

Der Steinkohlenbergbau ist jetzt Erwerbsquelle von 3000 Bergleuten und liefert im Jahre mehr als 60 000 Doppelwaggons Kohle.

Der berühmte Botaniker Ehrhart, der 1778, 60 Jahre bevor Egestorff seine Saline gründete, das Vorkommen von Salz bei Badenstedt nachwies, hat weder aus dieser noch aus der Entdeckung der Schwefelquelle in Zimmer Reichthümer geschöpft. Doch wurde durch das Schwefelbad, das jährlich 6000 Bäder abgab, viel Segen unter den Kranken Hannovers gestiftet.

Das 1842 von Henning, dem Badepächter in Zimmer, durch Zufall entdeckte Vorkommen von Asphalt hat zur Anlage von mehreren Fabriken geführt, die jährlich 300 000 Zentner Asphalt hervorbringen und ihre Erzeugnisse durch die ganze Welt versenden.

Ferner sei noch erwähnt, daß drei große Fabriken in Misburg jährlich mehr als 300 000 Zentner Zement hervorbringen.

Nachdem ein jahrelanger Prozeß in letzter Instanz zuungunsten der Salinen entschieden ist, wird binnen kurzem auch innerhalb des Reichsbildes der Stadt der Kalibergbau eine Stätte finden.

Trotz jahrzehntelanger Ausbeute stecken doch noch ungeheure Werte in der Erde. Diese Bodenschätze geben den vielen Tausenden unserer Mitbürger lohnende Beschäftigung und direkt oder indirekt den nötigen Lebensunterhalt.

Achlos merken die meisten Menschen diese glücklichen Verhältnisse in unserer ergüßten Heimat nicht. Gedankenlos sprechen sie wohl auch ein Wort nach, das das Volk vor langen Jahren prägte: „In Linden ist nichts zu finden.“ Die Unrichtigkeit dieser Worte dürfte wohl — wenigstens auf dem geologischen Gebiete — durch die obigen Ausführungen erwiesen sein. A. A. J. e.

Die Ihmebrücke.

Der Bau der alten Ihmebrücke geht ins 16. Jahrhundert zurück und bestand ursprünglich aus Holzkonstruktion. Im Jahre 1695 wurde an Stelle dieser Holzbrücke eine steinerne gebaut, und zwar aus Tonnengewölben zwischen Steinpfeilern. Die Breite dieser Steinbrücke betrug circa 10 Meter und ihre Länge belief sich auf circa 48 Meter. Zwischen den Pfeilern waren sogenannte Stauwehre eingebaut, die dem Zwecke der Landesverteidigung dienten. Wenn die alten Hannoveraner vom Feinde bedroht waren, wurden diese Wehre zugefesselt, wodurch die Ebene oberhalb der Ihmebrücke unter Wasser gehalten wurde und so durch das Zurückflauen des nassen Elements einen natürlichen Schutz gegen das Eindringen der Feinde bildete. Infolge des Sinkens des ersten Strompfeilers an der hannoverschen Seite wurde im Jahre 1808 eine größere Brücken-Reparatur erforderlich, wie sich denn die Ihmebrücke überhaupt im Verlaufe der folgenden Jahre manchen durch Erbreiterung und dergleichen bedingten Bauvorgang gefallen lassen mußte. Die Leitung des Brückenbaues vom Jahre 1808 lag in den Händen des damaligen Ingenieur-Kapitäns Bergmann, was aus dem im Nachstehenden näher beschriebenen und bei dem jetzigen Neubau der Brücke gefundenen Grundstein hervorgeht. Durch mehrmaliges Erbreitern der Brücke erhielt sie dann mit der Zeit eine Breite von 15 Metern. Aus diesem Maße ist zu ersehen, daß die Brücke als bedeutendste Verkehrsader zweier im Aufblühen begriffener Städte nicht mehr genügte. Aber dieser Umstand bildete nicht allein den Grund ihres Abbruchs.

Vor allen Dingen war es die ständige Hochwassergefahr, die durch die enorme Breite der vier Flußbettpfeiler entstand, weil dadurch bei jedem Anschwellen des Stromes ein Rückflauen des Wassers verursacht wurde. Viele Leute entsinnen sich noch sehr wohl der Schredenstage des Jahres 1881, bei denen ganz Rüdlingen und die tiefer gelegenen Teile Hannovers unter Wasser



Monumentaler Handlhaber der neuen Ihmebrücke.

Rechts das Sachsenroß als figürlicher Schmuck.

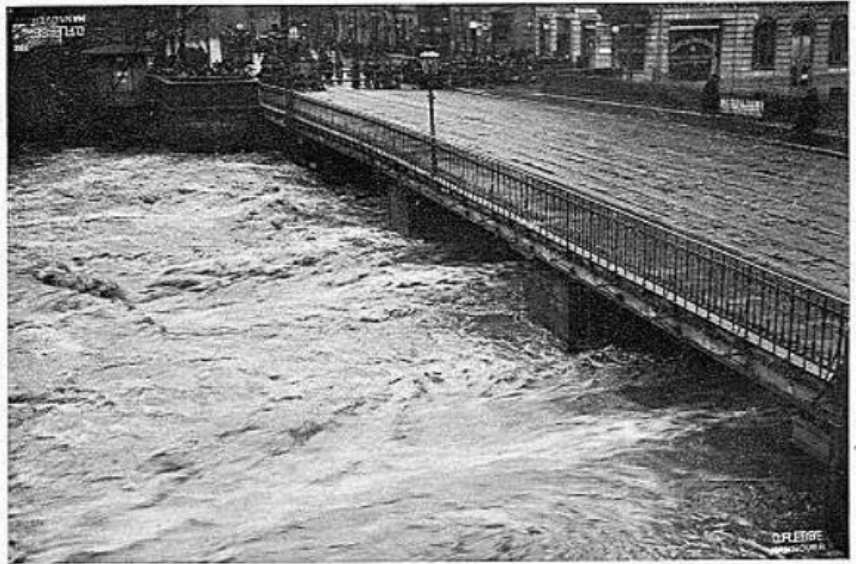
standen. Der Verkehr wurde damals von Straße zu Straße, von Haus zu Haus mittels Brennetrögen, Badtrögen und dergleichen Gerätschaften aufrecht erhalten. Den letzten Hochwasseransturm hatte die Brücke 1908 zu bestehen. Durch Verfügung des Herrn Polizei-Präsidenten von Hannover wurde daraufhin während der Dauer des Hochwassers der Verkehr gesperrt, weil man infolge des gewaltigen Wasserdruckes den Einsturz der Brücke befürchtete. Jetzt war der Augenblick des Neubaus gekommen. Die Ihmebrücke gehört zu dem alten Chausseezuge Hannover—Kerndorf. Diese Strecke ist im Bereiche der Städte Hannover—Linden von seiten beider Städte übernommen, mit Ausnahme der Brücke, als deren Besitzerin die hannoversche Provinzialverwaltung zu nennen ist. In dieser Eigenschaft ließ die hannoversche Provinzialverwaltung am 1. Juli 1910 mit dem Abbruch, resp. Neubau der Brücke beginnen. Die hölzerne Notbrücke wurde, da sie nur für die Länge der Bauzeit einen Notbehelf darstellte, auf eine Breite von 9 Meter bemessen, wovon 6 Meter Fahrbahn und zweimal je 1½ Meter auf die Fußwege entfielen. Die Notbrücke wurde direkt neben der alten Ihmebrücke errichtet, nach deren Fertigstellung letztere gesperrt und mit dem Abbruch begonnen wurde, der infolge des oben erwähnten, eingebauten Stauwehres und der damit verbundenen, ganz gewaltigen Flußsohlen-

befestigung zeitraubend und mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß beim Abbruch interessante Funde gemacht wurden, z. B. alte Geschosse u. a. m.; auch ein altes, aber noch sehr gut erhaltenes Steinschloßgewehr, das wahrscheinlich aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges stammt. Außerdem wurde der bei der großen Reparatur vom Jahre 1808 eingelegte Grundstein gefunden, der aus einer ovalen Marmorplatte besteht und folgende Inschrift aufweist:

Die Ihme-Brücke
Wurde Erbauet Im Jahr 1695.
Anno 1808 u. 1809 Ward Ein Neues Fluss
Bett Gelegt, Und Dieser Massive Eys
Brecher Anstatt des gesunkenen aufgebaut.
Unter Direktion des
H: Georg Christ: Ludolph Meyer,
Senat. U. Amts Bau-R.
H: Joh: Julius Schlottheuber Senat U. Stadt Bauher
H: Georg Gottl: Bergmann Ing: Capt:
Und Stadt-Baumeister
Arbeiteten
H: Georg Tüntzel Steinh: U: Mauer-
Meister, Ant: Dan: Holekamp
Zimmer-Meister.

Die neue Ihmebrücke besteht aus zwei Flußöffnungen von je 21,50 Meter, einem Mittelpfeiler von 2 Meter oberer Breite und den beiden Landwiderlagern. Die jetzige nutzbare Breite der Brücke beträgt 22 Meter, von denen 14 Meter auf die Fahrbahn und zweimal je 4 Meter auf die beiderseitigen Fußwege entfallen. Bei diesen Breitenverhältnissen kann sich jetzt der gewaltige Verkehr, der sich bei einer im Jahre 1912 vorgenommenen Zählung von morgens 6 Uhr bis abends 6 Uhr allein auf 48 000 Fußgänger belief, sowie der große Fuhrwerks- und der nach beiden Richtungen fahrende Straßenbahnverkehr frei entwickeln.

Der Oberbau der Brücke besteht aus elf nebeneinander liegenden, auf der ganzen Entfernung durchgehenden 2 Meter hohen Blechträgern, die durch Lattenbleche abgedeckt sind. Da man die Herstellung der Fundamente im Trocknen, also hinter Fangedämmen, ausführen mußte, und die Umleitung der Wassermengen nicht möglich war, wurde der neue Brückenbau in drei verschiedenen Abteilungen hergestellt. Die Reihenfolge bildete zuerst die Herstellung des Widerlagers auf der Lindener, dann in gleicher Weise auf der hannoverschen Seite, und zum Schluß ist der Mittelpfeiler errichtet worden. Hierauf wurde der oben beschriebene Oberbau der Brücke hergestellt. Aus dem im Juli 1912 ausgeschriebenen Wettbewerb zwecks Erlangung der künstlerischen Ausschmückung der Brücke, gingen mit dem ersten Preise gekrönt die Entwürfe der Architekten Sasse-Linden und Schick-Hannover hervor. Die Provinzial-



Die alte Ihmebrücke bei Hochwasser.

Phot. A. Rössenhop.

verwaltung entschied sich für den Entwurf des Architekten Schick. Leider war man wegen des beschränkten Bau-Terrains zwischen den anliegenden hohen Häusern nicht in der Lage, irgendeinen größeren, monumentalen Abschluß der Brücke zu schaffen, und hierin lag wohl auch eine größere Schwierigkeit bei der Aufstellung des architektonischen Entwurfes. So sieht man jetzt ein Bauwerk vollendet, das, inmitten und ohne Unterbrechung des gewaltigen Verkehrs erbaut, mehrere Jahre hindurch das Schmerzenskind vieler Hannoveraner und Lindener Bürger war. Es würde zu weit führen, auf alle technischen Einzelheiten einzugehen, aber beiläufig mag erwähnt sein, daß der Bau viele Schwierigkeiten mit sich brachte. Begonnen im Juli 1910, präsentiert sich jetzt die neue Ihmebrücke nach drei Jahren in ihrer Fertigstellung als ein Bauwerk, das menschlicher Borausicht nach dem Verkehr zwischen den beiden Schwesterstädten, der sich hier gerade in immer steigendem Maße zusammendrängt, auf absehbare Zeit genügen dürfte.

Bei dieser Gelegenheit dürften einige Bemerkungen über Brücken im allgemeinen nicht uninteressant sein. Die Brücke hatte im Altertum eine tief religiöse Bedeutung im öffentlichen und im Privatleben. Feierliche Friedensschlüsse wurden von Völkern und Königen auf Brücken gefeiert, Gefangene ausgewechselt und Bündnisse geschlossen. Die meisten Steinbrücken des Mittelalters hatten Spitzbogen. Der Straßen- und Brückenbau des Mittelalters hat unter den Stausen seinen Höhepunkt erreicht. Während des 12. und 13. Jahrhunderts wurden die Brücken vielfach in Halbkreisbogen gewölbt. Die Donaubrücke zu Regensburg, im Jahre 1135 begonnen, hat 14 Halbkreisbogen mit 10—16 Meter Spannung. Sie bildet ein vorzügliches Denkmal starken Bürgerturns im Mittelalter, ein Meisterwerk der Brückenbaukunst, das sich mehr als 7 Jahrhunderte bewährt hat und sich vielleicht noch Jahrhunderte bewähren würde, wenn sie nicht bereits dem Abbruche geweiht wäre. Die moderne Zeit und ihre Verkehrsmittel erfordern dies. Die Renaissancezeit brachte viele Umwandlungen im Brückenbau. Aber es wurde anfangs die im späteren Mittelalter aufgekommene Ueberbauung der Brücke mit Kaufläden, ja selbst mit Wohnungen, noch beibehalten. Als Beispiel kann die Rialto-Brücke in Venedig dienen.

-rl.



Alte Ihmebrücke.

