

Aus unserer Heimat.

Blätter für Geschichte, Volks- und Heimatkunde.

Nr. 5

Freibeilage zum Nassauer Anzeiger.

1926

Unsere Kettenbrücke.

Von H. H. Meyer, Nassau-L.

Nachdruck nur mit besonderer Erlaubnis gestattet.

Eine alte 98jährige, uns allen so vertraut gewordene Freundin, wird uns in diesem Jahre verlassen. Sie hat „ausgedient“, ihre Schuldigkeit getan, „treu und brav“ dem Nassauer Volk. Geduldig hat sie alles über ihrem breiten Buckel „ergehen“ lassen. In ihrem fast 100jährigen Dasein hat sie mit den Nassauern alles erlebt, Großes, Heiteres und Trauriges. Auch ihr Metersgenosse, der Sauerborn, wird mit ihr das gleiche Loß teilen müssen, wenn nicht seiner Quellenader auf die sich der eine Brückenfuß stemmt, eine fürsorgliche Neufassung und Erhaltung seitens der Nassauer Bürgererschaft zuteil wird. Denn was wären wir ohne Sauerwasser! Es wird still und stumm da drüben am Burgberg werden. Vorbei das altvertraute Lied der knirschenden Ketten, wenn flinke Füße mit ihren Bemeln darüber hinaus eilen, vorbei das Lied des Sauerbrunnenschwengels, der sich quitschend allabendlich in das frohe Treiben unsrer aus- und losgelassenen Jugend mischte. Wie manches Bild zieht an mir vorüber! Ein andermal später möchte ich davon erzählen.—Heute will ich in den folgenden Zeilen nur unsrer alten, ehrwürdigen Kettenbrücke gedenken, wie sie entstand, gebaut wurde, bis sie im Eröffnungsschmuck vor den erstaunten Nassauern von 1830 aufgerichtet dastand. —

Vor mir liegen 5 faustdicke Aktenbündel aus dem Nass. Staatsarchiv zu Wiesbaden, die Zeit von 1821 bis 1840 umfassend. Diesem ungeheuer eingehenden und genauen Material verdanke ich die folgenden Wiedergaben.

Unsere Kettenbrücke war damals das erste und schönste Schmiede- und Baukunstwerk seiner Art. Bereits im November 1821 schrieb der Amtmann der Stadt Nassau, Justizrat Koch, an die Herzogl. Nassau. Landesregierung zu Wiesbaden, daß es einem allseitigen Bedürfnis entspräche, bei Nassau über die Lahn eine Brücke zu bauen. Der Oberregemeister Mäurer in Kirberg sollte zu diesem Zwecke Vorschläge, Risse und Kostenanschläge machen. Gegen des Amtmanns Koch Erwartung willigten sämtliche Bürger Nassaus in den Plan des Amtmanns ein, außer einem, namens Georg Andreas Hermani. Die damals schuldenfreie Nassauer Gemeinde erklärte sich bereit, die Brückenbaukosten allein zu tragen, unter der Bedingung, daß das bisherige Ueberfahrtsgehd der Fähre, künftig als Brückengeld zu erheben ihr erlaubt sei. Daraufhin sandte Mäurer an den Amtmann Koch einen Kostenanschlag zur Erbauung einer „hölzernen auf steinernen Pfeilern ruhenden Brücke“ wie folgt:

Brücke	33 785	Gulden	13	Kreuzer
Futtermauern beiderseit.	2 530	„	39	„
Erhöhung der Pflaster	163	„	85	„

36 479 fl. 37 fr.

Weiterhin wurde dem Herzogl. Chausseeeinspektor Wolff in Dillenburg zur Begutachtung das bisher ausgetauschte Aktenmaterial zugestellt. In seiner 8 Seiten langen

Antwort vom Januar 1822 gesteht Wolff ein, daß ihm die Konstruktion nicht einleuchte, „es läge ein bisher jedenfalls noch nicht entdeckt gewesener, ihm unbekannter Mechanismus zu Grunde“, kurz er rate von der projektirten Ausführung als einem „monstrum horrendum“, d. h. einem schauerlichen Ungeheuer, ob. Auch will er nicht wie Mäurer vorschlug, die Brücke an der Stelle der alten Steinbrücke, deren Trümmer damals noch in der Lahn standen, errichtet wissen.¹⁾

Nun drängt die Herzogl. Regierung energisch darauf, im Jahre 1823 mit dem Brückenbau zu beginnen und überträgt die Angelegenheit dem Domänenbaumeister Wirth in Weilburg und Landesbaumeister Wolff zur Ausführung. Bereits 1822 hatte man mit den Nivellierarbeiten des Chausseebaumeisters Wolff begonnen. Im Februar 1823 reicht Wolff einen neuen Bauanschlag über eine „gewölbte Brücke mit Steinpfeilern und einer Holzverbindung ein, sodaß künftig anstatt des Holzes eine Wölbung von Steinen nachgetragen werden könne“. Danach sollte die Brücke

99302 Gulden 31 Kreuzer kosten.

Diese Summe erscheint der Nass. Regierung zu hoch obwohl sie einseht, daß die neue im Ausbau begriffene Hauptlandstraße, die sich quer durchs Herzogtum von Wiesbaden, Langenschwalbach, Nassau, Ems nach der Festung Ehrenbreitstein hinzieht, durch den Nass. Brückenbau erst ihren vollständigen Wert erhielt in kommerzieller und militärischer Hinsicht, wie auch für das reisende Publikum, welches bisher von Frankfurt aus die Wasserstraßen Main-Rhein benutzte. Die nächste landesständige Sitzung sollte sich mit der Aufbringung der Bau summe befassen, falls nicht inzwischen die Stadtgemeinde Nassau ihr früheres Anerbieten erneuere, nämlich auf eigene Kosten gegen Ueberlassung des Brückengeldes, die Brücke zu erbauen.

Im Juni 1823 wird der Geheime Justizrat und Amtmann der Stadt Nassau von der Wiesbadener Regierung aufgefordert, den gesamten Stadtvorstand zu Protokoll zu vernehmen, ob die Stadt Nassau nach ihrem früheren „Anerbieten und Ansuchen“ vom 31. Okt. 1821 jetzt noch entschlossen sei, die Anlage der Brücke nach dem von Landbaumeister Wolff gefertigten und vorläufig genehmigten Plan auf eigene Rechnung gegen Ueberlassung des Brückengeldes auszuführen. Das alte Flußbett, die Berger Krümme, wollte man trocken legen und die Lahn in schnurgerader Linie vom heutigen Gaswerk herleiten, bis sie sich ungefähr in der Nähe der „Krone“ wieder mit dem alten Flußbett vereinigt. Allein dieser Plan sollte nochmals 99000 Gulden kosten. Am 17. Juni 1823 versammelte der Stadtschultheiß Hirschhäuser den gesamten Stadtvorstand und legte ihm folgende beiden Fragen vor:

1. Will die Bürgererschaft, daß auf Kosten der Stadt die Brücke für den Betrag des Stats von 100000 fl. erbaut werden soll?

Antwort: Nein!

¹⁾ Das Bild „Nassau i. J. 1821 mit Fähre usw. usw.“ finden wir in der Ortsgesch. Sammlung.

2. Will dieselbe, wenn ihr das Recht der freien Passage über die Brücke gesichert wird, auf den der Stadt zustehenden Antheil des Fährgeldes Verzicht leisten?

Antwort: Ja!

Unterzeichnet ist dieses Aktenstück von den Nassauern:

Hirschhäuser, Stadtschultheis,
Heinrich Hermann, Vorsteher,
Heinrich Unverzagt
Ludw. von der Bruck "
Philipp Diel "
Hinterwälder, Rats Herr, "
Sauerland "
Steinhäuser "

In Scheuern antworteten die Gemeindevertreter auf die Frage, ob sie sich am Brückenbau zu 100000 Gulden beteiligen wollten verneinend, mit Ja, bei freiem Brückenverkehr und Verzicht auf die Fährgebühren. Die Scheuerner Gemeindevorsteher waren damals:

Kreidel, Vorsteher, Minor, Schultheis,
Herrmann " " Gerichtschöffe,
Klödner " Rinkenbach "

Daraufhin wurde nun im Jahre 1824 der Fährbetrieb über die Lahn von neuem an Blank auf 4 bis 6 Jahre verpachtet, mit der Einschreibung, daß Blank, falls in dieser Zeit eine Brücke entstehen sollte, er keine Entschädigung für ausfallende Pachtjahre erhalte.

Der Chausseezug von Nied mit der gleichzeitig im Bau begriffenen Niddabridge über Schwalbach durchs Nassauer Land nach Coblenz ging seiner Fertigkeit entgegen. Die Brückenfrage über die Lahn schien zu schlafen. Da kam das Jahr 1827 heran. Da plötzlich meldet sich ein junger Mann von 24 Jahren, J. W. Loffen von der Michelbacher Hütte, aus der Firma J. W. Loffen Söhne, als Bauandidat mit Plänen und Vorschlägen für ein bislang in ganz Deutschland damals ganz neues System, eine „Kettenbrücke“ zu bauen, worauf der Herzogl. Nass. Staatsminister Freih. von Marschall den Bauandidaten Loffen sofort um den Entwurf und Kostenanschlag ersucht. Am 26. Okt. 1827 legte J. W. Loffen eine eingehende Beschreibung unsrer Kettenbrücke mit Plänen, an welcher er schon lange Zeit gearbeitet hatte, der Herzogl. Regierung vor.³⁾ Der gleichzeitig von Loffen angefertigte Baukostenanschlag beläuft sich gegen die beiden früheren nur auf 67556 Gulden 51 Kreuzer. Diese Summe würde, wie Loffen berechnet auf 60000 fl. herunter gehen, wenn die Verankerung der Ketten in felsigem Boden vorgenommen werden könnte, und somit kostspielige Fundament- und Erdarbeiten erspart blieben.

Am 1. Dezember 1827 teilt der dirigierende Staatsminister Freih. von Dungen dem Bauandidaten Loffen mit, daß Seine Herzogl. Durchlaucht Wilhelm von Nassau, schon des bedeutend geringeren Kostenaufwandes wegen, seinen Plänen „den Vorzug zu geben geruhe“. Der Herzog genehmigt Pläne und Kostenüberschläge mit der Bedingung, daß diese dem Baurath Wolff zur alshaldigen Prüfung und Begutachtung zugestellt würden. Dieser nun gibt 11. Febr. 1828 sein Gutachten ab und sein Bericht beginnt: „Die von Herrn Bauandidaten Loffen vorgeschlagene Kettenbrücke über die Lahn bey Nassau verdient, was die Zeichnung, die Darstellung des Ganzen und der einzelnen Theile betrifft, vieles Lob. Diese Bemerkung muß ich als wohlverdient vorausschicken, ehe ich zur Beurtheilung der Zweckmäßigkeit und der Ausführbarkeit der Vorschläge übergehe.“

Am 28. Febr. 1828 dringt der Finanzminister von Preuschen darauf, daß nach der vorläufigen Genehmigung der Nassauischen Stände unverzüglich mit dem Bau der Brücke begonnen werde unter Benutzung der Eisenwerke

und der Hämmer des Nassauer Landes. Das Kapital wird bei der Landessteuerkasse aufgenommen, außerdem sollen die Brücken- und Barriere- d. h. Schlagbaumgelder der neugebauten Lahnstraße Nied-Nassau-Coblenz mit zur successiven Schuldenabtragung verwendet werden. In seinen weiteren Ausführungen will er den Fremdenverkehr vom Rhein weg und die in die Nassauischen Bäder Reisenden auf die Lahnstraße hinflecken. Loffen und Landesbaumeister Wolff sind nun geteilter Ansicht über die Lage der neuen Brücke. Ersterer will sie an Stelle der ältesten Steinbrücke hinstellen, sodas sie an der „Krone“ auf die Aisch einmündete, während Wolff den heutigen Standort bevorzugt. Aus Loffens Denkschrift vom 10. April 1828 erfahren wir interessante Angaben über den Hochwasserstand der Lahn in den Jahren 1682, 1784 und 1824. Im Jahre 1824 stand das Wasser an der Ecke des alten Rathhauses auf der Aisch. Im J. 1784 stand das Wasser 2,9 Fuß höher als 1824 und der Wasserstand von 1682 übertraf den von 1784 um 18 Zoll.⁴⁾ Das Wasser stand ungefähr am Schloß. Das Nassau von 1828 war besonders in den Stadtteilen, durch welche der neue Brückenzug geleitet werden sollte, ein ganz anderes wie heute. Hier von ist uns ein Stadtplan erhalten geblieben, welcher in unsrer Ortsgesch. Sammlung einzusehen ist. Nach diesem war die Kettenbrückenstraße von Strauß bis Gasthof z. Anker noch nicht vorhanden und teilweise zugebaut. Das Gelände war viel tiefer liegend, und zum Kirchenportal, an welchem sich ein schön geschnitzter Heberbau befand,⁵⁾ gelangte man auf 4-5 Stufen. Der Kirchhof lag noch um das Gotteshaus herum. Das heutige Haus Schrupp, war früher eine Schulscheuer und zwischen dieser und Blank lag noch eine Schulscheuer, die später G. Kreuzler gehörte. Am Haus Ad. Ruhn war ostwärts des Rats Herrn Ruhn Scheuer und Schweineställe angebaut, an die sich nach der Zehntscheuer hin, dem heutigen Amtsgericht, noch Stallungen des Pfarrhauses anreiheten. Im früheren Gmelchen Haus (heute Strauß) angebaut, stand eine Kaplaneischeuer, an welche sich das damalige Pfarrhaus als von Osten nach Westen stehendes Rechteck mit geteilter Wohnung und dem Eingang von Westen, anschloß. Ferner standen an Stelle des Jornschen Hauses Scheunen von Andreas Wilh. Steuber und Christ. Kreuzler von welchen ein Stück um die Hälfte für die Straße abgetrennt wurde. Zwischen Pfarrhaus und Gasthaus z. Stern, Hegmann zur Ailie lagen die Höfe, Ställe und Gärten. Abzuliegen und anzuwerben waren also: $\frac{1}{2}$ Scheuer des A. W. Steuber, $\frac{1}{2}$ Scheuer des Chr. Kreuzler, 1 Scheuer des Ratsstafierers Ruhn und ein Stall und Hofraum desselben, die Scheuern der ersten und zweiten Pfarrei und der dabeiliegende Schuppen und ein Stück des Pfarrgartens. Das Ganze taxiert zu 1440 Gulden. Zwischen Gasthaus Minor und Sauerbrunnen lag früher das Haus und die Stallgebäude des Jakob Pfaff, auf Nassauer Grund und Boden. Dieses Anwesen wurde mit 2000 Gulden abgeschätzt. Zu diesem Plan der heutigen Kettenbrückenstraße nehmen nun die Anwohner der Aisch Protest ein, jedenfalls aus dem Hauptbeweggrunde, daß ihnen der bisherige Verkehr entzogen werden könnte. Auch führen sie in ihrer Eingabe an, „daß die neue Straße an der Kirche vorbei führe und während des Gottesdienstes zweifellos unangenehme und „irregulöse“ (soll wohl unreligiöse heißen) Störungen vorfallen müßten.“ Die Anwohner der Aisch, die das Schriftstück unterzeichneten, waren: Gerber Phil. Anton Zahn später Born, J. Fr. Remy, Gastwirt zur Krone, F. F. Goedecke seel. Witwe, Heinrich Schoor (später Haus Epstein),

³⁾ Von den Brückenplänen und dem Situationsplan des Nassaus von 1827 habe ich für unsre Ortsgesch. Sammlung eine Kopie angefertigt.

⁴⁾ 1 Zoll sind = 2 cm.

⁵⁾ f. Ortsgesch. Sammlung

Joh. Phil. Maul (Haus Marquart), Wilh. Arnold (jetzt W. Huth am Markt), Hegmann zur Lilie (heute Louis Huth), P. M. Hegmann zum Stern (heute Chr. Schulz), Henrich Wilh. Hermann und Amtsapotheker Fischer. Auch verstimmt die Nassauer, daß die Vorbrücke von der Kettenbrücke bis an den Anker, die ein Viadukt von 6 Steinbogen darstellte, durch das alte Gelände den „Grien“ gelegt würde. Von Urväterzeiten her war der Grien ein großer Obstgarten in dem jede Nassauer Familie ihren Apfelbaum besaß und der sich von Vater auf Sohn vererbte und erhalten oder erneuert werden mußte (sog. Erbbäume). Und jedes junge Ehepaar pflanzte an seinem Hochzeitstag dort einen jungen Obstbaum. Was mahnt uns heute nach an unseren Grien? (Könnte der Denkmalsplatz nicht diesen Namen führen?)

Am 19. Mai 1828 bestimmt ein Erlaß der Herzoglich Nass. Regierung in welcher Weise die zum Bau veranschlagten 69094 Gulden 40 Kreuzer abzutragen sind und will hierzu die Barriere d. h. Schlagbaumgelder bei Kemel, Langenswalbach auf der Schanze, bei Dausenau, Dorf Gms, Singhofen, Neudorf und Wiesbaden erhöhen und hierzu verwenden. Auch wünscht sie, daß dem Baumeister Loffen zur „Oberaufsicht“ der Landesbaumeister Wolff überstellt werde. Daraufhin bittet Wolff die Herzogl. Regierung ihn dieses ihm gewordenen hohen Auftrags zu entheben. Seines hohen Alters wegen könne er zu Pferd eine Reise von Wiesbaden nach Nassau die 3 Tage erfordere, nicht mehr unternehmen. Eine „Chaise“ oder „voiture“ für diese Zeit würde jedesmal auf 56 Gulden kommen. Auch sei der Kettenbrückenbau nicht ein Zweig des Bauwesens, dem er sich besonders gewidmet habe. Ganz anders der Baumeister Loffen, dessen Studium der Kettenbrückenbau sei; er, Wolff, bezweifle, ob seine Oberaufsicht überhaupt von Loffen gewünscht sei und „sein Dazwischenkommen bei der Ausführung des Brückenbaues eher schädlich als nützlich sei.“ Auf diesen freimüthigen Bericht Wolffs besteht die Nass. Regierung trotzdem auf ihrem Willen, da dies „allerhöchste Entschliebung“ sei. Eine Randbemerkung, scheinbar aus des Herzogs Hand lautet. „Dafür sorgen, daß die Bedingungen der Veraceordierung unverzüglich sachgemäß entworfen und überhaupt unverzüglich zum Anfang geschritten wird“. Landesbaumeister Wolff fügt sich in dem ihm aufgezwungenen Posten, indem ihm die Reisekosten vergütet werden. Von Wiesbaden aus drängt man wiederholt auf Beschleunigung des Brückenbaues und wünscht daß „etwaige Zögerungen, welche sich das Amt Nassau sollte zu Schulden kommen lassen rücksichtslos alsbald in Wiesbaden zu melden.“ Eine langwierige Verhandlung mit Jakob Pfaff wegen Erwerbung seiner Hofraithe, schafft eine neue Verzögerung; Pfaff fordert die zu hohe Summe von 6000 Gulden. Schließlich willigt er in die Summe von 3430 fl. ein, fordert außerdem noch einen Bauplatz oder eine Vergütung von 600 fl. hierfür. Nachdem die Nass. Regierung auf Enteignung des Anwesens drängte, fügt sich Pfaff vorläufig und will sogar den verlangten Bauplatz bezahlen, falls ein solcher übrig bliebe.

12. Juli 1828 werden Arbeiten und Lieferungen zum Brückenbau vergeben und ausgeschrieben. Es handelt sich vorläufig um

- 700 Ruthen⁵⁾ Bruchsteine,
- 22000 Kubikfuß gehauene Steine,
- 1400 Tonnen Kalk,
- 300 Tonnen Traß (besser wie Zement),
- 90 Ruthen Sand,
- 7000 Kubikfuß Eichenholz,
- 13600 Quadratfuß dreizöll. Eichenbohlen,
- 2500 Kubikfuß Tannenholz,
- 1600 Kubikfuß Lärchenholz,

⁵⁾ 1 Ruthe = 25 qm.

140 000 Pfd. Stabeisen,
60000 Pfd. Gußeisen,
73000 Stück Nägel.

Es werden hierbei nur nassauische Firmen berücksichtigt und die Aufforderung soll besonders an die Nass. Aemter Maudt, Dieß, Limburg, Kunkel für Steinlieferung, für Eisenlieferung namentlich an die herzogl. Aemter Dillenburg, Weilburg, Braubach, wo Hütten u. Hammerwerke sind, ergehen. Am 26. Juli 1828 berichtet Landesbaumeister Loffen, daß er mit Loffen zusammen die Baustelle für die Brücke und die ab- und zuführenden Wege abgesteckt habe. Die Bodenformation zeigt Sand- und Lettoboden, sodaß man sich entschloß, eigene Pfähle einzurammen und darüber einen Pfahlrost zu legen. Nach umständlichem Briefwechsel mit der Herzl. Nass. Regierung, die mit Argusaugen über dem Kettenbrückenbau wacht und durch ihre Bürokratie auf die Handlungs- und Bewegungsfreiheit des jugendlichen Baumeisters Loffen hemmend wirkt, wird am 11. Oktober 1828 das erste Fundament des Pfeilers auf der Nassauer Seite gelegt. Also dieses ist ein denkwürdiger Tag in der Brückenbaugeschichte. Weil im Nassauer Land keine geeigneten Sandsteinbrüche waren, wurden die Blöcke zu den Pfeilern von dem Steinmegmeister Friedrich aus Bettingen im Bad. Kreis Mosbach bezogen. Der erste Transport geriet bei Costheim am Main auf eine Sandbank und kam am 11. Oktober 28 zu Schiff glücklich in Nassau an. Der Fährebetrieb über die Lahn wird nun mehr und mehr durch den erhöhten Arbeiterverkehr und das Ueberfahren des Materials in Anspruch genommen, sodaß man mit dem Fähremeister Blank einen Pauschalcontract eingehen möchte, weil der bisherige Tarif für die Dauer dem Unternehmen zu teuer wird. Bei der Gelegenheit erfahren wir, wie der bisher gültige Tarif vom 24. Juli 1824 lautet:

Eine jede übersahrende Person	1 Kr. (Kreuzer)
ein Pferd nebst dem Reiter	4 "
beladene Karren mit 1 Pferd bespannt	8 "
" " " 2 Pferden	12 "
" " " 3 "	16 "
" " " 4 "	20 "
unbeladen, aber von jedem Pferd eine Chaise, gleich ein Karren	4 "

bey hohem Wasser, aber wenns über die Ufer geht das Doppelte, bey kleinem Wasser, wenn der Fuhrmann durchfahren kann, die Hälfte.

Am 24. Dezember 1828 war der große alleinstehende Pfeiler auf der Nass. Seite vollendet. Er ruht auf 140 dicken eingerammten Eichenpfählen, die mit Traßmörtel ausgeschmiert und ummauert sind. Darüber war noch ein Pfahlrost von Eichenstämmen gelegt. Dieses künstliche Fundament zum Tragen des eigentlichen Fundamentes wird in Städten wie Venedig, Amsterdam u. a. bei Hausbauten heute noch angewendet. Die Arbeiten an der Kettenbrücke erfahren eine Verzögerung und mußten bis zum Frühjahr 1829 unterbrochen werden. Durch den ungeheuren Schneefall gingen die Fluten der Lahn sehr hoch und bedeckten den eben beschriebenen Grundpfeiler, sodaß die begonnene Aufmauerung unterbleiben mußte und auch die geplante „Gründung“ des anderen Pfeilers am Burgbergfuße unterblieb.

Das Einrammen der Pfähle geschah durch einen „Rammbär“, deren es zwei waren. Ein solches Instrument hat eine Last von 9 Zentnern auf der einen Seite, auf der anderen eine Kraft von 30 Menschen u. beim Herunterlassen ein mechanisches Moment von 46 Zentnern. Zimmermeister „Maul und Konsorten“ als Akkordanten ramnten die Pfähle ein, Heintr. Mangold und Konsorten besorgte das Wasseraus schöpfen, Philipp Minor von Bergnassau das Steinefahren, weiter werden gen. Andr. Fuchs, Wagner Dohs, Zimmermann Ant. Hof-

mann, Philipp Meier, Christian Knott, Joh. Philipp Meusch, Joh. Heinrich Unverzagt, Schmiedemstr. Frenz, Christian Vanio, Joh. W. Hegmann (zur Lilie), Schreiner Christian Kreuzler, Dreher Joh. Wilh. Wild, Peter Maxeiner, sämtlich von Nassau, außerdem noch Leute der nächsten Umgebung.

Die Rechnungsaufstellung und Nachweis für den Monat Dezember 1828 betrug 3327 fl. 29 Kr. Bereits im Februar 1829 beginnt man auf der Saynerhütte verschiedene Eisensorten für den Brückenbau auf ihre Tragfähigkeit zu prüfen und zwar durch eine von Loffen eigens hierzu konstruierte Maschine, welche zum „Zerreißen“ des Eisens dient. Sie giebt genaue Resultate an, besteht aus einem Hebel, dessen einer Arm 25, der andere $\frac{1}{2}$ Fuß von dem Unterstützungspunkte entfernt ist, so daß sich die Belastung 50mal vervielfältigt. Die Schwere des Hebels wird an dem Kopfe durch eine Wagschale ausgeglichen. Die Versuche gaben zu erkennen, daß man die in der Berechnung angenommene Tragkraft des Eisens von 40—42 Kilogramm auf 1 Quadratmillimeter mit Sicherheit annehmen kann. Ein interessantes statistisches Bild, das ich in seinen Einzelheiten hier nicht wiedergeben kann, ergaben die Proben von 6 Eisensorten. Besonders in Betracht kamen die Michelbacher-, Emmershäuser-, Löhnbergerhütte und Vichenbacher Grube mit Fachausdrücken „aus der Mitte“, „aus der Luppe“, „von der Gichtseite“. Hier folgt kurz eine Uebersicht über die berechnete Tragfähigkeit:

	auf Quadr.-Millm.	auf Quadr.-Zoll
Michelbacher-Hütte	82.0 Pf.	47.228 Pf.
"	89.2	51.238
Emmershäuser-Hütte	89.8	51.725
"	95.5	55.031
Löhnberger-Hütte	81.2	46.777
Emmershäuser-Hütte	76.4	44.024

An unserer Kettenbrücke ist das weit und breit beste Eisen verwendet worden. Eine solche Qualität wird heutzutage nicht mehr verarbeitet. So ungefähr äußerte sich kürzlich Herr Landesbaurat Sprotte aus Diez, welchem der Um- resp. Neubau unserer Brücke unterstellt ist.

Inzwischen hat sich der Fährmann Blank wegen eines Pauschalakkordes mit der Regierung nicht einigen wollen und der Amtmann von Nassau, Justizrat Sandberger, schafft für die Stadt eine eigene Fähre an. Im März 1829 hatte die Lahn ihren gewöhnlichen Wasserstand wieder erlangt, sodaß die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden konnten; auch traf am 1. April der Baumeister Loffen von einer Krankheit genesen wieder ein. Mitte April beginnt das Ausgraben der „Widerhaltsschächte“, in denen die Ketten verankert werden auf dem rechten Lahnufer und zugleich auch der Fundamentauswurf des anderen Stützpfilers auf der linken Lahnseite. Mit den Arbeiten eines Pfeilers wurden 150 Menschen beschäftigt.

Am 16. April 1829 erblickte unser Sauerwasserquelle das Licht der Welt.

Der sich hierauf beziehende Bericht unseres damaligen Amtmanns Sandberger an die Herzogl. Regierung lautet:

„Bei dem Grundausgraben auf der linken Lahnseite hat sich am heutigen gegen alles Erwarten ein Sauerling gezeigt; die Quelle ist jedoch mit süßem und trübem Wasser vermischt und läßt sich daher über ihre Güte noch nichts sagen.“

Gleichzeitig lasse ich die weiteren Berichte über die Quelle aus späterer Zeit an dieser Stelle folgen:

Bericht des Landbaumeisters Wolff vom 28. April 1829: „Beim Ausgraben des Fundamentes ist eine Mineralquelle entdeckt worden, die als Trinkwasser eine angemessene Stärke haben soll. Die Einwohner von Nassau, gutes Trinkwasser entbehrend, haben daher mit Anwendung von Kosten und Arbeit durch den Amts-

werkmeister Balzer eine Fassung dieser Quelle und eine Ableitung auf eine für den Brückenbau unschädliche Weise versucht.“

Bericht des Amtmanns Sandberger vom 22. April 1830: „daß den Bewohnern der Stadt Nassau der freie Gebrauch der entdeckten Mineralquelle zum Hausbedarf eingeräumt sei, dagegen das Eigentum der Quelle vorerst bis zur vollständigen Beurtheilung deren Wertes zu öffentlichen Zwecken für die Herzogliche Landessteuerkasse reserviert bleibe, davon habe ich dem Stadtvorstand dahier (in Nassau) Kenntnis gegeben.“

3. Mai 1830 schreibt Bergrat Schapper in Diez: „Aus dem anliegenden Bericht des Herzogl. Amtes in Nassau, samt Riß und Kostenüberschlägen von dem Baukandidaten Loffen wolle das Ministerium ersehen, daß eine Verbesserung der Fassung für die unter dem freistehenden Pfeiler an der Kettenbrücke zu Nassau entdeckte Mineralquelle nicht ausführbar erscheint. Der Baukandidat Loffen, vermutet, daß die auf dem anlieg. Riß bei A gefakte Quelle, weil solche durch das Einrammen der Pfähle (bei D) getrübt werde, mehr Landeinwärts (bei B) ihren Ausfluß näher aufgefunden und besser gefaßt werden könne, u.s.w.“

Die Vermutung Loffens hat sich in diesen Tagen bestätigt. Es handelt sich nicht um die Quelle, sondern um eine getroffene Quellenader, welche vom Nassauer Berg her 100—50 Meter unter der Erde her und dreimal unter dem Flußbett her, über den Brühl in die Neugebach verläuft. Doch hierüber ausführlicher an einer anderen Stelle.

Gleichzeitig beim Quellenfund fand man 10 bis 11 Schuh in der Erde einen „Steigbügel in dreieckiger Form, vermutlich aus der Ritterzeit, von Eisen nett gearbeitet, von eigentümlich schöner Form und ein Pferdehufeisen, sowie ein Messer, Stücke aus sehr alter Zeit. Außerdem eine 12—15 Zoll dicke Sandsteinkugel von der Burg Nassau als Verteidigungsmittel auf den Feind herab gerollet.“

Diese Funde stammen scheinbar von den Kämpfen und Zehben am Fuße unseres Burgberges um den Brückenkopf der alten Steinbrücke, die von hier aus über die Lahn nach der Aesch hinüberführte; dort war sie bekanntlich durch den Brückenturm die „Burgkorte“ geschützt.

Doch nun zurück zum Kettenbrückenbau. Die Akten vom 17. April 1829 behandeln umständlich den Brückenzugang aus der Stadt bis zu den Brückenpfeilern, sowie die rechts und links abwärts führenden Wege. Der Zugang wird der Brückenhöhe angepaßt auf einem Viadukt mit 6 Durchläufen. *) Entsprechend hoch gelegt wurde auch die neu entstehende Kettenbrückstraße.

Die Arbeiten schritten rüstig weiter, sodaß Landbaumeister Wolff hofft, im Herbst 1829 die Kettenbrückenstraße und die Kettenbrücke dem Verkehr zu übergeben. Naturgewalten machen alle menschlichen Hoffnungen und Voraussichten zu schanden. Denn im Wonnemonat Mai trat eine große Ueberschwemmung ein. Die flutende Lahn hatte sich der beiden Grundpfeiler bemächtigt, sodaß die Arbeiten eingestellt wurden. Der Bau wird um 14 Tage zurückgesetzt und die durch das Hochwasser verursachten Aufräumungsarbeiten bringen beträchtliche neue Kosten. Als am 6. Mai 1829 der Brückenbaukandidat Loffen von der Herzogl. Nassauischen Regierung aufgefordert wird über den Stand der Arbeit zu berichten antwortet statt seiner, die mit der Lieferung der Eisenteile beauftragten Firma Anselm Loffen Söhne, Michelbach, daß sie zur Ausführung der äußerst erschwerten und mit größter Genauigkeit anzufertigenden Arbeiten zwar alle Kräfte anbiete, dieselben zu beschleunigen, daß sie jedoch mit Gewißheit die Ablieferungsfrist nicht voraus bestimmen könne. (Fortf. folgt.)

*) Diese Anlagen zeigen in der Ortsgesch. Sammlung ältere Bilder von Nassau vor dem Eisenbahnbau.