straße positioniert. Wehrda wollte eine neue Trasse, Cölbe die alte unbedingt behalten. Beide versuchten, durch angebotene Abtretungen von Gemeindeland und Hilfe beim Zukauf von Privatgrundstücken ihre Vorstellungen bei den staatlichen Stellen

voranzubringen. Als ihre Eingaben Mitte März 1841 beantwortet wurden, waren längst Fakten geschaffen. Nach Abstimmung mit der Oberbaudirektion ließ das Ministerium durch Beschluss vom 15. März die Regierung in Marburg der Gemeinde Cölbe mitteilen, die Verlegung der Straße sei wegen der *bereits angelegten hinlänglich festen Notbrücke* derzeit nicht beabsichtigt, so dass das Gesuch erledigt sei.⁵² Ähnlich wurde Wehrda beschieden. Das Provisorium mit der inzwischen auf Holzpfählen errichteten Notbrücke hatte also Vorrang gegenüber den Umplanungen erhalten.

Fracht- und Posttransporte hatten während der Unpassierbarkeit der Brücke den *steilen, schmalen und gefährlichen Notweg* über die Goßfeldener Brücke und dann am Weißenstein vorbei genutzt, so dass die Baubehörden die Wiederherstellung der alten Verbindung mit Eile betrieben hatten. Am 23. Februar zeigte die Oberbaudirektion dem Ministerium an, dass nach einem Bericht des Landbaumeisters eine auf zwei Joche gestützte Notbrücke unter Nutzung der Reste der alten Pfeiler errichtet sei. Am Nachmittag des 19. Februar hatte die Postkutsche die Strecke befahren. Seit dem 20. Februar konnten Lastfuhrwerke die Brücke überqueren. Damit war der Verlauf der Frankfurter Straße im Gebiet von Cölbe wiederhergestellt. Bereits am 26. Februar war man sich in der Oberbaudirektion darüber einig, dass eine baldige Verlegung von Brücke und Straße nicht mehr erforderlich sei.⁵³

Nachdem die Oberbaudirektion in einem Bericht vom 11. Mai erneut alle Möglichkeiten zusammengestellt hatte, stellte sie dem Ministerium zwei Alternativen vor.⁵⁴ Die erste war, das Provisorium weiter zu verstärken, um es auf einige Jahre nutzen zu können. Dann wurde vorgeschlagen, eine neue Holzbrücke neben der alten im Laufe des Sommers zu errichten und dabei nach Möglichkeit das Durchflussprofil an der Brücke von 600 Quadratfuß auf 1.300 Quadratfuß (= 107,6 m²) zu erhöhen. Die Mehrheit der Baubeamten hatte zunächst diese Lösung favorisiert. Am Ende erschien es ihnen jedoch am sinnvollsten, in einigen Jahren eine neue Brücke mit drei Durchlässen für etwa 45.000 Thl. vorzusehen. So sei mit der Notbrücke vorlieb zu nehmen und die darauf errichtete hölzerne Pritsche für mehrjährigen Gebrauch zu verstärken. Die Straßenverlegung könne dann auf längere Zeit, vielleicht gar für immer, ausgesetzt bleiben. Wenigstens sei seit dem Vorjahr das Pflaster innerorts von Cölbe verbessert worden. So rückte die Oberbaudirektion von ihren Lieblingsplanungen ab. An Kosten für den Notbau waren die am 30. Januar bewilligten 4.640 Thl. angefallen.⁵⁵ Das Ministerium entschied am 18. Mai 1841, den bisherigen Lauf der Frankfurter Straße beizubehalten, den Bau einer neuen steinernen Brücke in Aussicht zu stellen, für das Erste aber die Notbrücke so zu verstärken, dass sie *auf eine Reihe von Jahren* allen Anforderungen vollständig genüge. Zusätzlich wurde eine Zahlung aus dem Wasserbauetat bewilligt.⁵⁶

52 HStAM, Best. 19 g, Nr. 248.

53 HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

54 HStAM, Best. 16, Nr. 11209.

55 S. oben S. 148.

56 Die erste Übersicht der Schäden aus dem Januarhochwasser 1841 wies im Wasserbauetat für den gesamten Staat Kosten von 20.795 Thl. 14 gGr. 4 Hlr. aus. Davon wurden noch einmal für die Cölber Notbrücke zunächst 960 Thl. an Wasserbauschäden eingesetzt, gezahlt später 1.494 Thl. An sonstigen Kosten im Kreis Marburg wurden 254 Thl. für die Sicherung der Nehbrücke und 280 Thl. für weitere Beschädigungen angesetzt. Übersicht in HStAM, Best. 16, Nr. 11209.

7. Konzeptionen im Widerstreit. Die Brücke in der Konkurrenz zwischen Straße und Main-Weser-Bahn

Der Einsturz der Brücke hatte überregionale Auswirkungen. Er unterbrach den Fernverkehr auf der Straße, so dass dieser sich Umwege suchen musste. Einschneidend waren die Folgen für die Planung und den Bau von Straßen im Raum östlich von Marburg. Die Projekte zur Umgehung von Cölbe fanden nicht nur aus Kostengründen keine Chance zur Verwirklichung. Die Arbeiten hätten die Fernstraße zu lange unterbrochen. Der provisorische Zustand hielt an, solange der Neubau der Brücke aufgeschoben blieb. Bei Reparaturen erfolgten fallweise Umleitungen. In der Aktenführung der zuständigen Stellen waren die Themen von Straßenplanung und Brückenzustand regelrecht miteinander verwoben. Hier sind diese getrennt, indem zuerst die Straßenkonzeptionen behandelt werden, bevor auf den Zustand der Brücke und die Umbauarbeiten eingegangen wird. Querverweise legen die Verknüpfungen der Themen offen.

Langfristig sollte Cölbe für seine Erschließung von der zum 3. April 1850 von Kassel bis Marburg und am 15. Mai 1852 weiter nach Frankfurt fertiggestellten Main-Weser-Bahn profitieren.⁵⁷ Deren Trasse konnte Cölbe vor Überflutungen der Lahn aus südlicher Richtung schützen. Zum Nachteil wurde, dass der Bahndamm die Überflutungsgebiete im Süden und Südwesten des Ortes so verkleinerte, dass Wasserdruck und Abflussgeschwindigkeit bei Hochwasser zunahmen. Entsprechende Auswirkungen hatten die tiefen Ausschachtungen für die Eisenbahnbrücken. Dass deren Bau Vorrang erhielt, liegt auf der Hand. Der Bedarf an Lahnübergängen für das neue Verkehrsmittel im Bereich der Ohm-Mündung gab Anlass, für die alte Brücke und darüber hinaus zur Verkehrsführung von Marburg nach Norden nach neuen Lösungen zu suchen. Die Bauarbeiten für die Bahnstrecke, die 1845 zwischen Kurhessen, dem Großherzogtum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt vereinbart worden waren, begannen 1846.⁵⁸ Die Züge passierten zunächst Cölbe, ohne dort zu halten, denn die Bahnlinie war für den Fernverkehr konzipiert. Zwischen Marburg und Gießen wurden in kurhessischer Zeit nur zwei Bahnhöfe, Fronhausen und Lollar, bedient.⁵⁹ Der General-Plan der Main-Weser-Bahn von 1853 sah bereits ein Stationshaus am Cölber Eck in der Nähe der beiden Brücken vor.⁶⁰ 1857 wäre Cölbe von seiner Lage her zwar für einen Bahnhof an der Main-Weser-Bahn bei der Kreuzung mit einer nur angedachten Oberlahnbahn geeignet gewesen, doch dies verstieß massiv gegen die Interessen von Marburg.⁶¹

57 Hildegard JOHN: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes, in: Geschichtlicher Atlas von Hessen (wie Anm. 7), Lfg. 2, Marburg 1961, Karte 2; Kommentar von Armin WEBER: Kommentarband (wie Anm. 7), S. 194–197, bes. S. 209.

58 Ludwig BRAKE: Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 51), Wiesbaden 1961, S. 105 f.

59 Fahrplan von 1855: HStAM, Slg. 15, Nr. 124. Andreas MÜLLER (Hg.): 150 Jahre Eisenbahn in Marburg. Impulse der Stadtentwicklung (Marburger Stadtschriften zur Geschichte und Kultur 71), Marburg 2001, S. 20.

60 HStAM, Karten P II, Nr. 12747.

61 Hildegard JOHN: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Raum Marburg und Gießen, in: Hess-JbLG 9, 1959, S. 179–214, bes. S. 209.

Nach einer Verfügung der Oberbaudirektion vom 19. März 1847 sollten sich die Land-, Straßen- und Wasserbaumeister wegen Flusskorrekturen, Brücken- und Wegedurchlässen mit den zuständigen Beamten der Staats-Eisenbahn ins Benehmen setzen. Wegen der aufwändigen Arbeiten zur Durchquerung des Lahntals mit gleich drei aufwändigen Bahnbrücken bei Cölbe kam die Eisenbahnverwaltung darauf, den Verkehr von Schiene und Straße an der Kupferschmiede über eine kombinierte Brücke zu führen und so die Notbrücke entbehrlich zu machen. Ein solches Projekt war zu groß, um es dem »kleinen Dienstweg« der Beamten vor Ort zu überlassen. Daher schrieb die Kurfürstliche Generaldirektion des Baues der Staats-Eisenbahnen⁶² am 10. April an die Oberbaudirektion, sie strebe eine gemeinsame Vergabe der Arbeiten an.⁶³ Die Kosten für die Überquerung der Lahn für die Straße seien Sache der Straßenbauverwaltung und könnten nicht aus Eisenbahnbaumitteln getragen werden, die mit den zwei anderen Vertragsstaaten verwaltet würden. Sollte sich eine gemeinsame Lösung als sinnvoll erweisen, schlug die Generaldirektion vor, im Falle fehlender Mittel erst die benötigten Grundstücke zu erwerben, um die Straßenkorrekturen später vornehmen zu können.

Die Generaldirektion wollte viel mehr, wie aus ergänzenden Schreiben des Oberingenieurs Franz Spingard und des zuständigen Abteilungingenieurs Georg Philipp Tasch, der zuvor Landbaumeister in Schmalkalden und Ziegenhain gewesen war, vom 3. und vom 14. März hervorgeht. Hervorgehoben wurde, dass die Strecke der 9. Sektion, 2. Abteilung, der Main-Weser-Bahn die kostspieligste der gesamten Linie war. Für das 1. Los von Betziesdorf, Bürgeln und Bernsdorf war der Zuschlag zur Bauausführung bei 95.000 Thl. erteilt worden, für das 2. Los für Cölbe und Wehrda bei 303.000 Thl. Die immensen Kosten für eine Strecke von 10.000 Fuß (= 2,87 km) wurden durch die drei Brücken über die Lahn bei Cölbe verursacht. Die Bahnbehörde legte der Oberbaudirektion nahe, sie solle die unwegsame Frankfurter Straße aus Cölbe umlegen und auf einer gemeinsamen Trasse mit der Bahn über die drei Brücken von der Cölber Mühle bis zur Kupfermühle parallel zum Fluss führen. Man könne die Straße tiefer legen, mit Ausnahme der Brücken, auf denen Bahn und Straße durch Brustwehren zu trennen seien, um die Pferde bei gleichzeitiger Überquerung nicht scheu werden zu lassen. Am 25. April übersandte die Generaldirektion eine lange Liste technischer Daten zu den anstehenden Erdbewegungen, denen eine am 17. April erstellte Kalkulation für die gemeinschaftliche Brücke enthalten war. Wegen der Umbauten für die Straße kam sie auf 48.903 Thl. 5 Sgr. 5 Hlr.

Mit diesen Fragen befasste sich der Leiter des Departements des Straßenbaus in der Oberbaudirektion, der Geheime Oberbaurat Dr. Friedrich Fick (1783–1861)⁶⁴, in einem

62 Die mit umfangreichen Vollmachten, so durch das Gesetz vom 4. Juli 1845 zur Regelung der Grundstücksrechte (Slg. von Gesetzen für Kurhessen 1845, S. 33–37) ausgestattete Behörde war am 30. November 1845 gegründet worden (ebd., S. 59).

63 HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

64 Dr. Fick, im Dienst bis 1854, zuletzt außerordentlicher Referent in der Regierung der Provinz Niedersachsen (Staatskalender 1854, S. 167), war ein erfahrener Fachmann, mit dessen verlässlichem Verwaltungsstil der Verf. aus anderen Projekten vertraut ist. Er war durch Schriften zu Eisenbahnfragen exponiert: Friedrich FICK: Bemerkungen über die Vortheile einer Hanseatisch-Bairischen Eisenbahn durch Hannover und Cassel, Kassel 1833; DERS.: Die Kurhessischen Eisenbahnen. Ein Vortrag, gehalten am 31. Januar 1838, mit 2 Fortsetzungen, Kassel 1838. Zu der Zeit war er Vorsitzender des »Kurhessischen

Gutachten vom 4. Mai 1847, das er auf einer Dienstreise nach Cölbe wegen Eilbedarfs noch von Marburg aus formulierte.⁶⁵ Er hatte sich die Gegend in Begleitung von Regenbogen und Tasch angesehen und kam zu dem Schluss, dass der Abschnitt der Frankfurter Straße von Marburg bis zur Cölber Mühle dank der Verbesserungen der letzten Jahre zu den besten der ganzen Straße gehörte. Dies galt auch für die früher gefürchtete Ortsdurchfahrt Cölbe. Ein Bedarf für Veränderungen bestehe daher nicht. Auf dieser Straße gebe es, wenn Mittel dafür vorhanden wären, dringendere Strecken wie die Berge bei Albshausen und Sebbeterode oder die Passage durch Zwesten. Wenn behauptet werde, die Straße würde durch den Bau der Eisenbahn ihre Rolle für den überregionalen Verkehr verlieren und zum innerstaatlichen Verbindungsweg werden, wäre schon dies ein Grund, an kostspielige Straßenumbauten nicht zu denken.

Was die Notbrücke angehe, so sei ihr Ersatz durch einen Neubau in Massivbauweise erwünscht. Wenn das Kapital dafür zu beschaffen sein sollte, könne man den durchschnittlichen Erhaltungsaufwand ermitteln, ihn mit 5 % Zinsen hochrechnen und diesen Betrag der Eisenbahnverwaltung zum Ausgleich anbieten,⁶⁶ wenn sie eine Brücke baue, welche die alte ersetze bzw. einbeziehe. Sollte die Notbrücke beibehalten werden, sei die Bahn verpflichtet, das rechte Ufer der Lahn niedriger zu machen, damit bei Hochwasser die fünf Durchlässe in dem Straßendamm zwischen Cölbe und der Brücke den Abfluss verstärken könnten (Abb. 6).⁶⁷ Die Holzbrücke sei durch den Wasserdruck gefährdet, weil der Bahndamm sie von der früheren Überflutungszone der Lahn in dem Wiesengrunde, *die Biegen* genannt, abschotte.

Korrekturen der Frankfurter Straße seien, fuhr Dr. Fick fort, zwischen der Cölber Mühle und der Eibenhardt sinnvoll, zumal dort die Umleitung der Lahn erforderlich sei.⁶⁸ Da die Staatsstraße in gutem Zustand sei und die Umbauten den Zwecken der Bahn dienten, sollte deren Verwaltung die Lasten tragen. Da auf den zwei neuen Brücken im Cölber Eck der Verkehr über gemeinschaftliche Dämme für Straße und Eisenbahn geführt werde, legte Dr. Fick Wert darauf, die Trassen durch Blendschutzmaßnahmen voneinander zu trennen. Es ging ihm dabei um die Sicherheit des Straßenverkehrs, da vor allem junge Pferde bei Begegnung mit einem Zug scheuen, womöglich gar von einer Trasse auf die andere springen könnten. Den Pferden solle schon auf einige Hundert Fuß Entfernung der Anblick eines heranbrausenden Zuges entzogen werden. Zur Abhilfe kämen Gartenmauern oder metallene Blenden in einer Höhe von etwa 10 Fuß (= 2,88 m) in Betracht, eventuell Bepflanzungen mit Bäumen.

sanktionirten Vereins für Eisenwegebau«, dessen Initiativen der Regierung so im Wege waren, dass er schon im Oktober seine Arbeit einstellen musste und sich im folgenden Frühjahr auflöste. Volker RÖDEL: Kulturdenkmäler in Hessen. Eisenbahnen in Hessen. Teil I: Eisenbahngeschichte und Baugattungen 1829–1899 (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland 26, I), Wiesbaden 2005, S. 130 u. 152.

65 HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

66 Vgl. dazu die Berechnungen von Landbaumeister Regenbogen unten S. 157, 162 f. u. 167 f.

67 Vgl. HStAM, Best. 19 k, Nr. 208.

68 Fortgesetzt in HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

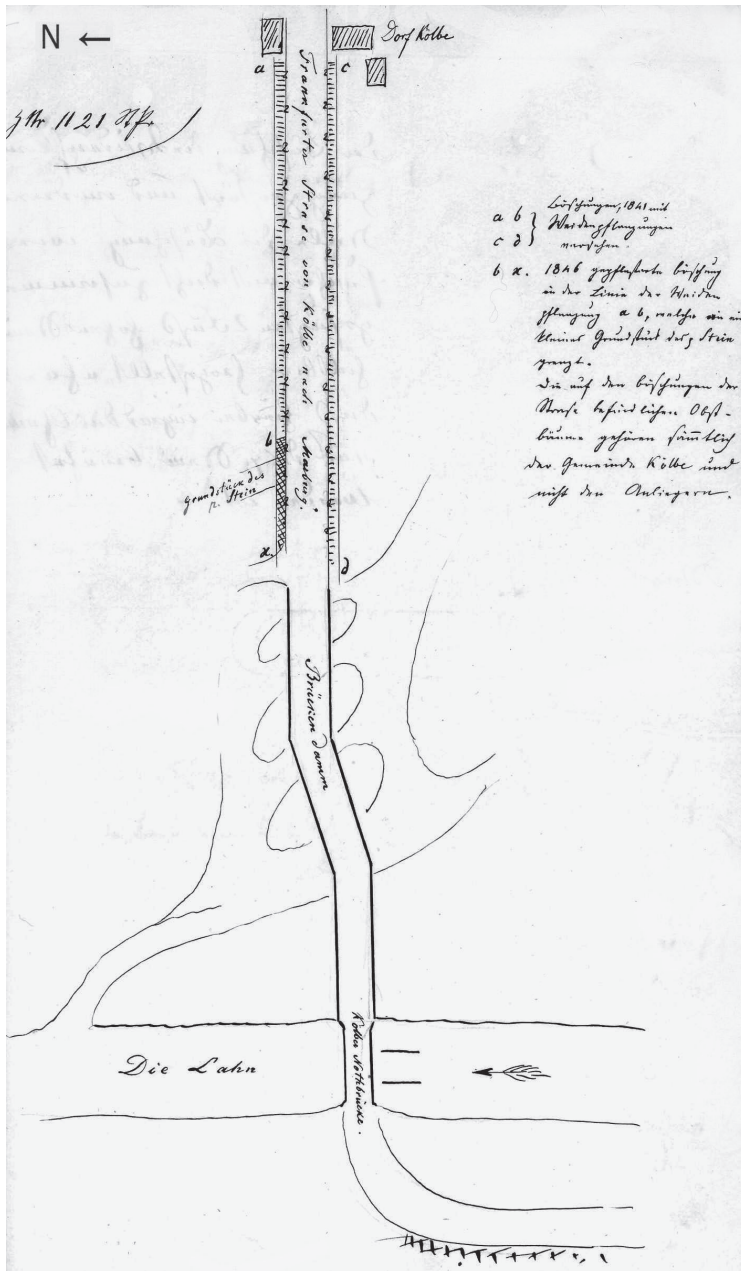


Abb. 6: Die Situation am Straßendamm zwischen dem Dorf und der Brücke im Jahre 1846 mit Einzeichnung der Flutbögen im Damm und den 1841 vorgenommenen Randbepflanzungen durch Weiden vom Dorf bis zum ersten Flutbogen. Anlass waren von dem Tagelöhner Johannes Stein reklamierte Schäden an seinem Grundstück, an dem 2 Fuß hohe Steine zur Abstützung gesetzt wurden [Foto: Willi Schuhmacher, Retusche: Verf.]

Die Eisenbahnverwaltung ging von ca. 8.400 Fuß (= 2,42 km) gemeinsamer Strecke aus.⁶⁹ Dr. Fick hielt es für sinnvoller, die beiden Verkehrssysteme zu trennen. So gab er zu bedenken, man könne auch die Bahntrasse tiefer legen und die Straße in einem Bogen um die Kupferschmiede herumführen. Dann kam er auf den früheren Plan zur Umgehung Cölbes durch eine Überbrückung der Ohm und eine Trasse der Frankfurter Straße entlang der Lahnberge zurück.⁷⁰ Diese Lösung kostete womöglich 25 % mehr als die früher kalkulierten 56.908 Thl., auch wenn man von dem 60 Fuß (= 17,26 m) tiefen Einschnitt in den Berg für die Umlegung der Straße an der Kupfermühle absähe. Offen bliebe dann der Übergang über die Lahn bei Marburg, dessen Vermeidung wegen des bedenklichen Zustandes der Elisabeth-Brücke wünschenswert bliebe.

Alle Überlegungen würden entbehrlich, wenn man auf Regenbogens Plan zurückkäme und die Frankfurter Straße von der Ortsmitte Cölbe am rechten Ufer der Lahn über Wehrda nach Marburg leitete. Nach einem neueren Anschlag seien dafür nur 18.350 Thl. erforderlich, von denen sogar die kapitalisierten Unterhaltskosten der Brücke von 2.930 Thl. abgingen, gäbe man diese auf. Dadurch würden gleich zwei Lahnübergänge, einer in Cölbe und der bei der Elisabethbrücke in Marburg, eingespart. Regenbogens Voranschlag könnte aber noch höher kommen, da gerade die Preise für Eichenholz wegen der hohen Nachfrage für Bahnschwellen zu steigen drohten. Der Umweg von 7.000 Fuß (= 2,01 km) sei gerechtfertigt, da die neue Straßenführung weniger Steigungen und geringere Hochwasserrisiken habe, Brücken- und Unterhaltungskosten entfielen und zudem die Bahnlinie mit ihren Risiken von Unfällen auf Überquerungen der Straße miede.

Da die Bahnverwaltung die Aussicht auf eine spätere *Anhaltstation* bei der Cölber Mühle in Aussicht gestellt hätte, auf den die Wittgensteiner Straße von Biedenkopf über das Dorf Göttingen hinführe, käme dadurch mehr Verkehr in Richtung Cölbe. Für die Bahn werde dies zum Nachteil, wenn so dicht beim Marburger Bahnhof erneut anzuhalten sei. Daher spare die Führung der Wittgensteiner Straße über Goßfelden und Wehrda rund 20.000 Fuß (= 5,75 km) ein. Fuhrwerke würden bereits die Route über Göttingen meiden, so dass man dies fördern könne, indem man die nicht so starke Steigung zwischen Goßfelden und dem Weißenstein mit einer *festen und glatten Steinlage* versehe, also ordentlich pflastere. Die Verkehrsführung in Richtung auf ihren Bahnhof käme der Stadt Marburg mehr zugute, als wenn sie auf die Cölber Mühle hin ausgerichtet werde. Dr. Fick argumentierte so gegen eine Straßenführung, die der Gemeinde Cölbe die Aussicht auf einen zukünftigen Bahnhof bot.⁷¹

Zum Schluss äußerte Dr. Fick Vorbehalte gegen das finanzielle Gebaren der Eisenbahnverwaltung, die nach seinem Eindruck unter dem Zeitdruck termingerechter Fertigstellung gern aus dem Vollen wirtschaftete und die Arbeiten, die sie gemeinsam mit der

69 Hier wurde offensichtlich von den von der Generaldirektion genannten 10.000 Fuß der nicht strittige Streckenanteil im Bereich der zwei Brücken nahe dem Cölber Eck abgezogen.

70 Eher aus Gründen der Vollständigkeit. Chancen zur Verwirklichung hatte das Projekt nicht mehr,

71 Die Vorteile eines Anschlusses an das Bahnnetz kamen Cölbe erst viel später zugute, anfangs um 1869 mit der »Haltestelle« am Cölber Eck. Sie wurde nicht von allen Zügen bedient. Vgl. den Winterfahrplan 1869 in HStAD, R 2, Nr. 4975. Viel später (1883) kam die Endstation der entlang der Lahn geführten Nebenstrecke von Laasphe hinzu. Vgl. Lutz MÜNZER: Vom Kondominat zur Preußischen Staatseisenbahn – aus der Geschichte der Main-Weser-Bahn zwischen 1866 und 1880, in: ZHG 107, 2002, S. 291-314, bes. S. 304, 310 u. 314.

Straßenbauabteilung zu vergeben vorschlug, einem Generalunternehmer (*Entreprise*) übertragen wollte. Dr. Fick wünschte sich für den Fall, dass ein gemeinsamer Auftrag zustande käme, dass die Mittel der Straßenbauverwaltung überwiesen würden, damit sie die Lieferungen und Arbeiten *an die ärmsten Anspanner und Handarbeiter in Verding* geben könnte. Die Bauarbeiten brächten den ärmeren Klassen Verdienst, wenn das Geld nicht in die Taschen von Unternehmern flösse. Denn diese übernahmen große Aufträge unter Terminsetzung zu Festpreisen und kassierten dafür hohe Beträge, ohne dass die Arbeiten im Detail kontrolliert würden. Oft könnten die Firmen, besonders solche im Ausland, für Pfusch am Bau nicht in Haftung genommen werden. Als Beispiele wurden aufgeführt Fehler bei der Materialbewirtschaftung, nachträglich aufgetretene Baumängel aus der Franzosenzeit, untaugliche Beaufsichtigung der Gewerke sowie der Einfluss von Unternehmern, deren Mittel es ihnen ermöglichten, das kontrollierende untere Staatspersonal für sich günstig zu stimmen, während das höhere nicht dazu käme, bei der Setzung jedes einzelnen Steins anwesend zu sein, um nachzumessen.

Dr. Fick plädierte daher für die Bevorzugung örtlicher Betriebe. Wenigstens arbeite die Eisenbahn-Abteilung in Marburg nach diesem Prinzip und käme zu Einsparungen, die direkt der Baukasse zugutekämen. Der Generaldirektion des Baues der Staats-Eisenbahnen riet er daher, für den *kleinen Verding* den Rat der zuständigen Abteilungsingenieure einzuholen. Der Geheime Oberbaurat schloss seine für einen höheren Beamten mit Jahresbezügen in der Größenordnung von 2.000 Thl. ungewöhnlich sozialkritische *Philippika* mit einer Bemerkung, mit der er, wie er abmildernd darlegte, keine einzelnen Unternehmer treffen wollte: *Es gehört zwar durchaus nicht hierher, und doch kann ich die allgemeine Bemerkung nicht unterdrücken, daß die großen Unternehmungsbauten, das Grundübel unserer bedenklichen Zeit – Anhäufung des Kapitals bei einzelnen Besitzer[n] – die Clientel des reichen Bürgers über seine armen Mitbürger – und die bedrohliche Vermehrung des Proletariats und des Pauperismus – nur noch vermehren, anstatt daß der Bau im kleinen Verding gerade das Übel zu mildern geeignet wäre.* In seiner Fürsorge für kleine Leute folgte Dr. Fick der Linie eines von ihm im Revolutionsjahr 1831 publizierten Buches.⁷²

Den Vorstellungen der Bahnbehörde zu einer gemeinsamen Trasse im Raum Cölbe und dem Brückenbau an der Kupfermühle war nach diesem Gutachten keine Chance mehr eingeräumt. Die Gemeinsamkeit beschränkte sich im Folgenden auf die beiden Brücken bei der Cölber Mühle. Die Oberbaudirektion, unterstellt dem Innenministerium, äußerte sich in diesem Sinne am 8. Mai in einem von Dr. Fick konzipierten Schreiben an die Generaldirektion des Baues der Staats-Eisenbahnen, die zum Ministerium der Finanzen gehörte. Danach hatte die Bahn die Kosten der beiden kombinierten Brücken zu tragen, es wurde Blendschutz für die Pferde gefordert und die Frankfurter Straße durch Cölbe genüge völlig den gegenwärtigen und künftigen Verhältnissen. Sie werde daher beibehalten. Werde ihre Verlegung erforderlich, sei dafür die Strecke über Wehrda vorzuziehen, weil eine Zusammenführung von Schiene und Straße auf eine so lange Strecke zu bedenklich sei. Mit diesem Vorbehalt gegen gemeinschaftliche Trassen stellte sich die Oberbaudirektion gegen die vorgeschlagene große Lösung auf einem Damm vom Cölber Eck bis zur Kupfermühle. Die Vorstellungen der zwei Direktionen aus unterschiedlichen Ressorts konnten verschiedener nicht sein: die

72 Friedrich FICK: Die Verwaltung des Straßen- und Brückenbaues. Mit Rücksicht auf möglichste Kostenersparniß, Wohltätigkeit für die ärmeren Volksklassen und Aufhebung der Frohndienste, Kassel 1831.

eine arbeitete mit knappsten Ressourcen, die andere konnte aus dem Vollen wirtschaften. Es gehört zu den Ironien der Geschichte, dass Friedrich Fick, zwischen 1833 und 1838 ausgesprochener Verfechter des Eisenbahnbaus in Kurhessen, jetzt den Gegenpart übernahm.

Der Zustand der Brücke war über die Jahre mühsam gesichert worden. Als Landbaumeister Regenbogen am 22. April 1848 bei der Oberbaudirektion Alarm schlug,⁷³ nahm dies die Oberbaudirektion zum Anlass, sich am 2. Mai 1848 beim Innenministerium für die Straßenverlegung einzusetzen.⁷⁴ Sie nahm, unter Beifügung von Regenbogens Bericht, Stellung zu den bereits verworfenen Plänen einer gemeinsamen Brücke von Bahn und Straße und plädierte mit fünf Punkten für die Verlegung der Frankfurter Straße von innerorts Cölbe in Richtung Wehrda:

1. Die Kosten betruhen nach neuer Berechnung nur 18.350 Thl.,⁷⁵ denen 48.903 Thl. aus den Angaben der Bahnverwaltung für eine Kombilösung gegenüberstanden.
2. Das gefährliche Nebeneinander von Pferdeverkehr und Eisenbahn wurde vermieden.
3. Für die Landstraße entfiel jeder Lahnübergang zwischen Cölbe und Marburg. Dies bedeutete die Absicht zur Aufgabe der hölzernen Notbrücke.
4. Das Interesse der Post an der Frankfurter Straße zwischen Kassel und Marburg werde wegen der Bahnlinie zurückgehen. Die Verlängerung der Straße, jetzt mit 20.000 Fuß (= 5,75 km) eingesetzt, sei für den Verkehr mit schweren Fuhrwerken unerheblich, da diese durch die leichtere Straßenführung das gewannen, was bei der alten Strecke durch Steigungen und Fahrten durch Gebiet mit Hochwassergefahren verloren ginge.
5. Die vielen auffälligen Lahnbrücken mit Einschluss der *bedenklichen Elisabeth-Hauptbrücke* vor Marburg machten die Verlegung der gesamten Straße von Cölbe über Wehrda nach Marburg besonders wünschenswert.

Noch am gleichen Tag gab das Ministerium der Oberbaudirektion die Anlagen und Pläne zurück und teilte mit einem auf dem Antrag in fünf Zeilen aufgesetzten Beschluss mit, gegen die Aufnahme des Straßenbaus in den von ihr einzureichenden Straßenbauetat für die nächste Finanzperiode 1849–1851 sei nichts zu erinnern gefunden. Doch schon am 10. Mai hatte das Ministerium seine Meinung geändert und schloss das Thema ab, indem es mitteilte, die Verlegung der Frankfurter Straße werde nicht in den Etat aufgenommen.⁷⁶ Daher erhielt der Marburger Landbaumeister von der Oberbaudirektion am 16. Mai die Weisung, er möge die Brücke weiter beobachten, bei Schäden Voranschläge für die Reparaturen vorlegen und in dringenden Fällen sofort handeln. Oberstes Ziel war nun die weitere Sicherung der Passage über die Brücke.

Damit sollte eigentlich der Verlauf der Frankfurter Straße von Cölbe nach dem Hin und Her zwischen den widerstrebenden Interessen der Verwaltungen von Eisenbahn und

73 HStAM, Best. 190 a Marburg, Nr. 3014 (Konzept); Best. 16, Nr. 11329 (Ausf.). Siehe unten S. 163.

74 HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

75 Ebd. Regenbogens Berechnung vom 4. Mai 1847, mit Prüfvermerk von Dr. Fick vom 7. Mai, wurde von diesem als Anlage zu seiner Promemoria vom 7. Mai 1849 genutzt. Vgl. hierzu unten S. 158–160.

76 HStAM, Best. 190 a Marburg, Nr. 3014.

Straßenbau geklärt sein. Doch im nächsten Jahr trat die durch die Verwaltungsreform von 1848 neugebildete Obere Bezirksbehörde zu Marburg⁷⁷ auf den Plan, weil sie die Verbindung zwischen Marburg und Kassel durch den maroden Zustand der Brücke gefährdet sah und deswegen Veränderungen im Straßennetz anstrebte. Zum weiteren Grund wurden Verzögerungen im Bau der gemeinschaftlichen Brücke von Bahn und Straße an der Cölber Mühle, die nach dem Stand der Arbeiten kaum vor Ende 1849 fertig werden konnte. Denn am 15. Januar 1849 war die zweite Cölber Lahnbrücke mitsamt dem Mühlenwehr einem Hochwasser zum Opfer gefallen. Auch hier wurde eine hölzerne Behelfsbrücke errichtet und der Verkehr bis zum 7. Februar umgeleitet.⁷⁸

Bezirksdirektor Siegmund Wilhelm Ungewitter wandte sich am 2. April 1849 mit einem Bericht über den Zustand der Brücke an der Kupfermühle an das Innenministerium und äußerte sich über die Planungen rund um Cölbe.⁷⁹ Er hatte sich durch ein Gutachten des Ingenieurs Theodor Heyken vom 13. März und ein nach dessen Eingang eingeholtes Gegengutachten des Marburger Land- und Wasserbaumeisters Wilhelm Heinrich Hunrath vom 19. März kundig gemacht. Darin ging es um den Zustand der Brücke, die Folgen für die Wasserabführung bei Hochwasser durch die Eisenbahnbrücke und um die Straßenverlegung. Ungewitter fürchtete, die Brücke an der Kupfermühle überstände den nächsten Winter nicht und verwies darauf, dass durch die Schließung des Bahndamms der Druck des Wassers auf die Brücke zunähme, deren Durchlassprofilen zwei Drittel des Erforderlichen fehlten. Zugleich bezog er Stellung gegen die älteren Pläne der Oberbaudirektion, beide Cölber Brücken zu umgehen, da Landwirtschaft und Ortsverkehr diese brauchten. Gegen die Straße am rechten Lahnufer führte er aus dem letzten Winter schwere Probleme mit Eismassen auf den niedrigen Passagen zwischen Wehrda und Marburg an. Die gefährdete Situation der Brücke machte es aus Marburger Sicht erforderlich, auf den Ausbau der Verbindung zwischen Goßfelden und Wehrda über den Weißenstein als Alternative zu achten, um die Verbindung nach Kassel sicherzustellen. Ungewitter ging zum Teil von unrichtigen Voraussetzungen der Etats aus und glaubte sogar an die Möglichkeit, die Eisenbahndirektion zu größeren Zugeständnissen bewegen zu können.

Wieder wurde Dr. Fick in der Sache tätig. In einer Promemoria vom 7. Mai 1849 wegen des Zustandes der Notbrücke von 1841, die an das Innenministerium gehen sollte, setzte er sich auf Ersuchen der Oberbaukommission, der er selbst nicht angehörte,⁸⁰ erneut mit der

77 KLEIN: Grundriß (wie Anm. 8), S. 30–32.

78 Sachstandsbericht von Dr. Fick vom 29. Januar 1849. HStAM, Best. 16, Nr. 11329. Reparaturarbeiten: Best. 16 k, Nr. 208. Die Konstruktion dieser Notbrücke entspricht nach einer datierten Zeichnung der aus unserer Abb. 8.

79 HStAM, Best. 16, Nr. 11329 (Ausf.), Konzept in Best. 19 k, Nr. 208. Der Bericht verweist auf eine von Hunrath gezeichnete Karte mit Streckenführungen von A bis K, die hier wegen ihres Großformats von 82,5 x 67 cm und des durch etliche Knicke belasteten konservatorischen Zustands nicht abgebildet werden kann.

80 Die Oberbaudirektion war Ende 1848 aufgelöst worden (Verordnung vom 22. Dezember 1848, Gesetz-Slg. 1848, S. 277–283, §§ 1, 4) und erschien in dem erst am 5. April 1849 publizierten Staatshaushalt für 1849 (Gesetz-Slg. 1849, S. 23–36, hier S. 30) weiter an der gewohnten Position im Innenressort: mit einer Leerstelle ohne eingesetzte Mittel. Das Innenministerium erhielt für sein Ressort einen Baureferenten, ebenso die Bezirksdirektionen, die die Leitung des staatlichen Bauwesens und die Aufsicht

Verkehrsanbindung im Cölber Dreieck auseinander. Dabei ging er nicht nur auf die Vorschläge der Marburger Bezirksdirektion vom 2. April ein. Ihm lagen die Texte von Heyken und Hunrath vor,⁸¹ so dass er die Positionen gegeneinanderstellen konnte.

Dr. Fick bewertete den vom Bezirksdirektor recht unpräzise wiedergegebenen Vorschlag Hunraths, die Frankfurter Straße in einem sanften Bogen im Süden um den Fuß des Ausläufers der Kupferschmiede herumzuleiten und dann mit einer, in das neue von der Bahn ausgeschachtete breite Flussbett zu setzenden Holzbrücke in Laves'scher Holzkonstruktion⁸² mit fünf Öffnungen zu jeweils 50 Fuß (= 14,39 m) die Lahn direkt neben der Eisenbahn zu überqueren und dabei einen Bahnübergang zu verlegen, als durchführbar. Die Vorteile wären, dass die bisherigen starken Auf- und Abstiege vor der alten Brücke entfielen und die Frankfurter Straße sogar merklich verkürzt würde. Dies sei im laufenden Jahre zu schaffen und würde die Besorgnis wegen eines Einsturzes der Notbrücke beseitigen.

Solange aber die Rolle der Wittgensteiner Straße, für die es zwei Varianten gab, eine über Goßfelden und den Weißenstein in Richtung Wehrda, die andere über das Dorf Göttingen, also von der Frankenberger Straße kommend, noch unklar war, setzte Dr. Fick weiter auf die Möglichkeit, den Neubau der Notbrücke zu vermeiden und die Frankfurter Straße von innerorts Cölbe nach Wehrda zu verlegen. Sie könne dann mit der von Goßfelden kommenden Straße verbunden werden. Zudem werde die Landstraße so möglichst weit von der Eisenbahntrasse entfernt gelegt. Für Marburg sei es von Vorteil, wenn der Hauptweg zum Bahnhof aus Biedenkopf und Kassel in die Nähe des Elisabeth-Tores mit seinen vier Gasthöfen führe. Auch wenn der Bau im laufenden Jahr nicht vollendet werden könne, sei es wünschenswert, die Möglichkeit der Straße von Cölbe nach Marburg über Wehrda wenigstens zu behalten. Bedenken des Bezirksdirektors wegen Gefahren durch Eisstau auf der Verbindung zwischen Wehrda und Marburg zerstreute er und unterzog dessen Kostenvergleiche für die einzelnen Strecken sachlicher Kritik.

Als größte Gefahr für die Brücke sah Dr. Fick nicht ihre Baumängel, sondern urteilte ähnlich wie die beiden Gutachter, dass der Druck der Lahn wegen des Eisenbahndamms so zunahm, dass die Öffnungen der Notbrücke nicht mehr reichten, das Wasser aus extremen Hochständen abzuführen. Da der zur Brücke führende Straßendamm keine Talsperre bilde, könne er bei höheren Wasserständen überflutet werden. Zudem verwies er auf fünf Flutbögen im Damm, die Wasser zur Entlastung der Brücke abführen konnten (vgl. oben Abb. 6).⁸³

Der Besorgnis, die Brücke könne den Winter nicht überstehen, trat Dr. Fick durch Beschreibung ihres Zustands und Schutzmaßnahmen, so durch Haltung eines Interimsjochs

über die Landbaumeister in den neuen Verwaltungsämtern übernahmen (§§ 14 f., 32). Nach 1851 ging die Aufsicht über die Landbaumeister in den Kreisen an die Baureferenten in den Regierungen der Provinzen (Verordnung vom 7. Juli 1851, §§ 9,15, 26, Gesetz-Slg. 1851, S. 27–31).

81 Siehe unten S. 164 u. 166.

82 1835 erstmals publizierte Konstruktion weitgespannter freiaufliegender Tragbalken aus Holz oder Eisen, besonders für Brücken geeignet, von Dr. Fick schon 1838 in seinen Eisenbahnvorträgen (wie Anm. 64) mitbehandelt. Vgl. Günther KOKKELINK: Art. »Georg Ludwig Friedrich Laves (1788–1864)«, in: NDB 14, Berlin 1985, S. 2 f.

83 Sie sind, dargestellt als gemauerte Einlässe, in einem farbig gezeichneten Längenprofil eingetragen, das die gesamte Länge der Frankfurter Straße in der Gemarkung Cölbe abdeckt (HStAM, Best. 19 k, Nr. 208). Eine verkleinerte Abbildung war im Satzspiegel nicht zu realisieren.

in Reserve, entgegen. Er betonte, dass die Notbrücke dem schweren Hochwasser mit Eisgang, dem die Brücke an der Mühle im Januar zum Opfer gefallen war, standgehalten hatte. Das Vertrauen auf die Brücke sollte offenbar Zeitgewinn für die seit langem in der Straßenaufbauverwaltung bevorzugte Straßenverlegung bringen. Für den Fall einer Straßensperrung durch einen größeren Schaden sicherte sich Dr. Fick mit dem Vorschlag ab, ein Meldesystem einzurichten, um mit Hilfe der Postämter, Gasthöfe und Zollstellen die Fuhrwerke auf den Notweg über Goßfelden und Wehrda umzuleiten. Im Herbst seien an dem Weg Materialvorräte von dem aus der Nähe preiswert zu beschaffenden Sandgestein anzulegen, so dass im Winter gefährliche Löcher und Vertiefungen beseitigt werden könnten, um dem Umstürzen von Fuhrwerken und Beinbrüchen der Zugtiere vorzubeugen. Er hoffte, dass davon für den Notweg kein Gebrauch gemacht werden müsse; die Steine könnten künftig für den Grundbau der neuen Straße unter dem Weißenstein nach Wehrda verwendet werden.

Am 21. Mai berichtete die Oberbaukommission, die anders die als zu Anfang des Jahres aufgelöste Oberbaudirektion keine leitende und ausführende, sondern nur beratende Aufgaben hatte, dem Ministerium. Sie formulierte einen Kompromiss, in dem sie weiter die Lösung, die Frankfurter Straße von Cölbe nach Marburg über Wehrda zu verlegen, vertrat. Nun argumentierte sie, dass diese mit einem zweiten Projekt, der Verbesserung der Wittgensteiner Straße zwischen Goßfelden und dem Weißenstein nach Wehrda zusammenfielen. Da erst vor kurzem die Absicht, an der Kupfermühle eine gemeinsame Überführung von Bahn und Straße zu bauen, aufgegeben sei, müsse man schon wegen der nötigen Zeit für die Verlegung der Straße weiter mit der Notbrücke rechnen. Dieses Votum ließ die Entscheidung für beide Möglichkeiten offen und wahrte die Existenz der Notbrücke. Die gemeinsame mit der Eisenbahnverwaltung zu unterhaltende »große« Brückenlösung stand nicht mehr auf der Tagesordnung. Mit dem Kompromiss war nicht bedacht, dass die verfügbaren Mittel es nicht erlaubten, beide Lösungen weiterzuerfolgen. Dies war letztlich ausschlaggebend.

Der Bezirksdirektor kam mit weitergehenden Wünschen beim Innenministerium nicht durch, das ihn nach einem erneuten Antrag vom 4. Juni 1849 am 22. Juni darauf verwies, dass Mittel für den Aufwand nicht verfügbar wären und dieser daher aus der Bezirkskasse zu tragen sei.⁸⁴ Eventuell könne ein Antrag für den nächsten Staatshaushalt, mithin für die 1852 beginnende Finanzperiode, gestellt werden, besonders für den Fall, dass die Verbindung von Goßfelden nach Wehrda unter die Staatsstraßen aufgenommen werde. Dies war freilich nicht sicher. Der Bezirksdirektor hatte unter dem Thema *Sicherstellung der Communication zwischen Marburg und Cassel* versucht, mit Beifügung von Voranschlägen dieser Strecke Priorität zu verschaffen. Begründet war dies damit, dass die Brücken im Cölber Eck bis zum Winter nicht fertig würden, die im Frühjahr errichtete Notbrücke über den Mühlgraben den Winter kaum überstehe und die Eisenbahn bis dahin nicht in Betrieb gehe. So skizzierte Ungewitter die Schwierigkeiten der Frankfurter Straße anhand der Probleme *jenseits von Cölbe* als drängende Gefahr für die Fernverbindung, meinte damit aber zugleich das Problem der Brücke *diesseits von Cölbe*, die im Vordergrund seines Berichts vom 2. April gestanden hatte. Dies war praktisch ein Plädoyer für die gewünschte Route durch eine Seitentür. Das Ministerium erkannte in seinem ersten Bescheid wenigstens an, dass die Strecke *höchst nötig* sei. Nachdem sich das Ministerium durch einen Ortstermin seines Baureferenten vom maroden Zustand beider Cölber Brücken überzeugt

84 HStAM, Best. 16, Nr. 11329; Best. 19 k, Nr. 208.

und die Unsicherheit des Eröffnungstermins der Bahnlinie anerkannt hatte, gestattete es am 9. Juli, die Arbeiten an den *Wegen*, eigentlich eine Sache der Kommunen, aus den Mitteln der Bezirkskasse in Angriff zu nehmen. Es räumte wenigstens ein, aus dem *Straßenbauverlag* einen Vorschuss zu gewähren, der 1850 von der Bezirkskasse zurückzuzahlen sei.⁸⁵

So wurde nur eine Lösung voll verwirklicht. Die Fortschritte der nächsten Jahre im Ausbau der Verbindung von Goßfelden nach Wehrda und am Weißenstein gehen aus der Topographischen Karte von 1857 (s. oben Abb. 2) hervor. Damit wurde die Strecke der Wittgensteiner Straße, die für Umleitungen zu nutzen war, wenn die Frankfurter Straße im Raum Cölbe durch Hochwasser oder Probleme an einer oder beiden Brücken versperrt war,⁸⁶ spürbar verbessert. Nicht zustande kam die Verlagerung der Frankfurter Straße von der Ortsmitte Cölbe nach Wehrda auf dem rechten Ufer der Lahn. Sie verlief weiterhin durch Cölbe mit seinen beiden von Überflutungen bedrohten Seiten. An der Kupfermühle wurde die Main-Weser-Bahn rund 200 m südlich der Notbrücke so über die Lahn mit der erst 1850 fertiggestellten fünf bogigen Brücke geführt, wie die Situation sich bis heute darstellt.⁸⁷ An der Schadenstelle von 1841 blieb die Behelfsbrücke erhalten, wurde umfassend renoviert und mit einer veränderten Konstruktion versehen, was die Akten leicht übertrieben als *Neubau* bezeichneten.⁸⁸

Wenn wir die gegensätzlichen Interessen der 1841 durch den Brückeneinsturz betroffenen Gemeinden Cölbe und Wehrda dem Straßenzustand von 1857 gegenüberstellen, so profitierten am Ende beide von der Entwicklung der 16 Jahre. Cölbe behielt seine Frankfurter Straße, weil keine der zwei geplanten Umgehungsstraßen verwirklicht wurde. Wehrda gewann von Norden her eine verbesserte Verkehrsanbindung, mit einer ausgebauten Strecke am Weißenstein vorbei und konnte daraus Vorteile für die örtlichen Gewerbe ziehen. Die Passage zum Bahnhof der Main-Weser-Bahn in Marburg dürfte diese Effekte noch verstärkt haben. Nur das kühne Projekt der Überbrückung der Ohm bei der Eibenhardt mitsamt der Verlegung der Frankfurter Straße auf die Lahnberge hatte die Chance zur Verwirklichung verloren. Dieser waren schon 1841 die Probleme der eingestürzten Brücke im Wege.

8. Allen Straßenplanungen zum Trotz: Die Notbrücke bleibt eine Dauerlösung

Das 1841 geschaffene Provisorium blieb erhalten. Der Neubau der Brücke aus Stein, der im Frühjahr 1841 auf 45.000 Thl. geschätzt worden war, hatte keine Chance, Priorität im kurhessischen Straßenbau zu erlangen. Während die Straßenplanungen und die Grundsatzangelegenheiten um die Brücke im Wesentlichen anhand der Akten des Ministeriums und der Obere Baubehörde behandelt wurden, beruht die Darstellung zur Unterhaltung der Brücke bis in die preußische Zeit auf den Akten der Regierung der Provinz Oberhessen in Marburg.

85 HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

86 Die Arbeiten sind nicht im Detail zu belegen, da für diese Zeit die Straßenbauetats für den Marburger Raum fehlen und die Sachakte zur Wittgensteiner Straße im Ministerium des Innern nichts dazu enthält (HStAM, Best. 16, Nr. 11326).

87 Kulturdenkmäler in Hessen. Eisenbahnen in Hessen. Teil II: Eisenbahnbauten und Strecken 1839–1939 (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland 26, II, 1. Teilbd.), Wiesbaden 2005, S. 166, Nr. 64, bei km 101,42, die anderen zwei ähnlichen Brücken in Cölbe bei km 99,53 und 99,76.

88 Siehe unten S. 163 f. u. 166.

Die wichtigsten Phasen aus der Geschichte der mehrfach umgebauten Holzbrücke, die so eng gebaut blieb, dass darauf für Fahrzeuge Einbahnverkehr nötig war (Abb. 7), werden hier zusammengestellt, ohne technische Details über das Nötigste hinaus ausbreiten zu wollen.⁸⁹

Schon am 25. Januar 1841 hatte Landbaumeister Regenbogen das Holz für den Bau der Notbrücke kalkuliert und bestellt, darunter 32 Jochpfähle von jeweils 24 Fuß (= 6,90 m) Länge und 18 Zoll (= 43 cm) Dicke. Fast zeitgleich lieferte er einen ersten Entwurf für eine zu erbauende Jochbrücke (Abb. 8), deren Hauptkennzeichen vier Partien von jeweils acht eingerammten Pfählen aus Eichenholz waren. In dieser Weise brauchte sie nicht ausgeführt zu werden, so dass am Ende disponible Vorräte an Bauholz übrig blieben. Am 4. Februar wurde bei einem niedrigen Wasserstand festgestellt, dass die früheren Ufermauern an beiden Landseiten stehen geblieben und nicht unterspült waren. Sie erwiesen sich wider alles Erwarten als so dauerhaft, dass sie mitgenutzt werden konnten. Zwischen dem 8. und 10. Februar wurden zwei Mitteljoche mit vier Pfählen, dazu an den Ufern jeweils zwei Pfähle als Unterbau eingerammt. Darüber wurden 14 Zoll (= 33,6 cm) starke, aufgedübelte Tannen in einer Länge von bis zu 73½ Fuß (= 21,15 m) in fast freitragender Weise gelegt. Darauf konnten dann die Bohlen für die Überquerung angebracht werden, bei einer maximalen Länge von 16½ Fuß (= 4,74 m). Am 10. Februar war schon der Straßendamm vom Dorf bis zur Brücke notdürftig wiederhergestellt.

Dass die Brücke am 20. Februar 1841, also einen Monat nach ihrem Einsturz wieder voll für den Verkehr zur Verfügung stand, war eine vorzügliche Leistung aller Beteiligten. Bereits im Mai 1841 folgte ein zweiter Vorschlag zum Ausbau der Brücke, der über den ersten Behelf hinauswies, erstellt von Dr. Fick und Oberbaurat Justus Kühnert, seinem Kollegen in der Oberbaudirektion (Abb. 9). Der Plan, der Aufschlüsse über die Konstruktion der Fahrbahn ermöglicht, hält sich an die zwei bis dahin eingesetzten Hauptjoche und bezieht in der Zeichnung die Flutlinie von 1841 ein. Im Mittelstück ist eine tragende Verstärkung zu erkennen. Es ist wahrscheinlich, dass dies den Zustand der Brücke bis zum nächsten größeren Umbau wiedergibt. Am 14. Juni wurden 51 Stämme von Fichten, Buchen und Eichen geliefert, die erst einmal dazu dienten, den vorgesehenen Brückenausbau abzuschließen.

Fast in jedem Jahr fielen Reparaturen an der Brücke an, die schon am 1. April 1842 ihre Widerstandsfähigkeit gegen ein größeres Hochwasser erwies, das die Flutbögen im Straßendamm beschädigte und diesen um 8 Zoll (= 19,2 cm) überschwemmte. 1844 musste der obere Bohlenbelag wegen Abnutzung erstmals ausgewechselt werden. 1846 beschädigte ein Hochwasser die Böschungen des zwischen dem Dorf und der Brücke angelegten und 1841 zur Sicherung mit Weiden bepflanzten Straßendamms, der nun an einer kritischen Stelle mit 2 Fuß (= 57 cm) hohen Steinen befestigt wurde (s. oben Abb. 6). 1847 musste nach einem Eisgang im Winter ein Notjoch angelegt werden, um die Brücke zu stabilisieren. Das alte war schadhaft geworden.

Eine neue Situation brachten die Bauarbeiten für die Main-Weser-Bahn. Die unteren Baubehörden mussten sich Veränderungen stellen. Da die Bahnlinie den Raum Cölbe berührte, wurden Kostenrechnungen für Verhandlungen mit der Bahnverwaltung benötigt. Für den Fall einer gemeinsamen Baumaßnahme ging es darum, den von der

89 HStAM, Best. 19 k, Nr. 208 [Laufzeit: 1841–1850], mit zahlreichen Skizzen und Plänen, Nr. 209 [Laufzeit: 1850–1870].

Straßenbauverwaltung zu bestreitenden Anteil zu ermitteln. Überlegungen, die Frankfurter Straße im Bereich der Kupferschmiede über ein gemeinsames Bauwerk für Bahn und Straße über die Lahn zu führen, stellten die Existenz der Notbrücke in Frage.⁹⁰ Regenbogen kalkulierte vor diesem Hintergrund die jährlichen Unterhaltungskosten auf 146 Thl. 16 Sgr. 9 Hlr. und stellte sie am 29. April 1847 gegen die 3.125 Thl. 11 Sgr. für einen Neubau.⁹¹ Die errechneten Beträge sollten mit 5% Zinsen auf ein Kapital von 2.930 Thl. 27 Sgr. 6 Hlr. [!] kommen. Dieses wollte die Oberbaudirektion der Bahnbehörde für den Fall, dass ein gemeinsamer Brückenbau die Notbrücke entbehrlich machte, als Kapitalisierung der im Straßenbau eingesparten Unterhaltungskosten anbieten.

Als die Situation der Brücke wegen des Eisenbahnbaus offen war, nutzte Regenbogen die Gelegenheit, am 22. April 1848 in einem Bericht die Oberbaudirektion auf die Dringlichkeit einer Veränderung hinzuweisen.⁹² Mit einem erprobten Mittel nachgeordneter Stellen, eine höhere Instanz zum Handeln zu veranlassen, nahm er Bezug auf seine früheren Berichte vom 7. Oktober 1842, 28. Februar 1844, 10. Juni 1844, 22. Juli 1844, 19. August 1844 und vom 18. Februar 1846, in denen er darauf hingewiesen hatte, die hölzerne Notlösung müsse durch eine neugebaute feste Brücke ersetzt werden. Da keine Entscheidung gefallen war, formuliert er [...] *daher ich jetzt bei der immer mehr zunehmenden Gebrechlichkeit der Kölber Notbrücke auf den Bau einer neuen festen Brücke bestehen muß, wenn es nicht vorgezogen werden sollte, diese Brückenstelle zu verlassen und die Fahrbahn der Straße mit der kaum 100 Schritt neu aufgeführt werdenden Eisenbahnbrücke zu vereinigen, welches mir, falls die Chaussee nicht über Wehrda geführt werden sollte,*

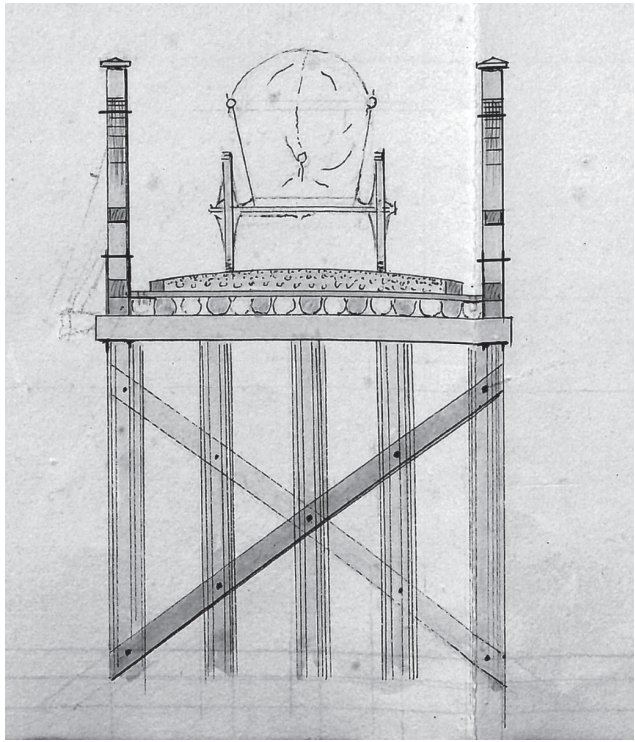


Abb. 7: Der einzige Fahrstreifen auf der Straße über die Brücke. Ausschnitt aus der mehrteiligen Bauskizze (Abb. 10) von 1859 [Foto: Willi Schuhmacher]

90 Siehe oben S. 150–153 u. 155.

91 HStAM, Best. 53 a, Nr. 1195.

92 HStAM, Best. 16, Nr. 11329. Das erwähnte Schreiben vom Juli 1844 liegt vor, doch mit dem Datum des 22. Juli. HStAM, Best. 19 k, Nr. 208. Die anderen fünf Berichte konnten nicht mehr ermittelt werden.

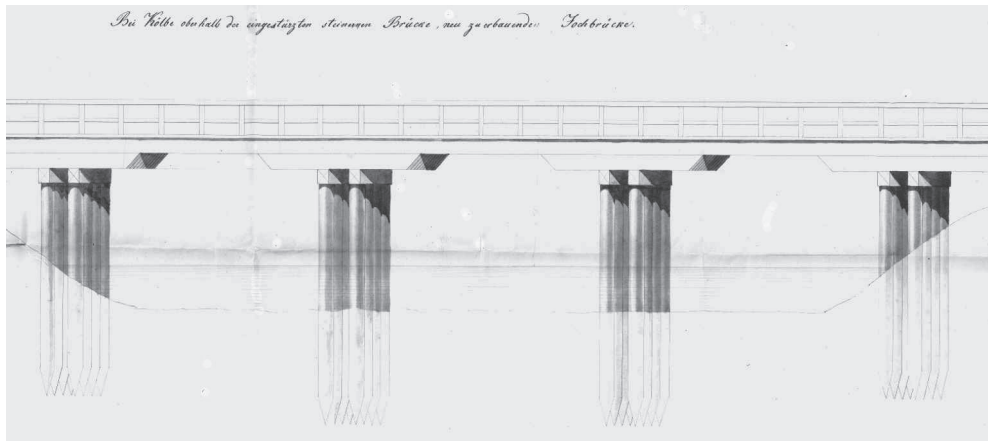


Abb. 8: Entwurf von Heinrich Regenbogen zu einer Jochbrücke zum kurzfristigen Ersatz der eingestürzten steinernen Brücke von Ende Januar 1841 [Ausschnitt; Foto: Willi Schuhmacher, Retusche: Verf.]

notwendig erscheint, damit nicht später vom Publikum über die in zu naher Entfernung liegenden Brücken übel gerurteilt werden kann. Da jenseits von Cölbe zwei Brücken in doppelter Breite für Straße und Eisenbahn entstünden, die alte Brücke bei der Mühle beibehalten und über die Lahn diesseits von Cölbe die Bahnbrücke gebaut werde,⁹³ käme dies mit der Notbrücke auf sieben Lahnübergänge. Daher müsse, schloss Regenbogen, Letztere wegfallen. Es sei an der Zeit, dies zu bedenken, da gerade die Fundamente der Brücke ausgehoben würden.

Regenbogen zielte auf mehr, indem er auf die fast zehn Jahre alten Pläne zur Umlegung der Frankfurter Straße zurückkam. Er suchte, die Lösung auf dem rechten Lahnufer über Wehrda in die Überlegungen einzufädeln. Der Oberbaudirektion kam diese Position so zu-statten, dass sie Regenbogens Bericht sofort dem Innenministerium vorlegte.⁹⁴ Da keine Straßenverlegung zustande kam, musste die Brücke weiter in Betrieb gehalten werden. In Anbetracht der vielen Beschwerden über ihren Zustand war sie belastbarer als angenom-men. Zu einer Zeit, als die Eisenbahnbrücken noch nicht fertig waren, wurde 1848 sogar eine Lokomotive über die Brücke in Richtung Kassel geschafft.⁹⁵

Der Umbau der Verwaltung durch die 1851 zurückgenommene Auflösung der Provinzen und die Einrichtung der Bezirksdirektion zu Marburg hatte 1848 in den Marburger Baube-hörden personelle Wechsel zur Folge. Regenbogen erhielt die Abteilung Hochbau; seit 1848 hatte er Friedrich Wilhelm Hunrath als Wasser- und Straßenbaumeister zur Seite, in dessen

93 Hier wurde die neue Eisenbahnbrücke nur einfach gezählt. Man ging so davon aus, dass die Kombina-tion von Schiene und Straße entfallen würde. Auf jeden Fall war die Konzentration dreier aufwändiger Brücken innerhalb zweier Bahnkilometer ungewöhnlich. S. oben S. 151–155.

94 HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

95 HStAM, Best. 19 k, Nr. 208, im Bericht des Ingenieurs Heyken vom 13. März 1849 sowie in Best. 19 k, Nr. 208, bei Vorlage des Kostenvoranschlags für den Neubau der Brücke vom 3. Mai 1859. Die Firma Henschel in Kassel produzierte seit 1848 Lokomotiven und scheint hier ein Muster empfangen zu ha-ben. Vgl. Thomas VOLLMER: Artikel »Henschel & Sohn«, in: Kassel-Lexikon, Bd. 1, Kassel, S. 256–259.

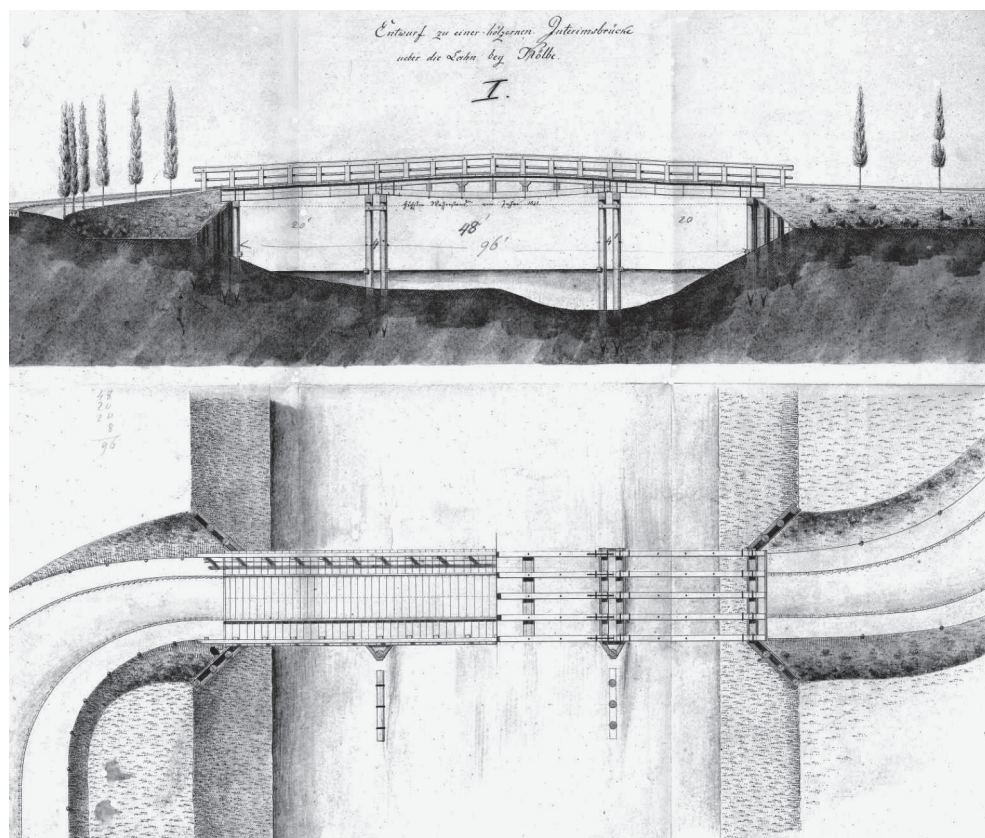


Abb. 9: Entwurf von Friedrich Fick und Justus Kühnert von Anfang Mai 1841 zum Ausbau der Notbrücke [Ausschnitt; Foto: Willi Schuhmacher, Retusche: Verf.]

Zuständigkeit die Cölber Brücke übergang. Nach Auflösung der Bezirksdirektion und Wiederherstellung der alten Verwaltungsstrukturen von Provinz und Kreis ging Regenbogen 1853 als Landbaumeister in den benachbarten Kreis Kirchhain, bis er 1855 durch Tausch der Stelle mit Hunrath wieder auf seinen früheren Posten nach Marburg zurückkehrte.

Am 7. Februar 1849 ging bei der Bezirksdirektion Marburg ein Schreiben der General-Post-Direktion aus Kassel ein, die sich auf eine Beschwerde des Oberpostamts wegen des Zustands der Brücke bezog und darum bat, entweder die Brücke instanzzusetzen oder eine neue bauen zu lassen.⁹⁶ Daraufhin wurde der Sektionsingenieur der Eisenbahn Heyken, der in Cölbe wohnte, mit einem Gutachten zu drei Fragen betraut. Die erste betraf den Zustand der Brücke und die von ihr ausgehende Gefahr und schloss ein, was dringend zu unternehmen sei, bei welchen Kosten. Sodann sollte Heyken die Schließung des Flusstales durch den Eisenbahndamm behandeln und klären, ob die Abführung der Fluten gefährdet sei, wenn bei

⁹⁶ HStAM, Best. 16 k, Nr. 208.

Hochwasser das Profil der Brücke dem verstärkten Wasserdruck nicht gewachsen sei. Drittens war zu klären, ob eine Verlegung der Straße von Cölbe über Wehrda im laufenden Jahr sinnvoll sei.

Da die dritte Frage schon im Zusammenhang der Straßenverlegung mitbehandelt wurde, kommt es hier auf die Einschätzung Heykens zum Zustand der Brücke an. In seinem Gutachten vom 13. März führte er aus, die Brücke biete keine Probleme für das Passieren mit leichtem Fuhrwerk. Beide Mitteljoche und Oberlagebalken seien in gutem Zustand, und Letztere würden durch das in der Mitte angebrachte Hängwerk getragen. Die fehlerhafte Auflage der Balken auf beiden Seiten werde durch deren Gleichgewicht aus der Mitte gehalten. Für Fuhrwerke von über 160 Zentner Gewicht sei die Brücke gefährlich, weil die Auflagen aus Buchenholz stockig und faul seien. Selbst die Jochpfähle waren stockig und zum Teil vom Eis angegriffen, so dass sie die Tragfähigkeit von stehendem Holz nicht mehr besäßen. Bei dem Transport einer Lokomotive im Vorjahr habe man daher einen Unterschlag unter die Brücke gesetzt. Der Bohlenbelag sei so abgenutzt, dass er entweder erneuert oder mit einem *Deckschlag*, wohl einer Lage Bretter, zu verstärken sei. Die Reparaturen hatte Heyken mit 150 Thl. 4 Sgr. 3 Hlr. kalkuliert, dabei die beschädigten Eisbrecher nicht aufgenommen. Er sah die Brücke durch den Druck des Wassers in dem künftig verengten Lahnabschnitt als gefährdet an, besonders durch Eisstopfung im Winter. So hielt er eine Straßenverlegung für erforderlich. Für den Fall, dass solche wegen der großen Umwege und der Kosten nicht vorgezogen werden könnte, schlug er vor, etwa 200 Fuß (= 57,54 m) oberhalb der alten eine neue Straßenbrücke in einer Holzkonstruktion zu errichten, etwa in den Dimensionen der neuen Eisenbahnbrücke.

Landbaumeister Hunrath führte in seinem Gegengutachten vom 19. März an, die schadhafte Brücke sei aus der Unterhaltungsvorlage für 1849 zu reparieren, wofür das Nötige veranlasst sei. Ihr Zustand reiche nach den Reparaturen aus und könne bei weiteren Unterhaltungsmaßnahmen mehrere Jahre andauern. Nur die Nutzung für schwere Fuhrwerke sei bedenklich. Im kommenden Herbst drohe durch die Schließung des Flusstales durch die Bahnanlagen der Einsturz, da das Durchgangsprofil der Brücke um zwei Drittel zu niedrig sei. Um Unterbrechungen der Strecke zu verhindern, seien Umplanungen erforderlich. Hunrath stellte die Alternativen im regionalen Straßennetz auf dem rechten Lahnufer vor, skizzierte Entfernungen und Kosten und bezog Stellung dafür, die Frankfurter Straße bereits auf der Ostseite von Cölbe über Goßfelden nach Wehrda umzuleiten. Marburg hätte dann am Ende eine direkte Zufahrt zu seinem Bahnhof und ein Stationshaus jenseits Cölbe, mithin bei der Mühle, werde dann unnötig. Für diese Streckenführung sprach in Goßfelden *der einzige Lahnübergang über jene solide massive Brücke, welche schon 1/2 Jahrhundert allen Injurien getrotzt hat und noch ganz unversehrt ist.*

Allen Bedenken zum Trotz überstand die Brücke den Winter. Im März 1850 kam der Bezirksvorstand auf die Angelegenheit zurück und legte dem Ministerium Pläne vor, die von der Oberbaukommission ein Gutachten erhielten, dass der Zustand der Brücke einen zügigen Neubau erforderte.⁹⁷ Im folgenden Juni waren die Schäden so unübersehbar, dass sogar das Ministerium riet, die nötigen Arbeiten vor dem Winter durchzuführen.⁹⁸ Am 2. Juli 1850 genehmigte es 1.700 Thl. zu einem *Neubau*, der diese Bezeichnung nur begrenzt verdiente.

⁹⁷ HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

⁹⁸ HStAM, Best. 19 k, Nr. 209.

Immerhin wurde jetzt an den Ufern zu den Seiten an Befestigungen gearbeitet, namentlich durch Einbeziehung der Fläche in dem rechten Winkel auf der Wehrdaer Seite. Für den Erwerb des Eigentums verstrich die Zeit bis zum Frühjahr 1851.⁹⁹ Die unter Leitung Hunraths stehenden Arbeiten zogen sich bis 1852 hin. Die relativ geringen Kosten des Baus im Vergleich zu denen einer Steinbrücke zeigen, wie günstig Holzbauten letztlich waren, bei denen etliche Balken wahrscheinlich wiederverwendet werden konnten. Die Brücke wurde jetzt nur noch über ein Joch in der Flussmitte geführt.

1854 war der Bohlenbelag auf der Fahrbahn durch Fäulnis so schadhafte geworden, dass er ersetzt werden musste. Nicht einmal die 280 Thl. für die kalkulierte Reparatur waren im Etat für Unterhaltung der Brücken im Kreis Marburg vorhanden, so dass die Regierung der Provinz Oberhessen beim Innenministerium am 28. Oktober den Antrag stellte, dem Landbaumeister den Betrag aus der Staatskasse zu gewähren. 256 Thl. 24 Sgr. wurden nach Vorlage der Rechnung bewilligt.¹⁰⁰ Dass für einen Betrag in dieser Höhe keine disponiblen Mittel in den örtlichen Kassen verfügbar waren, sondern dass dafür eine Entscheidung der obersten Dienstbehörde erforderlich war, zeigt die Finanzsituation in den Jahren nach der Revolution von 1848, in der Steuerausfälle und erhöhte Ausgaben die öffentlichen Haushalte stark in Mitleidenschaft gezogen hatten.

Größerer Reparaturbedarf zeigte sich 1859 an. Am 18. März meldeten die Marburger Polizeidirektion und Landbaumeister Regenbogen der Regierung der Provinz den Bruch zweier gespannter Träger.¹⁰¹ Schwere Fuhrwerke mussten wieder über Goßfelden und Wehrda umgeleitet werden. Zwei große Tannen, die zur unmittelbaren Gefahrenabwehr über die Brücke gelegt werden sollten, um die Träger daran zu befestigen, reichten nicht, da die Untersuchungen weitere Schäden zeigten. Zudem verzögerten Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Holzes die Ausführung der Arbeiten, so dass die Brücke im Mai nur vorübergehend passierbar war. Polizeidirektion und Landbaumeister setzten auf eine umfangreiche Restaurierung und legten am 3. Mai 1859 einen Kostenvoranschlag über 820 Thl. mitsamt einer Skizze der Brücke vor (Abb. 10). Die Regierung reagierte am 26. Mai nur mit der Empfehlung, anstelle eines Umbaus solle die Brücke sorgfältig unterhalten werden, unter anderem durch Anstrich des Holzes mit fettem Teer und Verstreichung der Fugen sowie gehörigem Anziehen der Schrauben an den die Verspannung sichernden Bolzen.

Am 9. Juni stellte sich heraus, dass sich die Brücke aufgrund ihrer Laves'schen Konstruktion inzwischen um bis zu 2½ Fuß (= 71,9 cm) gegenüber ihrer unmittelbar nach dem Zusammenbruch von 1841 errichteten Vorgängerin gesenkt hatte. Die Prognose ergab, dass jeder schwere Eisgang eine höhere Gefährdung bringen würde. Regenbogens Antrag auf eine Anhebung um wenigstens 1 Fuß wurde abgelehnt. Im Grundsatz wurden die Reparaturen am 8. Juli genehmigt. Sie zogen sich in die Länge, einmal wegen Schwierigkeiten bei

99 Kartenskizze zur Erweiterung vom 19. Juli 1850. HStAM, Best. 19 k, Nr. 209. Durch die tiefen Ausschachtungen für die Eisenbahnbrücke war das Ufer zum Teil instabil geworden. Ähnliches erfolgte bei den Eisenbahnbrücken bei der Cölber Mühle, wo Ausschachtungen zur Materialgewinnung das Flussprofil so verändert hatten, dass kleine Inseln entstanden, die das Finanzministerium sofort zur Verpachtung reklamierte (1859). HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

100 HStAM, Best. 16, Nr. 11329.

101 HStAM, Best. 19 k, Nr. 209.

der Holzbeschaffung, zum anderen, weil der Baureferent der Marburger Regierung, Baurat Adolph Sezekorn, mehrfach mit Detailanweisungen in Regenbogens Maßnahmen eingriff. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Männern gingen soweit, dass Sezekorn am 18. Juli Regenbogen die Arbeit an der Brücke entziehen lassen wollte. Soweit kam es am Ende doch nicht. Am 2. Dezember zeigte die Regierung dem Innenministerium den Abschluss der Reparaturen mit Kosten von 732 Thl. 23 Sgr. 4 Hlr. an, die das Ministerium am 9. Dezember 1859 genehmigte.

Provisorien haftet der Ruf an, dass sie leicht zum Dauerzustand werden. Allen vagen Absichtserklärungen zum Trotz, die steinerne Brücke aufzubauen, hat es der kurhessische Staat bis zu seinem Ende im Jahre 1866 nicht geschafft, die Frankfurter Straße an dieser wichtigen Passage wieder vollwertig auszustatten. Bei Schäden durch Hochwasser oder Verschleiß wurde eilends repariert, zum Teil geplant, ohne den Behelf von 1841 grundlegend zu verändern. Die Holzbrücke hatte ein Vierteljahrhundert nach dem Prinzip des Flickwerks überstanden, als das Kurfürstentum Hessen nach der Niederlage im Deutschen Krieg des Jahres 1866 seine Unabhängigkeit verlor und am Ende zu einem Regierungsbezirk in der Provinz Hessen-Nassau des Königreichs Preußen wurde.

9. Nachwort: Vom Neubau unter preußischer Herrschaft bis zum heutigen Zustand

Nach der Annexion Kurhessens durch Preußen wurde der Zustand der Brücke zusehends erbärmlicher. Im Juli 1867 wurde festgestellt, dass mit einer Ausnahme alle hölzernen Träger der Bögen verfault waren, so dass die Brücke erst einmal für schwere Fuhrwerke gesperrt werden musste. Den Postwagen wurde wieder der übliche Umweg über Goßfelden empfohlen. Nachdem die Königliche Administration für Kurhessen am 17. September 1867 1.000 Thl. für Reparaturen bewilligt hatte, liefen die Arbeiten an. Nachts wurde aus Sicherheitsgründen für Wachen und Beleuchtung gesorgt. Erst am 16. November war die Brücke wieder so befahrbar, dass der Postverkehr seine übliche Route nehmen konnte.¹⁰² Als im 1869 verfaulte Träger auszutauschen waren, musste die Brücke im Dezember des Jahres für den Verkehr gesperrt werden.¹⁰³

Es wurde offensichtlich, dass für die Lahnüberquerung der Frankfurter Straße trotz der parallel zu ihr verlaufenden Bahntrasse die Praxis, die am Anfang nur als Behelf gedachte Holzbrücke durch Reparaturen in Betrieb zu halten, nicht reichte. Das Prinzip des Flickwerks war nicht mehr zeitgemäß. So kam es zu einem umfassenden Neubau in Massivbauweise, für den erste Arbeiten im Mai 1875 einsetzten, welche die Gemeinde Cölbe durch Abtretung gemeindeeigener Grundstücke förderte.¹⁰⁴ Am 12. Juni 1876 autorisierte ein königlicher Erlass die Enteignung von Grundstücken im Baugebiet, die benötigt wurden, aber

102 HStAM, Best. 190 a Marburg, Nr. 3066.

103 HStAM, Best. 19 k, Nr. 209; Best. 190 a Marburg, Nr. 3067. Anzeige zur Sperre: Marburger Kreisbl. 1869, Nr. 268, 270 u. 272.

104 HStAM, Best. 180 Marburg, Nr. 5046. Darüber hinaus wurde der Verlauf der Frankfurter Straße seit 1871 innerhalb der Ortslage von Cölbe verändert, um sie dem steigenden Verkehrsaufkommen anzupassen. Zu Grundstücksenteignungen und -umlegungen vgl. HStAM, Best. 180 Marburg, Nr. A 462.

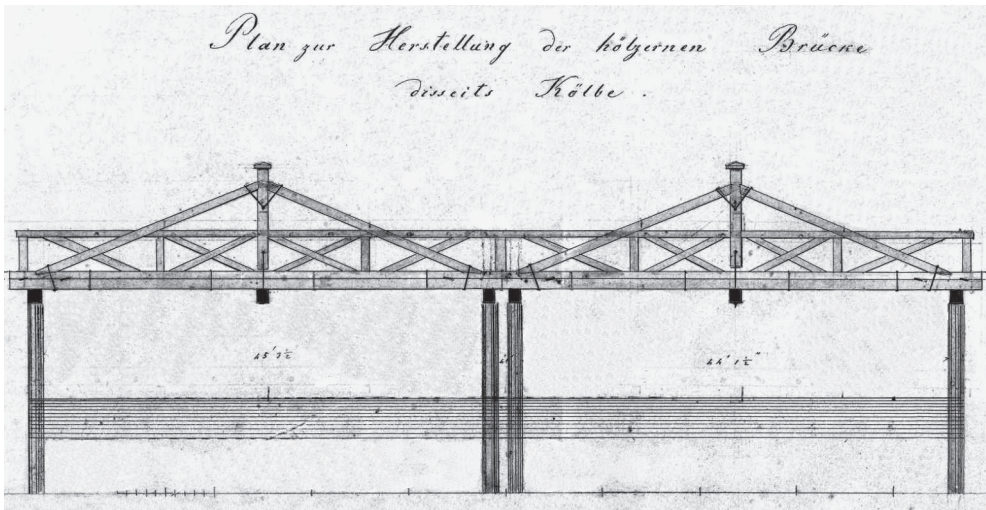


Abb. 10: Skizze der Brücke von Heinrich Regenbogen aus Anlass des Reparaturbedarfs vom Frühjahr 1859. Zu beachten sind die zahlreichen metallenen Verklammerungen
[Foto: Willi Schuhmacher, Retusche des Ausschnitts: Verf.]

nicht freihändig zu erwerben waren. Die Verfahren mit Einschluss umfangreicher Vermessungsarbeiten zogen sich bis 1877 hin und schufen die Grundlage für den Neubau.¹⁰⁵

Das neue Kapitel in der Geschichte der Brücke wurde 1878 mit dem neuen Sandsteinunterbau von fünf Bögen mit je 16,38 m Weite und einer dem modernen Verkehr mit zwei Fahrstreifen angemessenen Breite und Fußwegen gesetzt. Diese Struktur hat sich im Wesentlichen bis heute erhalten.¹⁰⁶ Heinrich Regenbogen, der sich über Jahrzehnte hindurch so für diese Lahnüberquerung eingesetzt hatte, war 1874, am Ende zum Königlichen Baurat befördert, in den Ruhestand getreten und nach Kassel umgezogen.¹⁰⁷ Die Brücke schloss sich wie ihre Vorgängerinnen an die auf einem Damm vom Dorf her herangeführte Straße an. Diese Straßenführung war vor dem Zweiten Weltkrieg eindeutig zu erkennen und zudem als Baumallee gestaltet, die sogar prägend für das Ortsbild vom Westen aus wurde (Abb. 11).¹⁰⁸ Im Laufe der Wiederaufbaujahre rückte, wie auf allen Ausgaben des Messtischblatts bzw. der TK 25, Bl. 5118, zu ersehen, die Bebauung Cölbes näher an die Brücke heran, vor allem auf der Nordseite der Straße. Die meisten Unterhaltungsmaßnahmen galten seit dieser Zeit

105 HStAM, Best. 235 Marburg, Nr. 71.

106 S. oben Anm. 4. Dem Brückenausbau folgte wohl ein Ausgleich der Höhenverhältnisse in der Straße auf Wehrdaer Seite, um die Gefahrensituation zu entschärfen. Eine Datierung ist hier nicht möglich.

107 1872 noch Kreisbaumeister, 1872 Inspektor. Königl. Preuß. Staatsdienstkalender für den Regierungsbezirk Cassel auf das Jahr 1872 [desgl. 1873, 1874], S. 99.

108 Bildzitat: Aufnahme im Zustand vor dem Zweiten Weltkrieg, bezogen über das Bauamt der Gemeinde Cölbe. Gegenüber allen bekannten Darstellungen auf älteren Postkarten, die meist nur einen Brückenturm zeigen, gibt nur dieses Bild die Situation voll wieder. Trotz erheblicher Mühen konnte der Name des Fotografen nicht ermittelt werden. Der Verf. bittet ihn bzw. seine Familie um Kontaktaufnahme.



Abb. 11: Die Brücke mit dem von der Ortslage Cölbe führenden Damm, in einem Winter vor dem Zweiten Weltkrieg, aufgenommen von Südwesten, etwa aus der Nähe des Wohnplatzes Kupferschmiede [Foto über Gemeinde Cölbe]

der Fahrbahn, abgesehen von den seit 1947 vorgenommenen Beseitigungen der Schäden aus dem Zweiten Weltkrieg. Deren Spuren scheinen noch heute an der unterschiedlichen Färbung der Sandsteinblöcke erkennbar zu sein. In Cölbe gehörten zu den insgesamt 80 zerstörten Brücken im Regierungsbezirk Kassel auf der Reichsstraße 3 die Lahnbrücke gegenüber Wehrda und die Mühlgrabenbrücke. Die Schäden waren Folge wiederholter Bombenabwürfe und des Einsatzes von Sprengkommandos beim Rückzug der Wehrmacht Ende März 1945.¹⁰⁹ Ansonsten wurde nach dem Durchbruch der Kleinen Kupferschmiede von 1965 und der längst überfälligen Beseitigung des rechten Winkels in der Fahrtrichtung der damaligen B 3 in Richtung Marburg im Folgejahr der Belag der Fahrbahn neu aufgetragen. So kann hier auf die einleitende Beschreibung der heutigen Situation verwiesen werden.

Die alte B 3 wurde zum Fuß- und Radweg rückgebaut. Doch die Brücke wurde in jüngerer Zeit auch ohne den rechten Winkel der Straße, an dem sich 1840 das Postkutschenunglück abspielte, zum Schauplatz eines nicht minder spektakulären Unfalls. Der Fahrer eines

¹⁰⁹ HHStAW, Abt. 507, Nr. 7505. Bericht des Landeshauptmanns in Kassel an den Hessischen Minister für Wirtschaft und Verkehr vom 5. Dezember 1947. Kosten der Schadenbeseitigung in Cölbe im Bereich der Reichsstraßen 3 und 62 nach Voranschlag vom 5. Januar 1948: 145.000 Reichsmark, gezahlt am 20. Februar 1948. Die Auskünfte werden Herrn Michael Ries vom Hauptstaatsarchiv verdankt, der dem Verf. damit zu Corona-Zeiten eine Archivreise ersparte.

Sattelschleppers von 40 Tonnen überfuhr am 4. Juli 2019 auf der Fahrt in Richtung Marburg einen Bordstein, verlor die Kontrolle über das Fahrzeug, das durch das Geländer der Brücke brach und genau dort, wo die Kutsche gegangen haben dürfte, in der Lahn landete, in der eine Sperre gegen auslaufendes Öl errichtet werden musste.¹¹⁰

Die Brücke hat die Geschehnisse von Cölbe über Jahrhunderte mitbestimmt und hat bis heute eine bedeutende Funktion für die Verbindung der Gemeinde in das Oberzentrum Marburg. Ihr Einsturz im Jahre 1841 wurde sofort als Katastrophe mit überregionaler Auswirkung wahrgenommen und kam dann zu Folgen bis in die Gegenwart. Diese lassen sich auf drei zeitlichen Ebenen in die Geschichte einordnen:

1. Auf kurze Sicht war dies die der Bedeutung der Frankfurter Straße geschuldete rasche Wiederinbetriebnahme der Fernverbindung durch die hölzerne Behelfsbrücke von 1841, die durch kontinuierliche Reparaturen in Betrieb gehalten wurde.
2. Auf mittlere Sicht war dies der mit der Frist *von einigen Jahren* in Aussicht gestellte Neubau der Brücke, der nach 27 Jahren Laufzeit des Provisoriums erfolgte.
3. Auf lange Sicht erreichte die neue Brücke von 1878 aus Sandstein eine Betriebsdauer, die bis in das 21. Jahrhundert reicht.

Zum verbindenden Element zwischen diesen Ebenen wurde der Rollenwechsel der Brücke. Von einer Schnittstelle des überregionalen Verkehrs wechselte sie durch den Bau der modernen Umgehungsstraßen von Cölbe in eine eher lokale Funktion, die man schon um 1841 für sie angedacht hatte. Der Rollenwechsel ging mit einer Straßenplanung einher, für welche Parallelen zwischen dem wegweisenden Plan von 1838 mit einer Ohmüberquerung und dem Großvorhaben der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts aufgezeigt wurden.

Kaum jemand, der heute Cölbe auf den Bundesstraßen 3 und 62 umfährt (Abb. 12), dabei die in beide Richtungen mit jeweils zwei Fahrstreifen ausgebaute Route entlang der Lahnberge nimmt und die Ohm in Richtung Lahntal-Göttingen auf der Brücke im unteren Bereich der Eibenhardt überquert und sich über die zügige Passage freut, ahnt, dass diese Straßenführung eine Vorgeschichte von fast 1½ Jahrhunderten hat. Ob die alten Planungen als Vorlagen bei den modernen überhaupt eine Rolle spielten, ist nicht erwiesen. Soweit Planfeststellungsbeschlüsse einsehbar waren, war dies daraus nicht zu entnehmen.¹¹¹ Entscheidend für die abschließende Bewertung ist nicht die Frage von Vorbild und Nachempfindung. Die Brücke für die B 62 wurde im Vergleich zu den Planungen von 1838 knapp 200 m weiter östlich über die Ohm geführt und entsprechend den verbesserten technischen Möglichkeiten im Straßen- und Brückenbau höher auf dem Rand der Eibenhardt angelegt. Die Kongruenz in den Konzeptionen spricht für die Qualität der Arbeit der Straßenplaner aus beiden Jahrhunderten. Sie folgten mit der Anpassung der Straßen an die natürlichen Gegebenheiten des Geländes, namentlich die Höhenlinien, einem wichtigen Prinzip ihrer professionellen Arbeit. Die weitgehende Kongruenz der Konzeptionen im Straßenbau gehört zu den spannendsten Ergebnissen, die uns die Quellen lieferten. Es war die Rolle der Brücke

110 Oberhessische Presse, Marburg, 5. Juli 2019, S. 1 u. 11; 6. Juli 2019, S. 10; 28. August 2019, S. 11.

111 So enthält die Planfeststellung zur Brücke im StadtA MR, Best. 8 H, Nr. 233, erwartungsgemäß keine Hinweise auf die Situation von 1838/41.



Abb. 12: Der Raum Cölbe zu Ende des 20. Jahrhunderts, Ausschnitt entsprechend Abb 2: TK 25 Bl. 5118, Ausgabe 1998 [Scan: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, über <www.hlgl.de>, Ortsartikel »Cölbe« im Historischen Ortslexikon]

für die Gemeinde Cölbe in Vergangenheit und Gegenwart, die am Ende dazu führte, diese Parallelen aufzudecken.

Zur Zeit der Drucklegung dieses Beitrags, am 1. Oktober 2021, wurden zu beiden Seiten der Brücke mit farbigen Wappen ausgeführte Tafeln mit der Bezeichnung »Most Partnerstzwa bzw. Partnerschaftsbrücke Cölbe – Kościerzyna«, in einem Festakt angebracht.¹¹² Damit würdigte die Gemeinde Cölbe ihre dreißigjährige kommunale Freundschaftsbeziehung zu Kościerzyna in der Kaschubischen Schweiz in Polen. Die Bedeutung der Brücke für Cölbe hat durch diese europäischen Dimensionen eine weitere Bestätigung gefunden.

¹¹² Oberhessische Presse, Marburg, 5. Oktober 2021, S. 8.