

# Aus unserer Heimat.

Blätter für Geschichte, Volks- und Heimatkunde.

Nr. 6

Freibeilage zum Nassauer Anzeiger.

1926

## Unsere Kettenbrücke.

Von H. H. Meyer, Nassau-L.

Nachdruck nur mit besonderer Erlaubnis gestattet.

II. Teil.

Bei Vergebung der Arbeiten hätten sie sich nur aus dem Grunde zur Uebernahme der gesamten Schlosserarbeiten „geneigt gefunden“, weil die geforderten Preise derart waren, daß vielleicht die ganze Ausführung des Baues daran gescheitert wäre.“

Außerdem war Loffen die tätige Hilfe der Hammerwerke Buderus und Böhmer zugesichert worden, auf welche er bei der großen Quantität des Eisenbedarfs sicher rechnen mußte. Durch Krankheit Böhmers verlor Loffen dessen Hilfe und Buderus steigerte seine Preise derart, daß Loffen solche zu zahlen durchaus nicht im Stande war.

Der strengen Kälte wegen, die im Winter 1828 auf 1829 elf Wochen anhielt, mußten die 3 Hammerwerke — die in damaliger Zeit mit Wasser getrieben wurden — und in welchen 20 Mann mit dem Schmieden der Ketten beschäftigt waren, still liegen. Damals wurde das Eisen mit Holzkohle geschmolzen. Man fürchtete bereits, daß nach dem strengen Winter ein trockener Sommer mit Wassermangel folgen könnte und der Betrieb abermals gehemmt würde. Die Firma Loffen Söhne verwandte auf die Arbeit alle Sorge und Kraft, und opferte ihren permanenten Absatz, vielleicht auf mehrere Jahre, ohne überhaupt den geringsten Nutzen vorzusehen. Allein nichts konnte Loffen bewegen durch Ueberstürzung den sicheren, genauen, gewissenhaften und ruhigen Gang der Ausführung zu gefährden, „den wir dem Vertrauen in uns — so schreibt Loffen — und unsrer Ehre schuldig sind. Könnten wir damit das Lob, auch schnell gearbeitet zu haben vereinigen, sollte es uns freuen.“ Loffen hofft, daß die hohe Landesregierung seine Maßregel ergreife, welche den Mut und den Eifer zur weiteren Arbeit lähmen könnte. — Damals war gute Arbeitsleistung nicht nur Verdienst, sondern auch „Ehrensache“. Wann wird diese Zeit wiederkehren? Auf Loffens Rechtsfertigung trifft bereits am 29. Mai aus Wiesbaden die Antwort ein, mit brutaler, unfachmänniger und despotischer Feder geschrieben. Der Minister Möller erläutert, daß „Seine Herzogl. Durchlaucht die Beschleunigung des Brückenbaues sich nun einmal in den Kopf gesetzt und befohlen“ habe und er auf einer pünktlichen Einhaltung und Erfüllung der übernommenen Arbeit „strengstens“ bestehe. Das Herzogtum Nassau hätte ja einen so ausgedehnten Hammerbetrieb, daß es an weiteren Mitteln doch nicht fehlen könnte. Innerhalb 14 Tagen sollte sich Loffen äußern, „damit seine Herzogl. Durchlaucht beruhigt sein könne.“

Im Juni 1829 schreitet die Arbeit weiter fort. Der Pfeiler auf der rechten Lahnseite ist bis zur Gesimsbekrönung aufgemauert und hat bis dahin eine Höhe von 23 Fuß erreicht. Der linke Pfeilersockel hat vom aufgelegten Pfalstroß abgerechnet eine Höhe von 6 Fuß erreicht. Da die Bruchsteine aus der Nassauer Umgebung für ein wasserdichtes Mauerwerk untauglich sind, werden die Schachte, in welchen die Ketten verankert

liegen, mit 12000 Tonbacksteinen von der Nieverner Hütte ausgemauert. Bei der Fassung der Sauerbrunnenquelle und des Emser Pferdebadens haben sich diese Backsteine sehr bewährt. Im Juni 1829 sinkt die Lahn beständig und die Arbeit am Brückenbau schreitet rüchrig vorwärts. Der bereits erzählte gereizte Altenaustausch zwischen der Nass. Regierung und dem Baukandidaten Loffen wird am 9. Juni durch ein Schreiben des Ministers von Preußen an letzteren etwas durch höfliche Tonart gemildert, indem auf Einhaltung des Lieferungstermins „nicht mit Strenge zu bestehen“ sei und man fürchtet, daß durch Uebereilung die gute Bearbeitung des Eisens leide, und ersucht die Firma Loffen, die Lieferung für den Brückenbau etwa wegen eines anderen vielleicht besseren Vordienstes nicht hintanzustellen. Die große Trockenheit im Sommer 1819 legte, wie man befürchtete die Hammerwerke still. Trotzdem hoffen Loffen Söhne bis Ende November 1829 die Ketten zum Aufhängen fertig zu haben. Nachdem Buderus und Böhmer sie im Stiche gelassen, fanden sie, daß die anderen Firmen, an welche sie sich um Lieferung gewandt hatten, mangelhafte Arbeit mit unabsehbaren Unannehmlichkeiten im Gefolge, geleistet hatten. Sie wären schneller vorwärts gekommen, wenn sie unter eigener Aufsicht alles allein gefertigt hätten. Sie schreiben an die Herzogl. Landesregierung: „Hätten wir gemußt, daß bei dieser in Deutschland (alte Schreibweise vom alten Wort testesco = deutsch) fast noch ganz fremden Arbeit so viel für uns Zeit und Geldraubende Hindernisse und Erfahrungen aufgetaucht wären, so hätten wir die Arbeit nicht übernommen; da wir dieses Geschäft also nur noch rein als Ehrensache betrachten können, so erlauben wir uns kaum den Gedanken, daß eine hohe Stelle, wenn durch Uebereilung unvermeidlich die Güte die Arbeit gefährdet wird, sie dennoch mit so unerbittlicher Strenge vorgehen könne.“ Im Gegenteil — so schreiben sie — wir vertrauen, daß man uns mit göttiger Nachsicht unterstützen und unsern gnädigen Herzog um eine gleiche, huldvolle Verlängerung der Lieferzeit ansprechen wolle“.

War es nicht unser „Frei“herr vom Stein, der in seinen großzügigen Plänen ein Gegner des despotischen Gottesgnadentums mit all seine Eigenbrötleien gewesen ist, indem ihm das ehemalige Wahlkaisertum und die Beseitigung des Kleinstaantentums vorschwebte.

Bei dem Altenaustausch der Nass. Regierung, wo sich Bürokratie und gesunder Fachmannsinn gegenüberstehen, unter Aufwand von Papier, Tinte und Zeit wird man die Aussprüche alter treuer Nassauer verstehen lernen, daß es gut war, daß der Besen von 1866 manches, wenn auch nicht alles, aus den Schreiberstüben heraus gefegt hat.

Die Niederlegung der Gebäude die der neuen Kettenbrückenstraße Platz machen mußten, war ohne Reiberei mit den früheren Besitzern vor sich gegangen. Außer jenen Gebäulichkeiten kam nachträglich des Franz Blank's Keller, der unter Kreuzflers Scheuer lag, in Frage. Nach dem Gutachten des Amtswerkmeisters Balzer konnte der Keller unter die Straße zu liegen kommen, „obgleich er ohne Dach der Wärm und Näß ausgefägt sey.“



Am 21. Juli 1829 sollte mit dem Aufbau der 4 Obeliskten, den Tragspfeilern, begonnen werden. Hierfür hatte der Meister Phil. Schrupp den Afford eingegangen, glaubt aber nicht verpflichtet zu sein, die Rüstungen nebst übrigen Vorrichtungen zum Hinaufbefördern der schweren Sandsteine, als Globen, Sattelwalzen, Flaschenzüge mit Seilern usw. stellen zu müssen, obgleich in der Abmachung nirgends davon die Rede ist. In Wirklichkeit waren Schrupp's Gerätschaften viel zu schwach um bei den großen Steinquadern Stand zu halten. Auf Befürwortung des Bauandidaten Vossen genehmigt die Nass. Regierung die Anschaffung der nötigen Instrumente auf Staatskosten, sodaß nicht allein an einem, sondern zugleich an den 4 Obeliskten gearbeitet werden kann. Bergrat Schapper hatte am Brückenbau allerhand auszuzeigen, auch beschuldigte er Schrupp, daß es mit der Aufstellung der 4 Pfeiler zu langsam vorwärts ginge. Schrupp versuchte durch Umwinden von Seilern die schweren Sandsteine in die Höhe zu ziehen, wobei viele abstürzten, beschädigt und unbrauchbar wurden. Nach einem neuen Streit zwischen dem Bauandidaten Vossen und Ph. Schrupp. wird letzterer dazu angehalten, in die Sandsteinquader Böcher zu meißeln, in welche Klammern, sog. „Wölfe“ eingreifen, um die Steinlast fest gefaßt in die Höhe zu befördern. Dies lehnt Schrupp ab, weil es Steinmeharbeit sei. Solche und andere ähnliche kleinliche Zänkereien und Schwierigkeiten auch mit anderen Affordanten, tragen dazu bei, dem Bauherrn Vossen die so wie so schwere Arbeit zu verbittern und noch weit mehr zu verzögern.

Im Juli 1829 setzt plötzlich Regenwetter ein und veruracht das Anschwellen der Lahn, sodaß das Wasser  $9\frac{1}{2}$  Fuß über den Pfahlrosten stand und das Fortschreiten der übrigen Arbeiten verlangsamt. Zudem erkrankte Vossen an einer rosenartigen Entzündung am Fuße, wodurch er ins Bett gefesselt wurde.

Soweit war alles gut gediehen und Vossen hatte bis dahin seine Pflicht erfüllt, da verlangt die Herzogl. Regierung noch nachträglich von Vossen, einen Eid zu leisten, daß er sein Werk in „zufriedenstellender Weise“ zu Ende führen würde. Der Amtmann Sandberger von Nassau, der in seiner biedereren Art stets auf Vossens Seite steht, nimmt auch diesesmal für den jungen Künstler Stellung und macht der Wiesbadener Regierung klar, daß Vossen sich durch die Form des ihm zugemuteten Eides zu einem gewöhnlichen Arbeiter herabgesetzt fühle; eine Erklärung für Vossen gibt ebenfalls der ihm väterlich gesinnte Landbaumeister Wolff ab und schreibt den Herren Ministern nach Wiesbaden, daß von der glücklichen Ausführung des Kettenbrückenbaues der ganze Ruf dieses jungen Mannes (Vossen) für die Zukunft abhinge. Wolff wird daraufhin beauftragt, dem „Baumeister“ Vossen zu bedeuten, solange ihm von Sr. Herzogl. Durchlaucht eine bestimmte Anstellung im Staatsdienst noch nicht verliehen worden sey, er auch auf den für Staatsdiener vorgeschriebenen Eid nicht verpflichtet werden könne, daß hingegen die Aufforderung zu jenem Eide keineswegs ein Mangel an Vertrauen gerade in seine Person und namentlich in seine Treue und Redlichkeit bey der ihm anvertrauten Führung des Bauwesens bey der Kettenbrücke enthielte, sondern die Ableistung des für Vossen gedachten Eides Vorschrift sey, welche eine öffentliche Fides (Beglaubigung) erfordere, sodaß mithin irgend etwas Ehrenkränkendes darin nicht gefunden werden könne. Wir zweifeln nicht, — so schließt der Herzogl. Kas. — daß Herr Vossen nach einer solchen „Belehrung“ sich ohne Widerrede der Eidesleistung unterziehen wird.

Das geschah, und Vossen leistete bei dem Justizrat und Amtmann von Nassau, Sandberger, folgenden Eid am 20. Aug. 1829.

Ich, Johann Wilhelm Vossen, schwöre und gelobt zu Gott dem Allmächtigen diesen feierlichen Eid: daß ich das mir übertragene Geschäft des Kettenbrückenbaues über die Lahn bei Nassau mit allem möglichen Fleiß, aller möglichen Treue und Redlichkeit nach bestem Wissen ausführen will, so war mir Gott helfe, Amen!!

Am 30. Aug. 1829 wurde überall mit dem Zusammensetzen der Eisentkonstruktionen begonnen; auf den Hammerwerken zu Hadamar, Rod a. d. Weil, Kupferhammer bei Neuweilnau, Burg Schwalbach und Mehrbacher Hüttenwerke wird für die Ketten das Stabeisen geschmiedet. Nun scheinen alle Schwierigkeiten überwunden zu sein, und es steht zu erwarten, die Brücke im November 1829 aufschlagen zu können. Nachdem Vossen 8 Tage zur Besichtigung der im Bau stehenden Kettenbrücke in Bamberg verweilt hatte, konstruirte er eine Maschine zum Erproben der Tragfähigkeit der Kettenglieder; über die Maschine spricht sich Wolff sehr lobend aus. Der Nachsommer und Herbst war durch das andauernde Hochwasser der denkbar ungünstigste. Erd- und Mauerarbeiten waren soweit beendet. Gebrüder Vossen von der Michelsbacher Hütte hatten einstweilen bis zum 14. Oktober 1829 abgeliefert:

von zu liefernden

754 Kettengliedern	582 Stück,
912 Verbindungsplatten	295 „
432 Bolzen	135 „
288 Aufhängebügeln	227 „
144 Balkenträgern	144 „

Also sind an unserer Brücke 2530 Eisenteile.

Bei dem Probieren der Widerstandsfähigkeit der Eisenteile wurde außer Bauinspektor Faber von Wiesbaden, Meister Frenz von Nassau mit einem tüchtigen Gesellen Bernhard hinzugezogen, und letzteren die weitere Anfertigung der Queranker in Stabeisen übertragen. Die große Ballenwage zum Abwiegen der bedeutenden Quantitäten Brückenteile wurde im Beisein von Meister Frenz und Amtmann Sandberger „justiert“ (geachtet). Die ungeheuren Gewichte hierzu lieferten Goedecke und Hegmann bis zu 600 Pfd. und 1 Zentner Schwere. Am 1. Dez. 1829 sind die vier Pfeiler fertig, die Lagerfüße für die Ketten angebracht, bis auf die Deckelsteine, die erst später nachgefügt werden. Inzwischen ist starker Frost eingetreten, sodaß die Zuflüsse zu den Hammerwerken bis auf den Grund eingefroren. Die Frosttemperatur des Januar 1830 ist die günstigste Zeit zur Prüfung des Eisens, weil es dann schwächer ist, als im Sommer.

Bis zum 11. Februar 1830 war die Probe sämtlicher Eisenteile beendet. Von 211 Stäben bestanden nur 6 Stück die Belastungsprobe nicht, 3 brachen als „ungares“ Eisen und 3 zeigten kleine Sprünge. Die Rückhaltketten wurden einer Spannung von 84000 Pfd. ausgesetzt, wogegen sie auf der Brücke mit der größtmöglichen Belastung von nur 63000 Pfd. zu tragen haben. Bei dieser Spannung dehnten sich alle Stäbe auf  $2\frac{1}{2}$  bis 4 Millimeter, und gingen dann, aber entlastet, wieder auf 0 bis  $\frac{1}{2}$  Millimeter zurück. Jedes geprüfte Eisenteil erhielt ein eingepprägtes P. Vor dem Aufhängen der Ketten erhielten dieselben einen Anstrich, den Vossen aus einer Mischung von Englisch-Rot, Menzig, Essenz, Bleiglätte und Leinöl herstellte. Die Rückhaltketten in der Erde wurden mit Mineraltier gestrichen. Der Herzog läßt wiederholt im Februar 1830 zur Beschleunigung des Baues ermahnen, weil am 1. Mai in Gms die Kur beginnt und alsdann der Verkehr ungehindert vor sich ginge. Am 19. Februar 1830 gibt Bauinspektor Faber ein glänzendes Resultat von der Probe der Eisenteile bekannt. Unter 1666 auf der Maschine einzeln probierten Kettengliedern waren nur 18 Stück untauglich und die Neuankfertigung dieser 18 Teile hängt wieder einmal vom Auftauen der Gebirgsbäche ab, welche die Hämmer treiben. Das Gesamtgewicht



aller Eisenteile zusammen betrug 112 686 $\frac{1}{2}$  Pfd. Schmiedeeisen und 786 Pfd. Gußeisen. — Wegen der Fertigstellung der Brücke wird die Wiesbadener Regierung immer ungeduldiger; es hagelt Ermahnungen, Vorschriften und Bestimmungen; schließlich beschwert sich der Minister Möller über den Justizrat Amtmann Sandberger, daß seine Berichte unplötzlich einträfen und ermahnt ihn wiederholt „als wir Ihnen ansonsten jedesmal eine Strafe von 3 Gulden ansetzen werden.“ Am 11. April 1830 wird mit dem Aufspannen der Ketten begonnen. Hierzu ist die vollständig reparierte Schiffsbrücke aus Ems in Nassau eingetroffen. Sie konnte aber nicht aufgeschlagen werden, weil am 14. April Sturm und Hochflut der Lahn einsetzte, sodaß die Leute die Arbeit verlassen mußten. Am 18. April hält die Hochflut an, und am 20. April 1830: „veranzeigt der Herr Amtmann Sandberger zu Nassau gehorsamst“, daß die Lahn noch immer flutet und am 23. April, daß durch anhaltendes Regenwetter das Wasser mehr u. mehr steige.

Inzwischen hat man sich noch mit dem Gastwirt Steinhäuser (Vorfahre C. Wöhrles) zu einigen versucht und ebenso mit dem Wirt und Bäcker Pfaff in Bergnassau. Das gab eine langatmige Auseinandersetzung. Die Kalt-, Ziegel- und Brantweimbrennerei Steinhäusers stand der Erweiterung der Landstraße Nassau—Bergnassau im Wege und ebenso der Torturm, der oberhalb der Berger Krümmung über dem Eingang vor Bergnassau stand. Durch Wegnahme des Torbaues, der sich von der Pfeifferchen Rampe über die Straße nach dem 1907 abgerissenen Eckhaus am Gutenauer Weg erstreckte, und über welchem der Tanzboden lag, ist Pfaff in seinem Bäckerei- und Wirtschaftsbetrieb geschädigt und erhält eine Vergütung von 636 fl. für den Torbau. Seine Forderung ihm einen neuen Bauplatz zu geben, wird abgeschlagen. Dem Steinhäuser wird der Rat erteilt, er möchte die Kaldbrennerei eingehen lassen, aus der Schnapsbrennerei und Trockenhaus Ökonomiegebäude mit regelrechtem Wirtschaftsbetrieb machen, so würde dieses ihm nach der Brückeneröffnung, wenn er seiner Sache gehörig verstünde, mehr Vorteile wie früher bringen. Kaum sind diese beiden befriedigt, da meldet sich der Ratsherr von der Bruck und will für den Nußbaum, der auf dem von ihm abgetretenen Grundstück auf der linken Lahnseite stand, noch 15 fl. haben „und bittet hohe Landesregierung, da er den Baumauf 15 fl. ‚werthire‘ noch um eine hochgeneigte ‚Assignment‘ von 15 fl. in tiefster Verehrung gehorsamst“. Der Stadtschultheiß Girschhäuser zetert wegen der von ihm gelieferten Eichenbohlen und Meister Schrupp giebt sich immer noch nicht, wegen des Einmischens der Lösser in die Sandsteine zufrieden. Ein Rattenschwanz von Beschwerden, Mängelien und Zantereien füllt ein ganzes Aktenfaszikel. Aber der „Untergang für die Familienväter und ihre Familien“ bedeutete der Brückenbau nicht, und die daran beteiligten sind wohlhabende Bürger geblieben. Die neue Verkehrsstraße hat der Stadt Nassau keinen Nachteil gebracht.

Immer näher rückt die Frage, wann wird die Brücke dem Verkehr übergeben? Die letzten Arbeiten daran sind im Gange; am 8. Mai 1830 schwebten die beherrschten Träger in der Luft und der ganze Bau gewinnt von Tag zu Tag ein mehr und mehr imposantes Ansehen. Am 12. Mai werden die Gerüste abgebrochen und die Emscher Schiffsbrücke ist wieder heimgefahren. Es wird Sonntags und Wochentags von morgens 5 bis abends 8 Uhr gearbeitet. An den Brückenpfeilern wurden Warnungstafeln angebracht „Ueber die Brücke darf nur im Schritt geritten und gefahren werden, auch dürfen nicht zwei Fuhren von entgegengesetzter Seite zugleich darüber fahren bey 1 Gulden Strafen.“

Zwischen den Brückenpfeilern hüben und drüben soll eine Laterne angebracht werden und auf den Piloten eine Denkschrift und ein W im Lorbeerkranz. Vier

gefällige Steinbänke in antiker Form zieren hinter den Pfeilern den Rundgang. Die ganze Anlage ist geschmackvoll. Für den Anstrich der Brückenkonstruktion außer den Pfeilern ist blau-orange vorgesehen. Skizzen hierüber liegen in unserer Ortsgeschichtlichen Sammlung. Auch stellte man eine Ruhebank auf dem Wege nach Bergnassau, gleich vor der Brücke auf. Diese war ein Lieblingsplatz des alternden Ministers Freiherrn vom Stein; bei ihm saß zuweilen C. M. Arndt. Hier hielt Stein mit Vorliebe die vorbeigehenden Bauerleute an, um mit ihnen teilnehmend über ihre großen und kleinen Sorgen zu sprechen.

Der 28. Mai 1830 trägt den Kalendernamen „Wilhelm“; diesen Tag, weil er des damaligen Herzogs Namen führt, wird zur Brückeneinweihung in Aussicht genommen. Eine Menge Fremde trafen bereits ein, den Brückenbau in Augenschein zu nehmen, ein Wunderwerk für damalige Zeit. Besonders Interesse bezeugt dabei das Offizierskorps der Festung Ehrenbreitstein mit General von Aster. Im In- und Ausland spricht man von unser neuen Brücke, diesem „einzigem Werke.“ Am meisten interessieren sich für den Brückenbau die königl. Preuß. Offiziere und Ingenieure von Koblenz. Dem Ratmann Sandberger werden Instruktionen erteilt, um die nötigen Vorbereitungen zur feierlichen Eröffnung zu treffen, auf die das Publikum ungeduldig wartet. Man will die Brücke „Wilhelmsbrücke“ taufen. Doch der Herzog wünscht nur eine einfache Feier und ist auch nicht fürs Schießen. Ob er bei der Einweihung zugegen war, konnte ich aus den Akten nicht feststellen, aber einer Bemerkung Loffens zufolge, muß er bereits vorher am 2. Juni den Brückenbau angesehen haben.

Nun soll die Brücke noch auf ihre Tragfähigkeit öffentlich geprüft werden. Man erwägt 3 Verfahren:

1. Den Brückenboden mit Steinen zu beschweren,
2. Die Brücke mit Menschen zu besetzen,
3. Die Brücke mit schweren Lastwagen zu befahren.

Sie würde 1200 Menschen fassen; jeden zu 140 Pfd. gerechnet betrüge die Belastung 170 000 Pfd. auf 5000 Quadratruf. Baumeister Wolff wagt es nicht, die Brücke auf ihre allerstärkste Probe zu stellen.

Da nur ein Fuhrwerk eine einspurige Brücke passieren darf, eine Vorsichtsmaßregel die selbst bei gewölbten zwei spurigen Brücken Anwendung findet, so läßt sich annehmen, daß im höchsten Fall die Belastung 8000 Pfd. ausmacht, daher eine Probe mit 600 Menschen.

Das einfachste wäre die Belastung durch einen mit 6 Pferden bespannten, mit 80 Zentnern beladenen Wagen. Die Probe wurde dahin ausgedehnt, daß die 3 schwer beladenen Wagen, nachdem sie die Brücke, ziemlich die Mitte haltend passiert haben, auch noch längs der Seitengeländer hin fahren sollen, damit die Ueberzeugung gewonnen wird, daß die Brücke noch eine schwerere möglichst seitlich verbleibende Last zu tragen im Stande ist.

Im Juni 1830 war Loffen vom Baukandidaten zum „Bauaccessisten“ befördert worden. Im J. 1840 wurde er Bauinspektor.

Die Nassauer konnten die eben besprochene Belastungsprobe nicht abwarten. Denn am 27. Mai abds., als der Brückenboden bis auf 3 Bohlen fertig war, trieben sich bereits wohl 250 Menschen, wie Amtmann Sandberger berichtet, auf der Brücke umher, und der Baumeister Loffen ließ, als am 28. Mai morgens 8 Uhr der Bohlenbelag soweit gediehen war, einen Wagen mit Heu, der die Lahn wegen des wieder eingetretenen Hochwassers nicht passieren konnte, über die Brücke fahren und weiterhin, um den unteren Bohlenbelag zu prüfen, einen mit 36 Zentnern beladenen von 2 Pferden gezogenen Wagen, welchem ungefähr 100 Menschen folgten.



Vom Brückengeld ist Nassau und Scheuern befreit. Das Brückengeld ist der früheren Föhrentage angepaßt, nur eine Erhöhung auf Pferde, Ochsen, Esel, Kühe, Schafe und Schweine vorgenommen.

Als Brückenaufseher werden Meister Frenz, Mangold und Massenteil genannt.

Am 10. Juni 1830 wurde die Kettenbrücke dem Verkehr übergeben. Es fanden sich sehr viel Kurgäste aus Ems ein, und die Neugierde lockte von weit und breit die Menschen herbei, ein Werk zu bewundern, „welches sich durch sich selbst empfiehlt“.

Den Zug eröffneten die drei schwer beladenen Probenwagen mit welchen der befohlene Belastungsversuch vorgenommen wurde. Dann folgte die Emser Musik auf einem offenen Wagen und hinterdrein eine lange Reihe Chaisen mit Fremden aus der Nachbarschaft und hierauf die Einwohner der Stadt, mit den Spitzen der den Versuch leitenden Behörden mit dem Erbauer Lossen. Der Zug wendete am Burgberg, um ohne anzuhalten sich zurück zur Stadt zu begeben. An der Brücke wurden die Bauunternehmer und sämtliche Arbeiter mit Wein und Weißgebäck, auf Kosten der Brückenkasse bewirtet. Es wurden „Gesundheiten ausgebracht“ und dabei einige Böller gelöst. Tanzmusik findet bei allen Wirten statt, die für einen guten Tisch und besonders gute Weine gesorgt hatten. Der „Kettenbrückenwalzer“ der zu dieser Feier komponiert und gedruckt ist, liegt in unserer Ortsgeschichtlichen Sammlung aufbewahrt.

Es wundert mich sehr, daß in sämtlichen Stadtverwaltungsakten, die uns aus der damaligen Zeit erhalten geblieben sind, nicht ein Wort über den Kettenbrückenbau gesagt ist. Ein Kunstwerk nicht nur, sondern auch für die wirtschaftliche Lage bedeutend, und große Vorteile für Nassau bringend, behandelt man mit eifrigem Schweigen! Auch damals stellten die Nassauer „ihr Licht unter den Scheffel“ und übergehen auch diesesmal das Bedeutende und Große was jeweils und zu allen Zeiten in ihrer Stadt entstanden ist. Oder sollte es Mangel an Heimatstolz und Heimatfönn sein?

Nun folgen noch aus den Jahren 1831 bis 1840 einige bemerkenswerte auf die Brücke sich beziehende kurze Schilderungen:

Zunächst hier der Gesamtkostenausweis über den Brückenbau:

Die Brücke kostete	92504 fl. 44 gr.
die Verbindungsstraßen	11624 „ 17 „
	<hr/>
	104129 fl. 01 „

Bewilligt waren:

1828	60094 fl. 40 gr.
1829	5948 „ 02 „
1830	6098 „ 29 „
	<hr/>
	81141 fl. 11 gr.

Vergleicht man beide Summen, so war eine Aenderweiterung von 22987 fl. 50 gr. nötig.

Nun muß man von obigen 104129 fl. 01 gr. abziehen:

Einnahmen von 1829—31:	
Schlagbaumgelder	8927 fl. 18 gr.
Brückengelder	788 „ 05 „
versteig. Bauholz u.	
Maschinenmaterial	2240 „ 35 „
	<hr/>
	11955 fl. 58 gr.
	<hr/>
	92173 fl. 03 gr.

Die „Justifikation“ und „Revision“ der Aufstellung erfolgte bei der Herz. Nass. Rechnungskammer durch Pagenstecher u. Lemp. Die „Gratifikation welche der Erbauer der Brücke J. W. Lossen von der Regierung erhielt, scheinen 1000 Gulden gewesen zu sein; er war inzwischen Bauinspektor geworden.

Im Jahre 1834 hatte die Brücke „dieses imposante Kunstwerk“ wie sie genannt wird, abermals unter den Naturgewalten zu leiden. Der neue Amtmann Giese

von Nassau berichtet nach Wiesbaden, daß durch die heftigen Sturmwinde des Winters von 1833/34 an der Brücke einige Teile — 12 Stäbe — der Eisenkonstruktion zerbrachen und verschwanden; ob sie Diebstahl oder Zerstörungslust anheimfielen, konnte nicht festgestellt werden.

Im Jahre 1836 tritt Justizrat von Sachs als Amtmann in Erscheinung. Es müssen neue Träger von Lärchenholz an der Brücke eingezogen werden, womit der Zimmermeister Maul beauftragt wird. Von 72 Bohlen erklärt Maul 11 Stück für untauglich. Das Holz zum Ausbessern solle er aus den Gräfl. v. Giech'schen Waldungen beziehen. (Henriette von Giech war Steins Tochter).

Amtmann Sachs berichtet an die Behörde daß Maul stets zur Zufriedenheit der Bauleitung gearbeitet habe, und eine so wichtige Sache dem Georg Emmel nicht anvertraut werden könne. Außerdem werden Friedrich Wilhelm Frenz und Wilhelm Bernhard „weil beide die zuverlässigsten Arbeiter seien“ hinzugezogen. Amtmann von Sachs schließt seinen Bericht mit den Worten „eine wichtige Arbeit darf man nur vertrauten und zuverlässigen, nicht den Wenigstnehmenden anvertrauen.“ Dieser Grundsatz sollte auch in unserer heutigen Zeit bei dem „Vergeben“ der Arbeiten gelten. Der Gräfl. Giech'sche Forstverwalter Baum u. Gräfl. Rentmeister Haupt kann die gewünschten Stämme nicht beschaffen; ebenso sind die Herzogl. Obersförster Jäger und Forstmeister Fergler in Nassätten nicht in der Lage. So nimmt man aus dem Nassauer Wald Eichenholz, welches in Zukunft bei der Brücke Verwendung findet. So schließt der 5te Aktenbündel mit Dezember 1840 ab und das folgende in der haulichen Erhaltung der Brücke wird nicht mehr in dem Maße wie bisher unser Interesse fesseln. Heutebeschäftigt uns bereits die neue Brücke.

Das alte stürzt und Neues, Schönes und Gutes möge aus den Ruinen erblühen!

In diesem Wunsche sind wir Nassauer wohl alle einig.

S. S. M.

