Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken

Schwarzwälder, Harry

Bremen, 1986

urn:nbn:de:gbv:46:1-16632

Visual Library

Harry Schwarzwälder

Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken

Eine Dokumentation

Bremen

1986 - 1989

Die Themen der Arbeiten von Harry Schwarzwälder zur Geschichte des Bremer Bürgerparks

1. Der Bremer Bürgerpark. Entstehung und Bestand in Plänen

2. Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark

3. Schweizerhaus, Aufseherwohnungen und Ökonomiehöfe im Bremer Bürgerpark

4. Die Tiergehege und Aussichtstürme im Bremer Bürgerpark

5. Die Pavillons im Bremer Bürgerpark

6. Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken

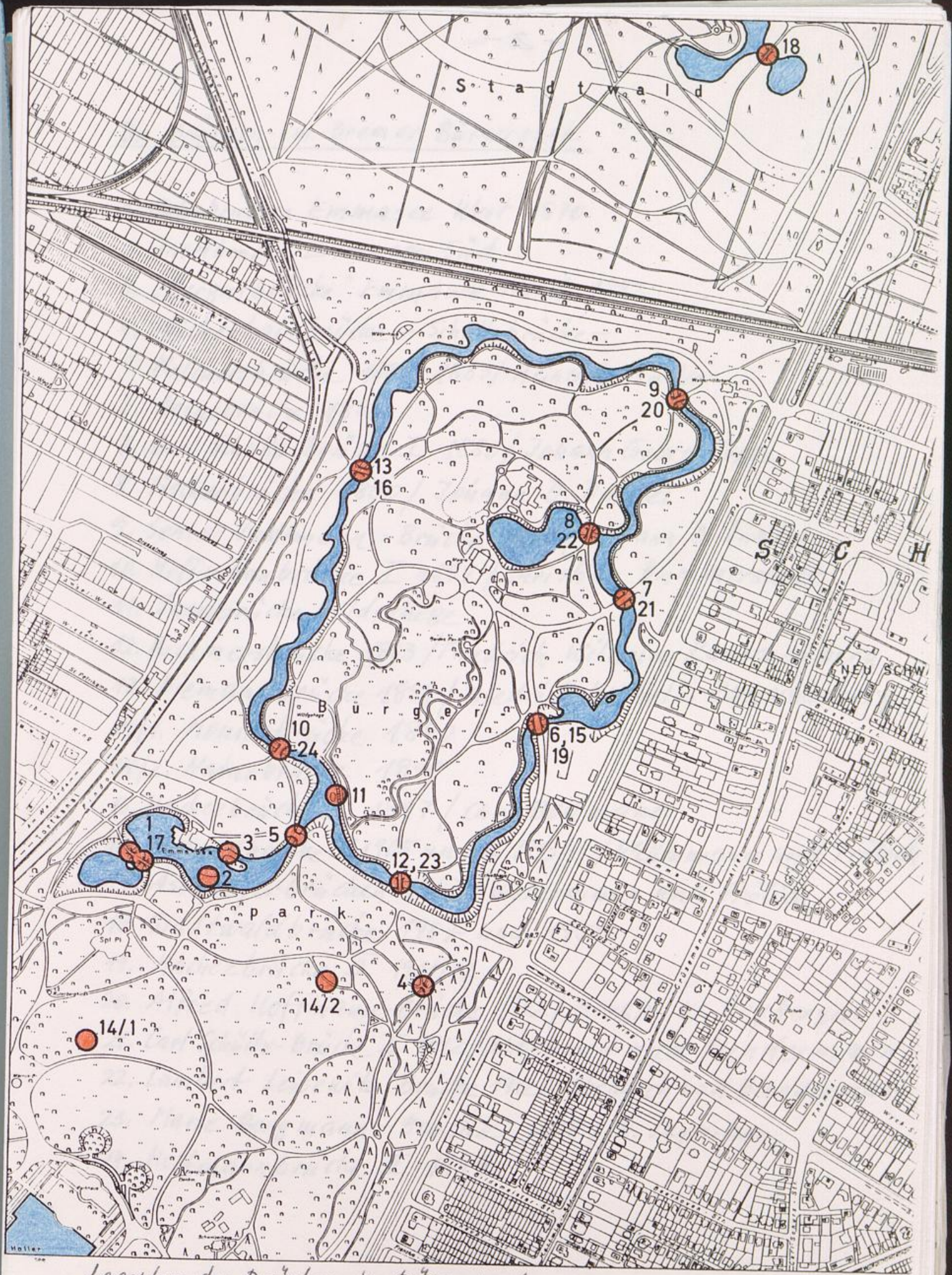
7. Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark

8. Denkmäler, Freiplastiken, Brunnen und Gedenkbäume im Bremer Bürgerpark

9. Verkehrsmittel im und am Bremer Bürgerpark

10. Der Verein zur Bewaldung der Bürgerweide bzw.
Der Bürgerparkverein
Die Mitglieder des Gründungskomites und des Vorstandes – Die Parkdirektoren

11. Der Verein zur Bewaldung der Bürgerweide bzw.
Der Bürgerparkverein
Die Mitglieder des Ausschusses



Lageplan der Brücken im Bürgerpark

Die Brücken im Bremer Bürgerpark

1. Naturbrücken Emmasee West 1870
2. Inselbrücke Emmasee Süd
3. „Pergolbrücke" Emmasee Nord 1882
4. Eichenhainbrücke – Schüttebrücke –
5. Melchersbrücke 1881–1883 / Heinrich Müller
6. Arensbrücke 1880
7. Carl Schütte-Brücke I 1880 / Johann Georg Poppe
8. Fischerbrücke 1880 / Johann D. Dunkel
9. Senior Lodtmann-Brücke 1880 / Johann D. Dunkel
10. Hoffmannbrücke I 1882 / Christian Bummerstedt
11. Inselbrücke Wildgehege
12. Richmersbrücke 1883 / Friedrich Wilhelm Rauschenberg
13. Niemannbrücke 1884 / Friedrich Wilhelm Rauschenberg
14/1. Monierbrücke 1890
14/2. Naturbrücke 1890
15. Hachezbrücke I 1897 / Carl Bollmann
16. Wiegandbrücke I 1905 und II 1913/14 / Wellermann und Frölich
17. Aselmeyerbrücken 1907 / Wellermann und Frölich
18. Stadtwaldbrücke 1907 und 1950
19. Hachezbrücke II 1911/12
20. Alfred Hoffmann-Brücke 1912 / Gregor W. Heyberger
21. Carl Schütte-Brücke II 1912 / Abbehusen und Blendermann
22. Lambert Leisewitz-Brücke 1912 / Abbehusen und Blendermann
23. Marie Bergmann-Brücke 1938 / R. Leymann
24. Hoffmannbrücke II 1949

Verzeichnis der Stifter der Brücken im Bremer Bürgerpark

Arens, Johann Theodor
Aselmeyer, Emma, geb. Rothermundt
Bergmann, Marie, geb. Ries
Fischer, Theodor
Hachez, Joseph Johannes Arnold
Hachez, Magdalene, geb. Wätjen
Helmken, Johann Daniel
Hoffmann, Alfred
Hoffmann, Theodor Gustav
Leisewitz, Helene, geb. Rutenberg
Leisewitz, Lambert
Lodtmann, L. August
Marwede, Hermann
Marwede, Sophie Betty, geb. Rutenberg
Melchers, Laurenz Heinrich Carl
Müller, Gustav
Niemann, Johann Hermann
Rickmers, Rickmer Clasen
Schröder, Wilhelm
Schütte, Carl
Wessels, Johann Friedrich
Wiegand, Dr. Heinrich

Verzeichnis der Architekten der Brücken im Bremer Bürgerpark

Abbehusen, August Adolf
Blendermann, Otto Wilhelm Heinrich
Bollmann, Carl
Bummerstedt, Christian
Dunkel, Johann Diedrich
Frölich, Paul
Heyberger, Gregor Werner
Leymann, Rudolph
Müller, Heinrich
Poppe, Johann Georg
Rauschenberg, Friedrich Wilhelm
Wellermann, Friedrich

Verzeichnis der Abbildungen im Text

Aus technischen Gründen ist ein bestimmter Maßstab nicht eingehalten worden

---

Lageplan der Brücken im Bürgerpark 2

Baukondukteur Hermann Albert Poppe, Vermessung der Bürgerweide Oktober 1863 24f

Wilhelm Benque, Erster Entwurf für den Bürgerpark 25g

Umzeichnung des Bürgerparkplans von 1866 von Wilhelm Benque 27

Kunstdruck des Benque-Plans von 1866 29

Anwerben von Arbeitern zum 27. Juni 1866 30a

Umzeichnung des Bürgerpark-Plans von 1866 Ausschnitt 33a

Kunstdruck des Bürgerpark-Plans von 1866 Ausschnitt 33b

Eduard Hoppe, Bestandsplan des Bürgerparks um 1873 34

Zwei Brücken am Emmasee 1870 43

Plan des Bürgerparks um 1872 47

Zwei Brücken am Emmasee um 1900 48

Inselbrücke am Emmasee um 1880 51

Vermessung des Emmasees 1914/15 55

„Pergulbrücke" am Emmasee 1882 58

Eichenhainbrücke 66

Fläche des späteren Bürgerwaldes um 1872 72

Plan vom Bürgerpark und Bürgerwald 1875 74

Eduard Hoppe, Entwurf für eine Naturbrücke 76a

Melchersbrücke 1881, Ansicht und Längschnitt 87
Melchersbrücke 1881, Querschnitt 89
Melchersbrücke 1881, Geländerlinie 90
Melchersbrücke 1881, Grundriß 92
Melchersbrücke 1883, Ausführung der Ansicht 94
Wilhelm Benque. Plan des Bürgerparks (Generalplan) 1877 110
Arensbrücke 1880, Ansicht 126
Carl Schütte-Brücke 1880, Ansicht und Grundriß 129
Fischerbrücke 1880, Ansicht 134
Senior Lodtmann-Brücke 1880, Ansicht 139
Hoffmannbrücke 1882. Ansicht und Pfostenknauf 148
Inselbrücke Wildgehege, Verschiedene Ausführungen 154
Rickmersbrücke 1883, Ansicht und Grundriß 165
Niemannbrücke 1884, Ansicht und Querschnitt 175
Monierbrücke 1890 188
Hachezbrücke 1897, Ansicht und Querschnitt 203
Wiegandbrücke I 1905, Entwurf. Ansicht und Grundriß 211
Wiegandbrücke II 1913 Ansicht 211
Wiegandbrücke I 1905, Konstruktionszeichnungen 213
Aselmeyerbrücken 1906 224
Stadtwaldbrücke 1907 und 1985 233
Hachezbrücke 1911, Längsschnitt und Entwurf Querschnitt 238
Hachezbrücke 1911, Ansicht und Querschnitt 241
Alfred Hoffmann-Brücke 1911, Ansicht 249
Carl Schütte-Brücke 1912, Ansicht und Querschnitt 257
Lambert Leisewitz-Brücke 1912, Ansicht und Querschnitt 263

Lambert Leisewitz-Brücke 1912, Grundriß 264
Marie Bergmann-Brücke. Entwurf Rudolf Leymann 1934 277
Marie Bergmann-Brücke 1937, Konstruktionszeichnung 282
Hoffmannbrücke 1949, Ansicht von Entwurf und Ausführung 291
Melcherbrücke 1980. Erneuerung der Beleuchtung 298

Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken

Inhaltsübersicht

Einleitung 10

1. Die Anfänge des Bürgerparks 22
2. Die ersten Brücken am Emmasee 1870 33
3. Der Umbau des Emmasees 1882 54
4. Die Brücke im Eichenhain – Schüttebrücke – 60
5. Die Planung des Bürgerwaldes 69
6. Die Umgestaltung der Ringstraße und der Bau der Melchersbrücke 1881–1883 81
7. Die Anlage des Bürgerwaldes 108
8. Bau der ersten vier Brücken im Bürgerwald 1880 – Arensbrücke, Carl Schütte-Brücke, Fischerbrücke, Senior Lodtmann-Brücke – 117
9. Fortsetzung der Arbeiten im Bürgerwald und Bau weiterer Brücken 1882–1884 – Hoffmannbrücke, Inselbrücke am Wildgehege, Rickmersbrücke, Niemannbrücke 142
10. Die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung 1890 – Monierbrücke, Naturbrücke – 180
11. Die Erneuerung der ersten Fahrbrücke 1897 – Hachezbrücke – 197
12. Der zweimalige Neubau der Wiegandbrücke 1905 und 1913/14 als Ersatz der Niemannbrücke 208
13. Brückenbau am Emmasee 1907 – Die Aselmeyerbrücken – 222

14. Die Anlage des Stadtwalds
— Die Stadtwaldbrücke — 229
15. Der Umbau der Hachezbrücke 1911 236
16. Die Erneuerung der drei Holzbrücken im nördlichen Bürgerpark 1912
— Alfred Hoffmann-Brücke, Carl Schütte-Brücke, Lambert Leisewitz-Brücke — 245
17. Übernahme der Melchersbrücke durch die Stadt 269
18. Neubau der Richmersbrücke 1938
— Marie Bergmann-Brücke — 273
19. Kriegsschäden im Bürgerpark und im Stadtwald und deren Beseitigung
— Hoffmannbrücke 1949 — 289
20. Die Brücken im Bürgerpark heute 295
Literaturverzeichnis 300
Quellenverzeichnis 303
Personenregister 304

Einleitung

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts mußte ein Park im Sinne eines Landschaftsgartens den Charakter der freien Natur widerspiegeln. Er mußte sich in möglichst wenig gekünstelter Zusammenstellung mit Baum- und Gebüschgruppierungen, mit freien Durchblicken, mit Waldzonen, Wasserläufen, Seen und Lichtungen kunstvoll dem Auge anbieten; die ordnende Hand des Menschen hatte zurückzutreten. Wege sollten durch ihren wohlbedachten Verlauf den Besuchern die Lebendigkeit der Natur vermitteln; planvoll plazierte und der Landschaft geschickt eingepaßte Gebäude konnten und sollten die Eindrücke steigern.

Im Rahmen des Landschaftskonzeptes nahmen Brücken eine Sonderstellung ein. Sie waren einerseits, wie überall sonst, nützlich und notwendig im Sinne der ihnen zugedachten Zweckbestimmung, indem sie es ermöglichten, Wasserläufe trockenen Fußes zu überschreiten. Andererseits stellten sie zur Natur der Landschaft den Kontrast des Künstlichen dar und wurden daher als Gestaltungselement sorgsam und bewußt eingesetzt. Die Bauwerke boten den Genuß des freien Blicks über das Wasser und vermittelten damit stimmungsvolle Erlebnisse; sie waren der Fernsicht Ende und interessantes Ziel.

Die Einbindung in die Landschaft blieb jedoch durchaus

zwiespältig. Die Naturbrücken übernahmen in der Regel die Elemente der Umgebung, sie ordneten sich unter und blieben mit ihrem braunen Anstrich unauffällig. Die hölzernen Kunstbrücken dagegen zeigten sich in ihrer architektonisch verfeinerten Anfmachung, gelb oder weiß gestrichen, zwar selbstbewußt, aber um Harmonie bemüht, während die späteren Bauwerke mit ihren steinernen Massen keinen Anteil an das sie umgebende Naturgeschehen nehmen.

Der Bürgerpark in Bremen ist im Sinne einer Landschaftsschöpfung eine der großen Leistungen der Gartenarchitektur des vorigen Jahrhunderts, wobei englische und — durch die berufliche Erfahrung seines Schöpfers Wilhelm Benque bedingt — amerikanische Parkanlagen die Konzeption beeinflußten. Der Brückenbau spielte in der ersten Planungs- und Ausbaustufe in Ermangelung durchgehender Wasserzüge keine auffallende Rolle. Dennoch sah man am Emmasee von Anfang an drei kleine, zunächst wohl kunstvoll aufgefaßte und künstlerisch geplante eiserne Bauwerke vor, die sich dann aber in der Ausführung — wohl eher aus kostengründen — den Grün- und Wasseranlagen durch die Wahl des Baustoffs unterordneten. Sie wurden aus keiner zwingenden Notwendigkeit angeordnet und hätten durch eine geringfügige Planänderung vermieden oder durch verborgene Konstruktionen (Durchlässe) verdeckt werden können. Offensichtlich war den Brücken aus einer romantischen Auffassung ein gestaltendes Element zugedacht; ihr aus dem Wald erwachsenes Baumaterial gewährleistete nicht nur

die Anpassung an die Landschaft, sondern auch die Einsparung von Baukosten, da es der Bürgerparkverein – anfangs Verein zur Bewaldung der Bürgerweide – zunächst als seine vornehmste Aufgabe ansah, mit den von der Bevölkerung zur Verfügung gestellten Spendensummen die baumlose Fläche der Bürgerweide zu bepflanzen. So stellte man in der Anfangszeit im Bereich des Emmasees nur drei kleine, mehr provisorische Brücken aus rohem Holz in naturverbundener Bauweise mit Geländerfeldern aus Astwerk her, die zwei keine dauerhaften Anlagen waren, jedoch mit einfachen Mitteln durch den Verein zu unterhalten waren und daher auch über einen langen Zeitraum in dieser Art bestehen blieben. Die leichte Bauweise verlangte keine aufwendigen Gründungen. Zwei Joche, zwei Uferschwellen, einige Längsbalken und dünnes Lattenholz als Belag sowie ein einfaches, nach außen abgestütztes Geländer genügten, um dem Zweck der Konstruktion als Brücke gerecht zu werden.

Mit der Herstellung des Wasserzugs im sogenannten Bürgerwald, also in der zwischen der Querallee und der Hamburger Bahn liegenden, im Jahre 1872 dem Verein übertragenen Teilfläche der Bürgerweide, wurden wegen der notwendigen größeren Stützweiten höhere Anforderungen an die Brückenbauten gestellt, insbesondere mußte, da im Innenfeld des ringförmigen Wasserlaufs eine Meierei errichtet werden sollte, wenigstens eine dieser Brücken befahrbar eingerichtet werden. Zwar wurde das erste Bau-

werk noch als „Naturbrücke" hergestellt, danach legte man jedoch Wert auf eine ansprechende, künstlerisch reizvolle Gestaltung. Namhafte Bremer Architekten unterzogen sich der Ehrenaufgabe, für den Bürgerpark augenfällig schöne Brücken zu entwerfen, für die anfangs noch Holz als Baumaterial gewählt wurde. Dabei erwartete der Verein, daß die höheren Gestehungskosten von Freunden des Parks getragen würden; dafür erhielten die Brücken die Namen der hochherzigen Spender.

Die ersten vier Brücken des Bürgerwaldes wurden nach der Herstellung des zweiten Bauabschnitts des Wasserzuges im Jahre 1880 gebaut (Arensbrücke, Carl Schütte-Brücke, Fischerbrücke, Senior Lodtmann-Brücke), weitere aus soliderem Baumaterial folgten in Jahresabstand mit dem Fortschritt der Arbeiten (Hoffmannbrücke 1882, Richmersbrücke 1883), nachdem die katastrophale Überschwemmung des Winters 1880/81 den Zeitplan gestört hatte. Als letzte wurde im Jahre des Abschlusses der Parkarbeiten die Niemannbrücke 1884 gestiftet und gebaut, nachdem an dieser Stelle im Nordwesten der Anlagen bereits vorher eine Interimsbrücke hergerichtet worden war, um den Besuchern von der Meierei auch zum neuen Torfkanal hin einen provisorischen Übergang über den Wasserlauf anbieten zu können.

Es entstanden an den Stellen, an denen sich noch heute Brücken befinden, Kunstbauwerke in großenteils aufwendiger architektonischer Gestaltung im Geschmack

der Zeit. Die Brücken im Bürgerwald sollten sich offensichtlich nicht, wie im Bürgerpark, der Landschaft unterordnen; sie waren als auffällige und selbständige Zierde der Anlagen gedacht. Sie waren besondere Blickpunkte und alles Andere als „unschöne Holzbrücken" (Hugo Riggers in Bremen und seine Bauten 1900–1951, S. 459). Einige der ausgeführten Entwürfe waren das Ergebnis einer Aufforderung an die bremischen Architekten, die im Jahre 1880 etwa 25 Projekte einbrachte, nachdem man sich bei der Vorbereitung der ersten Brücke im Walde noch für eine naturbelassene Konstruktion entschieden hatte. Während für die Tragwerke der übrigen sechs mit Namen versehenen Brücken im Bürgerwald Holz, Stein und Eisen in kunstfertiger Verarbeitung benutzt wurde, wurde nur noch ein kleines Bauwerk beim Wildgehege in der einfachen, rustikalen Art hergestellt, wie sie auch am Emmasee gebaut worden war. Sie führte zeitweise auf eine Insel im Wasserzug.

Keine der bisher genannten Brücken der „ersten Generation" ist erhalten geblieben, sie mußten alle im Laufe der Zeit wegen Baufälligkeit oder nach kriegsbedingter Zerstörung erneuert werden. Nur eine Brücke war so solide gebaut, daß sie noch heute im besten Zustand als schönste und eine der ältesten Brücken Bremens ihrer Aufgabe gerecht wird. An ihre architektonische Ausstattung wurde als ein Bauwerk im Zentrum des Parks besondere Anforderungen gestellt. Dem seinerzeit geachteten Architekten Heinrich Müller gelang es, ein Bauwerk

mit „monumentalem Charakter" zu entwerfen, das die Sichtlinie vom Parkhaus bis zur Meierei in markanter Weise zu beleben hatte. L. H. Carl Melchers stiftete in großzügiger Weise die Baukosten; die Errichtung der Brücke leitete den Umbau der Querallee ein, wodurch Bürgerpark und Bürgerwald zu einer Einheit zusammengefügt wurden.

Auch bei der Erneuerung von fünf der sechs Brücken über den Wasserzug war der Bürgerparkverein auf Spender angewiesen, deren Namen den Neubauten übertragen wurden. Nur eine Brücke, die Hoffmannbrücke, wurde mit Hilfe anderer Finanzquellen neu gebaut, da sie erst durch Kriegseinwirkungen zerstört wurde. Sie behielt ihren alten Namen.

Bei den neueren Brücken wurde im Interesse einer langen Lebensdauer nun Wert auf eine solidere Bauart gelegt; dabei wurde in der Regel für die Gründung und die Tragkonstruktion Beton verwendet, der mit Naturstein oder Klinker verkleidet wurde. Plattenbalkenkonstruktionen wurden z. T. durch Rabitzverkleidungen ansehnlich zu Bogenbrücken umgestaltet. Nur eine Brücke (Hachezbrücke), deren Bauart auch nach Verlängerung und Verbreiterung im Charakter nicht geändert wurde, hat einen geraden Überbau aus einbetonierten Stahlträgern. Eine massive Brücke (Wiegandbrücke) drohte schon bald nach der Ersterrichtung wegen Gründungsschäden einzustürzen, so wurde abgetragen und mit demselben Naturstein material wieder auf-

gebaut.

Bei einigen Brücken sind die Geländer als steinerne Balustraden ausgeführt, wodurch diese Bauwerke, noch verstärkt durch die abgelagerte Patina, einen düsteren und schweren Charakter erhielten und sich wenig vorteilhaft dem Filigran des Waldes aufdrängen. Auch die gußeisernen Füllungen, z. B. der Wiegandbrücke, oder teilweise Durchbrechungen können den Konstruktionen nicht ihre Schwergewichtigkeit nehmen. Nur an zwei Brücken, der Hachezbrücke, und den einzigen massiven Brücken südlich der Ringstraße (Aselmeyerbrücken) ist es gelungen, durch eine dünnere Brückenplatte bzw. durch niedrig angesetzte Bogen, vor allem aber durch gediegen ausgeführte schmiedeeiserne Geländer sich der feingegliederten Umgebung anzupassen.

Bei einigen Brücken werden die Endöffnungen durch Flügelmauern auf geschwungenem Grundriß erweitert; damit sind diesen Bauwerken scheinbar größere Breiten gegeben worden. Die Steigungen der Rampen der Fußgängerbrücken wie auch der Melchersbrücke sind wegen des hohen Wasserstands im Bürgerpark und der Befahrbarkeit der Wasserzüge mit Ruderbooten und der daraus erforderlichen Kopffreiheit großenteils beträchtlich, nur die beiden übrigen Fahrbrücken (Hachezbrücke und Carl Schütte-Brücke) liegen in etwa in der Horizontalen, da die Wege auf ganzer Länge als Wasserschutz ausgebildet sind und daher erheblich aufgehöht wurden.

Außer den genannten massiven Brücken gibt es heute im gesamten Parkgebiet (einschließlich dem Stadtwald) noch zwei hölzerne Fußgängerbrücken, von denen eine über den Entwässerungsgraben südlich der Ringstraße führt, während die andere über die Einschnürung des Stadtwaldsee gelegt ist. Beide, nach dem Zweiten Weltkrieg erneuert, sind einfache Zimmermannskonstruktionen, wie sie an diesen Stellen von Anfang an vorhanden waren.

Alle Brücken befinden sich in einem einwandfreien und gepflegten Zustand. Von ihnen steht nur eine, die Melchersbrücke im Zuge der Ringstraße, in der Baulast der Stadtgemeinde Bremen, alle übrigen gehören dem Bürgerparkverein und werden — seit 1964 unter der Bauaufsicht des Amtes für Straßen- und Brückenbau in Bremen — von der Parkverwaltung betreut. Alle Brücken des Bürgerparks sind mit dem gesamten Ensemble der Parkanlagen am 9. Oktober 1984 als Kulturdenkmal in die beim Landesamt für Denkmalpflege geführten Liste eingetragen worden, obwohl nicht allen Bauwerken ein besonderer künstlerischer oder kultureller Wert zukommt.

Eine Brücke, die heute weitgehend unbekannt ist, aber im Rahmen dieser Dokumentation behandelt werden muß, nimmt eine Sonderstellung ein. Sie war zwar für kurze Zeit auf dem Areal des Parks errichtet, war aber niemals Bestandteil der Anlagen. Das Bauwerk diente auf der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Indu-

strie-Ausstellung 1890 der Demonstration der Leistungsfähigkeit eines neuen Bauverfahrens, das in der folgenden Entwicklung in der Geschichte der Technik einen wichtigen Markstein darstellte. Diese Brücke wurde nach Versuchen anderer Art als erstes größeres Bauwerk im Monierverfahren, also als Eisenbetonkonstruktion hergestellt und anläßlich der Ausstellung vom 1. Juli bis zum 15. Oktober 1890 dem Publikum und den Bauinteressierten vorgeführt. Nach Schluß der Ausstellung wurde der Überbau durch Verringerung des Scheitelquerschnitts zum Einsturz gebracht und die Baureste zusammen mit allen übrigen Ausstellungsgebäuden (außer dem Parkhaus) gänzlich beseitigt.

Der Bauwerksbestand des Bremer Bürgerparks mit dem Bürgerwald (Dieser Begriff wurde 1883 aufgegeben, da mit der Umgestaltung der Queralllee die beiden Parkteile zusammengefügt worden waren) und dem Stadtwald wurden bisher weder von der historischen noch von der bautechnischen oder ästhetischen Seite einer Betrachtung unterzogen. In der ohnehin nur spärlich vorhandenen Literatur über den Bürgerpark wird die Darstellung der Brücken ausgespart. Bauunterlagen zur „ersten Generation" der Konstruktionen fehlen zumeist (Brückenentwürfe für den Bürgerpark, die in der Rißsammlung des Staatsarchivs Bremen enthalten waren, sind mit diesem gesamten Zeichnungsbestand im Zweiten Weltkrieg verlagert, sie sind daher heute nicht mehr auszuwerten, siehe StAB 2-P.7.d.2.b.2.l.3.c. unter E. 87 a.-b. Melchersbrücke und E. 87 f.-k. Brückenentwürfe); die Ergebnisse eines großen, im Jahre

1880 vom Architekten- und Ingenieurvereins ausgeschriebenen Wettbewerbs zur Erlangung von Entwürfen für Brücken des Bürgerparks haben sich nicht erhalten. Nur für die Melchers-, Rickmers- und Niemannbrücke werden im Bauordnungsamt Bremen noch Unterlagen der Baugenehmigungsverfahren aufbewahrt. Auch für die noch jetzt bestehenden Brücken sind die Unterlagen der Bauaufsicht nicht vollständig vorhanden. Beim Bürgerparkverein und dessen Parkverwaltung haben nur wenige Belege zum Brückenbau den Zweiten Weltkrieg überdauert, so daß auch aus dieser Quelle die Geschichte der Bürgerparkbrücken nicht lückenlos darstellbar ist. Am ergiebigsten zeigten sich die bis 1919 geführten Rechnungsbücher des Vereins, in denen die Aufwendungen für die Anlagen und Baulichkeiten des Parks sorgfältig nachgewiesen sind. Spärlich erhaltener Schriftwechsel und die Jahresberichte des Vereinsvorstandes an die Generalversammlung ergänzen die Überlieferungen.

Die Bildarchive unserer Stadt konnten kaum Material beisteuern, einige Bilder kamen aus privaten Sammlungen, insbesondere meines Bruders, Professor Dr. Herbert Schwarzwälder.

Das Staatsarchiv Bremen enthält keine Quellen zur Entstehung der Brücken und bietet auch sonst kaum Unterlagen zur Darstellung der Geschichte des Bürgerparks. Das Angebot an Literatur ist ausgesprochen dürftig.

Für die hier vorgelegte Dokumentation über die Brücken

in der neben den Wallanlagen ältesten öffentlichen Grünfläche Bremens ist in mühsamer Erfassung erstmalig die aktuelle Berichterstattung eines Teils der Bremer Tageszeitungen ausgewertet worden, die vor allem in der Frühzeit wegen des großen Interesses, das dem Vorhaben in der Öffentlichkeit entgegengebracht wurde, über Planungen und Arbeiten im Bürgerpark detailreich und häufig berichteten.

Anstoß zu dieser Dokumentation über die Brücken im Bremer Bürgerpark gab der Wunsch des Brückenreferenten beim Bundesminister für Verkehr, Ministerialrat Dipl. Ing. Friedrich Standfuß, ein aufwendiges Werk über alte Steinbrücken in Deutschland herauszugeben, in die als einzige Bremer Brücke die Melchersbrücke aufgenommen werden sollte (Steinbrücken in Deutschland, Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, Düsseldorf 1988, S. 193). Die Ende 1984 begonnene Beschäftigung mit dem Thema Melchersbrücke zeigte dem Verfasser die schwierige Quellenlage, sie brachte ihm schließlich aber auch mancherlei interessante Erkenntnisse zur Geschichte des Bürgerparks und seiner Baulichkeiten. Das Fehlen jeder verläßlichen Darstellung zu diesem Thema gaben ihm 1985 Mut, die vorliegende Dokumentation zu erarbeiten und darüber hinaus eine ähnliche Zusammenfassung über die Bänke, Ruhesitze und Pavillons des Bremer Bürgerparks zu erstellen.

Der Bürgerparkverein ließ in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Denkmalpflege durch einen Architekten

im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (ABM) 1985 den gegenwärtigen Bauwerksbestand zeichnerisch und maßstäblich registrieren. So ist zusammen mit der hier vorgelegten Darstellung, die Herr Bürgerparkdirektor Günter Reinsch im Herbst 1986 mit richtigstellenden Korrekturen versah, eine umfassende Bestandsaufnahme der Parkbrücken entstanden.

1. Die Anfänge des Bürgerparks

Die wertvollste geschlossene Parkanlage Bremens ist mit einer Fläche von 202,5 ha der Bürgerpark mit dem anschließenden Stadtwald. Hier, auf einer einstmals fast baumlosen Weide, schufen Bürger der Stadt für sich und ihre Nachkommen – „Für Herr, Frau und Gesind ..... zu Nutz und Frend für alle Zeit" – ein bedeutendes Kleinod städtischer Lebensqualität, das über nun 125 Jahre durch private Initiative erhalten blieb.

Die Bürgerweide, von der eine Teilfläche für die Anlage von Bürgerpark und Stadtwald verwendet wurde, war eine Allmende, ein Gemeinbesitz, den sich die junge, zur Stadt angewachsenen Ansiedlung im frühen Mittelalter zu beschaffen wußte (Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Bremer Bürgerweide, Bremisches Jahrbuch 48. Band, 1962, S. 139). Sie reichte zunächst vom heutigen Straßenzug An der Weide – Breitenweg zur kleinen Wümme und war im Westen durch die Hemmstraße und im Osten durch den Kuhgraben begrenzt. Die Nutzung der Weide war für die noch junge Stadt von existentieller Bedeutung. Versuche des Domkapitels und des Barkhofmeiers, einige Teilflächen der Weide für sich zu beanspruchen, begegnete Bremen mit der Sicherung seiner Ansprüche. 1159 ließ man sich vom Stadtherrn, dem Erzbischof Hartwig, in einer Urkunde die Nutzungsrechte innerhalb der Bürgerweide, den nutzungsberechtigten Personenkreis und die räumliche Abgrenzung der Weide beschreiben. Das ausschließliche Verfügungsrecht

ging jedoch erst im späten Mittelalter mit dem Verfall der landeshoheitlichen Macht in die Hände der Bürger über. Besitzansprüche von Domkapitel und Deutschordenskommende, über deren Berechtigung und Durchsetzung es im Jahre 1532 zu blutigen revolutionären Auseinandersetzungen kam (Aufstand der Hundertvier) konnten nicht abgewendet werden, so daß der großen Gemeinweide die Bürgerweidekämpe zwischen der Hemmstraße und dem Bürgerweidedamm (entlang dem späteren neuen Torfkanal) abgetrennt wurde und bis in unser Jahrhundert im Eigentum der Kirche verblieb.

Mit der Verstädterung des Lebens in Bremen und dem Rückgang der Viehhaltung verlor die Weide nach und nach an Bedeutung für die Versorgung der Stadt. Bereits im 17. Jahrhundert wurden stadtnahe Flächen gegen jährlichen Zins verpachtet; später wurden gelegentlich Teile der Weide als Exerzierplatz benutzt. Mit der Aufgabe der Kirchhöfe in der Altstadt während der Franzosenzeit legte man 181 einen Begräbnisplatz vor dem Herdentor an, der 1859 noch vergrößert wurde. 1817 ließ die Stadt auf der Weide einen Torfhafen ausgraben, der durch einen Kanal entlang dem Bürgerweidedamm mit der kleinen Wümme verbunden wurde. Ab 1845 entstand entlang der Südseite der Weide der Hannoversche Bahnhof mit seinen Nebenanlagen, und 1860 folgte eine Turnhalle, die inmitten einer als Gemüseland parzellierten Fläche der Bürgerweide errichtet wurde. Für die verschiedensten öffentlichen Bedürfnisse nahm man immer umfangreichere Teile des städtischen Grundstücks in Anspruch. Exerzierplatz

und Schießbahn für das Militär, Abdeckerei, Hamburger Bahnhof der köln-Mindener Eisenbahn und Centralbahnhof mit Werkstätten, Radrennbahn, (Badeanstalt,) Gasanstalt, Elektrizitäts Werk, Schlachthof, städtisches Museum, Bahnhof der kleinbahn Bremen-Tarmstedt und Postamt beanspruchten stadtnahe Flächen der Weide.

Dennoch blieb ein sehr bedentendes Areal der Bürgerviehweide von Fremdnutzungen frei, der Auftrieb von Tieren nahm jedoch auch gegen den Widerstand weideberechtigter Bürger ständig ab. 1822 weideten hier noch 715 Stück Vieh, 1850 waren es 534, 1860 nur noch 153. Im letzten Jahre des Auftriebs zählte man 1863 75 köpfe. In gleichem Maße gingen die Einkünfte der Weidedeputation aus der Viehhaltung permanent zurück.

In Anbetracht der veränderten Nutzung der südlichen Bürgerweide als Gelände für umfangreiche Bahnhofsanlagen und in Erwartung der zukünftigen Entwicklung der vorstädtischen Areale gliederte der Senat durch Verordnung vom 11. Dezember 1848 mit Wirkung vom 1. Januar 1849 neben weiteren Gebieten auch die Bürgerweide in das Stadtgebiet ein (Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1848, S. 121-124).

Die große Fläche der Bürgerviehweide stellte eine öde, ausgemergelte, von einigen Gräben durchzogene Region dar, auf der nur einige krüppelhafte Eichen die weite Sicht belebten. Die im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnanlagen

kahl. Der Altstadtwall mit seinen Grünanlagen könne schon lange nicht mehr die freie Luft des freien Landes bieten. Der Schreiber stellte sich einen Spazierweg vor, der vom Dorentor hinter dem Herdentorsfriedhof nach Schwachhausen von Anpflanzungen begleitet sein würde. Die notwendigen jungen Bäume, etwa zwei Tausend Stück, müßten natürlich mit einer kostspieligen Sicherung gegen das Vieh geschützt werden. So könne die Stadt eine große Zierde erhalten, die – entsprechend der bekannten Parkanlage in Berlin – den Namen eines „Thiergartens" verdienen könnte.

An eine planmäßige Bewaldung der Bürgerweide war zu diesem Zeitpunkt allerdings gar nicht zu denken. Zwar sollte 1850 der Versuch einer Anpflanzung ins Auge gefaßt werden; die im Budget vorgesehene Summe von 300 Taler hielt die Deputation für die Bürgerviehweide jedoch für zu hoch und reduzierte die Ausgabe auf 100 Taler (StA Bremen 2-P.4.q.3.b., Protokollbuch der Deputation für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 2.1.1850); die für das Jahr 1851 für denselben Zweck eingestellten Kosten in Höhe von 100 Taler strich man auf Antrag von Senator D. H. Wätjen wieder (StA Bremen 2-P.4.q.3.b., Protokollbuch der Deputation für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 7.1.1851). Dafür beschlossen die Deputierten, die bereits gepflanzten Bäume mit einem Schutz zu versehen (StA Bremen 2-P.4.q.3.b., Protokollbuch der Deputation für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 23.1.1851). Wo diese Anpflanzungen vorgenommen worden sind, ist nicht bekannt, auch sind die Bäume, die der Posamentierer Johann

Rövekamp in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit Einverständnis des Senats zur Aufwertung der Landschaft auf der Bürgerviehweide pflanzen ließ (BN 20.11.1900 und 17.6.1902), nicht zu identifizieren. Sie sollen allerdings von den Weidekühen schon bald kaputt gescheuert worden sein.

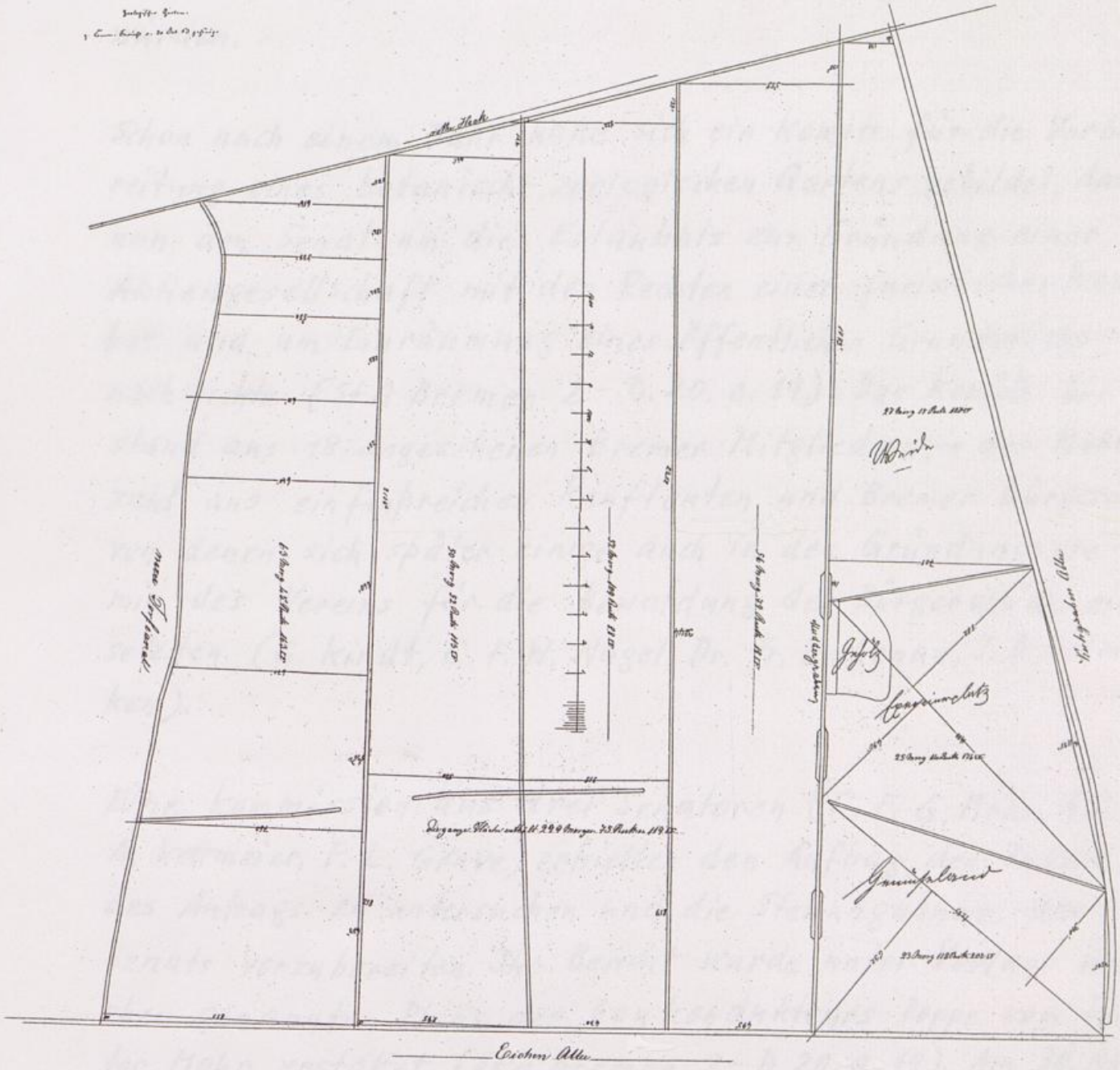
Der 1852 vom Senat beschlossene Stadterweiterungsplan sah eine breite, von West nach Ost über die Bürgerweide verlaufende Straße vor, die das weitgehend bereits anderweitig genutzte vordere Areal der Weide von der hinteren, noch immer für den Viehauftrieb verwendeten Wiesenfläche abgrenzen sollte. Für diesen neuen Begrenzungsweg genehmigten die Deputierten für die Bürgerviehweide in ihrer Versammlung am 10. November 1856 auf Antrag von Diedrich Talla und Johann Hermann Holler die Bepflanzung mit passenden Bäumen (StA Bremen 2-P.4.g.3.b., Protokollbuch der Deputation für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 10.11.1856). Hermann Holler, ein begüterter Bremer Kaufmann (Reinhard Patemann, Johann Hermann Holler, Bremisches Jahrbuch 51. Band, 1969, S. 237; Hundert Jahre Bremer Bürgerpark 1866-1966, S. 19; siehe auch Harry Schwarzwälder, Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark, Manuskript Bremen 1994, S. 42), dem Ende 1857 von der Deputation überlassen wurde, mit dem Obergärtner Nagel die Auswahl der Bäume zu treffen (StA Bremen 2-P.4.g.3.b., Protokollbuch der Deputation der Bürgerviehweide, Sitzung vom 26.11.1857), stellte auch großenteils die Mittel für die Beschaffung der 880 in vier Reihen gepflanzten Eichen zur Verfügung (daher zunächst Eichenallee, ab 1869 Hollerallee, siehe

Courier 28.1.1869). Ob Holler und andere einflußreiche Persönlichkeiten sich bereits damals die Anlage eines Parks auf der Bürgerviehweide vorstellten, ist nicht bekannt; eine Verbesserung des öden Landstrichs auf der Weide mag man mehrfach ins Auge gefaßt haben. Die Vergabe von zahlreichen weiteren Flächen zu Gemüseland dürfte 1867 nicht nur für die Vermehrung der Einnahme der Weidekasse vorteilhaft gewesen sein, auch bei der Verpachtung von acht Parzellen für 24 Taler an die Deputation der öffentlichen Spaziergänge zur Anlage einer Pflanzschule dürfte man an eine Verbesserung der Ökologie auf der Weide gedacht haben (StA Bremen 2-P.4.g.3.b., Protokollbuch der Deputation für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 23.4.1857).

Nach der Bepflanzung der neuen, 70 Fuß breiten Straße, die nun den Namen Eichenallee erhielt, stellte Hermann Holler, der Rechnungsführer der Deputation, am 13. Dezember 1858 weitere Ideen zur Verschönerung der Weide vor. Er beantragte, an einzelnen dazu geeigneten Stellen Baumgruppen anzupflanzen und die dafür erforderlichen Geldbeträge im nächstjährigen Budget einzustellen (StA Bremen 2-P.4.g.3.b., Protokollbuch der Deputation für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 13.12.1858). Holler holte kundigen Rat bei Sachverständigen, die die Anpflanzung von Eichen, Ahorn und Tannen empfahlen. Zum Schutz der Bäume vor Viehfraß hielten sie die Einfassung der Pflanzgruppen mit einem Graben mit steilen Böschungen und einem Rickelwerk, das mit Haselbüschen durchwachsen sein müsse, für notwendig (StA Bremen 2-P.4.g.3.b., Protokollbuch der Deputa-

tion für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 3.3.1859). Gepflanzt wurden – im Verband vermischt mit 1200 Fichten – Anfang 1859 700 Eichen, 150 Eschen, 150 Ahorn, 25 Buchen, 25 Birken und 25 Vogelbeerbäume, ferner in Gruppen 380 Rottannen und 25 Edeltannen. Zur äußeren Verdichtung waren noch 200 Rottannen nachzupflanzen. Die gesamte Anlage wurde mit einem sechs Fuß breiten Graben umgeben. Erd-, Graben- und Pflanzarbeiten sowie der Ankauf der Bäume wurden über den Kuhhirten der Bürgerviehweide, Johann Philipp Meinken, abgerechnet (Ausgabe der Generalcasse pro 1859, S. 166, StA Bremen 4,28 – IV. b. 277). Eine Einfriedigung wurde öffentlich ausgeschrieben, Beschädigungen und Betreten der Anpflanzungen waren durch Ermächtigung der Polizeidirektion verboten (StA Bremen 2 – P. 4. g. 3. b., Protokollbuch der Deputation für die Bürgerviehweide, Sitzung vom 16.4.1859).

Das kleine Gehölz befand sich etwa im Umkreis des heutigen Wirtschaftshofes und des Schweizerhauses in der Nordwestecke des damaligen Exerzierplatzes. Das ist erkennbar auf einem Grundplan der Bürgerweide, den der Bankonduckteur Hermann Albert Poppe im Oktober 1863 anfertigte (StA Bremen 2 – D. 20. a. 19). Veranlassung zu dieser Vermessung und Kartenanfertigung war eine Anregung, auf dem Teil der Bürgerviehweide, der ab 1866 zur Anlage des Bürgerparks zur Verfügung gestellt wurde, einen botanisch-zoologischen Garten anzulegen. Am 1. August 1862 hatte ein Christian Wagner aus Oldenburg dem Bremer Senat seine Dienste zur Errichtung einer solchen Vergnügungsanstalt angeboten, hatte aber keine Unterstützung gefunden.



StA Bremen 2 – D. 20. a. 19

Wagner wurde an die Bremer Ärzte Dr. Wilhelm Olbers Focke und Dr. Carl Joh. Gust. Hartlaub sowie an Dr. Franz Buchenau verwiesen, die sich mit einem solchen Projekt befassen würden.

Schon nach einem Jahr hatte sich ein Komite für die Vorbereitung eines botanisch-zoologischen Gartens gebildet, das nun den Senat um die Erlaubnis zur Gründung einer Aktiengesellschaft mit den Rechten einer juristischen Person bat und um Einräumung eines öffentlichen Grundstücks nachsuchte (StA Bremen 2-D.20.a.19). Das Komite bestand aus 18 angesehenen Bremer Mitgliedern, in der Mehrzahl aus einflußreichen Kaufleuten und Bremer Bürgern, von denen sich später einige auch in den Gründungsgremie des Vereins für die Bewaldung der Bürgerweide einsetzten (G. Kindt, C. F. W. Nagel, Dr. Fr. Buchenau, J. D. Helmken).

Eine Kommission aus drei Senatoren (C. F. G. Mohr, A. C. C. A. Kottmeier, F. L. Grave) erhielten den Auftrag, den Inhalt des Antrags zu untersuchen und die Stellungnahme des Senats vorzubereiten. Ihr Bericht wurde unter Vorlage des oben genannten Plans des Baukondukteurs Poppe vom Senator Mohr erstattet (StA Bremen 2-D.20.a.19). Am 30. Oktober 1863 beschloß der Senat, den Supplikanten zu erklären, daß er geneigt sei, ein geeignetes Areal unentgeltlich zur Benutzung einzuräumen, wenn die zur Ausführung des Projekts benötigten Geldmittel vorhanden seien. Der Senat dachte daran, den für das Zweite Deutsche Bundesschießen bereitgestellten Teil der Bürgerweide als Fläche für die Anlage

des botanisch-zoologischen Gartens in Aussicht zu nehmen. Dr. Focke bat zu diesem Zeitpunkt darum, daß bei der Herrichtung der Bürgerweide als Festplatz für das Schützenfest auf die eventuelle Anlage des Gartens Rücksicht genommen werden möge. Dieser Brief wurde zwar in der Senatssitzung am 2. November 1864 verlesen (StA Bremen 2-D. 20. a. 19), weitere Folgen hatte er jedoch nicht, da schon bald nach Schluß des Schützenfestes der Plan für einen Bürgerpark auf der Bürgerweide intensiv und erfolgreich verfolgt wurde, wobei nun sich einige Personen für die Verwirklichung des neuen Projekts einsetzten wie zuvor für die Realisierung des botanisch-zoologischen Gartens in Bremen.

Die stadtnahe und vom Bahnhof gut zu erreichende, ungenutzt daliegende Freifläche hinter der Eichenallee (ab 1869 Hollerallee) bot sich für eine Veranstaltung an, die ein „Verein für die Abhaltung des zweiten deutschen Bundesschießen in Bremen im Jahre 1864" in der Hansestadt auszurichten sich angeboten hatte. Veranlaßt durch den Ausbruch des deutsch-dänischen Krieges ließ die Festleitung des Bundesvorstands des Deutschen Schützenvereins die Veranstaltung um ein Jahr verschieben, so daß das Zweite Deutsche Bundesschießen vom 16. bis zum 23. Juli 1865 auf einem 350 x 350 m großen Areal der Bürgerweide abgehalten wurde (Wilhelm Lührs, Das Zweite Deutsche Bundesschießen in Bremen 1865, Jahrbuch der Wittheit zu Bremen, Band XVI, S. 125). Heinrich Müller, der anerkannte Architekt der 2. Hälfte des vorigen Jahrhunderts (siehe Seite 85), statte te den Festplatz mit großzügig wirkenden, allerdings hölzernen Gebäuden im griechisch-dorischen Stil aus. Der Bankettsaal bot Platz für 4300 Personen; die Nebenanlagen waren so ausgelegt, daß diese große Zahl von Gästen gleichzeitig versorgt werden konnte. Eine 500 Meter lange Schießhalle mit 150 Schießplätzen und ein 40 000 qm großer Volksplatz mit Karussels, Schaubuden, Zaubertheater, Photoateliers, Verkaufsständen, Bierhallen und einer dreiflügeligen Ausstellungshalle ergänzten die Anlagen auf der Bürgerweide.

Das Fest stellte für Bremen ein großes und ungewohntes gesellschaftliches Ereignis mit politischem Hintergrund dar. Es führte viele auswärtige Teilnehmer aus ganz Deutschland in die Hansestadt, auch Österreich, die Schweiz und die Verei-

nigten Staaten schickten Delegationen. Die Veranstaltung endete allerdings mit einem finanziellen Fiasko. Nicht allein daß das gesamte Aktienkapital in Höhe von 50 000 Taler verloren ging, der Verein verzeichnete zusätzlich noch ein Defizit von über 18 800 Taler, so daß manche Handwerksbetriebe, Handelshäuser und Lieferanten auf die Bezahlung von Lieferungen und Leistungen verzichten mußten.

Die Veranstaltung fand in einer Zeit besonders hoher sommerlicher Temperaturen statt. Am 16. Juli wurde während des Festumzuges 35° im Schatten gemessen, ein Wert, der seit Beginn der Wetterbeobachtungen durch Dr. med. Philipp Cornelius Heineken (1829) in Bremen noch nicht gemessen worden war. Zahlreiche Festteilnehmer wurden ohnmächtig, und sogar wetterbedingte Todesfälle werden genannt. Das Schießen selbst litt unter der starken Sonneneinstrahlung, natürlicher Schutz war nicht vorhanden.

Dennoch scheinen diese Bedingungen nicht Veranlassung zur Gründung eines Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide gegeben zu haben, da regelmäßige Veranstaltungen auf der Weide nicht geplant waren und frisch gepflanzte Bäume zunächst noch auf lange Zeit ungeeignet waren, einen ausreichenden Sonnenschutz zu bieten. Den Initiatoren der Idee der Bewaldung ging es vor allem darum, die alte, nun nicht mehr benötigte Gemeinheit zu verwerten und der Stadt auf einer nun unter günstigen Bedingungen zur Verfügung stehenden, großen und stadtnah gelegenen Fläche eine Parkanlage für die Bürger der Stadt

zu schaffen in der Art, wie es aus anderen Städten (Hannover, Kassel, Frankfurt, München und Berlin) bekannt war, sogar Londoner Parks nannte man als Muster für ein Gestaltungskonzept (Courier 24.9.1865).

Die Initiative für eine Umgestaltung der Bürgerweide ging von dem Bremer Bürger Johann Hermann Holler aus, der sich schon als junger Kaufmann am kommunalen Leben seiner Vaterstadt aktiv beteiligte (Reinhard Patemann, Johann Hermann Holler 1818-1868, Bremisches Jahrbuch, 51. Band, 1969, S. 237). Ende 1852 war er in die Bremische Bürgerschaft gewählt worden; dort wirkte er in mehreren Deputationen. 1860 war er sogar Kandidat für die Wahl eines Senators. Seit 1853 vertrat er die Bürgerschaft in der Bürgerweidedeputation. Hier bemerkte er den Strukturwandel an erster Stelle, die Veränderungen der Weideberechtigungen, die Verpachtung und anderweitige Verwertung von Teilen der Weidefläche und die ständig wachsende Unwirtschaftlichkeit der Weideverwaltung. Auf seine Anregung erfolgte 1855 die Trennung der vorderen, schon weitgehend anderweitig verwerteten Areale der Bürgerweide von den Flächen des Viehauftriebs durch die Anlage einer bereits im Straßenplan von 1852 enthaltenen Allee, für deren Bepflanzung Holler die Mittel beschaffte oder selber bereitstellte. Die oben genannte, durch den Posamentierer Johann Rövekamp 1858 ausgeführte Pflanzung einiger Baumgruppen ging auf einen Antrag Hermann Hollers zurück.

Obwohl Hollers Leben ab 1861 von Krankheit und familiären Sorgen überschattet war und er gezwungen war, sich für längere Zeit zur Milderung seiner Leiden und zur

Erholung im Süden aufzuhalten, nahm er zu allen Zeiten regen Anteil an den Vorgängen in Bremen, wo die Geschäfte seiner Firma Holler & Grote, in die 1862 Christoph Papendieck als Junior-Teilhaber eingetreten war, trotz Hollers häufiger Abwesenheit florierten und ihm ein ungebundenes Leben ermöglichten. Das Zweite Deutsche Bundesschießen gab ihm den Anstoß zu seinem großen Plan, den Bürgerpark anzulegen, „für ihn die konsequente und zeitgemäße Lösung der Probleme um das „Stiefkind" Bürgerweide. Bei der Realisierung seiner Idee hielt er sich gesundheitsbedingt weitgehend zurück, nahm jedoch immer regen Anteil an der Entwicklung des Gedankens und arbeitete, soweit es ihm möglich war, unermüdlich für die Bewaldung der Bürgerweide. Er ließ sich durch skeptische Äußerungen (z. B. Courier 7. und 14. 9. 1865) nicht beirren.

Am 25. September 1865 (In der Druckschrift „Ein Bürgerpark auf unserer Bürgerpark" und danach im Zeitungsbericht Courier 24. 6. 1866 wird fälschlich der 15. September genannt) versammelten sich unter dem Vorsitz eines Georg Ch. Kindt im Senatszimmer des Ratskellers etwa 40 interessierte Bürger, von denen 38 Freunde des Projekts ein provisorisches Komite zur Bewaldung der Bürgerweide gründeten. Hermann Holler, der erkrankte Ehrenpräsident, J. D. Helmken, C. F. Nagel, A. F. Miesegaes, Dr. H. A. Schumacher, Carl Focke, L. C. Nolze und Dr. Franz Buchenau wurden beauftragt, die nötigen Schritte in die Wege zu leiten, eine Denkschrift zu verfassen und einen Aufriß zu entwerfen. Zur Beschaffung

der benötigten Geldmittel wurde zu einer Sammlung aufgefordert (Courier 27.9.1865, siehe auch Courier 24.9.1865)

Die Idee fand sofort großen Widerhall, und spontan wurde durch hochherzige Spender so viel Geld zusammengebracht, daß man sich ernsthaft mit den Vorarbeiten beschäftigen konnte. In neun Sitzungen wurden vom provisorischen Komite die praktischen Schritte beraten und schließlich am 16. November 1865 eine größere Versammlung im oberen Saal des Gewerbehauses angesetzt (Courier 17.11.1865), auf der man die Vorstellungen des Komites vortrug. Eine Subskriptionsliste, in die sich 88 Mitglieder eingetragen hatten, brachte eine Summe von 14 575 Taler, womit sich die Lebensfähigkeit des Projektes verdeutlichte. Ein Aufruf an die Bürger und Freunde der Stadt war vorbereitet, und ein von städtischen Obergärtner C. F. W. Nagel gezeichneter provisorischer Grundriß gab eine erste Vorstellung von dem Projekt.

Auf einer 76 Hektar (306 Morgen 50 Quadratruten) großen Fläche, die im Süden durch die bereits ab 1855 angelegte Eichenallee (seit 1869 Hollerallee) und im Norden durch einen Stangraben entlang der sogenannten Rote Hecks Allee begrenzt sein sollte und im Westen und Osten durch neuen Torfkanal und Kuhgraben eingefaßt war, war nach den Vorstellungen Nagels eine forstmäßige Bewaldung vorgesehen, deren Kosten für Erdarbeiten, Teichanlagen, Brückenbauten, Anpflanzungen und Einfriedigungen mit fast 34 000 Taler veran-

schlagt waren, eine Summe, die ausschließlich aus privaten Quellen aufgebracht werden sollte. Für Brücken und Durchlässe waren 1478 Taler berechnet; genannt wurden in der Zusammenstellung jedoch nur vier große und zwei kleine Durchlässe im Zuge des die ganze Fläche durchziehenden alten Abzugsgrabens sowie eine bestimmte Länge an Durchlässen, jedoch keine Brückenbauten.

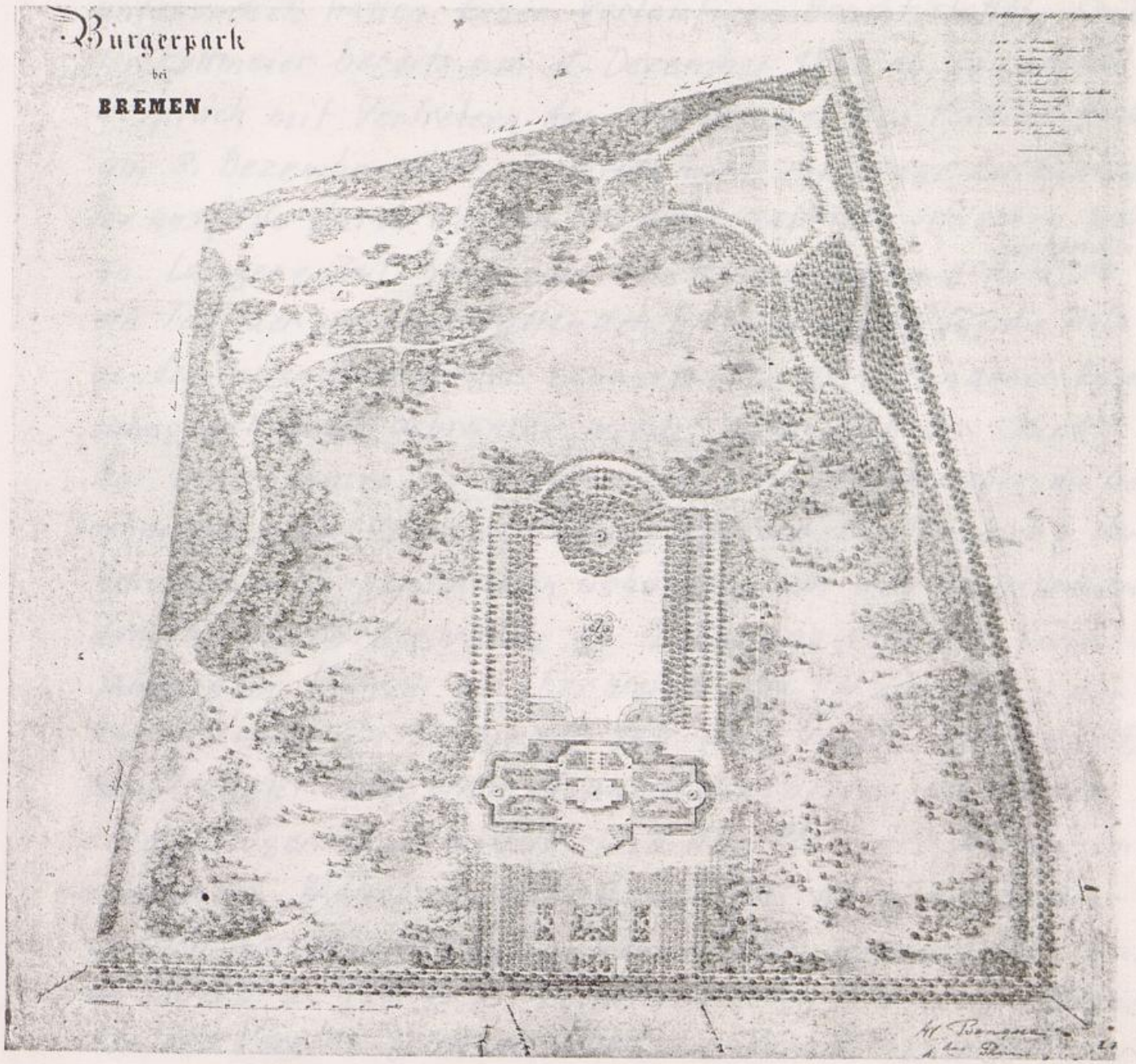
Die aus 26 Paragraphen bestehenden Statuten sollten dem Senat mit dem Antrag vorgelegt werden, einem Verein ab 1. Januar 1866 den Charakter einer juristischen Person zu verleihen und der Bereitstellung des umzugestaltenden Grundstücks zuzustimmen. Das Komite schlug vor, dem Verein das Gelände für fünf Jahre zu übertragen, um „einen nicht unbedeutenden Theil der jetzigen Bürgerweide in eine öffentliche Gehölzanlage umzugestalten und hier einen städtischen Volkspark anzulegen, wo inmitten erfrischender, neubelebender Natur, dem städtischen Getriebe entzogen, Arm und Reich nach des Tages Arbeit, nach den Mühen der Woche sich erholen könnte". Nach Fertigstellung der ohne fremde Geldmittel zu erstellenden Anlage sollte der Park nach fünf Jahren der Stadt zur weiteren Pflege übergeben werden.

Am 16. November 1865 wurde auch der erste Vorstand des Vereins gewählt. Er bestand zunächst aus sieben Personen (Courier 17. 11. 1865):

Justin Friedrich Wilhelm Löning (1796-1879)
Vorsitzer (Eltermann und Kaufmann)
Edwin Adalbert Oelrichs (1815-1886)
stellvertretender Vorsitzer (Kaufmann)
Johann Daniel Helmken (1818-1895)
Beisitzer (Kaufmann, Mitglied der Bürgerschaft)
August Friedrich Miesegaes (1802-1881)
Beisitzer (Kaufmann)
Heinrich Adolph Focke (1822-1869)
Rechnungsführer (Kaufmann)
Dr. Hermann Albert Schumacher (1839-1890)
Schriftführer (Syndikus der Handelskammer, Mitglied der Bürgerschaft).

Zum technischen Beirat und damit zum weiteren Mitglied des Vorstandes bestimmte das Komite den Bremer Obergärtner Carl Friedrich Wilhelm Nagel (1812-13.8.1897), der den provisorischen Entwurf für den Park verfaßt hatte, aus dem eine mögliche Ausführung der Anlage zu erkennen war.

Es fällt auf, daß Hermann Holler, der Vater des Gedankens einer Bewaldung der Bürgerweide, nicht an führender Stelle der Vereinstätigkeit genannt wird. Die körperlichen Leiden Hollers ließen es ihm wohl nicht geraten sein, sich in eine arbeitsintensive Stelle in der Leitung des Vereins einsetzen zu lassen. Erst am 12. März 1866 wurden dem Vorstand gemäß Satzung der Kaufmann Johann Hermann Holler und der Kaufmann und Generalkonsul Johannes Theodor Lürman (1816-1889) beigeordnet.



Wilhelm Benque, Erster Entwurf für den Bürgerpark in Bremen
Der Bremer Bürgerpark, herausgegeben von der Bremer Landesbank, Kreditanstalt Oldenburg, Bremen 1986, S. 8.

Am 17. November 1865 übergab der Vorstand das auf der konstituierenden Versammlung geschaffene Material dem Präsidenten des Senats. Schon drei Tage später benannte der Senat am 20. November die kommissare, die die Eingabe zu untersuchen hatten. Einen vorläufigen Bericht stattete Senator Dr. Kottmeier bereits am 1. Dezember 1865 ab. Ein erstes Gespräch mit Vertretern des Vorstandes des Vereins fand am 8. Dezember statt. Feststellungen zur Frage der Einnahmeausfälle durch Wegfall des Weideauftriebs schlossen sich an. Längere Zeit benötigte die kommission jedoch, (festzustellen) ob ein Teil der umzugestaltenden Bürgerweide für die Anlage des Paris-Hamburger Bahnhofs der köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gebraucht werde. Zwar hieß der Senat das Unternehmen im Allgemeinen gut, machte aber die Genehmigung der Vereinsgründung von der Zustimmung der betroffenen körperschaften abhängig, um den zu bewaldenden Teil der Bürgerweide ab 1. Januar 1866 für fünf Jahre dem Verein zu überweisen. Die Verzögerung der hoheitlichen Zustimmung gab dem Verein Gelegenheit, das Projekt noch einmal durchzuarbeiten, die kosten sorgfältiger zu ermitteln und den Plan der Anlage zu verbessern. Während mit dem Senat über die Bedingungen der Übertragung der Weide verhandelt wurde (StAB 2-P.4. g. 1. c), unterrichteten sich einige Mitglieder des Vereins genauer über die Verhältnisse größerer Stadtparks, so in München, Berlin und Frankfurt. Diese Untersuchungen führten zu kontakten mit namhaften Gartenarchitekten, von denen der Verein den Hofgarteninspektor Christian Schaumburg (1788-1868) in Hannover, den Oberhofgärtner Carl Effner (10.12.1831-22.12.1884)

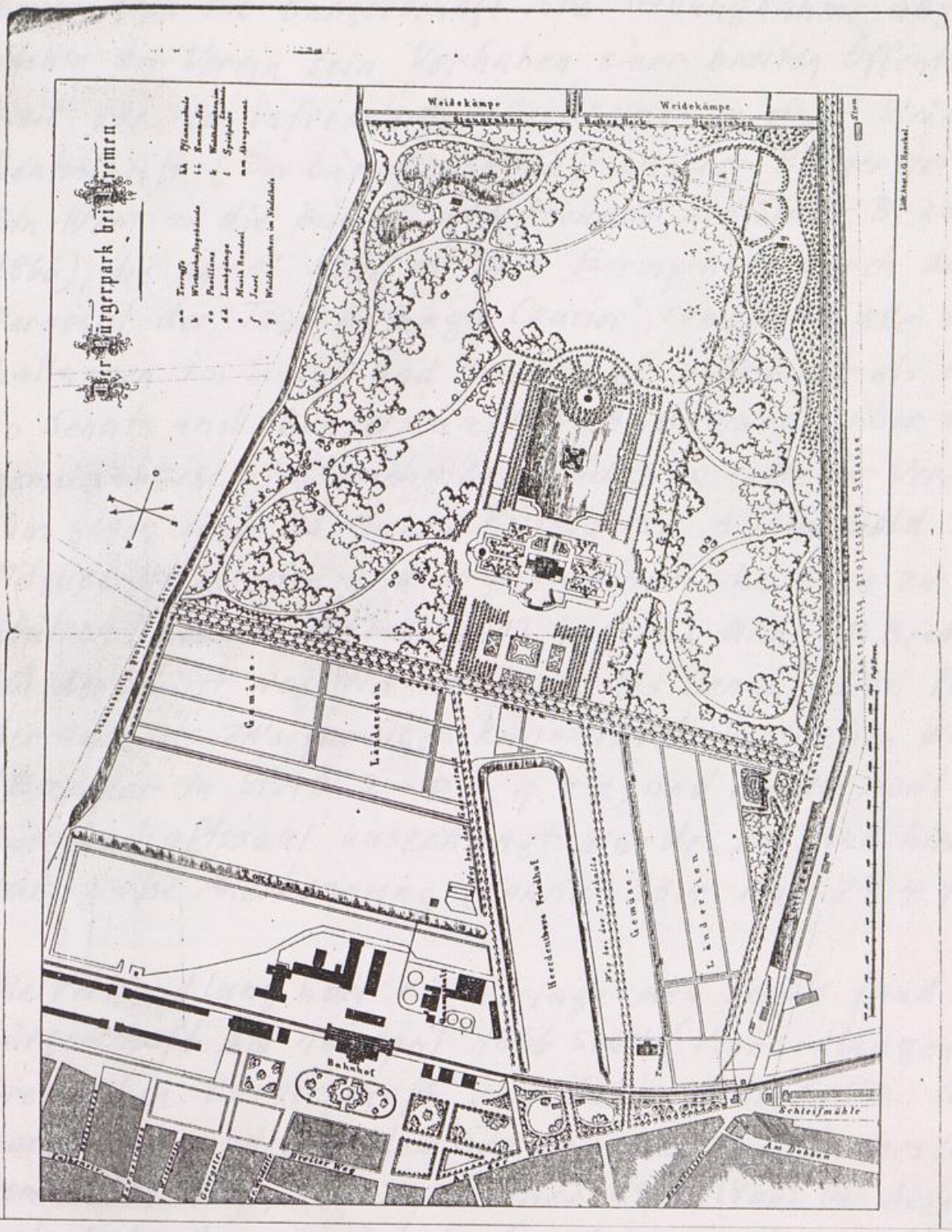
in München und den in Kiel ansässigen, als Redakteur des volkswirtschaftlichen Teils der Kieler Zeitung tätigen und mit Obergärtner Nagel von Jugend an bekannten und durch ihn empfohlenen Franz Wilhelm A. Benque (24. 2. 1814 – 1. 11. 1895) (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 26) aufforderte, Pläne auszuarbeiten. Von fünf eingereichten Entwürfen gefiel dem Vorstand der von Wilhelm Benque vorgelegte Riß am besten, so daß er ihn dem provisorischen Ausschuß des Vereins am 15. März 1866 zur Ausführung empfahl (Weser Zeitung 3. 4. 1866; Günter Reinsch, Wilhelm Benque and the Bremen Bürgerpark, Journal of Garden History, Vol. 5, No. 4, S. 371; Günter Reinsch, Der Bürgerpark, ein Beispiel deutscher Stadtgartenanlagen in Bremen, Die Gartenkunst, 2. Jahrgang, Heft 1, 1990; Der Bremer Bürgerpark 125 Jahre, Jahrbuch der Wittheit, Band 32, Bremen 1991, S. 32), nachdem Obergärtner Nagel seinen ersten vorläufigen Entwurf zurückgezogen hatte. Die Genehmigung durch den Ausschuß erfolgte am 28. März 1866 (Courier 29. 3. 1866).

Die Kosten zum „mäßigsten, niedrigsten Satz" wurden ohne die Aufwendungen für Gebäude nun zu 37 000 Taler ermittelt; darin waren für die Herstellung von Brücken und Durchlässen 3500 Taler angesetzt (Ein Bürgerpark auf unserer Bürgerweide, Bremen 1866, S. 15; Weser Zeitung 3. 4. 1866).

Am 23. März 1866 teilte der Senat der Bürgerschaft seine Meinung mit (Mitteilung des Senats vom 23. 3.

1866, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1866, S. 136). Zwar stellte sich das Projekt für den Staat durch den Verlust des Weidegeldes finanziell ungünstig dar, er hielt es aber für gerechtfertigt, von Bedenken abzusehen und die Gewährung des Antrags des Vereins anszusprechen.

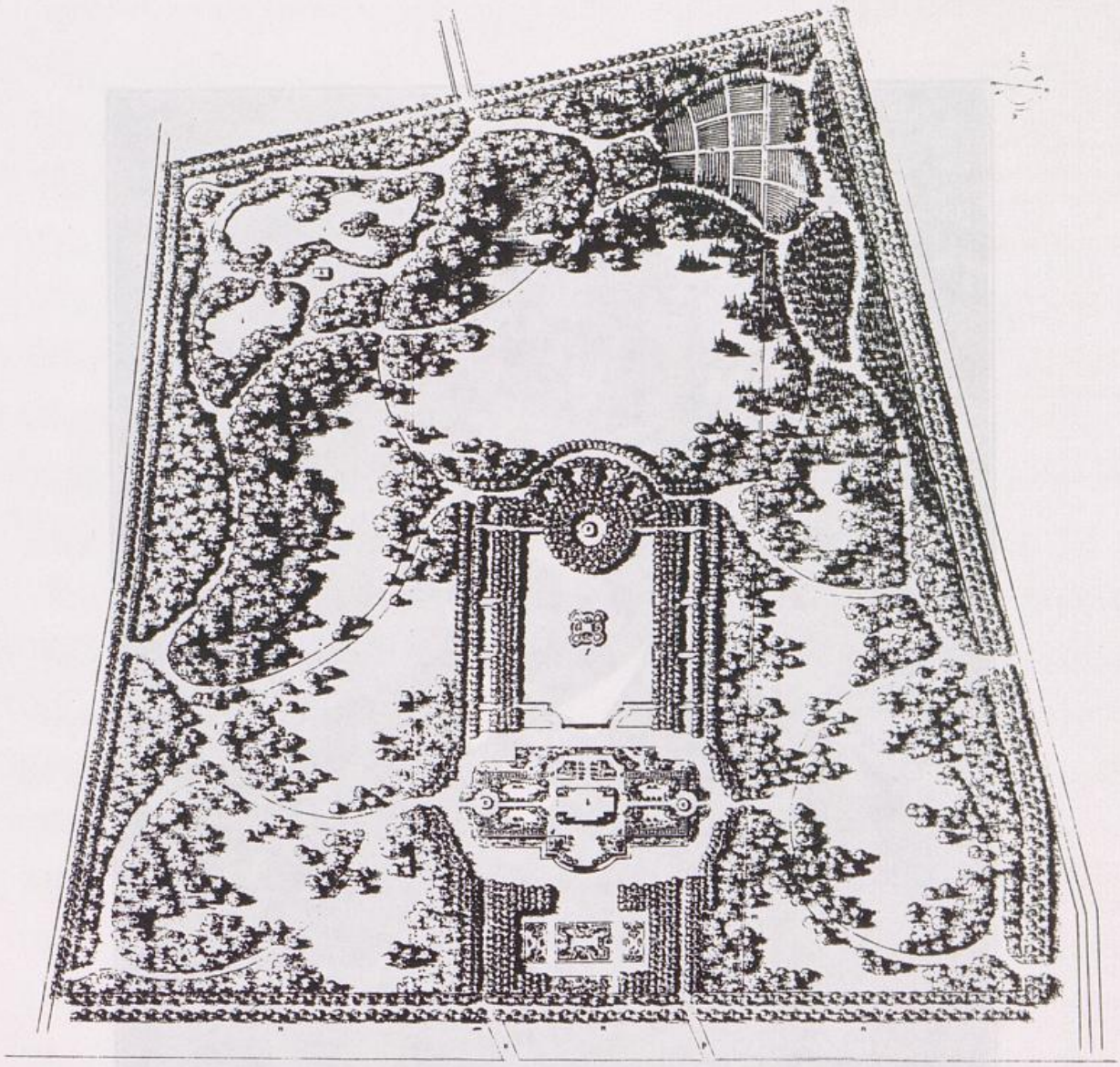




Umzeichnung des Bürgerparkplans 1866 von Wilhelm Benque. Lithographie G. Hunckel.
Beilage zu: Ein Bürgerpark auf unserer Bürgerweide. Ein Wort an die Bürger und Freunde der Stadt Bremen. Herausgegeben vom Vorstande des Vereins für die Bewaldung der Bürgerweide, Bremen 1866. StAB 2-P.4.g.1.c.

Bevor noch die Bürgerschaft ihre Stellungnahme abgab, stellte der Verein sein Vorhaben einer breiten Öffentlichkeit vor. Er informierte alle Bremer in einer kleinen Denkschrift (Ein Bürgerpark auf unserer Bürgerweide. Ein Wort an die Bürger und Freunde der Stadt Bremen, 1866), die ab 11. April in 9000 Exemplaren durch das Personal der Tageszeitung „Courier" sowohl an alle Haushaltungen im Stadt- und Landgebiet verschickt als auch in Senat und Bürgerschaft verteilt wurde, über das gemeinnützige Unternehmen. Gleichzeitig rief der Verein an, ihm gegen einen jährlichen Beitrag von 1 Taler Gold als Mitglied beizutreten und so die patriotische Idee zu unterstützen (Courier 4.4. und 12.4.1866). Wichtiger Bestandteil der Schrift war ein Abdruck des Benqueschen Plan, der auch als zweifarbiger Kunstdruck vertrieben wurde (Exemplar in StAB 2-P.4.g.1.c) und am 11. April im Bürgerschaftssaal ausgehängt wurde. Er fand hier allseits große Anerkennung (Courier 13.4. und 24.4.1866).

Die Verhandlung über die Vorlage des Senats fand in der Bürgerschaft am 18. April 1866 statt (Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1866, S. 153; Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1866, S. 262; Courier 19.4.1866). Der Abgeordnete Kotzenberg erläuterte den Antrag und empfahl die Zustimmung des Hauses. Nur zwei Redner äußerten Bedenken zum Projekt, da der Park die Ausdehnung der Stadt nach Norden hemme. Andere befürchteten Kostensteigerungen und wiesen auf die Verpflichtung des Staates hin, nach Ablauf der ersten fünf Jahre für die Unterhaltung des Parks



Der Bürgerpark bei Bremen.

Kunstdruck des Benque-Plan von 1866, Lithographie von G. Hunckel
StAB 2-P.4.g.1.c.

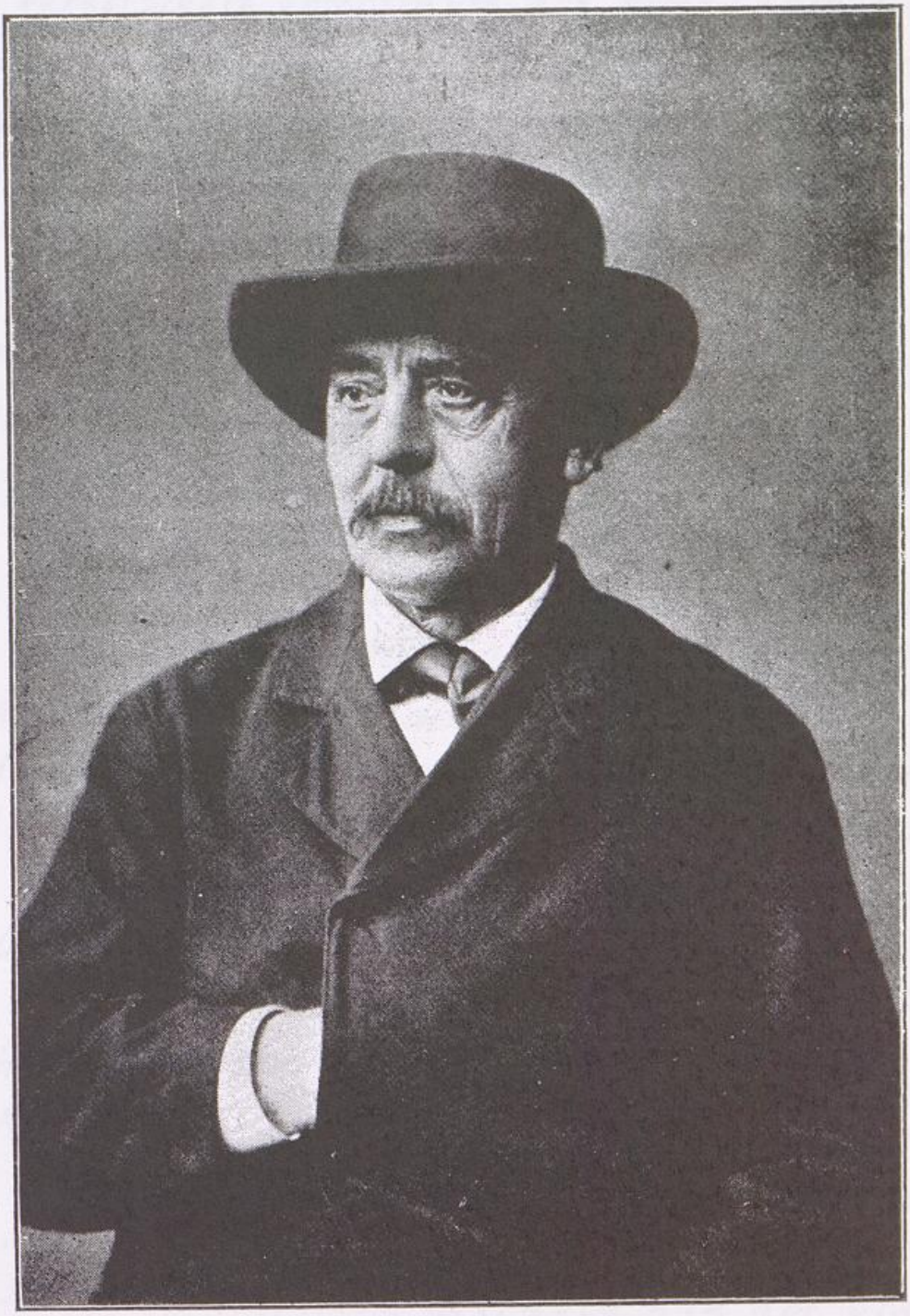


Fig. 466. W. Benque.

Wilhelm Benque Fotografie
Bremen und seine Bauten 1900, Bremen 1900, S. 569

jährlich 5 bis 6000 Taler aufwenden zu müssen.

Die Bürgerschaft unterstützte den Antrag fast einstimmig, sie habe mit Vergnügen von dem patriotischen Bestreben Kunde genommen und sei damit einverstanden, daß ein „zur Förderung des allgemeinen Gesundheitszustandes" bestimmter Waldpark hergestellt werde.

Damit konnten sich dem Vorhaben keine Widerstände mehr entgegen stellen, die Übertragung der zur Bewaldung vorgesehenen Fläche in einer Größe von 76 Hektar in den genannten Grenzen am 23. Juni 1866 stellte eine zwar notwendige, jedoch selbstverständliche Folge der Beschlüsse dar. Acht Tage zuvor hatte der Senat die Weidedeputation ermächtigt, das Areal, das in einen städtischen Waldpark umzugestalten war, nach Besitz und Nutzungsrecht für 5 Jahre dem Verein zu übertragen. Am 23. Juni, nachmittags um 5 Uhr, umschritten die Bevollmächtigten der Weidedeputation, Senator Klugkist und C. L. Nolze und der Vorsitzer und Schriftführer als Deputierte des Vereinsvorstandes in Begleitung des Bürgerweidehirten J. P. Meinken und des Landschaftsgärtners Wilhelm Benque das zur Bewaldung vorgesehene Terrain. Von der Übergabe ausgeschlossen blieb zunächst der zwischen dem Abzugsgraben und der Stanallee (später Parkallee) gelegenen Teil der Weide. „Nach der Umschreitung erfolgte die Überweisung durch Wort und Handschlag" (Courier 3. 10. 1866). Unmittelbar darauf wurde der Landschaftsgärtner Wilhelm Benque als Techniker des Vereins angestellt.

Bewaldung der Bürgerweide.

Alle Hiesige, welche bei den nun beginnenden Erd=Arbeiten auf der Bürgerweide Beschäftigung finden wollen, haben sich
am Mittwoch, den 27. Juni, Nachmittags pünktlich 5 Uhr,
vor dem Hirtenhause auf der Bürgerweide zu melden.

Der Vorstand des Vereins für die Bewaldung der Bürgerweide.

Anwerben von Arbeitern zum 27. Juni 1866
Anzeige im Courier 26.6.1866

Drei Tage später forderte der Vorstand des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide in einer Zeitungsanzeige interessierte Arbeiter, „welche bei den nun beginnenden Erd-Arbeiten auf der Bürgerweide Beschäftigung finden wollen", auf, sich am 27. Juni nachmittags um 5 Uhr am Hirtenhause auf der Bürgerweide zu melden (Courier 26.6.1866). Etwa 900 Arbeitsuchende fanden sich ein, sie wurden in Gruppen zu je 20 bis 25 Mann eingeteilt und am nächsten Tag bei den ersten Arbeiten eingesetzt (In den Zeitungsberichten dieser Tage wird nicht von einem feierlichen Beginn der Arbeiten oder einem ersten Spatenstich berichtet. Das im ersten Jahresbericht des Vereins genannte Datum 26. Juni als Tag des Arbeitsbeginns (Courier 7.6.1867) ist ebenso falsch wie der 27. Juni, der von Dr. H.A. Müller (Dr. H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen für das Viertel jahrhundert 1851-1875, Bremen 1876, S. 127) erwähnt oder der 23. Juni, der in Schellers Führer durch Bremen (28. Auflage, S. 139) als Tag des ersten Spatenstichs erwähnt wird). Überrascht war man über das sehr ruhige, anständige Verhalten der Menschenmenge, so daß der vorsorglich bestellte Polizeikommissar und drei Polizeidiener keinen Anlaß fanden einzugreifen (Courier 28.6.1866).

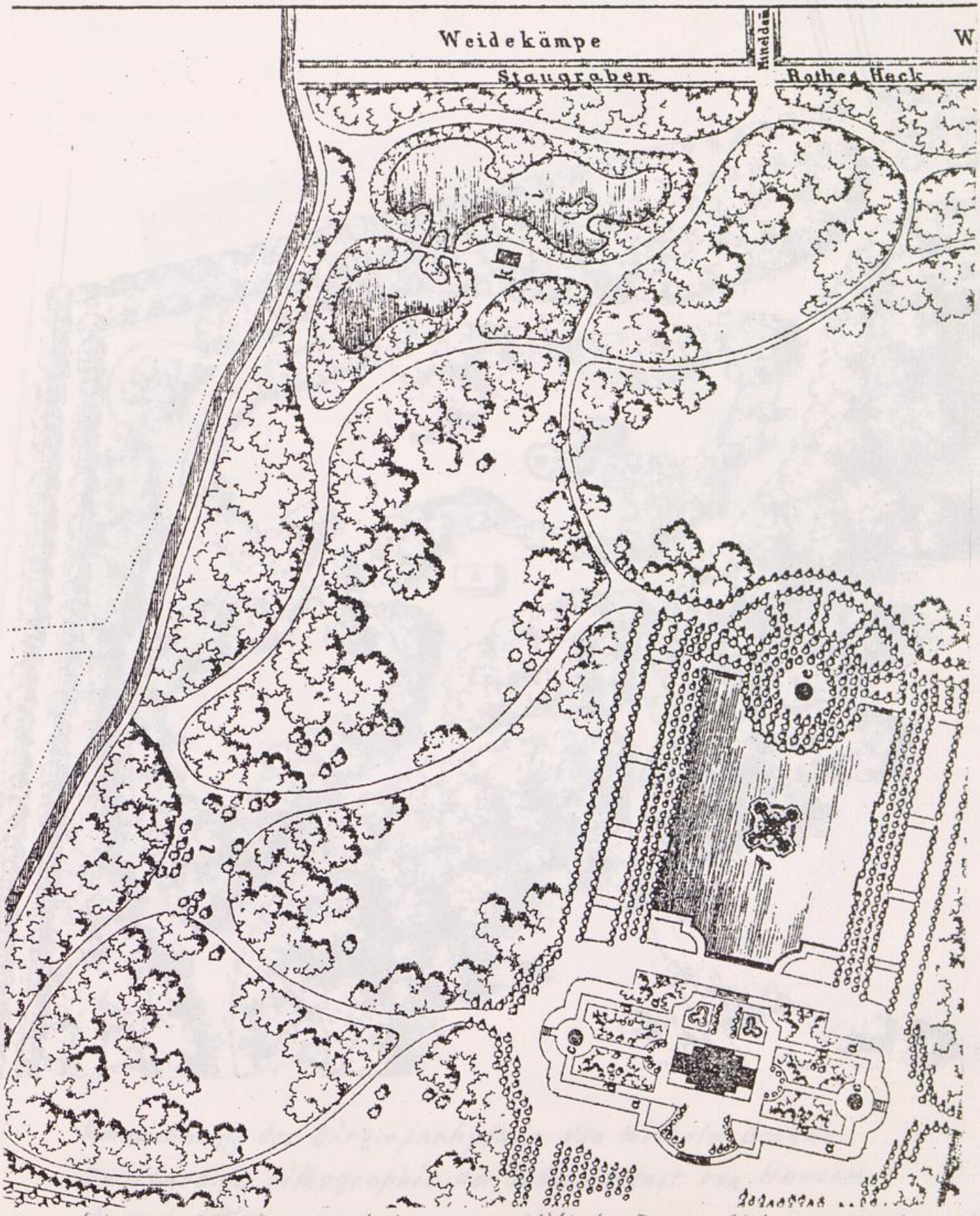
Als erstes planierte man die Dämme des Bundesschießens (Courier 29.6.1866). Weitere wesentliche Arbeiten bestanden im Zuwerfen von Gräben und im Rajolen (Tiefpflügen) des Bodens. Den Einsatz der Arbeiter leitete Wilhelm Benque, die Aufsicht führte eine

Platzkommission des Vereinsvorstandes, in die J. D. Helmken, H. A. Focke und A. F. Miesegaes delegiert wurden. Schon am 3. September 1866 wurde der erste Baum gepflanzt.

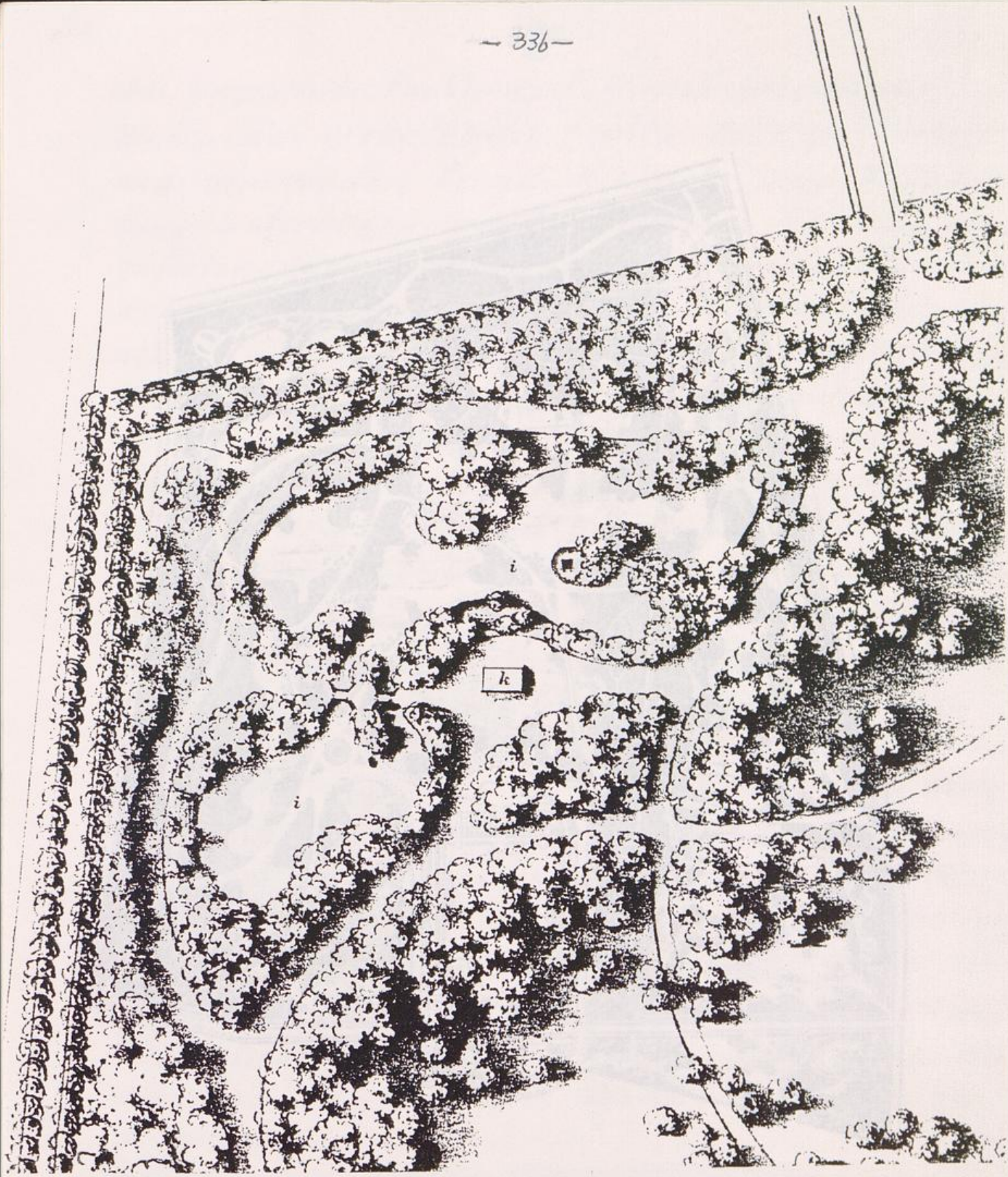
2. Die ersten Brücken am Emmasee 1870

Während zunächst wirklich nur an die Bewaldung der vorderen, baumlosen Fläche der Bürgerweide gedacht war, belebte Wilhelm Benque, der auf Erfahrungen in der Gestaltung großer Gärten und Parks, vor allem auch in Nordamerika zurückblicken konnte, das Areal durch den beabsichtigten Kontrast zwischen einer strengen, symmetrischen Anlage im Zentrum mit am Lineal und mit dem Zirkel konstruierten Alleen, Rabatten und Wasserflächen und der Naturschönheit eines Parks englischer Art, die sich in zwangloser, aber durchdachter Verteilung eingestreuter Baumgruppen, geschlossener Gehölzflächen, einem scheinbar unregelmäßigen Geflecht von Wegen und Wiesenflächen mit sich immer wieder verändernden Durchblicken ausdrücken sollte.

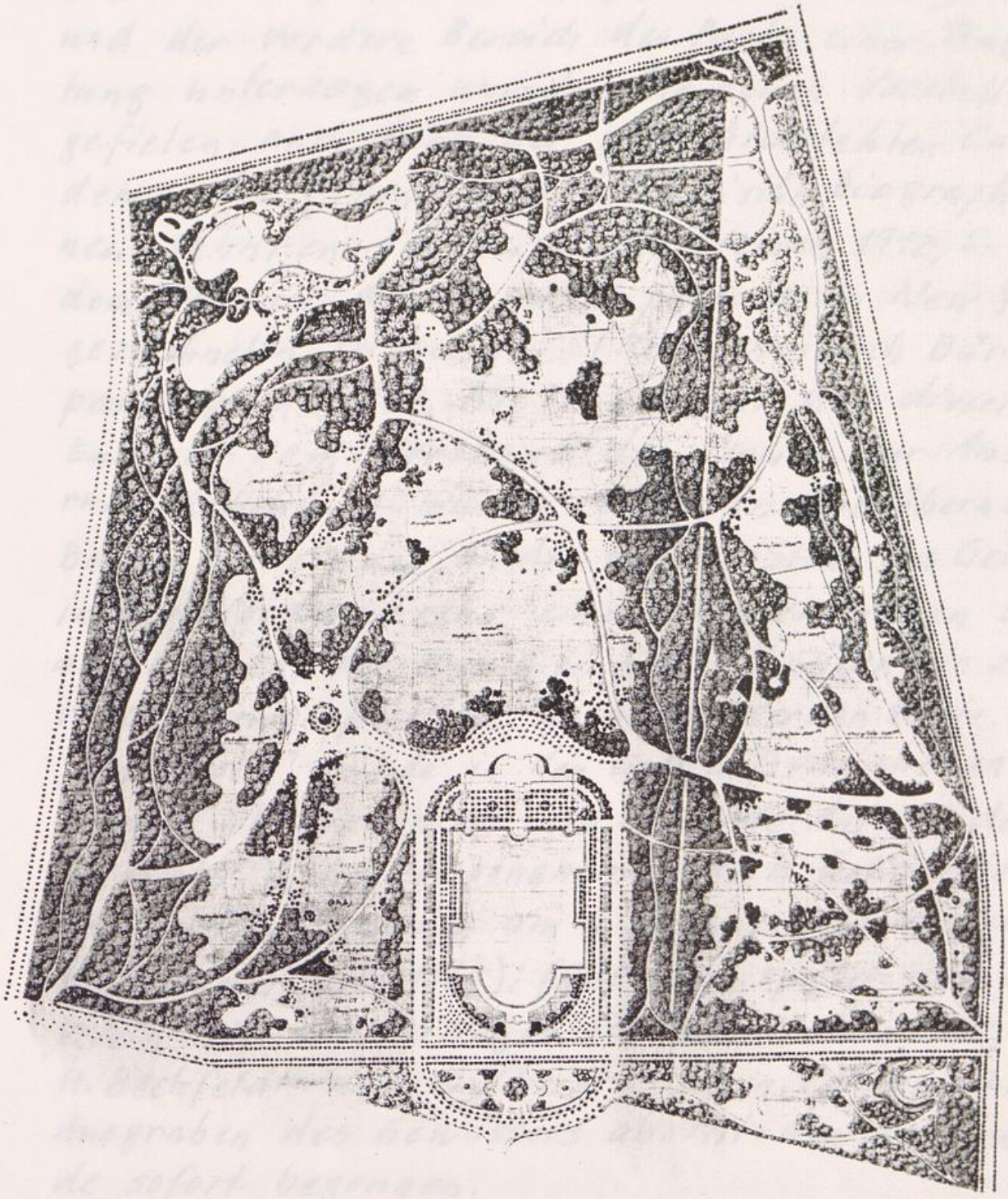
Die wirtschaftliche Depression, die durch den deutsch-österreichischen Krieg des Jahres 1866 ausgelöst wurde, gab Veranlassung, die Konzeption des ersten Plans von Benque mit seiner großen Zentralpartie noch einmal hinsichtlich der Finanzierbarkeit zu überdenken. Der angesehene Hofgärtner Gustav Meyer aus Sanssouci (und Lenné-Schüler) schlug 1867 zwei Alternativen vor, die Benque zunächst heftig bekämpfte, die ihn jedoch schließlich zu einer Änderung seines Planes veranlaßten, wobei insbesondere die Fläche der Zentralanlage im südlichen Bereich des Parks reduziert,



Umzeichnung des Bürgerparkplans von Wilhelm Benque (Lithographie). Ausschnitt Beilage zu: Ein Bürgerpark auf unserer Bürgerweide. Ein Wort an die Bürger und Freunde der Stadt Bremen. Herausgegeben vom Vorstande des Vereins für die Bewaldung der Bürgerweide, Bremen 1866. StAB 2-P.4.g.1.c



Umzeichnung des Bürgerparkplans von Wilhelm Benque.
Zweifarbige Lithographie der Lith. Anstalt von Hunckel
Ausschnitt
StAB 2-P.4.g.1.c



Eduard Hoppe, Bestandsplan des Bürgerparks um 1874
Hundert Jahre Bremer Bürgerpark 1866 – 1966, herausgegeben vom Bürgerparkverein, Bremen 1966

das projektierte Parkhaus („Wirtschaftsgebäude") hinter das große Bassin (später Hollersee) verlegt und der vordere Bereich des Parks einer Umgestaltung unterzogen wurde. Die neuen Vorstellungen gefielen, auch dank der vom Architekten Carl Gildemeister (1820–1869) (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 173), dem Erbauer des Industriepalastes in New York, gezeichneten Perspektive (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1867, Nr. 309) so gut, daß dieser neue Entwurf vom Vorstand des Vereins zur Ausführung genehmigt wurde. Unverändert übernahm Benque seine Idee, an der tiefsten Stelle des Geländes in der Nordwestecke einen buchtenreichen See anzuordnen, der durch eine Einschnürung in zwei verschieden große Teiche unterteilt werden sollte. Dieser „Emmasee" wurde in den Entwurfsvariationen durch Benque übernommen und als erste Anlage des neuen Parks in Angriff genommen und fertiggestellt. Die Arbeiten wurden am 1. August 1866 ausgeschrieben (Courier 1.8.1866); fünf Tage später schloß der Verein mit drei hiesigen Schachtmeistern – W. Meyer, H. Beckfeldt und J. Christ – einen Vertrag über das Ausgraben des Gewässers ab. Mit den Arbeiten wurde sofort begonnen.

630 Quadratruten (13 545 m²) Seefläche waren 6 Fuß (1,74 m) tief auszugraben; mit dem hier gewonnenen Erdreich war das niedrig gelegene Terrain im Nordwesten der Planungsfläche aufzuhöhen (Bericht über

den Stand des Unternehmens, vom Vorstand an den Ausschuß erstattet, September 1866, StAB 2-P.4.9. 1.c; Bericht des Vorstandes an die Generalversammlung vom 6.6.1867, Courier 7.6.1867). Schon bald nach Mitte Oktober waren die Arbeiten, die 3930 Taler verschlangen, vollendet (Courier 16.10. und 4.11.1866), so daß man die ersten Pflanzungen vornehmen konnte. Am Emmasee sah die Planung ein „Waldhäuschen im Laubgehölz" vor; westlich von ihm waren die beiden einzigen Brücken zur Bereicherung des Natureindrucks zu bauen (Die Himmelsrichtungen sind auf den ersten Entwürfen Bengues und in den Erläuterungen des Projekts fehlerhaft dargestellt. Die Angaben der Planungen decken sich daher nicht mit den hier richtig verwendeten Ansrichtungen).

Anfang März 1867 erhielt ein Interessent auf zehn Jahre die Erlaubnis, am Emmasee ein vom Architekten Heinrich Müller (siehe S. 85) entworfenes Restaurationsgebäude zu errichten, „in welchem Erfrischungen zu haben sein werden" (Courier 11.3.1867). Dieses Kaffeehaus am Emmasee ging Anfang Mai 1867 seiner Vollendung entgegen (Courier 11.5.1867), aber erst jetzt genehmigte der Senat die Ausführung des einstöckigen Gebäudes „in Ständerwerk zum Behufe einer in demselben zu betreibenden kaffee wirthschaft" (Senatsprotokoll vom 6.5.1867, Baordnungsamt Bremen, Akte 556, kaffeehaus). Bauherr dieses schönen Hauses war der Gastwirt Heinrich Scholle (Heinrich Scholle war

Inhaber von Scholle's Hotel, Herdentorsteinweg 7), der dann mit Johann Fr. Chr. Klages (Johann Fr. Chr. Klages wird als Inhaber der Restauration Jacobi-Halle, Jacobikirchhof 13/14 genannt) die Restauration betrieb. Als Bauunternehmer wurde Johann Bellstedt genannt (Courier 28.5.1867. Schreibweise nach Adreßbuch 1867). Die Baukosten beliefen sich auf etwa 3000 Taler. Bevor das Haus Pfingsten 1867 (mit einem großen Konzert) seiner Bestimmung übergeben wurde (Courier 28.5.1867), tagte hier die Generalversammlung des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide am 6. Juni 1867, um zum ersten Male den Bericht des Vorstandes entgegen zu nehmen (Courier 5.6.1867, Anzeige; Courier 7.6.1867).

Dem kleinen, schweizerhausartigen Fachwerkgebäude wurde 1869 im Südwesten ein Gerüst vorgesetzt, über das als Sonnen- und Wetterschutz bei Bedarf eine Plane gezogen werden konnte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1870, Nr. 689), eine Einrichtung, die dem Gebäude den Namen Restaurationszelt gab (Ähnliche Sommerausflugslokale im Vorfeld der Stadt waren so für den Besucherandrang in der besseren Jahreszeit leicht und verhältnismäßig preiswert anzupassen. So betrieb z. B. Johann Gottlieb Hemleb schon seit 1857 östlich vom vorderen Kuhgraben – etwa in der Höhe der heutigen Altmannstraße – sein sogenanntes „Friedenszelt", dem schon bald eine Kegelbahn angefügt wurde. Es erfreute sich großer Beliebtheit, auch nachdem es von Gerhard

Läder Deicken übernommen worden war und dann als „Deickens Friedenszelt" bis zur städtischen Erschließung des Gebiet an der Parkallee betrieben wurde. Das Friedenszelt war sogar über eine Brücke über den Kuhgraben erreichbar. Dieses Bauwerk lag vor „Deickens Eingang" des Bürgerparks und wurde 1876 erneuert (BN 21.5., 27.5., 28.5., 31.5., 7.6. und 18.6.1876, 9.4.1881). Das Zeltdach am Kaffeehaus im Bürgerpark wurde 1872 abgebrochen und durch einen hübschen runden Anbau ersetzt (BN 16.6.1872)).

Mit der Gestaltung des Emmasees war, wie geplant, in der Einschnürung auch eine kleine Insel entstanden, die Stützweite für eine beabsichtigte Überbrückung des Wasserarmes konnte so in zwei Teillängen zerlegt werden.

Die beiden Brücken, die vom Kaffeehaus ausgehend über diese Insel hinweg den Ausgang zur westlichen Randallee (heute Findorffallee) und zum neuen Torfkanal ermöglichen sollten, wurden zunächst jedoch noch nicht hergestellt, da die gesamten zur Verfügung stehenden Geldmittel für die Erdarbeiten und die für den Anfang schon recht beachtlichen Herbst- und Frühjahrspflanzungen 1866/67 (26 000 Buchen, 8000 Eichen, 5900 Rotbuchen, 2600 Birken, 300 Edeltannen und sonstige Koniferen (Bericht über die Versammlung des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide am 2.1.1868, Courier 5.1.1868) benötigt wurden.

Noch Anfang September 1867 standen die Brücken an dieser Stelle nicht zur Verfügung (Weser Zeitung 8.9.1867), wegen der Errichtung wurde mit Technikern verhandelt (Bericht über die Versammlung des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide am 2.1.1868, Courier 5.1.1868). Der große Publikumsandrang in dem schon hergerichteten Teil des Bürgerparks scheint jedoch eine provisorische Überbrückung notwendig gemacht zu haben, und so werden Anfang Dezember 1867 Stege genannt, die die die Verbindung zwischen den beiden Teilen des Emmasees unterbrachen. Diese Sperre erschwerte nun allerdings für Schlittschuhläufer die Benutzung des zugefrorenen Sees, und der Vorstand des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide beriet die Möglichkeit, die Stege im Winter zeitweise wegnehmen zu lassen. Es dürfte sich um leichte, bewegbare Einrichtungen gehandelt haben, die Mitte 1868 noch immer vorhanden waren. Ihnen sah man nicht nur den provisorischen Zustand an; sie waren zudem auch noch schmal und morsch. Am 9. Juni brach einer der Stege zusammen, als ein Mädchen mit einem Kind hinübergehen wollte. Größeres Unheil wurde verhindert, da der Vater des Kindes die beiden Verunglückten gleich aus dem Wasser ziehen konnte (Courier 11.6.1868).

Die Stege wurden weiterhin öffentlich kritisiert, da sie noch nicht einmal Geländer hatten (Courier 22.6.1868). Zwar hatte der Schlossermeister Gerhard Heinrich Bruns (Es fällt schwer, G.H. Bruns sen. und jun. zu unterscheiden. Dadurch erscheinen die Schlosser mit

diesem Namen über einen langen Zeitraum. G. H. Brunssen., Buchtstraße 5, wird im Adreßbuch von 1840 bis 1872 geführt. Er war schon früh im Brückenbau beschäftigt. Als Gehilfe des Meisters krameyer war er an der Ausführung des Geländers der kleinen Weserbrücke tätig (StAB 2-P.3. B.3.b.4 um 1830), ab 1839 war er häufig Innig-, Amts- und Altmeister seines Berufszweiges. Ein von ihm zusammen mit dem Schmiedemeister Joh. Gerhard Geerken im Jahre 1844 gelieferter Brückenbau für die Öffnungen Nr. 5 und 6 in der Wartturmer Chaussee stellte insofern eine bemerkenswerte Arbeit dar, als Teile dieser hochinteressanten konstruktion — schmiedeeiserner Linsenträger („Lavesscher Balken") mit Fachwerkaussteifung — sich aus der Frühzeit des eisernen Brückenbaus in einer Brücke über das Waller Fleet in Höhe Adlerweg bis heute erhalten haben (siehe Harry Schwarzwälder, Eine Brücke auf dem Osterholzer Friedhof und die Anfänge des eisernen Brückenbaus in Bremen, Manuskript 1962) einen Entwurf für eiserne Brücken geliefert, die auch als zweckmäßig erachtet wurden (Jahresbericht des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide für die Generalversammlung vom 6.7.1868, Courier 7.7.1868), an eine Realisierung des Vorschlags war jedoch wegen des Mangels an Baumitteln nicht zu denken (Es ist wahrscheinlich, daß auch der gleichnamige Sohn des Schlossermeisters G. H. Bruns an dem Projekt beteiligt war. Bruns jun. war 1866 Mitglied des Sammelkomites (Courier 13.5.1866) und ab Ende 1876 Mitglied des neugewählten Ausschus-

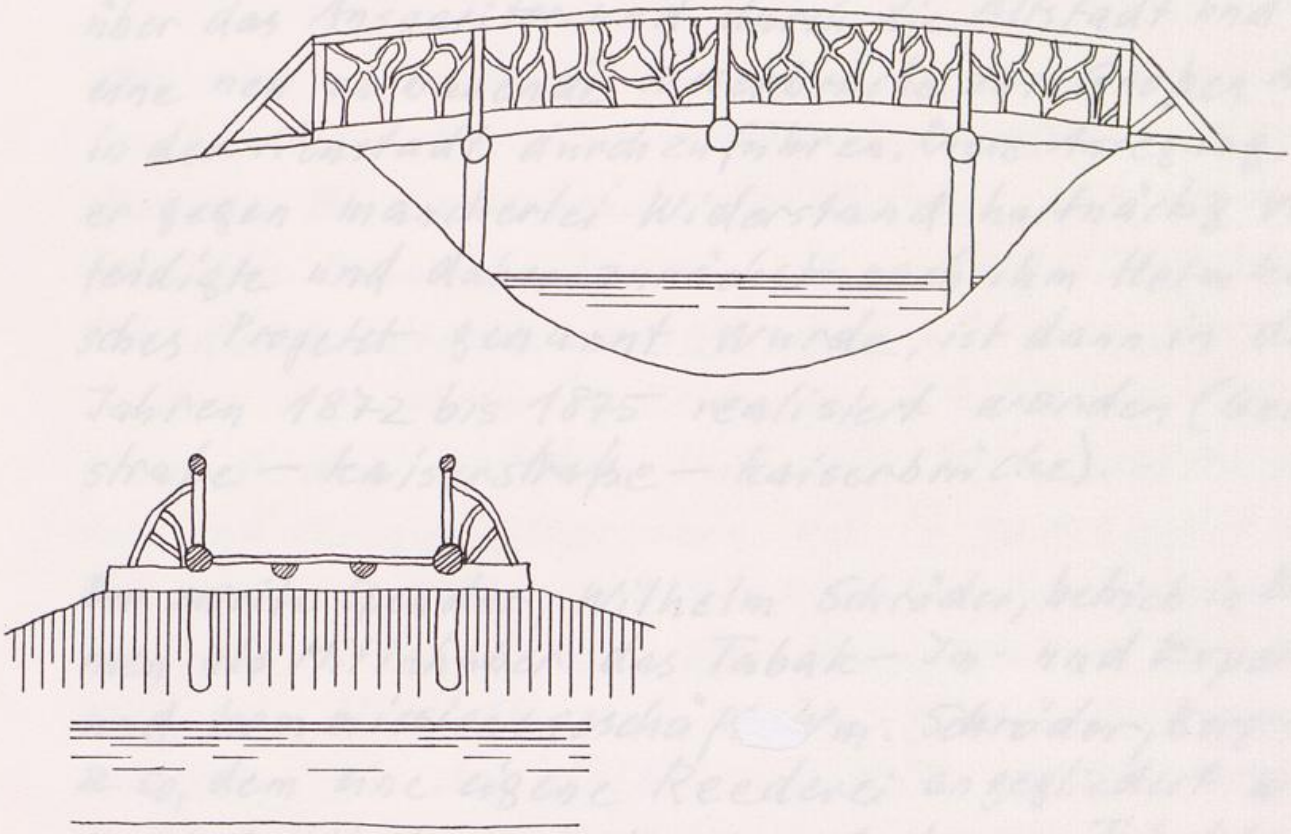
ses des Bürgerparkvereins und auch langjähriger Abgeordneter in der Bremischen Bürgerschaft). Durch die Frühjahrspflanzung, für die 46 137 Bäume und 18677 Unterholzpflanzen angekauft wurden, und durch die Erdarbeiten am großen Mittelbassin (Hollersee) waren die kräfte des Vereins fast vollständig erschöpft. So blieb es zunächst ein Wunsch, noch im selben Jahre die beiden vorgesehenen eisernen Brücken aufzustellen (Bericht über die Ausschußversammlung vom 16.9.1868, Courier 17.9.1868).

Mit der Fertigstellung des nach einem Entwurf von Heinrich Müller ausgeführten „Emmasitzes" westlich des Emmasees (siehe Harry Schwarzwälder, Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark, Manuskript Bremen 1990, S. 23) statt eines geplanten „Emmasteins" auf der Insel östlich vom Kaffeehaus im Herbst 1868, an dessen Stiftung sich nun mehrere Mitbürger beteiligten (Bericht über die Ausschußversammlung vom 16.9.1868, Courier 17.9.1868; Courier 17.10.1868), und mit dem wachsenden Besucherstrom, der auch durch beliebte Veranstaltungen im und am „Waldhäuschen" herangezogen wurde, zeigte es sich immer mehr als notwendig, dem Restaurationslokal am Emmasee einen verbesserten Ausgang nach Westen zu geben.

Obwohl die Aufstellung der Brücken im April 1869 gesichert schien (Courier 17.4.1869) und noch für dieses Jahr vorgesehen war (Vierter Jahresbericht des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide für

die Generalversammlung vom 16.7. 1869, Courier 17.7. 1869. 1869 werden in der Abrechnung des Vereins (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1869, Nr. 545) zwei neue Laufbrükken genannt, für die dem A. koster an Zimmermannsarbeiten laut kontrakt 65 Mark gezahlt wurde und deren Material als „Planken zum Brückenbau" anscheinend Ende 1868 nach dem Roten Heck im Park gefahren wurde (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1869, Nr. 523). Diese Brücken sind nicht zuzuordnen, wahrscheinlich handelt es sich um zwei Überbrückungen des Umfassungsgrabens, wie sie 1867 auch über den Grenzgraben an der Eichenallee errichtet wurden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1867, Nr. 285)), dauerte es noch ein weiteres Jahr, bis das Vorhaben endlich ausgeführt werden konnte. Inzwischen hatten sich Johann Daniel Helmken und Wilhelm Schröder bereit erklärt, die kosten für „zwei Naturbrücken aus Holz, welche auf die Insel im Emmasee führen sollen", zu begleichen (Bericht des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide an die Generalversammlung vom 1. 7. 1870, Courier 3. 7. 1870). Auf die Ausführung eiserner Brücken wurde also verzichtet.

Mit dieser wirksamen Unterstützung der Interessen des Bürgerparks begann eine langjährige Tradition, auch durch größere Geldgaben die Ausführung von bestimmten Einzelobjekten in den Anlagen zu ermöglichen. Der eine Spender, Johann Daniel Helmken (14.6. 1818 – 10.2. 1895) war ein in Bremen angesehener kaufmann, der als Beisitzer im ersten Vorstand des Vereins



Zwei Brücken am Emmasee 1870
Rekonstruktion nach Foto von L. O. Grienwaldt

zur Bewaldung der Bürgerweide bis 1876 seine Kenntnisse zur Verfügung stellte (siehe Seite 23). Er war Teilhaber der Kistenfabrik von Diedr. Sagehorn und D. Helmken; als langjähriges Mitglied der Bürgerschaft wirkte er für die Belange der Hansestadt. Helmken trat besonders hervor durch den Vorschlag, eine neue Straße vom Bahnhof über das Ansgaritor und durch die Altstadt und über eine neu zu bauende Weserbrücke zur Großen Allee in der Neustadt durchzuführen. Diese Anregung, die er gegen mancherlei Widerstand hartnäckig verteidigte und daher zunächst nach ihm Helmkensches Projekt genannt wurde, ist dann in den Jahren 1872 bis 1875 realisiert worden (Georgstraße — Kaiserstraße — Kaiserbrücke).

Der zweite Spender, Wilhelm Schröder, betrieb in Bremen als Mitinhaber das Tabak-Im- und Export- und Kommissionsgeschäft Wm. Schröder, Borgstede & Co, dem eine eigene Reederei angegliedert war. Er ist damit der erste in einer Reihe von Tabakkaufleuten, die sich später großzügig um die Ausstattung des Bürgerparks mit Brücken und anderen Einrichtungsgegenständen gekümmert haben. Bereits 1866 setzte er sich im Sammelkomite für die Interessen des Bürgerparks ein (Courier 13. 6. 1866).

Die Bauwerke wurden Mitte des Jahres 1870 aus rohen Baumstämmen errichtet (Bericht des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide an die Generalversammlung vom 1. 7. 1870, Courier 3. 7. 1870),

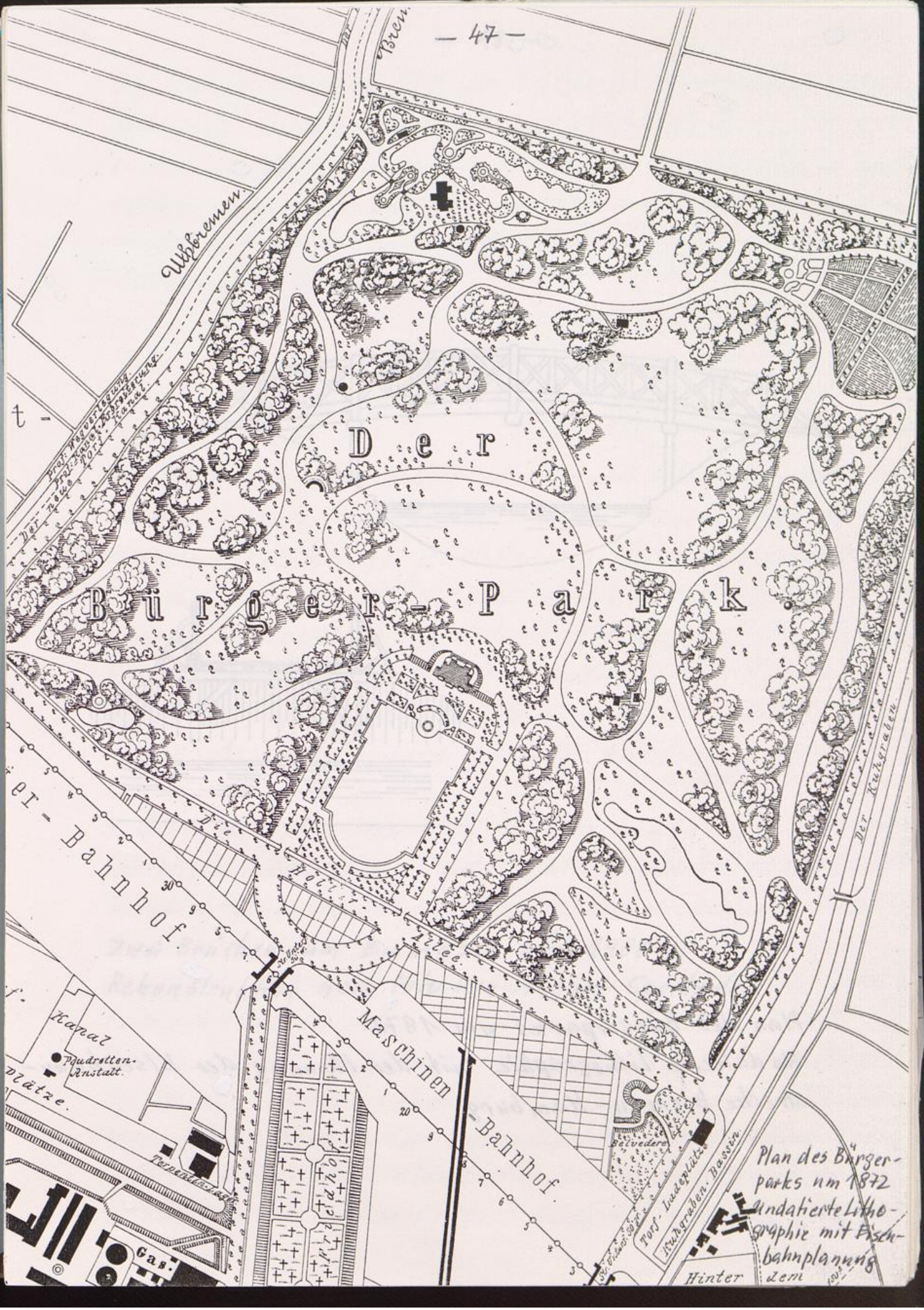
sie galten als malerische Bereicherung der Parkanlagen. Im August 1870 wurden Erdarbeiten zum Anschluß der neuen Brückenanlage am Emmasee abgerechnet, den dreimaligen steinfarbenen Anstrich der Bauwerke führte der Maler S. W. Themann aus (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1870, Nr. 747 und 751).

1881 wird unter dem Eindruck der inzwischen gewohnten künstlerischen Ausstattung der Bürgerparkbrücken über die Emmaseebrücken geschrieben, daß es sich um primitive Bauwerke handle, „die mit der Zeit hoffentlich durch bessere ersetzt werden" (Courier 5. 8. 1881). In dem hier zitierten Zeitungsartikel wird von insgesamt drei Brücken auf dem Wege vom Emmasee zur Meierei gesprochen, die in so mangelhafter Bauweise — wohl auch hinsichtlich der Begehbarkeit — hergestellt seien. Zwei von ihnen dürfte das Brückenpaar über die Einschnürung des Sees gewesen sein; bei der dritten handelte es sich wahrscheinlich um die provisorische Überquerung des 1880 ausgegrabenen westlichen Abschnitt des Wasserzuges im Bürgerwald an der Stelle, an der schließlich im Jahre 1884 die Niemannbrücke erbaut wurde (siehe Seite 172).

Eines der beiden Bauwerke über die erwähnte Einschnürung ist auf einem Foto des Emmasees von L. O. Grienwaldt (Original in der Bürgerparkverwaltung)

sowie auf einer späteren Winteraufnahme von August Sporleder (Bild im Staatsarchiv Bremen und beim Verfasser) dargestellt; undeutlich ist sie auch auf einer Postkarte aus dem Verlag von Knackstedt & Näther, Hamburg (Original beim Verfasser), zu erkennen. Zwei ufernahe Rammjoche ermöglichten bei einer Gesamtlänge jeder Brücke von etwa 8 Meter Stützweiten von 1,5 – 5,0 – 1,5 Meter. Die Breite des Fußwegs wird auf etwa 2,50 Meter geschätzt. Das Tragwerk bestand aus starken, durchlaufenden Rundhölzern, die mit einer leichten mittleren Überhöhung auf den Querholmen der Joche und auf Endschwellen gelagert waren. Die Durchfahrtsbreite von rund 4,5 Meter war für den Bootsverkehr auf dem Emmasee ausreichend bemessen. Das Geländer aus Handlauf, Pfosten und mit Astwerk gefüllten Feldern war auf den nach außen verlängerten Querbalken der Joche und auf einem mittleren Unterzug abgestützt. Angestrebt war durch eine „ungeordnete" Füllung des Geländers und die naturbelassene Form des Holzwerks ein der Waldszene angepaßter Charakter der beiden einfachen Bauwerke, die unter dem Begriff „Naturbrücken" eingeordnet wurden. Diese Bauweise wurde zu jener Zeit für Brücken (siehe S. 76) und Pavillons in Parkanlagen gern angewendet.

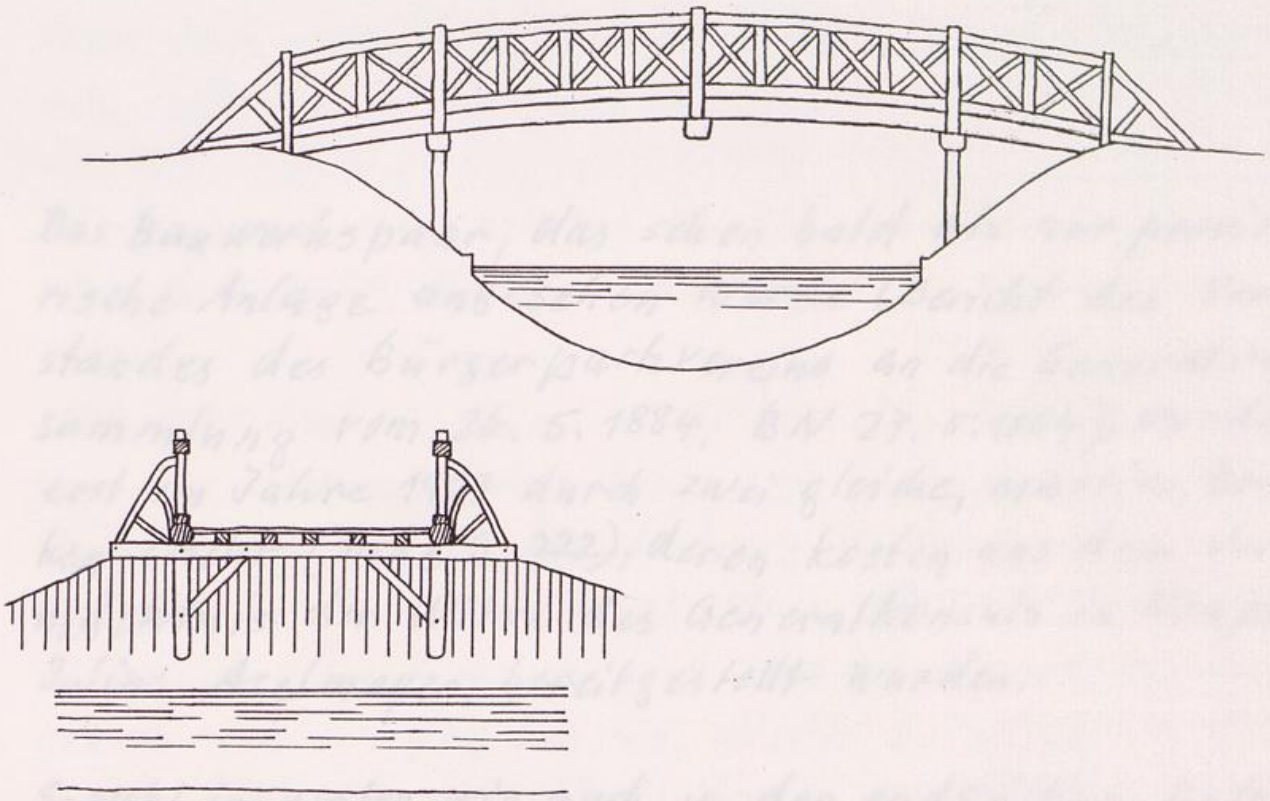
Teile der Bauwerke, wenigstens die Geländer dürften in der Lebenszeit der Brücken mehrfach erneuert worden sein. So erklären sich geringfügige Unterschiede der Brückendetails, die auf den Fotografien, die zu verschiedenen Zeiten hergestellt wurden, erkennbar sind.



Plan des Bürgerparks um 1872
undatierte Lithographie mit Eisenbahnplanung



Plan des Bürgerparks um 1872
Undatierte Lithographie mit der Planung der Eisenbahn-
strecke Bremen – Hamburg



Zwei Brücken am Emmasee um 1900
Rekonstruktion nach Foto von August Sporleder

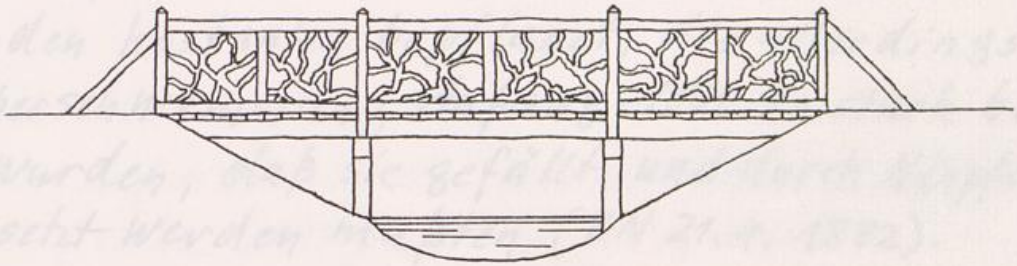
Im Winter 1879/80 ließ der Bürgerparkverein die Baumbestände mit der Axt ziemlich lichten, besonders in den Eichenpartien im Westteil des Parks. Ein Teil des Holzes verwendete man zur Erneuerung der Geländer an den beiden über den Emmasee führenden Holzbrücken (Courier 4. 3. 1880).

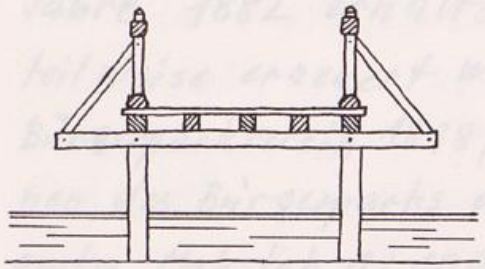
Das Bauwerkspaar, das schon bald als nur provisorische Anlage angesehen wurde (Bericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 26. 5. 1884, BN 27. 5. 1884), wurde erst im Jahre 1907 durch zwei gleiche, massive Brücken ersetzt (siehe S. 222), deren Kosten aus dem Vermächtnis der Witwe des Generalkonsuls in Neapel, Julius Aselmeyer, bereitgestellt wurden.

Sowohl im ersten wie auch in den endgültigen Entwürfen Wilhelm Benques für die Anlage des Bürgerparks ist im nordöstlichen Teil des Emmasees eine kleine Insel dargestellt, die dem Südufer vorgelagert war und über eine kleine Brücke erreichbar sein sollte (siehe zweifarbiger Plan der Lith. Anstalt von G. J. Hunckel, StAB 2-P. 4. g. 1. c; Ausschnitt siehe S. 32), da auf der Insel die Anlage eines Denkmals für die Gräfin Emma, die legendäre Stifterin der Bürgerweide, vorgesehen war. Im September 1867 stand die Herstellung dieser dritten Brücke am Emmasee bevor; auch sie sollte künftig

„das Malerische des Anblicks" noch erhöhen (Weser Zeitung 8.9.1867). Die Insel wurde zusammen mit dem Emmasee auch hergestellt, die Errichtung der Brücke verzögerte sich jedoch aus Mangel an verfügbaren Baumitteln. Mitte April 1869 war ihre Herstellung zwar „in sichere Aussicht gestellt" (Courier 17.4.1869), und auch auf der Jahresversammlung 1869 erwartete man noch den Bau der Inselbrücke zusammen mit der Herstellung der beiden anderen Brücken am Emmasee (IV. Jahresbericht des Vorstandes des Bürgerparkverwaltung an die Generalversammlung vom 16.7.1869, Courier 17.7.1869).

Noch 1872 war die Insel nicht an das Ufer angeschlossen. Sie erschien daher besonders geeignet zur Anlage eines Kaninchenberges, da keine Einfriedigung benötigt wurde (BN 13.6.1872). Wann die Brücke dann schließlich gebaut wurde, ist nicht bekannt; sie wurde jedoch nach einigen Jahren wieder beseitigt, um den Wasservögeln ein ungestörtes Revier zu erhalten. Eine Tür schloß den Platz zusätzlich ab (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1871, Nr. 814). Im Sommer 1877 ließ der Bürgerparkverein die Brücke wieder herstellen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1877, Nr. 2022 und 2027) und die Insel („Schwaneninsel", auch „Kastanieninsel") erneut zugänglich machen. Der Zugang wurde mit dem zum „Ottern bassin" führenden Weg verbunden und auf der Insel Sitzgelegenheiten aufgestellt, da damit gerechnet wurde, daß dieser Platz gern und oft von Spaziergängern besucht werde, „da die





Inselbrücke am Emmasee um 1880
Rekonstruktion nach Fotos

umstehenden Bäume reichlichen Schatten spenden und von der Insel aus sich ein hübscher Blick über den See eröffnet" (BN 24.6.1877; siehe auch Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 16.5.1878, BN 18.5.1878). Die Insel war mit rotblühenden Kastanien bepflanzt, die allerdings durch die Überschwemmung Anfang 1881 so stark beschädigt wurden, daß sie gefällt und durch Neupflanzungen ersetzt werden mußten (BN 21.4.1882).

Die Insel blieb nach dem Umbau des Emmasees im Jahre 1882 erhalten. Die Brücke, die 1898 wenigstens teilweise erneuert worden sein dürfte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1898, Nr. 191a), wird nur auf wenigen Plänen des Bürgerparks dargestellt (Pläne des Stadterweiterungsamtes, Maßstab 1:10000 von 1931 und 1938; vermutlich war jedoch die Brücke zu dieser Zeit schon nicht mehr vorhanden); andere Karten, so auch die vom Bürgerparkdirektor Carl Ohrt gezeichneten, nehmen keine Notiz von ihr. Das Bauwerk ist durch verschiedene Fotos des Emmasees nachgewiesen (Foto im Focke-Museum; gleiches Bild als 1910 verschickte Postkarte beim Verfasser; drei Fotos von August Sporleder im StAB und beim Verfasser; Bild im Album Lenz in der Bürgerparkverwaltung). Sie zeigen eine zeitweise hell gestrichene, dicht über dem Wasser liegende, kleine Naturbrücke, deren beiden zwischen Joche die Stützweiten auf etwa 2,5 m in der Mitte und auf rund 2 m in den beiden Seitenfeldern reduzierten. Bei einer Gesamtlänge von 6,5 m dürfte die Brücke eine Breite von etwa 2m gehabt haben. Auf den nach außen verlängerten

Kopfbalken der Joche lagen die Längsbalken der Tragkonstruktion, auf denen der Belag vernagelt war. Das Geländer, aus Handlauf, Pfosten und Astwerkfüllung bestehend, war auf den Querbalken der Joche abgestützt.

Über den Abbruch der Brücke ist nichts bekannt, zur Zeit der Aufmessung des Bürgerparks in den Jahren 1914/15 (siehe S. 55) soll sie schon nicht mehr vorhanden gewesen sein, sie wird aber 1915 noch in einer Schätzung des Bürgerparks durch Generalschätzer und Katasteramt zusammen mit der zweiten Holzbrücke am Emmasee (siehe S. 58) mit einem gemeinsamen Wert von 600 Mark genannt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1915, Nr. 60). Ob sich die in den Rechnungsbüchern des Bürgerparkvereins 1911 (Nr. 152f: neue Brücke geölt, gekittet und grau Ölfarbe gestrichen 32 Mark) und 1912 (Nr. 83b: Brücke beim Kaffeehaus grün Lackfarbe gestrichen und abgesetzt 20 Mark) genannten Arbeiten an einer kleineren Brücke und die Reparatur am Geländer einer sonst niemals genannten „Michaelsenbrücke" (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 53k) (Der königlich bayerische Generalkonsul Stephan Cornelius Michaelsen (1856 - 1917), bremischer Bankkaufmann und Teilhaber des Bankhauses E. C. Weyhausen, war ab 1900 zunächst Mitglied des Ausschusses des Bürgerparkvereins, bis er 1911 in den Vorstand gewählt wurde, wo er nach dem Tode von Franz E. Schütte ab 2. März 1911 bis zu seinem Ableben 1917 das Amt des Rechnungsführers wahrnahm) auf das kleine Bauwerk

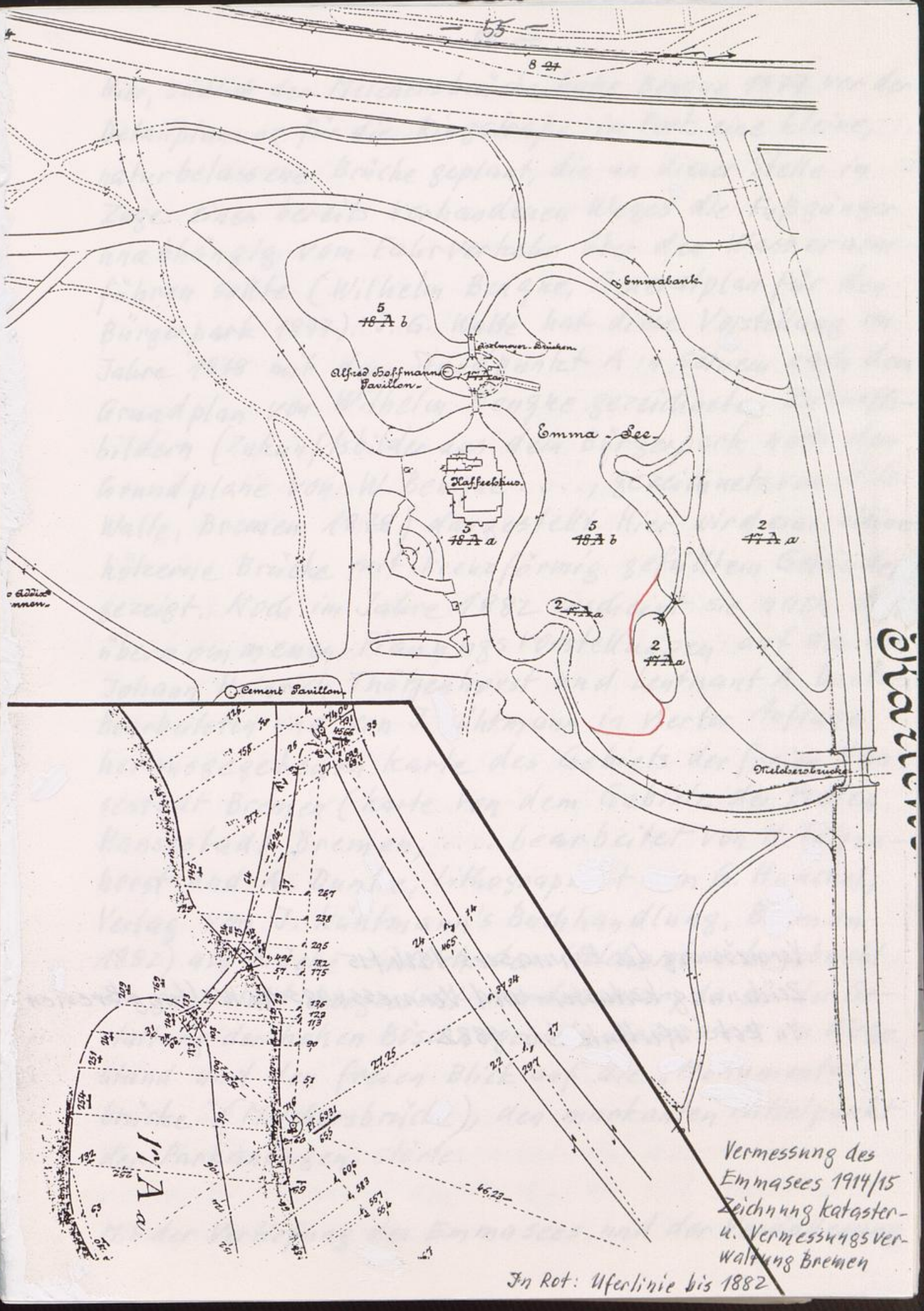
beim Kaffeehaus beziehen, ist unklar.

Heute ist an dieser Stelle die Wasserfläche durch eine Uferbegradigung bedeutend vergrößert, die Insel ist nur noch im Winter bei tragender Eisdecke oder mit dem Boot erreichbar.

3. Der Umbau des Emmasees 1882

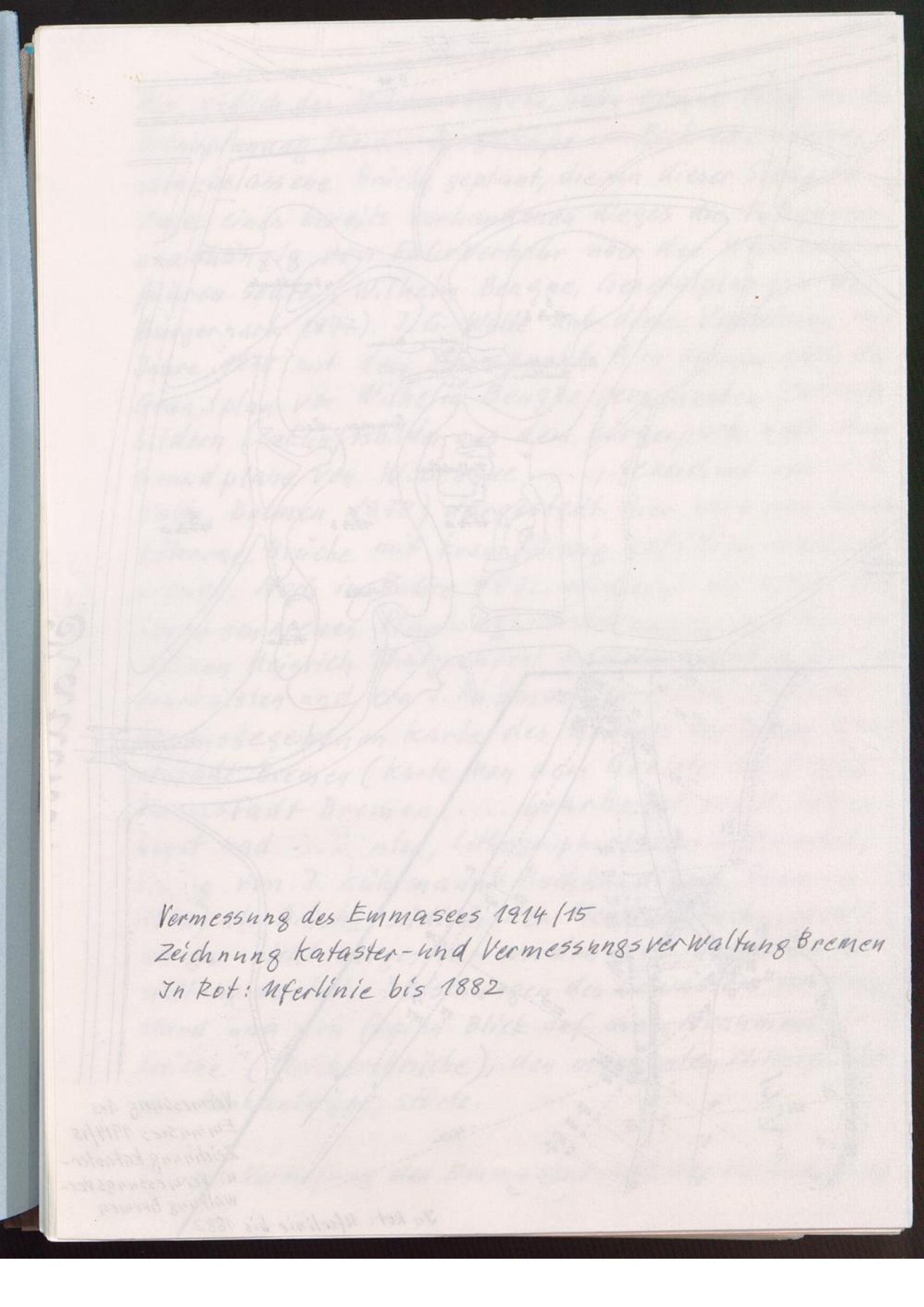
Der Emmasee war in den Jahren 1866 und 1867 mit einer nur geringen Wassertiefe angelegt worden. Im Verlaufe der Zeit ergaben sich mancherlei Unzuträglichkeiten, da sich das Wasser nicht ausreichend regenerieren konnte, zumal kein durchlaufender Wasserstrom vorhanden war (z. B. 1872, siehe 8. Jahresbericht des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide für die Generalversammlung vom 7. 7. 1873, BN 8. 7. 1873). Der See drohte nach und nach zu verkrauten. Die Tieferlegung der Sohle wurde schon zu Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts vom Bürgerparkverein ins Auge gefaßt; diese Arbeit ließ sich jedoch nicht realisieren, da die benötigten Geldmittel fehlten und zunächst die Neuanlage des Bürgerwaldes vorangetrieben werden sollte (siehe Seite 100)

Am 27. März 1882 schenkte die Sparkasse dem Bürgerparkverein aus ihrem Reingewinn 30 000 Mark (BN 28.3.1882), eine ausreichende Summe, um die Erdarbeiten zur Umgestaltung der Ringstraße in Angriff nehmen zu können (siehe auch S. 102). Dabei wurde nicht nur die Sohle des Emmasees ausgegraben und der Umfang des Gewässers vergrößert, sondern auch eine Verbindung unter der gerade fertiggestellten Melchersbrücke (siehe Seite 103) bis zum seinerzeitigen Ende des Wasserzugs in der Südwestecke des Bürgerwaldes hergestellt (BN 4.6. und 11. 6. 1882).



Vermessung des Emmasees 1914/15
Zeichnung kataster- u. Vermessungsverwaltung Bremen

In Rot: Uferlinie bis 1882

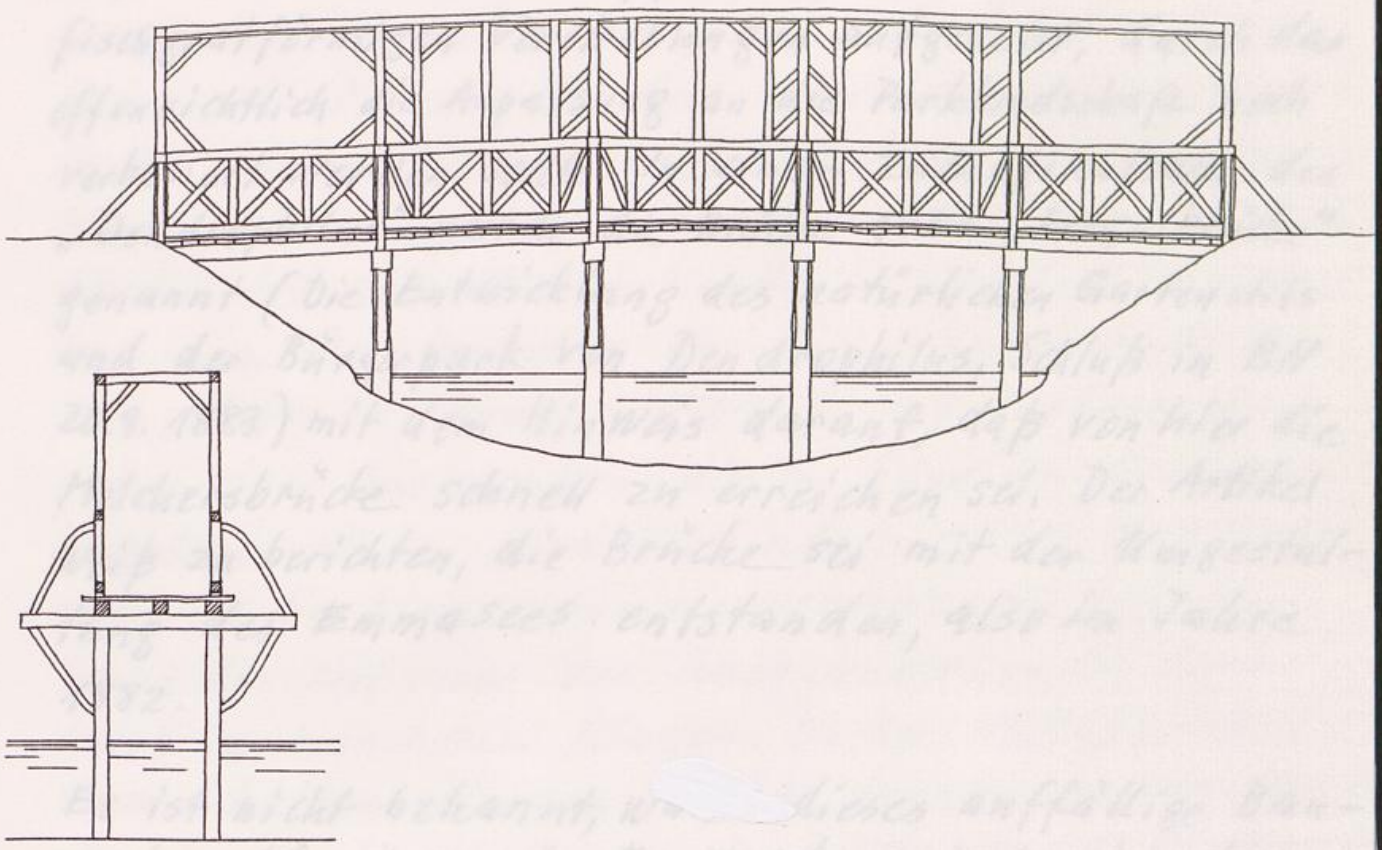


Vermessung des Emmasees 1914/15
Zeichnung Kataster- und Vermessungsverwaltung Bremen
In Rot: Uferlinie bis 1882

Hier, südlich der Melchersbrücke, hatte Benque 1877 vor der Detailplanung für die Ringstraße im Park eine kleine, naturbelassene Brücke geplant, die an dieser Stelle im Zuge eines bereits vorhandenen Weges die Fußgänger unabhängig vom Fahrverkehr über den Wasserarm führen sollte (Wilhelm Benque, Generalplan für den Bürgerpark 1877). J. G. Walte hat diese Vorstellung im Jahre 1878 mit dem Standpunkt A in seinem nach dem Grundplan von Wilhelm Benque gezeichneten Zukunftsbildern (Zukunftsbilder aus dem Bürgerpark nach dem Grundplane von W. Benque ...., gezeichnet von J. G. Walte, Bremen 1878) dargestellt. Hier wird eine kleine hölzerne Brücke mit kreuzförmig gefülltem Geländer gezeigt. Noch im Jahre 1882 erscheint sie nach den übernommenen Planungsvorstellungen auf der von Johann Heinrich Thätjenhorst und Leutnant A. Duntze bearbeiteten und von J. Kühtmann in vierter Auflage herausgegebenen Karte des Gebiets der freien Hansestadt Bremen (Karte von dem Gebiete der freien Hansestadt Bremen, ... bearbeitet von H. Tätjenhorst und A. Duntze, Lithographirt von G. Hunckel, Verlag von J. Kühtmann's Buchhandlung, Bremen 1882) als Brücke südlich der Melchersbrücke, obwohl sie gar nicht hergestellt worden war, da sie der Gestaltung der hohen Böschungen des Gewässers im Wege stand und den freien Blick auf die „Monumentalbrücke" (Melchersbrücke), den markanten Mittelpunkt der Parkanlagen, störte.

Mit der Vertiefung des Emmasees und der Veränderung

der Uferlinien schuf man im Jahre 1882 im Ostteil des Gewässers eine weitere Insel (BN 1.7. und 30.7. 1882), die vom Nordufer aus über eine hölzerne Fußgängerbrücke zu betreten war und zunächst Bucheninsel genannt wurde. Das Bauwerk ist auf einem Foto von August Sporleder (Original im StAB und beim Verfasser) undeutlich und auf einem Foto im Focke-Museum, das der Verlag G. A. Dörrbecker für die Anfertigung einer Postkarte verwendete (Postkarte, verschickt 1910 im Eigentum des Verfassers) recht gut erkennbar. Nach der Vermessung der katasterverwaltung aus dem Jahre 1914/15 hatte diese Brücke bei einer Breite von 1,80 m eine Gesamtlänge von 15 m, von denen 9,5 m über dem Wasser lagen (siehe Messung der katasterverwaltung „Bürgerpark", Seite 14/15 vom Jahre 1914/15). Die Endfelder waren zu den Enden der Brücke auf 3,1 bzw. 3,4 m erweitert. Die einfache, in der Mitte leicht überhöhte konstruktion in Form einer „Naturbrücke" ruhte außer auf den Endauflagerungen auf vier Zwischenjochen, deren überstehende kopfbalken außen mit den Rammpfählen verstrebt waren. Die Stützweiten betrugen etwa 3 m. Auf den hölzernen Tragbalken war der Lattenbelag vernagelt. Das Geländer aus naturbelassenem Handlauf, senkrechten Pfosten und einem Füllwerk aus gekreuzten Ästen war auf den Querbalken der Rammjoche durch Schrägstreben abgestützt. Insoweit unterschied sich das Bauwerk nicht von den anderen provisorischen Brücken des Parks, die sich der Waldszene durch ihre naturverbundene Bauart anpaßten,



„Pergolbrücke" am Emmasee 1882
Rekonstruktion nach Foto

kostengünstig herzustellen und ohne Schwierigkeiten und ohne größeren Aufwand mit den Möglichkeiten der Parkverwaltung zu unterhalten waren. Dennoch unterschied sich die Brücke von allen anderen wesentlich. Ihr war ein hohes, pergolaähnliches Gerüst mit fischgratförmigen Verstrebungen aufgesetzt, durch das offensichtlich die Anpassung an die Parklandschaft noch verbessert werden sollte. In einem Zeitungsaufsatz des „Dendrophilus" wurde die Brücke 1883 „Pergulbrücke" genannt (Die Entwicklung des natürlichen Gartenstils und der Bürgerpark von Dendrophilus, Schluß in BN 20.9.1883) mit dem Hinweis darauf, daß von hier die Melchersbrücke schnell zu erreichen sei. Der Artikel weiß zu berichten, die Brücke sei mit der Umgestaltung des Emmasees entstanden, also im Jahre 1882.

Es ist nicht bekannt, wann dieses auffällige Bauwerk entfernt wurde. Es wurde jedoch, wie schon oben erwähnt, noch 1914/15 in der katasteramtlichen Aufnahme des südlichen Bürgerparks vermessen und 1915 in der Schätzung des Bürgerparks durch den Generalschätzer und das Katasteramt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1915, Nr. 60) zusammen mit der anderen Holzbrücke am Emmasee (siehe Seite 53) mit 600 Mark bewertet. In der Deutschen Grundkarte 1:5000, Blatt Bürgerpark, und auf der Flurkarte VR 98 der Kataster- und Vermessungsverwaltung wurde die Brücke noch bis in die Gegenwart dargestellt, obwohl sie schon lange nicht mehr existiert.

4. Die Brücke im Eichenhain - Schüttebrücke -

Bereits vor der Anlage des Bürgerparks verlief an der Ostseite der Bürgerweide ein Hauptabzugsgraben (sogenannter Schmutzgraben), der einen Teil der Bahnhofsvorstadt nach Norden in den Kuhgraben bzw. in die kleine Wümme entwässerte (Rolf Schuster, Die Entwicklung der Bremischen Vorstädte im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 18, Bremen 1949, S. 111). Insbesondere gaben drei Senkgraben, die im Zuge des Grabens angelegt waren und verhindern sollten, daß Sinkstoffe in die kleine Wümme geschwemmt würden, wegen des zeitweise von ihnen ausgehenden Gestanks Anlaß zu mancherlei Klagen. Da der Abflußgraben noch erhalten bleiben mußte, beantragte der Vorstand des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide am 2. Februar 1867 die Verlegung der Gruben nordwärts bis hinter das Rote Heck, den derzeitigen hinteren Abschluß der Parkfläche (Courier 8.5. 1867; Bericht über die Versammlung des Vorstandes vom 2.1.1868, Courier 5.1.1868), eine Bitte, der Senat und Bürgerschaft nach der Empfehlung der Straßenbaudeputation umgehend nachkamen (Beschluß der Bürgerschaft vom 29.5. 1867, Beschluß des Senats vom 31.5.1867, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1867, S. 225, 252 und 254), obwohl mit den

zunächst veranschlagten Kosten für die Herstellung einer neuen Senkgrube und die Anlage eines Schosses nicht auszukommen war und die Finanzdeputation eine Nachbewilligung von 375 Tlr. beantragen mußte (Courier 16.5.1867).

Der Graben mußte auch nach der Anlage des Parks beibehalten werden; er blieb eine Quelle des Ärgers. Mit dem Bau des großen Kanals entlang der Hollerallee entfielen für den Bürgerpark - rechtzeitig zum Beginn der Internationalen Landwirtschaftlichen Ausstellung - ab Anfang Juni 1874 endlich die üblen Belästigungen (BN 21.5. und 31.5.1874). Teile dieses Schmutzgrabens wurden im südlichen Bereich des Bürgerparks („im Tannendickicht") 1876 beseitigt (BN 12.7.1876), nachdem ein Jahr zuvor ein roher Fahrweg neben dem Graben, auf dem wohl der Schmutz aus den Senkgruben abgefahren worden war, aufgehoben und bepflanzt worden war (10. Jahresbericht des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide vom 21.6.1875, BN 29.6.1875). Noch 1900 bestand über den Abflußgraben ein Regenauslaß aus dem Kanal in der Hollerallee (Die freie Hansestadt Bremen und ihre Umgebungen, Festgabe der Gesellschaft deutscher Naturforscher und Ärzte, Bremen 1890, Tafel S. 54, Kanalisation der Stadt Bremen; Bremen und seine Bauten, herausgegeben vom Architekten- und Ingenieur-Verein Bremen, Bremen 1900, Tafel III). Der heute nicht mehr erkennbare Abschnitt des Grabens von der Hollerallee bis zum

Schweizerhaus wurde erst vom Oktober 1912 bis zum Februar 1913 verfüllt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1913, Nr. 38).

Der Graben erscheint in den Entwürfen Benques als störende, markante, gerade Linie, die großenteils durch Bepflanzungen kaschiert wurde; er ist noch heute zwischen Parkverwaltung und Ringstraße als Hauptentwässerung des südlichen Bürgerparks vorhanden und hat seinen Abfluß in den Wasserzug südlich der Laubenhalle. Benque sah fünf Wegekreuzungen des Schmutzgrabens vor. Im ersten Kostenanschlag, der dem Antrag des Vorstandes des Komites zur Bewaldung der Bürgerweide an den Senat am 16. November 1865 beigegeben war (Antrag vom 16. 11. 1865, Anhang zum Aufruf an die Bürger und Freunde der Stadt Bremen, StAB 2- P. 4. g. 1. c), wurden vier große und zwei kleine Durchlässe für den Abzugsgraben aufgeführt, um die Wege des Parks über den später auch für die Entwässerung der Grünanlagen beizubehaltenden Wasserlauf zu führen. Schon im Zuge der ersten Parkarbeiten baute man im Herbst 1866 die Überbrückungen des Grabens an zwei Übergangspunkten (Bericht des Vorstandes an den Ausschuß vom 1. 10. 1866, Courier 3. 10. 1866; Bericht des Vorstandes an die Generalversammlung vom 6. 6. 1867, Courier 7. 6. 1867). Diese gemauerten Übergänge stellte der Maurermeister Johann Diedrich Bredehorst für 554 Tlr. her.

Auf 200 Meter Länge südlich der Ringstraße erhielt der gerade Graben später im Bereich der ehemaligen Baumschule, die 1884 zu einem Eichenhain umgestaltet wurde (BN 5.4., 13.4. und 20.9.1884), einen neuen, geschwungenen Verlauf und damit eine gefälligere Gestaltung; die Korrektur scheint mit der Anlage des Quercetums durchgeführt worden zu sein. Hier wurde der Übergang eines Weges mit einer kleinen, einfachen und „rustiken" Holzbrücke hergestellt, die der Kaufmann J. F. Wessels im Geschäftsjahr 1875/76 schenkte (XI. Jahresbericht des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide vom 20.6. 1876, BN 24.6.1876) und der Zimmermann Albert Koster nach seiner Offerte vom 11. Oktober 1875 Mitte 1876 für 500 Mark aus Eichenholz aufbaute (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1876, Nr. 1778).

Der Kaufmann Johann Friedrich Wessels (17.11.1836 – 9.9.1919) (BN 10.9.1919; Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1962, S. 554) war zunächst als Küpermeister tätig, der mit seinem Bruder eine Firma gründete. 1884 wandte er sich dem Reedereigeschäft zu, wo er großen Erfolg hatte und sich in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts an der Gründung zahlreicher Unternehmen beteiligte. In mehreren Vorständen und Aufsichtsräten nahm er wesentlichen Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung seiner Vaterstadt. 1876 wurde Wessels in die Bürgerschaft gewählt;

am 25. März 1891 berief man ihn in den Senat, dem er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand am 4. November 1918 ohne Unterbrechung angehörte. Bereits frühzeitig war Wessels den Interessen des Bürgerparks verbunden. 1888 wurde er in den Ausschuß des Bürgerparkvereins gewählt (Wahlen der Generalversammlung vom 29. 5. 1888, BN 30. 5. 1888), in dem er bis zu seinem Tode wirkte. 1891 schenkte er eine Bank für den Park (Harry Schwarzwälder, Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark, Manuskript 1990, S. 159), weitere acht folgten später.

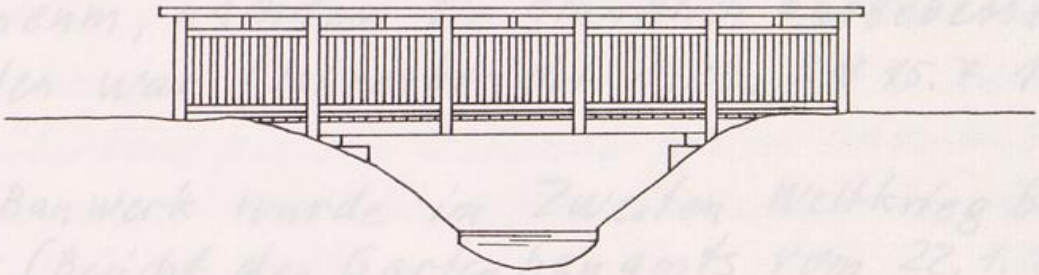
Über die wünschenswerte Erneuerung der Eichenhainbrücke durch ein schöneres Bauwerk wurde Anfang 1889 nachgedacht (BN 23. 1. 1889; Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 13. 5. 1889, BN 14. 5. 1889). Schon Mitte desselben Jahres war die alte Konstruktion durch eine neue, von der Firma Fr. W. Bertrams in Dortmund bezogene, solide gearbeitete Naturbrücke ersetzt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1889, Nr. 84), deren Kosten in Höhe von 285 Mark vom Häusermakler und Geldnegociant Gustav Müller gestiftet worden war (BN 17. 7. 1889). Über ihre Bauart ist nichts bekannt. 1891, 1894, 1896 und 1900 wurde die Holzkonstruktion gestrichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1891, Nr. 208a; 1894, Nr. 82a; 1896, Nr. 134a; 1900, Nr. 138a). 1903 wurde über eine Beschädigung der Brücke geklagt (BN 6. 5. 1903), wohl im Rahmen der Wiederherstellung erhielt sie teilweise einen

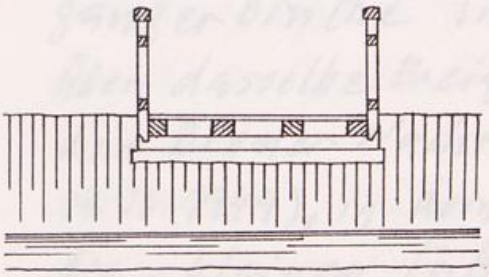
braunen Anstrich (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 128e), und 1905 und 1906 strich der Maler sie holzfarbig und lackierte sie (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 117; 1906, Nr. 161a). In den Kosten von 26 Mark war 1906 auch eine Verkittung der Holzteile enthalten.

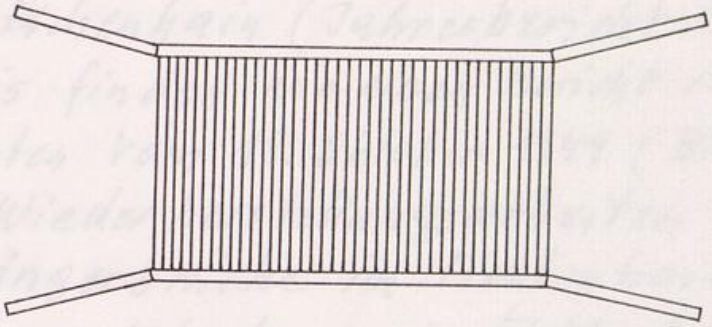
1907/08 fand ein Teil der im Bürgerpark geschlagenen stärkeren Eichenstämme Verwendung für den Bau einer Ersatzbrücke an dieser Stelle, wo die alte Brücke baufällig geworden war und ein neues Bauwerk gezimmert werden mußte (Jahresbericht des Vorstandes an die Generalversammlung vom 11.5.1908, BN 12.5.1908; BN 22.3.1908). Die intern bei der Parkverwaltung noch heute verwendete Bezeichnung „Schüttebrücke" läßt vermuten, daß auch hier der langjährige Wohltäter des Parks, Franz E. Schütte, die Mittel für die Erneuerung bereitstellte, zumal Kosten für den Neubau in den Rechnungsbüchern des Parkvereins nicht genannt werden.

Die Unterhaltung dieses Bauwerks erfolgte in den Jahren 1909, 1911 und 1914 jeweils in üblichem Rahmen. Für 24 bis 32 Mark wurde die Brücke gereinigt oder abgebeizt, gekittet, geölt oder mit Holzfarbe gestrichen, lasiert und lackiert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909, Nr. 182a; 1911, Nr. 152f; 1914, Nr. 182a).

Im Ersten Weltkrieg scheint die kleine Brücke nicht







Eichenhainbrücke
Bestand 1985

gepflegt worden zu sein. Sie mußte daher nach dem Kriege wegen Baufälligkeit ersetzt werden (Jahresbericht 1919). 1923 erhielt sie zusammen mit den anderen Holzbrücken einen Anstrich mit Carbolineum, nachdem sie gründlich ausgebessert worden war (Jahresbericht 1923, BN 15.7.1923).

Das Bauwerk wurde im Zweiten Weltkrieg beschädigt (Bericht des Gartenbauamts vom 22.1.1951, StAB 4,29/1 – 1543). Der Jahresbericht 1948 erwähnt die Wiederherstellung der kleinen Fußgängerbrücke im Eichenhain (Jahresbericht 1948). Über dasselbe Ereignis finden wir einen Bericht in den Bremer Nachrichten vom 18. Oktober 1949 (BN 18.10.1949), in dem Wiederherstellungsarbeiten an der „kleinen Fußgängerbrücke im Fichtenhain" – wohl Eichenhain gemeint, da es im Fichtenhain niemals eine Brücke gegeben hat – erwähnt werden. Der Anstrich wurde von einem bewährten Parkfreund gestiftet.

1967 war die Brücke erneut so baufällig geworden, daß sie ganz erneuert werden mußte. Handwerker der Bürgerparkverwaltung fertigten sie von Grund auf neu an, wobei sie Eichenholz verwendeten, das im Park gewonnen worden war (Jahresbericht 1967/68 vom 20.6.1968).

Die Brückenöffnung, die heute mit vier hölzernen Längsbalken überdeckt ist, beträgt 3,7 m. Die Auflager be-

bestehen aus gemauerten Bänken und aufgelegten hölzernen Schwellbalken. Das Geländer ist aus einem Handlauf und einem oberen und einem unteren Rahmenholz hergestellt, zwischen die senkrechte Füllstäbe aus Hobelleisten eingelassen sind. Der Eingangsbereich der Brücke ist dadurch erweitert, daß die überschießenden Geländerfelder nach außen abgewinkelt sind. Die Weite zwischen den Geländern beträgt 2,12 m.

Diese Brücke ist heute die einzige hölzerne Brücke im Bürgerpark; eine weitere größere ist im Stadtwald aufgebaut (siehe Seite 232).

1990 war die Brücke wieder so morsch geworden, daß sie erneuert werden mußte. Im April ließ die Bürgerparkverwaltung das alte Bauwerk abbrechen und von eigenen Handwerkern in gewohnter Form innerhalb weniger Tage wieder aufbauen. Die neuen Widerlagerbänke wurden am 18. April 1990 betoniert.

5. Die Planung des Bürgerwaldes

Der sichtbare Erfolg des Komites bei der Anlage des ersten Teils des Bürgerparkes und die große Resonanz bei der Bevölkerung ermutigten den Verein, nach Abschluß der Arbeiten auf der im Jahre 1866 dem Verein übertragenen Fläche der Bürgerweide auch das nördlich der Roten Hecks Allee anschließende Areal in gleicher Weise zu einem öffentlichen Park umzugestalten. Hier war 1871 zunächst geplant worden, einen großen städtischen Friedhof anzulegen (siehe auch Bericht an die Generalversammlung vom 27.4.1871, Courier 30.7.1871); die ungünstigen Boden- und Grundwasserverhältnisse zwangen jedoch die Planer, dieses Projekt aufzugeben und Ende 1872 und Anfang des nächsten Jahres in Riensberg und Walle Grundstücke für die Anlage großer städtischer Friedhöfe zu beschaffen. So konnte der Vorstand des Vereins für die Bewaldung der Bürgerweide die Überlassung von weiteren 245 Morgen (60 ha) zu den gleichen Bedingungen, wie sie ihm 1866 für den Südteil der Bürgerweide eingeräumt worden waren, beantragen, nachdem ihm bereits 1870 die Disposition über die schon umgestaltete Fläche um weitere drei Jahre verlängert (Gesuch vom Juli 1870, StAB 2-P.4.g.1.c; Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1870, S. 359 und 377; siehe auch Courier 6.10.1870) und am 13. September 1871 dem

Verein die Verfügung über den Bürgerpark auf Antrag des Senats noch einmal um drei Jahre bis zum 31. Dezember 1876 ausgedehnt worden war (Gesuch des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide, StAB 2-P.4.q.1.c; Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1871, S. 335 und 345; siehe auch Dr. H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen für das Viertel jahrhundert 1851-1875, S. 179). Damit war dem Verein das Vertrauen in seine Arbeit bestätigt worden.

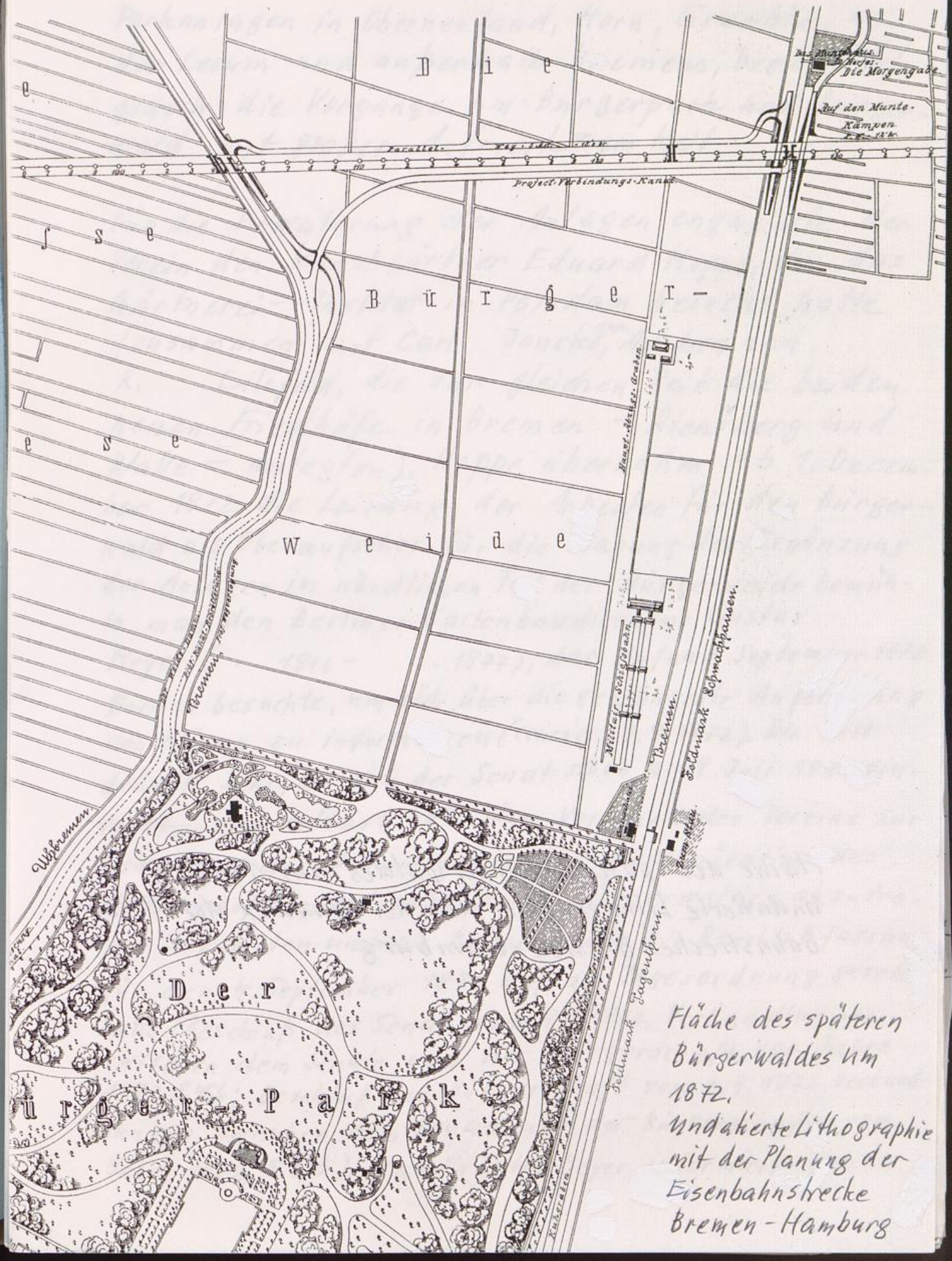
Der Antrag des Vorstands des Vereins vom 28. Juli 1872 auf Überweisung des Areals der Bürgerweide nördlich des Bürgerparks fand daher auf Vorschlag der Kommission bei der Bürgerweide die uneingeschränkte Zustimmung des Senats (Antrag des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide vom 28. 6. 1872; Senatsprotokolle vom 2.7. und 5.7. 1872, StAB 2-P.4.q.1.c), so daß er der Bürgerschaft am 12. Juli 1872 die Zustimmung empfahl (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1872, S. 456). Am 4. September 1872 erklärte sich auch die Bürgerschaft mit der Überweisung des Geländes für die Erweiterung des Bürgerparks unter den vom Senat hervorgehobenen Modifikationen und Einschränkungen unwesentlicher Natur einverstanden (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1872, S. 513). Wenig später, am 17. Septem-

ber 1872, erfolgte die Übertragung der Fläche bis zum zukünftigen Bahndamm der projektierten Venlo-Hamburger Eisenbahn in Form eines Konklusums (Senatsprotokoll vom 17.9.1872, StAB 2-P.4.g.1.c). Noch im Spätherbst dieses Jahres begannen die Pflanzungen in dem nun Bürgerwald genannten Parkteil.

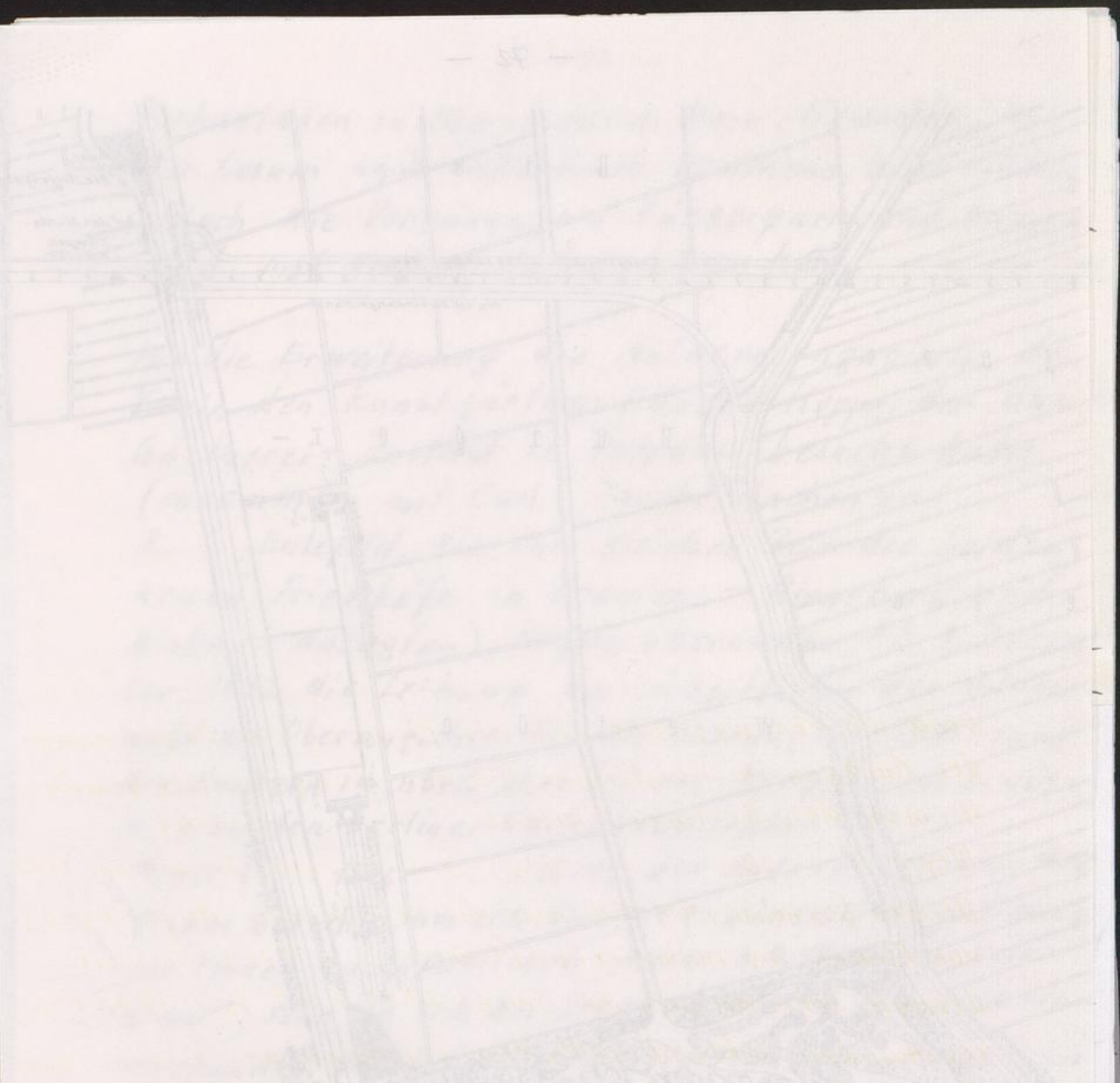
Die hintere Fläche der alten Bürgerweide war zu jener Zeit bereits teilweise zweckentfremdet. So hatte man in der Nähe des Kuhgrabens einen mit Erdwällen gesicherten Militärschießstand eingerichtet und am Stau des Kuhgrabens ein Exerzierhaus für die Konsumtion gebaut. 1867 war der durch die Anlage des Bürgerparks auf der vorderen Bürgerweide geschlossene Exerzierplatz des bremischen Militärs zur Schießhalle am Stau verlegt worden (Courier 12.7.1867).

Für die gartenplanerische Bearbeitung des Bürgerwaldes stand Wilhelm Benque nun nicht mehr zur Verfügung, da er nach einem seit August 1870 schwelenden heftigen Konflikt mit dem Vorstand des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide am 31. Dezember 1870 im Groll sein Amt als technischer Mitarbeiter niedergelegt hatte (VI. Bericht an die Generalversammlung vom 27.7.1871, Courier 30.7.1871; Dr. H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen für das Viertel Jahrhundert 1851-1875, Bremen 1876, S. 179*). Er entwarf in der Folgezeit als freischaffender Gartenarchitekt zahlreiche

* mit falschem Jahr 1871



Fläche des späteren Bürgerwaldes um 1872.
Undatierte Lithographie mit der Planung der Eisenbahnstrecke Bremen - Hamburg



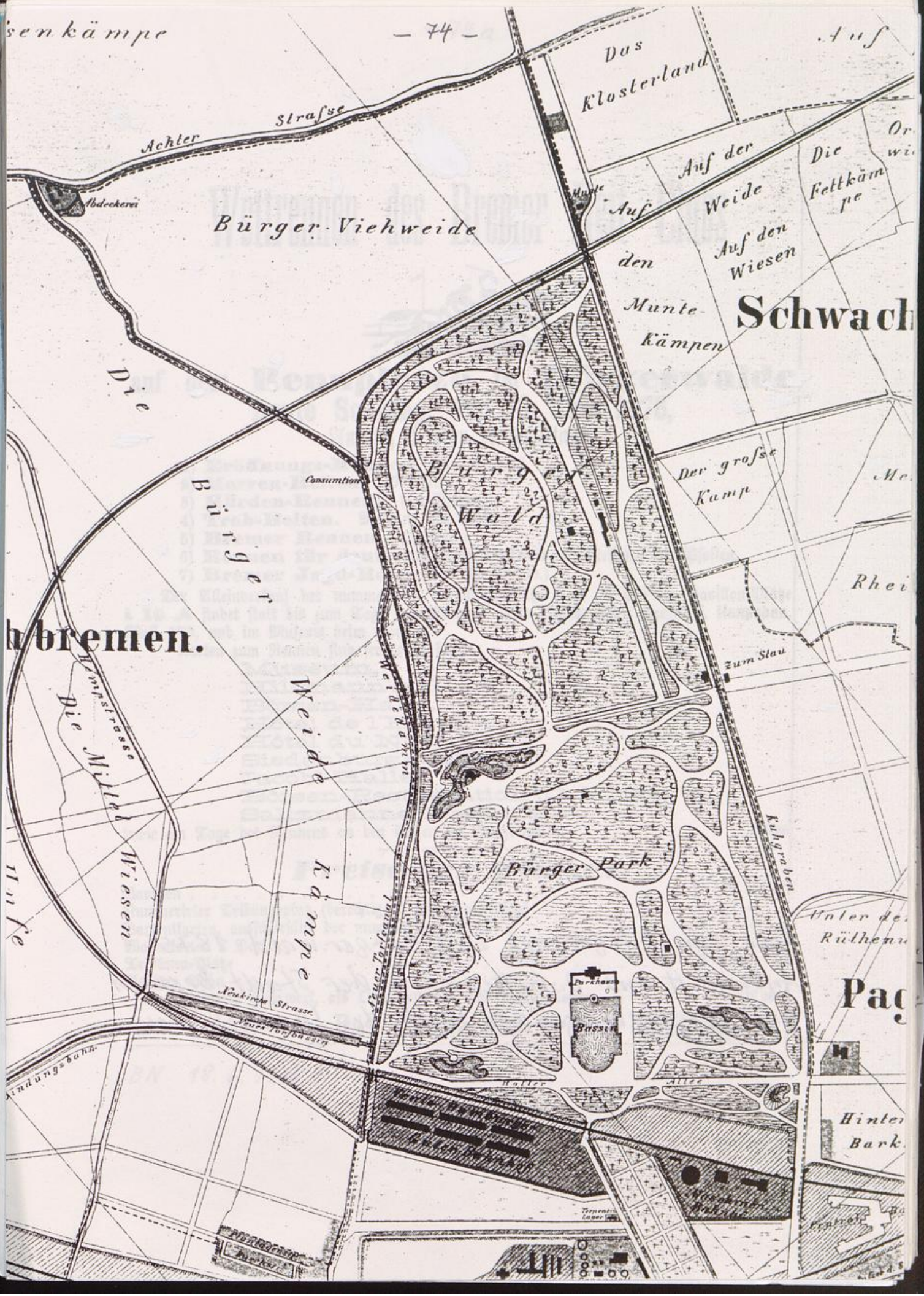
Fläche des späteren Bürgerwaldes um 1872
Undatierte Lithographie mit der Planung der Eisen-
bahnstrecke Bremen-Hamburg

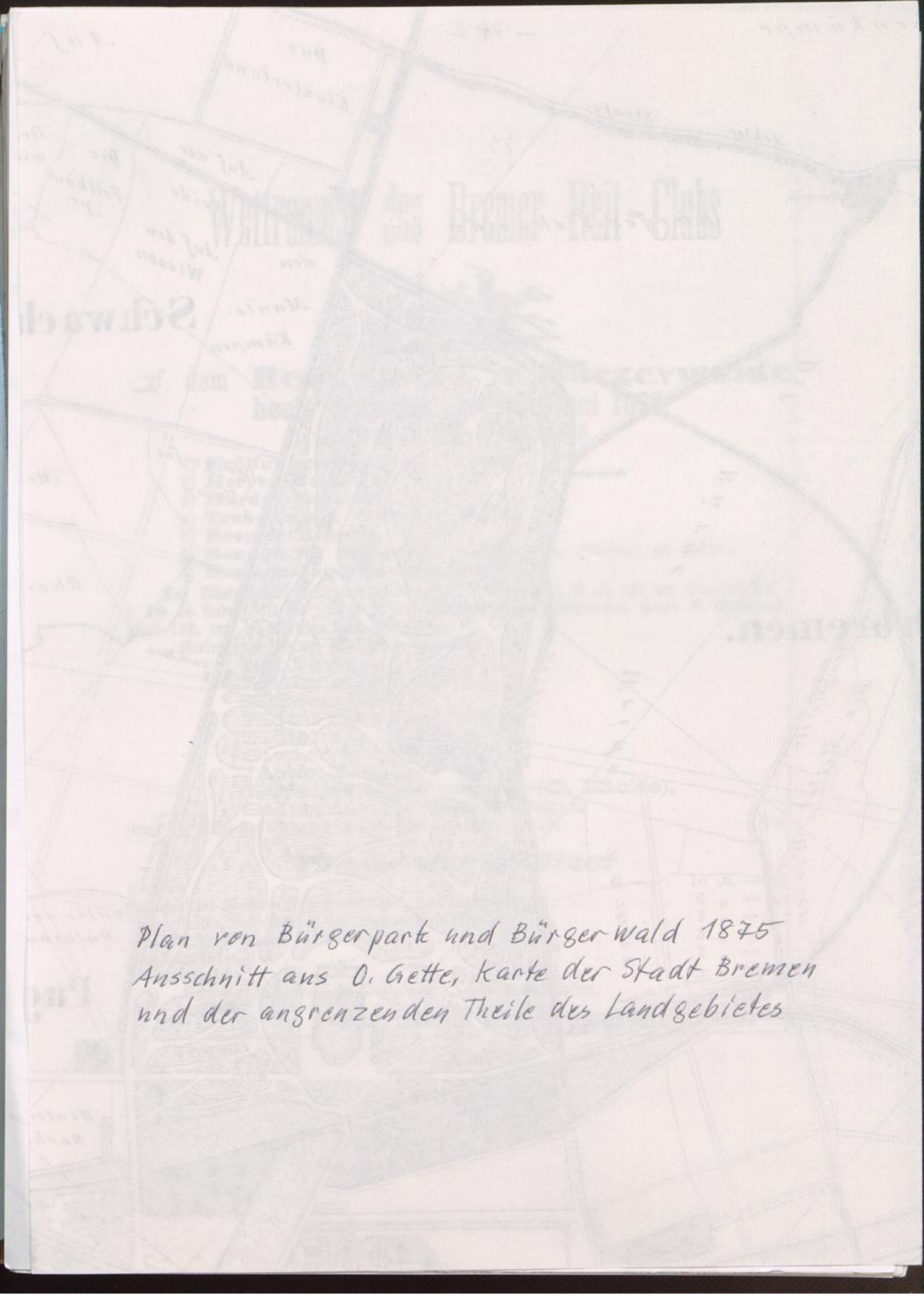
Parkanlagen in Oberneuland, Horn, Grambke, an der Lesum und außerhalb Bremens, beobachtete jedoch die Vorgänge um Bürgerpark und Bürgerwald mit großer Aufmerksamkeit.

Für die Erweiterung der Anlagen engagierte der Verein den Kunstgärtner Eduard Hoppe, der das Gärtnerei-Institut in Potsdam besucht hatte (zusammen mit Carl Jancke, Aachen und R. Enlefeld, die zur gleichen Zeit die beiden neuen Friedhöfe in Bremen – Riensberg und Walle – anlegten). Hoppe übernahm ab 1. Dezember 1872 die Leitung der Arbeiten für den Bürgerwald als Oberaufseher. Für die Planung der Ergänzung der Anlagen im nördlichen Teil der Bürgerweide bemühte man den Berliner Gartenbaudirektor Gustav Meyer (. . 1816 – . . 1877), der Anfang September 1872 Bremen besuchte, um sich über die gewünschte Anfertigung von Plänen zu informieren (Courier 3. 9. 1872). Die Zeit drängte sehr, da sich der Senat schon am 9. Juli 1872 einverstanden erklärt hatte, dem Vorstand des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide das Areal nördlich des Bürgerparks zur Anlage eines Bürgerwaldes abzutreten abzutreten und die Bürgerschaft die Beschlußfassung für den 4. September 1872 auf die Tagesordnung gesetzt hatte (Beschluß des Senats vom 9. 7. 1872, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft von Jahre 1872, S. 456; Beschluß der Bürgerschaft vom 4. 9. 1872, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1872, S. 513). Baudirektor Meyer informierte sich in

Bremen über die Planungswünsche und sagte zu, schon bald Gestaltungsvorstellungen vorzulegen (Courier 19.9. und 13.10.1872). Bereits am 15. Oktober 1872 legte der Vorstand die Planungen des Baudirektors Meyer dem Ausschuß vor, der die Vorstellungen sofort genehmigte (Courier 16.10.1872). Am 1. November wurde die Planungsfläche dem Verein überwiesen, so daß sofort mit der Umgestaltung begonnen werden konnte. Ein Kassenbestand von 64038 Mark ermöglichte es, ohne finanzielle Sorgen mit den Arbeiten, an denen die Öffentlichkeit sehr interessiert war (Courier 19.10.1872), zu beginnen. Für die Beaufsichtigung der Arbeiten stellte der Vorstand zum 1. Dezember 1872 den Kunstgärtner Eduard Hoppe als Oberaufseher ein (Courier 16.10. und 3.12.1872), dafür bat der bisherige Aufseher J.C. Mascher um seine Entlassung (Courier 13.12.1872).

In der Waldplanung des Baudirektors Gustav Meyer war ein unregelmäßiges Netz von Wegen vorgesehen und zunächst eine von 1874 bis 1876 an den Bremer Rennverein verpachtete Galopprennbahn integriert, deren Trasse 1874 anläßlich einer landwirtschaftlichen Ausstellung im Bürgerpark als Vorführgelände angelegt worden war (Karte der Stadt Bremen und der angrenzenden Theile des Landgebietes von O. Gette 1875). Als Gewässer dachte man nur unregelmäßige, dünne, nicht durchgängige Wasseradern und einen See (später „Bergsee") auszuführen, der an den der Länge nach durch die Fläche verlaufenden Hauptabzugsgraben angehängt werden sollte (Erweiterungsplan von der Stadt


Das Klosterland
Auf der Weide
Die Fettkämpe
Auf den Wiesen
Munte-Kämpen
Schwach
Achter Strasse
Abdeckerei
Bürger-Viehweide
Die Bürger Weide
Consumtion
Bürger Wald
Der grosse Kamp
Rhei
zum Stau
Bürger Park
Kuhgraben
Parkhaus
Bassin
Allee
Pag
Hinter
Bark
Die Mühlen Wiesen
Kämpstrasse
Neukirche Strasse
Neues Torfbassin
Anlandungsbahn
Torfbahnhof
Pferdebahnhof
Turnplatz
Lager
Fenne
Munte



Plan von Bürgerpark und Bürgerwald 1875
Ausschnitt aus O. Gette, Karte der Stadt Bremen
und der angrenzenden Theile des Landgebietes

Wettrennen des Bremer Reit-Clubs



auf dem **Rennplatze** im **Bürgerwalde**
heute Sonntag, den 18. Juni 1876,
Anfang 4 Uhr Nachmittags.

1) **Eröffnungs-Rennen.** (10 Pferde.)
2) **Herren-Reiten.** (9 Pferde.)
3) **Hürden-Rennen.** (14 Pferde)
4) **Trab-Reiten.** Meldung am Pfosten.
5) **Bremer Rennen.** (9 Pferde.)
6) **Rennen für deutsche Landwirthe.** Meldung am Pfosten.
7) **Bremer Jagd-Rennen.** (13 Pferde.)

Der Alleinverkauf der nummerirten Tribünen-Plätze à **6** ℳ. und der Pavillon-Plätze à **10** ℳ. findet statt bis zum Tage des Rennens beim Schatzmeister Herrn **F. Henschen,** Wall 178, und im Museum beim Portier.

Karten zum Rennen sind ferner zu haben:

Museum,
Hillmann's Hôtel,
Börsen-Halle,
Hôtel de l'Europe,
Hôtel du Nord,
Siedenburg's Hôtel,
Jacobi-Halle,
Börsen-Restauration (C. Eicke),
Saltzmanns Restaurant,

sowie am Tage des Rennens an den Cassen im Bürgerwalde. [35186

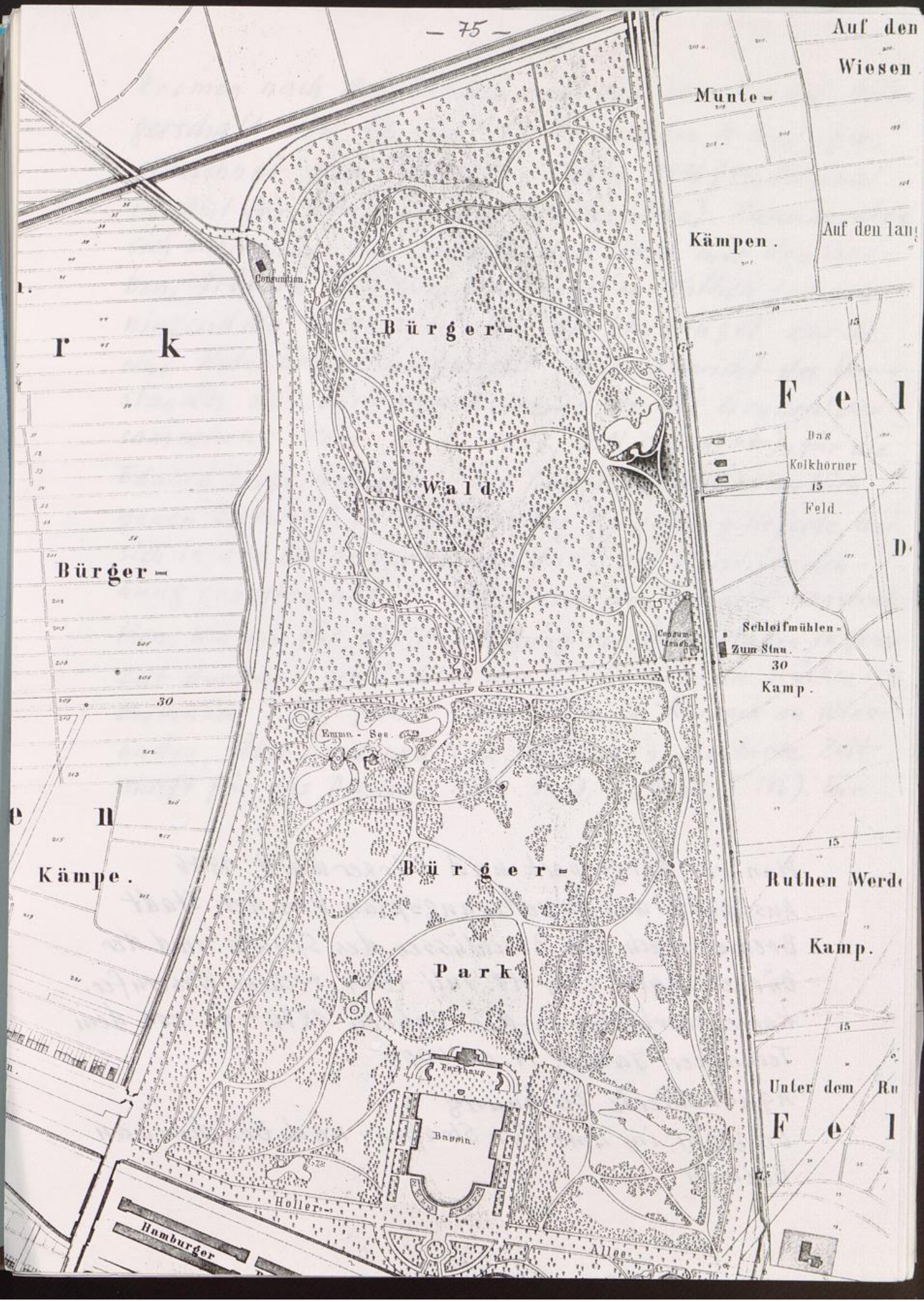
Preise der Plätze:

Pavillon	10 ℳ.	— ₰
Nummerirter Tribünenplatz (berechtigend zum Sattelplatz)	6 "	— "
Partoutkarten, ausschließlich der nummerirten Sitze	5 "	— "
Wagenkarten à Person	3 "	— "
Tribünen-Plätze	2 "	— "
Aeußere Bahn	— "	50 "

Schweres Fuhrwerk, als Omnibusse ꝛc., sind ausgeschlossen. [W 204]

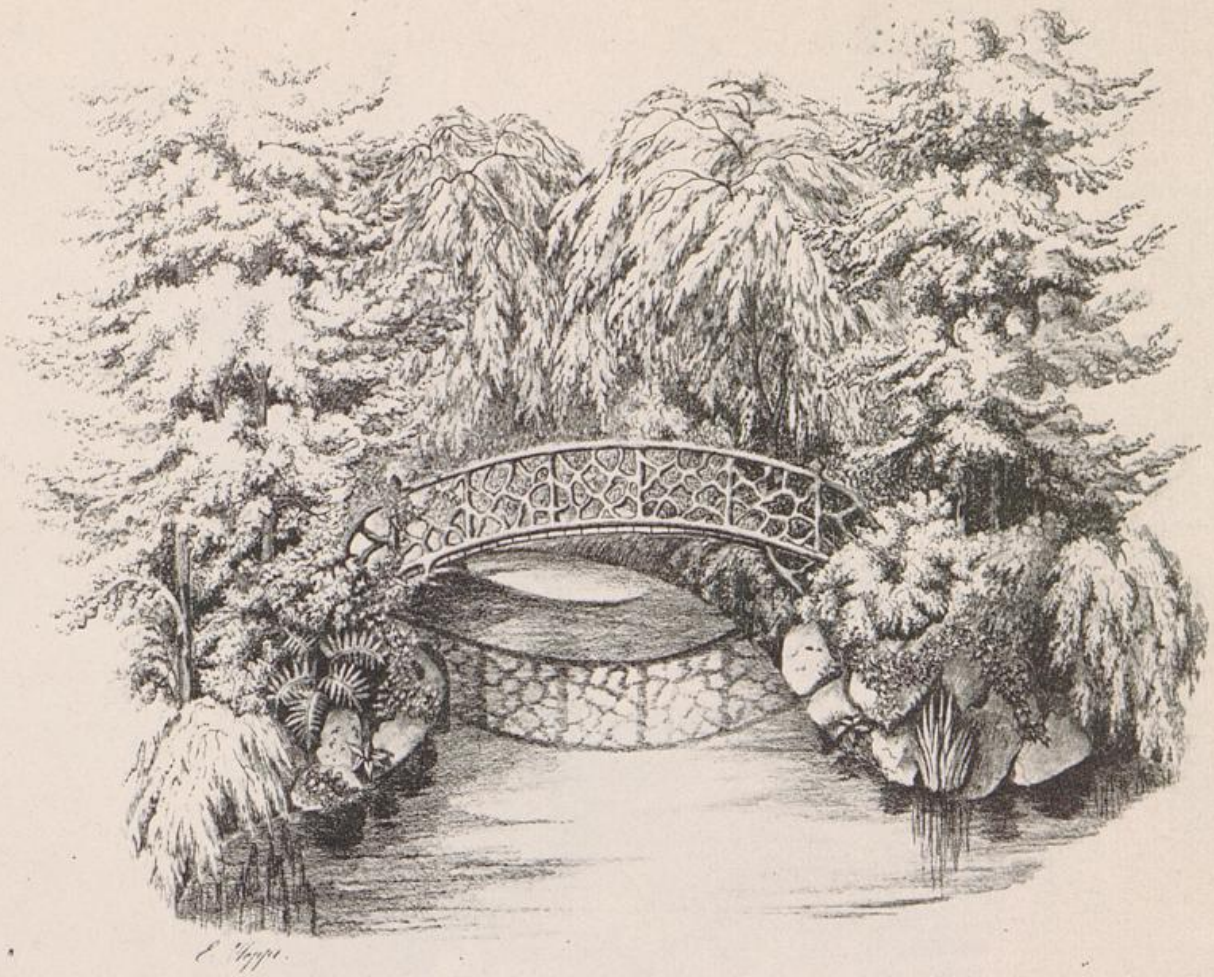
Das Comité des Bremer Reitclubs.

BN 18. 6. 1876


Auf den
Wiesen
Munte-
Kämpen.
Auf den lan
Consumtion.
Bürger-
Wald
Bürger-
Kämpe.
Fel
Das
Kolkhorner
Feld.
Schleifmühlen-
Zum Stau.
30
Kamp.
Emma-See.
Bürger-
Park
Ruthen Werde
Kamp.
Parkhaus
Bassin.
Unter dem Ru
Fel
Holler-
Hamburger
Allee

Plan von Bürgerpark und Bürgerwald 1876
Ausschnitt aus Erweiterungsplan von der Stadt Bremen nach den Beschlüssen des Senats und der Bürgerschaft vom 17. Juli 1874, rechtes Weserufer.
Karte bearbeitet in den Jahren 1876 – 77 von dem Techniker Jatho. M. 1 : 5000
Aquarellierte Zeichnung
Original im Amt für Straßen- und Brückenbau Bremen

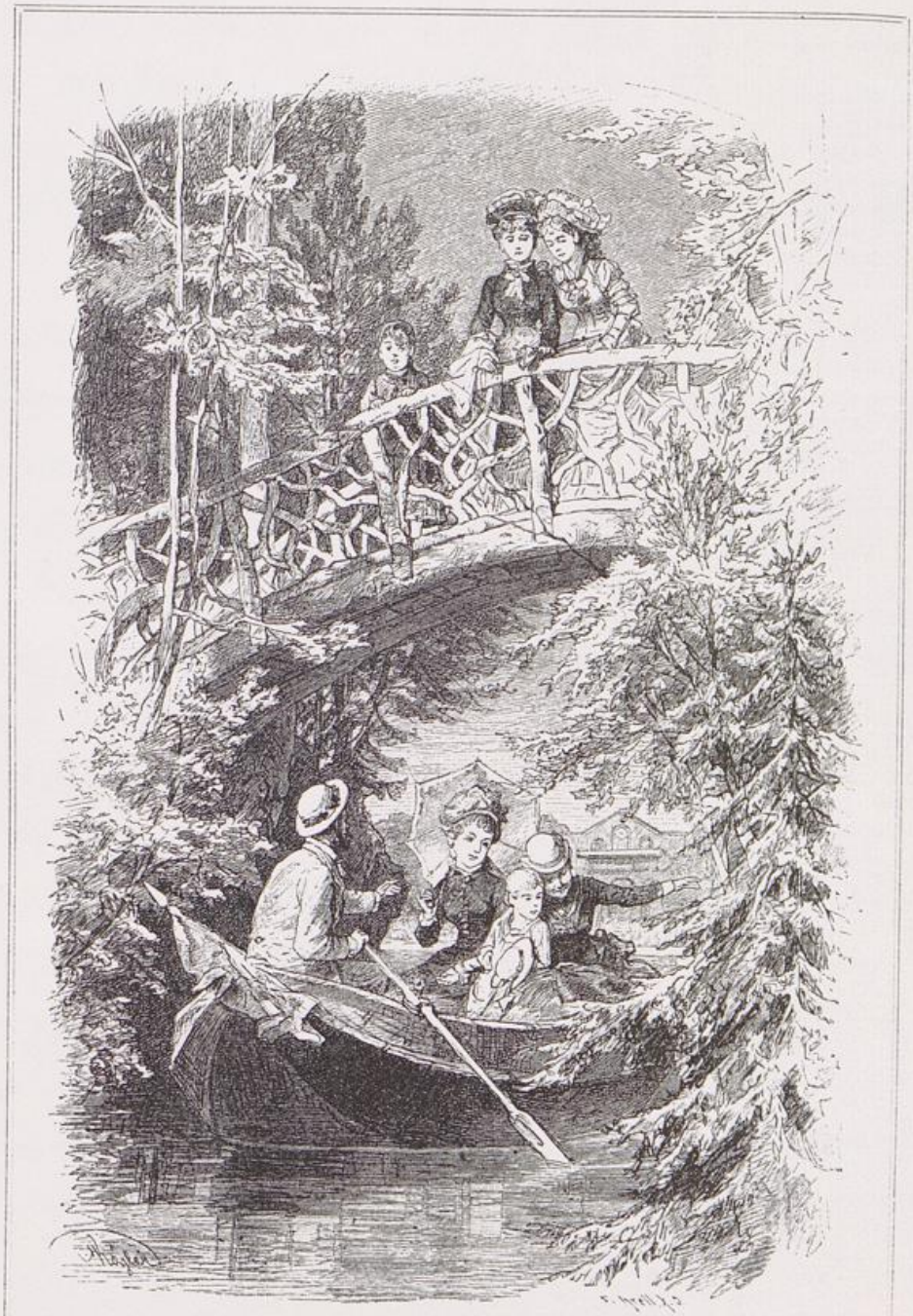
Bremen nach den Beschlüssen von Senat und Bürgerschaft vom 17. Juli 1874, rechtes Weserufer, gezeichnet vom Techniker Jatho 1876/77, Original im Amt für Straßen- und Brückenbau). Zwar ergaben sich zahlreiche Kreuzungen der Wege mit den Gräben, größere Brücken waren offensichtlich jedoch nirgendwo vorgesehen. Nur am Waldhügel wurde eine Naturbrücke hergestellt (Jahresbericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 28. 5. 1877, BN 29.5. 1877), für die Eduard Hoppe, der Planer des Bürgerwaldes, vermutlich jenen Entwurf in romantischer Umgebung lieferte, der sich in der Bürgerparkverwaltung als Bleistiftzeichnung erhalten hat. Es war dieses eine einfache Konstruktion, wie sie für die Ausstattung von Parkanlagen in jener Zeit durchaus gebräuchlich war (siehe auch die Brücken am Emmasee S. 43; ferner Naturbrücke im Kurpark zu Wiesbaden, Über Land und Meer, Spemann's Illustrirte Zeitschrift für das Deutsche Haus 1883, II. Band, S. 186). Für



E. Hoppe.

N. 21
Hm.

E. Hoppe, Entwurf für eine Naturbrücke



Kahnfahrt auf dem Weiher (S. 188).

Wiesbaden. Naturbrücke im Kurpark
Vom Fels zum Meer, II. Band 1883, S. 186

kleinere Grabenübergänge benutzte der Verein Baumstämme, die man beim Anstiefen des Teiches (Waldsee) 1½ bis 2m tief im Boden vorfand und trotz ihres Alters im Kern noch so fest waren, daß sie für einfache Wegebrücken verwendet werden konnten (XI. Jahresbericht des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide vom 23.6.1876, BN 24.6.1876).

Mit den Arbeiten am Bürgerwald nach den Vorstellungen von Gustav Meyer wurde sofort nach Übertragung des Grundstücks an den Verein begonnen. Zunächst wurde das gesamte Terrain umgegraben (Courier 29.1.1873) und für die Baumpflanzungen vorbereitet. Anfang 1873 begann der Verein mit dem Setzen der Bäume, allerdings litten die Tätigkeiten erheblich unter dem Mangel an Arbeitskräften. Anfang Februar 1873 waren schon 20000 Bäume gepflanzt, wobei man vor allem Material aus dem Bürgerpark selbst nahm, wo die Pflanzungen gelichtet werden mußten (Courier 7.2.1873). Im Frühjahr 1873 war schon etwa ein Drittel der Fläche mit Bäumen bepflanzt (Courier 16.4.1873), allerdings mußte man darauf Rücksicht nehmen, daß im Bürgerwald 1874 eine internationale landwirtschaftliche Ausstellung stattfinden sollte (Courier 22.8.1873). So war es nur möglich, Bäume im Randbereich des Bürgerwaldes zu pflanzen; der Innenbereich, in dem die Veranstaltungen und Präsentationen der Ausstellung vom 13. bis zum 21. Juni 1874 stattfinden sollten, und das Areal der Rennbahn mußten vom Bewuchs freigehalten werden (Courier 7.2.1874).

Die wenig überzeugenden Leistungen des Vereins bei der Anlage des Bürgerwalds, vor allem aber einige vom Gartendirektor Meyer angeregte, gegen Bouques Parkplanung gerichteten Neuerungen, gaben in einer Versammlung der Bürgerschaft am 5. Juli 1876 mancherlei Anlaß zur Kritik. Der Vorstand des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide hatte zunächst die Verlängerung der Konzession bis zum 31. Dezember 1881 beantragt (Senatsprotokoll vom 27.6.1876, StAB 2-P.4.g.1.c) und war damit beim Senat auch auf Zustimmung getroffen (Verhandlungen

zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1876, S. 265), in der Bürgerschaft kam es jedoch am 5. Juli 1876 zu einer recht kontrovers geführten Diskussion (Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1876, S. 352). Eine Kommission wurde eingesetzt, um Vorwürfe zu untersuchen. Am 7. Februar 1877 beschloß die Bürgerschaft schließlich, daß die Arbeiten im Bürgerwald einzustellen seien (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1877, S. 22). Die letzten Arbeiten, die nach altem Plan ausgeführt wurden (Jahresbericht des Vorstandes an die Generalversammlung vom 28. 5. 1877, BN 29. 5. 1877) waren der Aushub verschiedener Wasserzüge im nordwestlichen Waldareal und das Aufhöhen des Geländes mit dem gewonnenen Erdreich; am Fuße der Waldanhöhe wurde ein projektierter Felsbau ausgeführt und in der Nähe stellte man eine Brücke aus Naturholz – wohl den Übergang über einen Graben südwestlich des Waldsees – her.

Die Schwierigkeiten bei der Parkarbeit hatten auch vereinsinterne Auswirkungen, die dazu führten, daß Vorstand und Ausschuß zurücktraten und sich der Verein mit neuer Satzung neu konstituierte. Den alte Name „Verein zur Bewaldung der Bürgerweide" wurde aufgegeben, und im Dezember 1876 beschloß der „Bürgerparkverein" ein geändertes Statut (StAB 2-P. 4. g. 1. c). Die Neu-

ordnung erfolgte zwar auf einer Generalversammlung am 30. Dezember 1876 (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen, 1876-1905, Bremen 1876, S. 3), die Auseinandersetzungen fanden jedoch erst ihren Abschluß mit der Entlassung des bisherigen künstlerisch-technischen Leiters und der Einsetzung des städtischen Obergärtners Joh. Carl Wilh. Heins (1844-1916) am 22. Januar 1877 sowie Neuwahlen für Vorstand und Ausschuß am 24. Februar 1877 (BN 24.1. und 25.2.1877). Damit war die Gewähr dafür gegeben, daß die weiteren Arbeiten im Park nach den anerkannten und bewährten Plänen des ehemaligen Parkdirektors Wilhelm Benque ausgeführt werden würden. Es war nun darüber hinaus der Weg geebnet, den genialen Schöpfer der Parkanlagen für die Fortführung der Arbeiten, insbesondere auch für die Schaffung eines neuen Konzeptes für den Bürgerwald zu gewinnen.

Wilhelm Benque wurde am 20. September 1877 wieder als technischer Direktor des Vereins eingestellt (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen, 1876-1905, Bremen 1906, S. 5; BN 22.9.1877). Die im Bürgerwald bereits begonnenen Arbeiten wurden, auch wegen fehlender Geldmittel, eingestellt.

Inzwischen war die dem Verein im Jahre 1872 zur Verfügung gestellte Fläche der Bürgerweide von Fremdnutzern befreit worden. Der Militärschießplatz wurde 1874 zum Neuenlander Feld

verlegt, nachdem die Bürgerschaft am 21. Januar dieses Jahres die Mittel bereitgestellt hatte (Dr. H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen für das Vierteljahrhundert 1851–1875, Bremen 1876, S. 208). Auf den Antrag des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide vom 8. Januar 1874 erhielt der Verein die zunächst noch reservierte Fläche; am 14. April konnte der neue Platz in der Neustadt provisorisch hergerichtet werden (Anfrage des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide vom 8.1.1874; Senatsprotokolle vom 9.1., 30.1., 9.2. und 20.4.1874, StAB 2-P.4.9.1.c) und der Platz auf der Bürgerweide geräumt werden, so daß im Bürgerpark und hier auf dem Areal des zukünftigen Bürgerwaldes eine internationale landwirtschaftliche Ausstellung abgehalten werden konnte (StAB 6,40 – L.c. Nr. 12; Dr. H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen für das Vierteljahrhundert 1851–1875, Bremen 1876, S. 211), deren Vorführarena mit Tribüne noch drei Jahre lang als Galopprennbahn genutzt wurde.

Wilhelm Benque verwarf die gestalterischen Vorstellungen seines Vorgängers und stellte noch im Jahre 1877 eine neue Planung für den Wald auf, in die er lediglich den bereits realisierten „Bergsee" und die benachbarte Anhöhe aufnahm. Er faßte die zunächst spärlichen Gräben zu einem vollständigen und landschaftsbestimmenden, auch

der Grundwasserregulierung dienenden Gewässer-
ring zusammen und ermöglichte so die Beschaf-
fung von Erdreich, das benötigt wurde, um die
ringförmige Fahrstraße als Hochwasserschutzwall
anlegen zu können. Er nahm sich auch vor, den
bereits bestehenden Bürgerpark mit den neu her-
zustellenden Anlagen des Bürgerwaldes durch eine
landschaftsgärtnerische Gestaltung der Trennlinie
(Rote Hecks-Allee, heute Ringstraße) zu verknüpfen.
Bereits am 1. Juni 1878 begannen die Erdarbeiten
in der Nähe des Wärterhauses beim Stau (BN
9.6.1878; Jahresbericht des Vorstandes an die Ge-
neralversammlung vom 8.5.1879, BN 9.5.1879).

6. Die Umgestaltung der Ringstraße und der Bau der Melchersbrücke 1881-1883

Nach dem Generalplan von Parkdirektor Wilhelm Benque von 1877, der am 14. Februar 1878 von Vorstand und Ausschuß des Bürgerparkvereins genehmigt wurde (BN 17.2.1878), stellte der Zeichner J. G. Walte 1878 „Zukunftsbilder" als Ansichten von bestimmten Punkten des Bürgerwaldes und der umzugestaltenden Stau-allee her (Zukunftsbilder aus dem Bürgerpark nach dem Grundplane von W. Benque als Ansichten von bestimmten Punkten, gezeichnet von J. G. Walte, Bremen 1878; siehe auch Der Bremer Bürgerpark, herausgegeben von der Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg - Girozentrale; Bremen o. D. (1986); BN 4.4. und 4.5. 1878). Besonders beachtet wurde dabei die geplante große Fahrbrücke im Zuge der Querallee, die als markanter Blickpunkt und Bindeglied zwischen den beiden Parkarealen ein besonderes Interesse verdiente. Für die vorgesehenen Bootsfahrten zwischen dem Kaffeehaus am Emmasee und dem Wasserzug im Bürgerwald mit der Meierei sollte hier eine Durchfahrt geschaffen werden.

Die Quer-, Stau- oder Rote Hecks Allee, die den Bürgerpark nach Norden begrenzte und eine Trennlinie zwischen Park und Wald darstellte, war 1866

vom Staat angelegt (Courier 29.7.1866) und in einem im Jahre 1870 aufgestellten und 1874 von Senat und Bürgerschaft beschlossenen Straßenplan (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1874, S. 398, 407 und 411) als Teil einer die Stadt umschließenden neuen Peripheriestraße bestimmt worden; sie war bereits provisorisch befestigt und als Allee mit Bäumen bepflanzt worden. Mit der geplanten Anlage des zweiten Teils des Parkgeländes, des zunächst so genannten Bürgerwaldes jenseits dieser Ringstraße, stellte sich der Bürgerparkverein — dieser Name wurde am 1. Januar 1877 angenommen — nach den Vorstellungen Wilhelm Bengues die Aufgabe, einerseits der starren Linie der 30 Meter breiten Querallee eine gefälligere Führung mit geringerer Breite zu geben (BN 4.4.1878) und andererseits die Voraussetzungen zu schaffen für die Einpassung der schon genannten großen Fahrbrücke in den Verlauf der Straße und in die Szenerie des Parks. Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, verzichtete auf Antrag des Vereins am 24. Mai 1878 auf die vier Jahre zuvor beschlossene Linie (Schreiben der Baudeputation, Abt. Straßenbau, vom 24.5.1878, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines; BN 29.6.1878; siehe auch Jahresbericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 8.5.1879, BN 9.5.1879) und ermöglichte so die gestalterische Verbindung der beiden Parkteile und die Planung der Brücke im Zuge

der künftigen Ringstraße.

Zur Aufbringung der erheblichen Kosten für ein monumentales Bauwerk an so hervorragender Stelle appellierte man im Verlaufe des Jahres 1880 mehrfach an die Freigebigkeit wohlhabender Parkfreunde (BN 4.1., 1.2., 28.3., 3.4., 7.7. und 21.12.1880), die zur gleichen Zeit nach und nach bis Mitte 1880 vier Überbrückungen des Wasserzugs im Bürgerwald stifteten. Bereits Anfang 1879 hatte man den endgültigen Plan für Bürgerpark und Bürgerwald in der Buch- und Kunsthandlung von G. A. von Halem in der Obernstraße ausgestellt und die von Walte gezeichneten „Zukunftsbilder" gezeigt, um auf die große Aufgabe aufmerksam zu machen, vor allem aber auch auf die besondere Bedeutung hinzuweisen, die die große Fahrbrücke im Rahmen der Anlagen und im Zentrum des Parks zu übernehmen hatte (BN 13.2.1879). Die Geldsammlung dieses Jahres brachte zwar eine Summe von 79 000 Mark (BN 2.4.1879), so daß die Pflanz- und Erdarbeiten fortgesetzt werden konnten; eine Zusage für die große Brücke ging jedoch zunächst noch nicht ein. Erst Ende 1880 schenkte der bremische Kaufmann L. H. (Laurenz Heinrich) Carl Melchers (8.5.1812–21.11.1888), Senior und Teilhaber der Firma C. Melchers & Co in Bremen, dem Bürgerparkverein bis zu 25 000 Mark für eine aus Sandstein zu erbauende Brücke (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bre-

men 1876 – 1905, Bremen 1906, S. 21 unter 27. 12. 1880; BN 28.12. 1880), im Juni 1881 erhöhte er diese Summe auf 32 000 Mark (BN 16.7. 1881), da die detaillierten Kostenanschläge eine Vermehrung der Kosten erwarten ließen.

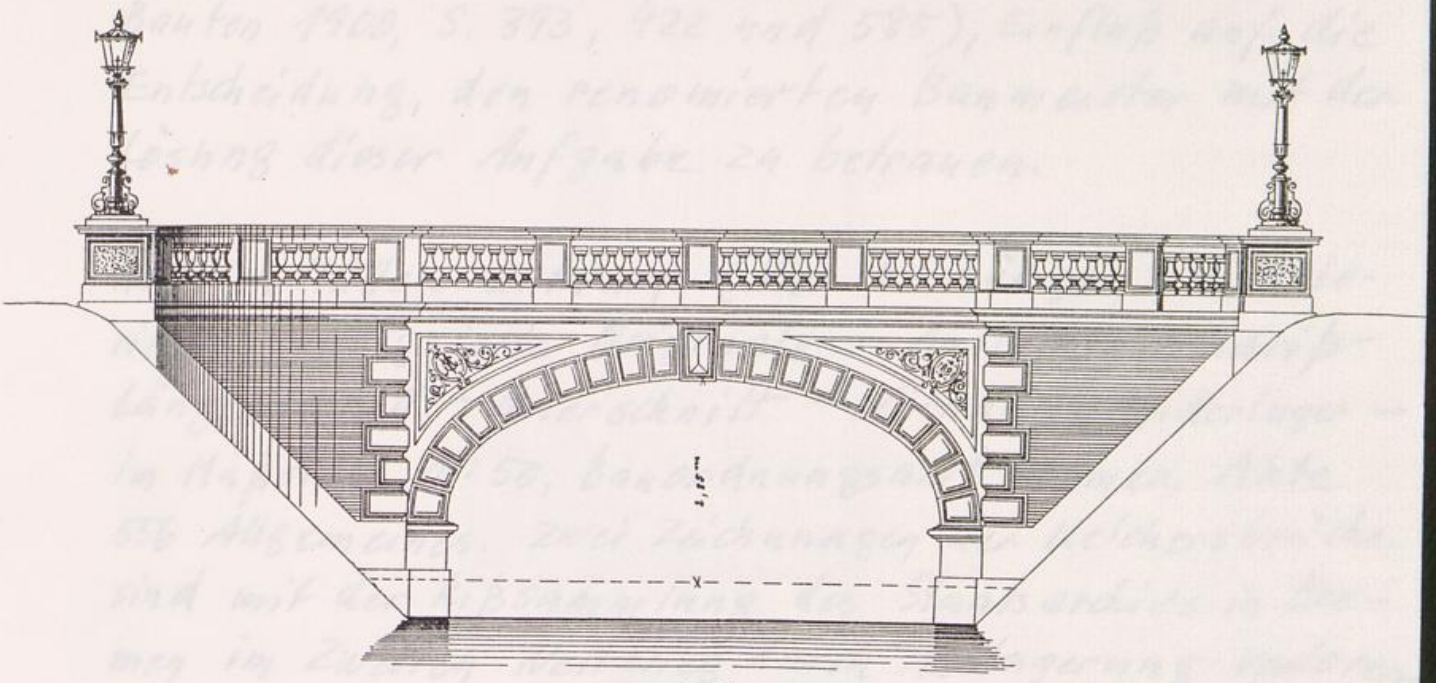
Der Spender war ein in Bremen ansässiger, erfolgreicher Überseekaufmann, der 1837 als Teilhaber in die väterliche Firma aufgenommen wurde. Unter seiner Mitwirkung und der seiner Brüder nahm das Im- und Exportgeschäft, vor allem mit Kuba, einen großen Aufschwung. In Mexiko, Honolulu und Hongkong wurden Tochterunternehmen gegründet, die sich ebenfalls zu hoher Blüte entwickelten. 1857 beteiligte sich Melchers an der Gründung des Norddeutschen Lloyds (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 317; siehe auch Bremische Biographie 1912 – 1962, Bremen 1969, S. 335 und 336). Die günstigen Ergebnisse der Geschäfte ermöglichte es Melchers, kulturelle und gemeinnützige Einrichtungen der Stadt großzügig zu unterstützen (so 1869 den Verein zur Bewaldung der Bürgerweide mit 500 Taler (Courier 26. 6. 1870). 1888, kurz vor seinem Tode am 21. November,

schenkten L. H. Carl Melchers und seine Frau anläßlich ihrer Feier der Goldenen Hochzeit dem Park 10 000 Mark zur Gründung eines Fonds (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1888), und noch 1892 erhielt der Bürgerparkverein aus dem Vermächtnis Melchers eine Zuwendung in Höhe von 25 000 Mark (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876 – 1905, Bremen 1906, S. 108), die mit der Stiftung von 1888 zum Melchers-Rösing-Fonds zusammengefaßt wurde (Rechnungs-

buch Bürgerparkverein 1892; BN 31.5.1892 und 1.6. 1892) und schließlich 1896 durch eine weitere Gabe des Sohnes Hermann Melchers auf 100000 Mark erhöht wurde (BN 6.2.1896).

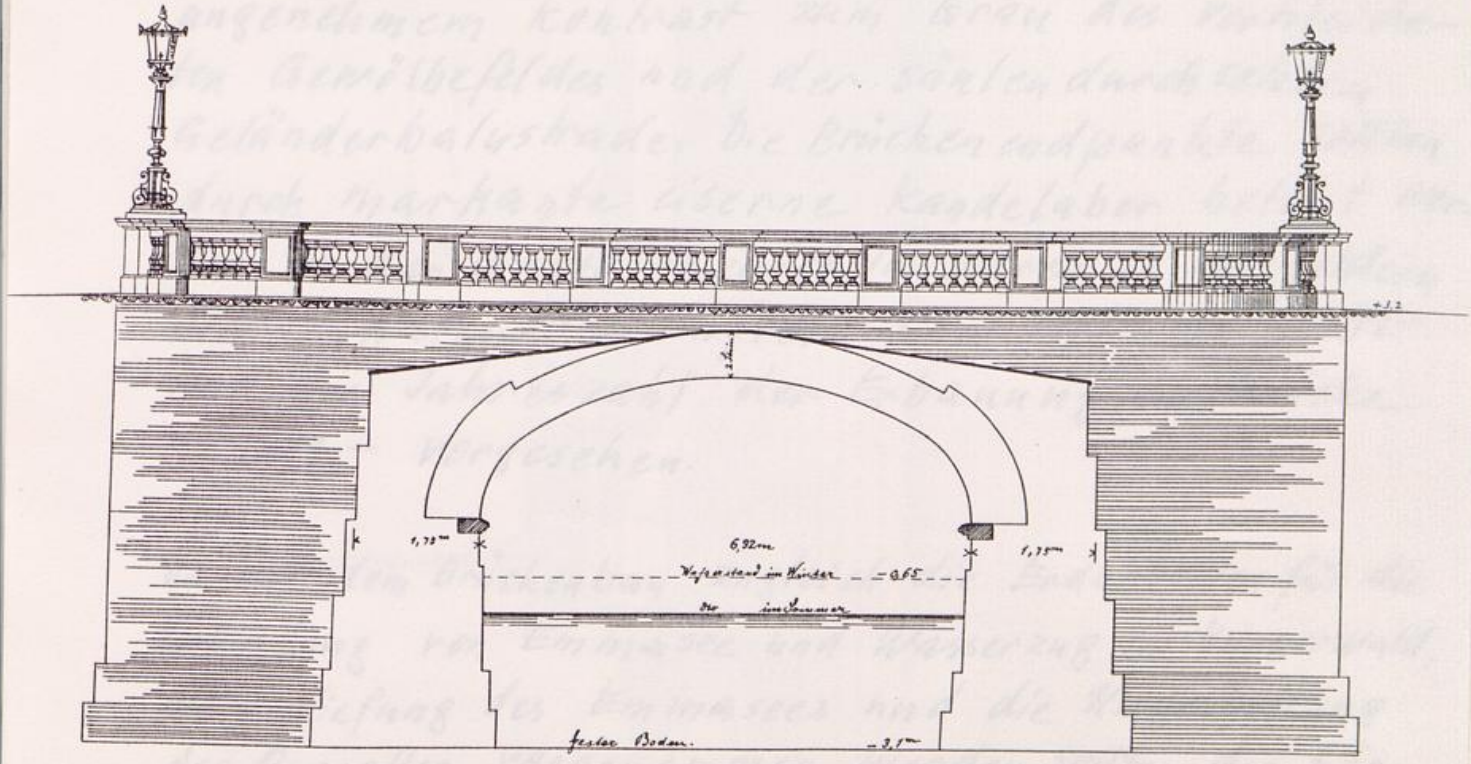
Mit der Spende für die Brücke, die mehr als alle anderen des Parks eine hervorragende Stelle einnehmen sollte und einen „monumentalen Charakter tragen mußte", schuf Melchers sich und seiner Familie eine bleibende Erinnerung. Den Entwurf für dieses Bauwerk lieferte der prominente und seinerzeit in Bremen viel beschäftigte Architekt Heinrich Müller (2.2. 1819 – 8.3.1890) (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 345), der seit Ende 1876 auch Mitglied des Vorstandes des Bürgerparkvereins war und sowohl für den Bürgerpark (Kaffeehaus 1867, Emmabank 1868, Niemitzbrunnen 1878, Meierei 1880, Aussichtsturm 1889) und den Vereins vorsitzenden Franz E. Schütte als auch für den Spender der Brücke vielfach tätig war. Dieser Baumeister beeinflußte für Jahrzehnte das architektonische Geschehen in Bremen entscheidend; er gestaltete seine aufsehenerregenden Bauten mit sicherer Hand im Geschmack der Zeit, wobei er sich aller historischer Baustile bediente. Markante Bauten aus seiner Feder waren Hillmanns Hotel (1849), das von Kapffsche Haus an der Großen Weserbrücke (1852), die Neue Börse am Marktplatz (1861–1864), das Gesellschaftshaus „Museum" am Domshof (1874), der Domanbau mit den Räumen des Künstlervereins (1876), das Logenhaus Friedrich Wilhelm zur Eintracht Am Wall / Sögestraße (1880), die Oberneulander (1857/58)

und die Rembertikirche (1868-1870) sowie viele Wohn- und Geschäftshäuser gehobenen Anspruchs. Heinrich Müller stattete auch das Zweite Deutsche Bundesschießen auf der Bürgerweide im Jahre 1865 mit Festbauten aus. Für den Bürgerparkverein bzw. dessen Vorsitzenden Franz E. Schütte, einem der größten Mäzene, die Bremen je gehabt hat, war Müller mehrfach tätig. Er entwarf für diesen Kaufmann, dessen Reichtum vor allem auf dem Petroleumimport begründet war, 1881 das Wohnhaus an der Kohlhökerstr. 29. Im Bürgerpark realisierte Müller zwei Geschenke Schüttes, die Meierei (1880) und später den Aussichtsturm (1889), darüber hinaus entwarf er in der Frühzeit das erste Kaffeehaus (1867), ein erstes Parkhaus (1870) Entwurf im Rahmen eines Wettbewerbs und schließlich 1878 den reizvollen Niemitzbrunnen („Pompejanischer Tempel"). So ist es nicht verwunderlich, daß man ihm als angesehenen Architekten die schwierige Aufgabe übertrug, das geplante Brückenbauwerk im Zentrum des Parks als Blickpunkt und Bindeglied zwischen den beiden Parkteilen angemessen zu gestalten. Möglicherweise nahm auch der Spender L. H. Carl Melchers und dessen Familie, für die Heinrich Müller schon das Wohnhaus Contrescarpe 110 und das Geschäftshaus Knochenhauerstraße 42 (1880/81) in hübscher Renaissance gestaltet hatte sowie später das Mausoleum auf dem Riensberger Friedhof zu entwerfen hatte (Emil Böttcher, Bauten und Denkmale des Staatsgebiets der freien und Hansestadt Bremen, 2. Auflage, Bremen 1897, S. 24; Bremen und seine



Ansicht.

Melchersbrücke 1881. Ansicht und Längsschnitt Zeichnungen. Bauordnungsamt Bremen Akte 556 Allgemeines

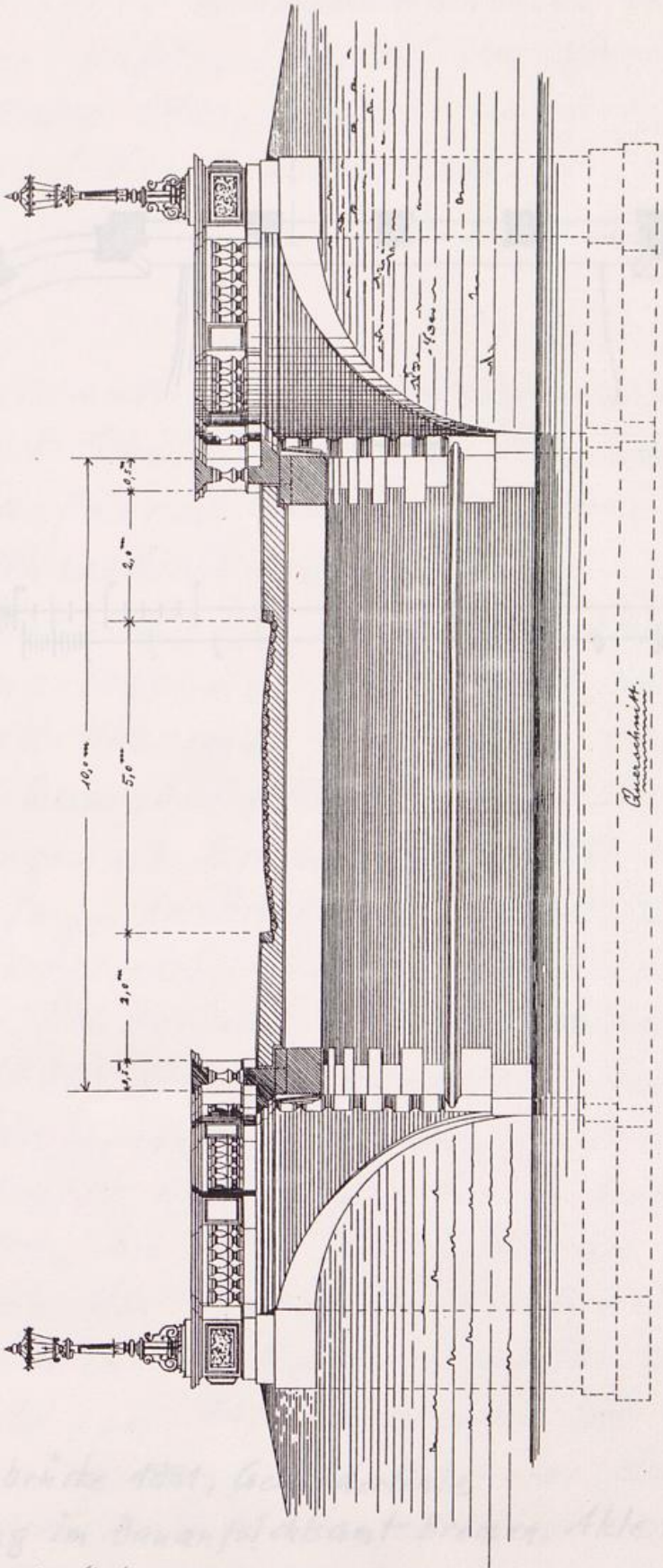


Längenschnitt.

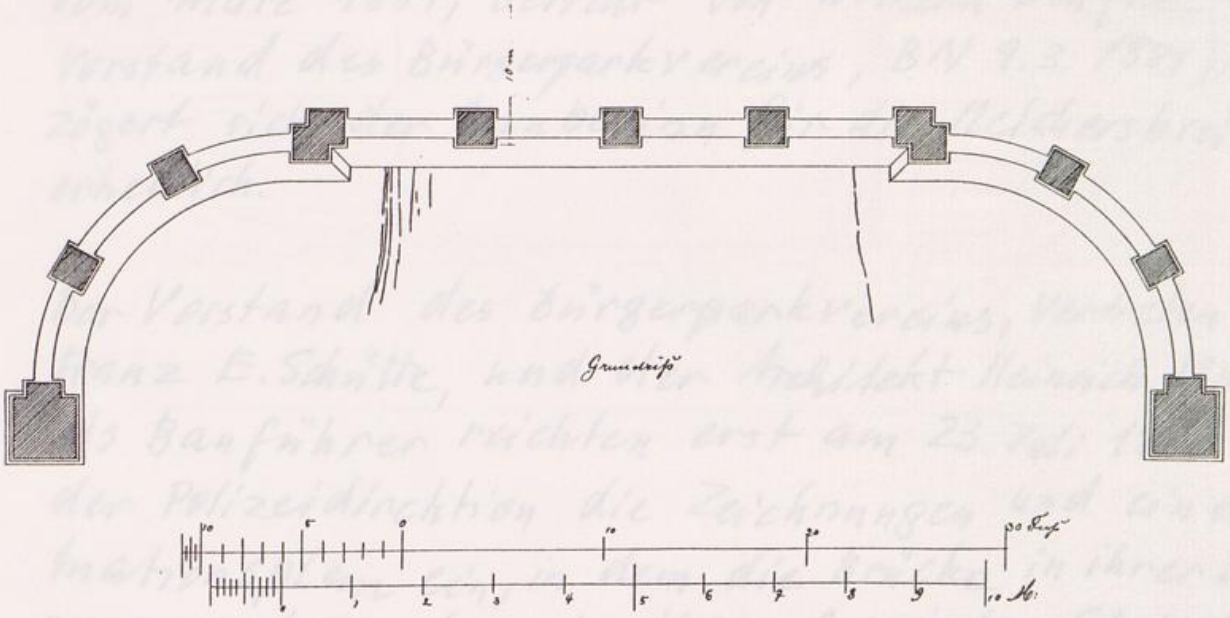
Bauten 1900, S. 393, 422 und 585), Einfluß auf die Entscheidung, den renomierten Baumeister mit der Lösung dieser Aufgabe zu betrauen.

Heinrich Müllers Entwurf (Vier beschädigte, z. T. kolorierte, unsignierte Originale – Ansicht, Grundriß-Längenschnitt. – Querschnitt – Grundriß Widerlager – im Maßstab 1:50, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines. Zwei Zeichnungen der Melchersbrücke sind mit der Rißsammlung des Staatsarchivs in Bremen im Zweiten Weltkrieg durch Auslagerung verloren gegangen, siehe StAB 2-P.7.d.2.b.2.l.3.c) verzierte einen 6,92m weit gespannten, backsteingemauerten Korbbogen mit sandsteinernen Bossenquadern. Die auf viertelkreisförmigem Grundriß vorgezogenen Flügelmauern aus warmroten Mauersteinen stehen in angenehmem Kontrast zum Grau des verkleideten Gewölbefeldes und der säulendurchsetzten Geländerbalustrade. Die Brückenendpunkte sollten durch markante eiserne Kandelaber betont werden. In den Gewölbezwickeln waren in Zierfeldern die Initialen des Stifters Carl Melchers – CM – und die Jahreszahl der Erbauung der Brücke – 1881 – vorgesehen.

Da mit dem Brückenbau zugleich die Erdarbeiten für die Verbindung von Emmasee und Wasserzug im Bürgerwald, die Vertiefung des Emmasees und die Umgestaltung der Querallee vorgenommen werden sollten, die für 1881 zur Verfügung stehenden Geldmittel jedoch zur



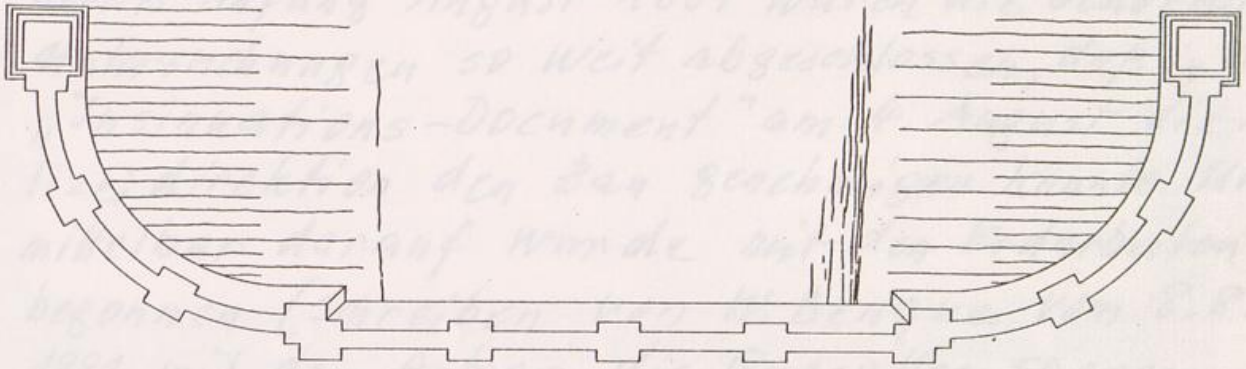
Melchersbrücke 1881. Querschnitt
Zeichnung Bauordnungsamt Bremen Akte 556 Allgemeines

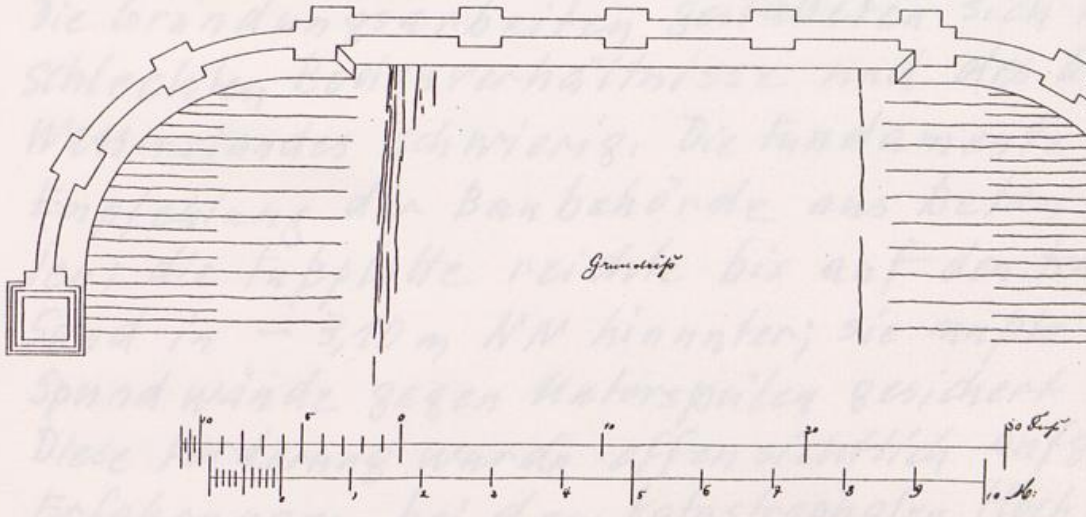


Melchersbrücke 1881, Geländerlinie
Zeichnung im Bauaufsichtsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines

Beseitung der Schäden des auch für den Bürgerpark verheerenden Winterhochwassers 1880/81 verwendet werden mußten (Bericht von Vorstand und Ausschuß vom März 1881, Bericht von Wilhelm Benque an den Vorstand des Bürgerparkvereins, BN 9.3. 1881), verzögert sich der Baubeginn für die Adelheidsbrücke erheblich.

Der Vorstand des Bürgerparkvereins, vertreten durch Franz E. Schütte, und der Architekt Heinrich Müller als Bauführer reichten erst am 23. Juli 1881 bei der Polizeidirektion die Zeichnungen und einen Situationsplan ein, in dem die Brücke in ihrer Lage zur umzulegenden, im Verlauf zwischen Schwachhauser und Utbremer Ring schon 1878 festgesetzten neuen Querallee (Ringstraße) dargestellt war (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Die Höhenlage der Brücke, die wohl mit Wissen Benques festgesetzt, aber zunächst von ihm kritisiert wurde (Mitteilung von Parkdirektor Reinsch, April 1985), wurde abgeleitet aus den Sommer- und Winterwasserständen im Gewässer und aus dem Wunsch nach einer freien Durchfahrtshöhe von 2,85 m bis zum Schlußstein des Gewölbes, die im Interesse der Proportion der Brücke für notwendig gehalten wurde. Man wollte damit auch berücksichtigen, daß im Winter bei einer geringeren Höhe der Öffnung das Eis unter der Brücke nur selten genügende Stärke erhalten werde, um für Schlittschuhläufer eine Passage durch den Bogen zu



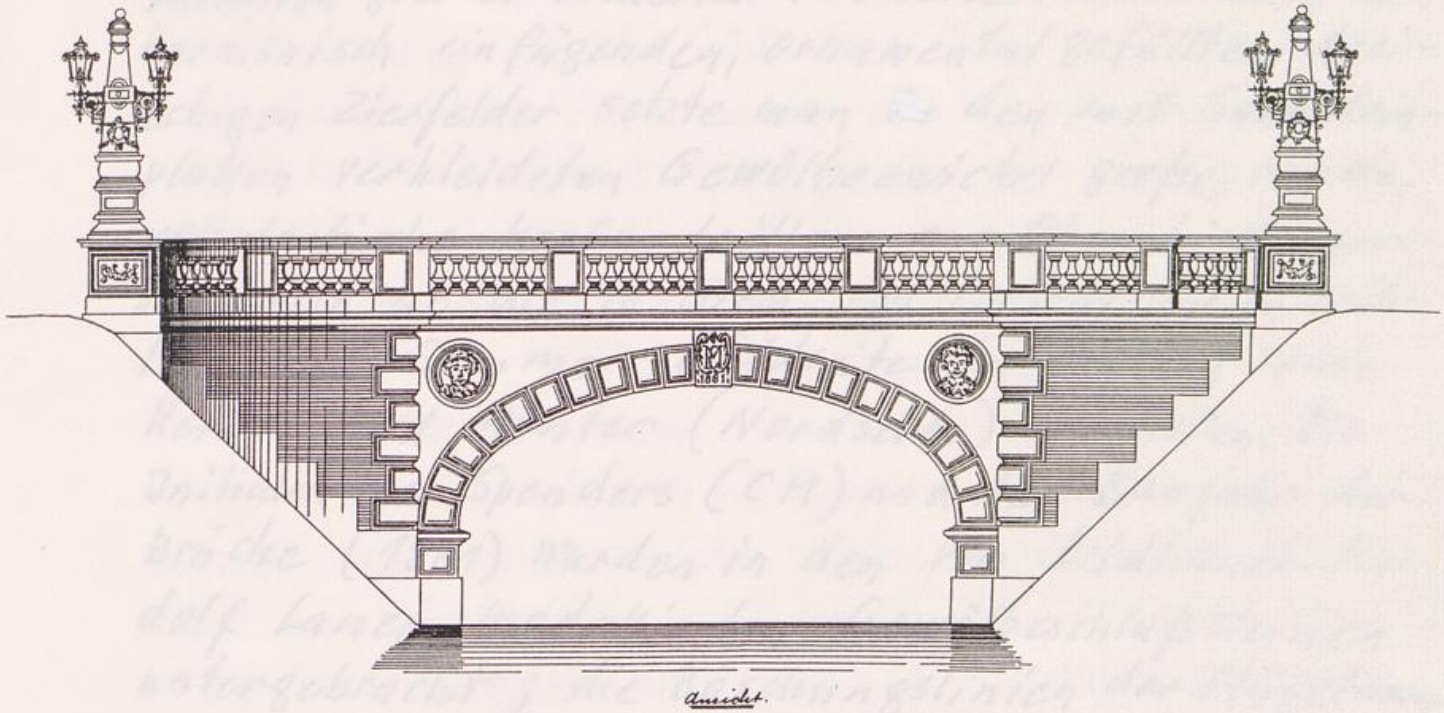


Melchersbrücke 1881. Grundriß
Nach Zeichnung im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

gewährleisten.

Bereits Anfang August 1881 waren die behördlichen Untersuchungen so weit abgeschlossen, daß in einem „Insinuations-Document" am 4. August die Polizeidirektion den Bau genehmigen konnte. Unmittelbar darauf wurde mit den Erdarbeiten begonnen (Schreiben von W. Bengue vom 8.8. 1881 mit dem Antrag, die Querallee sperren zu dürfen, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines; siehe auch BN 14.8.1881 und Courier 17.8.1881), und noch im gleichen Monat vergab der Bürgerparkverein die Maurer- und Steinmetzarbeiten (BN 20.8.1881). Die Auftragnehmer für diese Leistungen waren der Bauunternehmer Chr. Lange und der Steinmetz J. F. Schmalhausen.

Die Gründungsarbeiten gestalteten sich wegen der schlechten Bodenverhältnisse und des hohen Wasserstandes schwierig. Die Fundamente waren auf Empfehlung der Baubehörde aus Beton herzustellen; die Fußplatte reichte bis auf den tragfähigen Sand in −3,10 m NN hinunter; sie mußte durch Spundwände gegen Unterspülen gesichert werden. Diese Forderung wurde offensichtlich aufgrund der Erfahrungen bei dem katastrophalen Hochwassers im Winter 1880/81 aufgestellt, da damals ein Anzahl von ungesicherten Eisenbahnbrücken im nahegelegenen Bahndamm der Strecke Bremen–Hamburg unterspült wurden und einstürzten.



Ansicht.

Melchersbrücke 1883. Ausführung
Bestandszeichnung und Rekonstruktion

Das äußere Bild der Brücke wurde nicht genau nach dem Entwurf des Architekten hergestellt, sondern geringfügig verändert. Über die Gründe für die gestalterische Variation gibt es keinerlei Hinweise. Statt der sich harmonisch einfügenden, ornamental gefüllten dreieckigen Zierfelder setzte man in den mit Sandsteinplatten verkleideten Gewölbezwickel große, runde, vollplastische Kopfmedaillons aus Obernkirchener Sandstein ein, die in Form von Porträtstudien Frühling und Sommer (Südseite der Brücke) sowie Herbst und Winter (Nordseite) darstellen. Die Initialen des Spenders (CM) und das Baujahr der Brücke (1881) wurden in den vom Bildhauer Rudolf Lauer modellierten Gewölbeschlußsteinen untergebracht; die Böschungslinien der Flügelmauern erhielten in der Materialabgrenzung zwischen Backstein und Sandstein eine abgetreppte Gestaltung. Auch wurden die an den Enden der vier Flügelmauern vom Architekten gezeichneten Kandelaber nicht ausgeführt.

Noch nach Baubeginn war man sich anscheinend über die Art der Ausgestaltung der Brückenendpunkte nicht schlüssig (Courier 17. 8. 1881). Ende Januar 1882, als die Bauarbeiten schon weit vorangekommen waren, wurde in Unkenntnis der Pläne in einem Bericht der Tageszeitung (BN 24. 1. 1882) auf den Endsockeln markante Bekrönungen gefordert, entweder in in Form von „monumentalen Figuren" oder durch passende Kandelaber. Ausgeführt wurden viel später, nämlich

erst 1883, steinmetzmäßig mit Girlanden und broschenartigen Feldern geschmückte, über 3 Meter hohe Sandsteinobelisken, deren Kosten der Stifter der Brücke im April 1883 lange nach Abschluß der Bauarbeiten zur Verfügung stellte (BN 26.4. und 27.4.1883; siehe auch Bericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins vom 7.5. 1883, BN 8.5.1883). Sie wurden Anfang Juli 1883 aufgestellt und als willkommene Bereicherung des Bauwerks angesehen (BN 24.6., 9.7., 13.7. und 15.7. 1883). Diese vier Kandelaber von bestem Obernkirchener Sandstein stellte die Steinmetzfirma Schmidt & Schäfer nach Zeichnung und Angabe des Architekten Heinrich Müller für 1860 Mark her, sie lieferte sie am 2. Juli 1883 ab (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3155). Rudolf Lauer, der ja schon für die Brücke gearbeitet hatte, bearbeitete die Modelle für das Dekor, eine Lorbeergirlande und ein Schild mit Girlanden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3157). Acht Gaslaternen mit reich verzierten, schmiedeeisernen Halterungen, die der Schlossermeister Justus Leidenberg ausführte (BN 13.7. 1883. J. Andresen lobt J. Leidenberg wegen seiner höchst beachtenswerten Arbeiten für die 1899 fertiggestellte Sparkassennebenstelle Vor dem Steintor in Bremen und seine Banken 1900, S. 386. Ebenda (S. 472) nennt Eduard Gildemeister Leidenberg eine tüchtige Werkstätte. Gemeint ist der Betrieb von Justus Leidenberg, Hoppenbank 6/8, der seit 1893 auch Sitzbänke für den Bürgerpark lieferte (BN 6.6.1897,

siehe auch Harry Schwarzwälder, Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark, S. 165), wurden an den Obelisken befestigt. Die Gasleitungen in den Balustraden waren schon im Februar 1882 eingebaut worden, nun folgten die Laternen mit Stützen, den Rohrleitungen und Messinghähnen sowie Glas- und Malerarbeiten, für die Leidenberg insgesamt 821,12 Mark berechnete (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3156).

Die Aufstellung der schweren Steinpfeiler am 1. Juli 1883 war nicht einfach. Zimmermeister Fr. Mennel berechnete nach Abschluß der Arbeiten am 15. Juli 157 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3143), zusätzlich erhielt C. H. Bruns 98 Mark für die dabei geleisteten Maurerarbeiten (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3158).

Den Abschluß der Arbeiten an der Melchersbrücke bildeten die Pflasterung der Fahrbahn am 28. August und die Herstellung des Trottoirs mit Asphalt am 30. August 1883 durch die Firmen Joseph Davin und J. Mähl (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3173 A und 3190). Die Verwaltung der Gas- und Wasserwerke stellte am 22. August die Gasanschlüsse her (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3166).

Auf weiteren Figurenschmuck auf den Brüstungen, wie ihn die Tageszeitung vorschlug (BN 27. 4. 1883), ver-

zichtete man. Den Beobachter störte trotz der anerkannten Belebung durch die Obelisken weiterhin die langen, geraden Linien des Brückenabschlusses (BN 13. 7. 1883), und man versuchte, sich bei der Einweihung des Wasserzuges am 8. September 1883 dadurch einen Eindruck von der Wirkung weiteren plastischen Schmucks auf den Balustraden zu verschaffen, indem man Mitglieder eines Rudervereins als lebende Statuen auf den Geländern posieren ließ (BN 10. 9. 1883).

Die vier Medaillons in den Gewölbefeldern stellen eindrucksvolle Arbeiten eines tüchtigen und erfahrenen Künstlers dar. Nach dem Rechnungsbuch des Bürgerparkvereins schuf im Auftrag des Architekten Heinrich Müller der junge Rudolf Lauer, der sich erst kurz zuvor als Bildhauer und Modelleur in Bremen selbständig gemacht hatte, die Modelle für den künstlerischen Schmuck. Die Ausführung scheint beim Bildhauer Schmalhausen gelegen zu haben, der die Steinmetzarbeiten übernommen hatte.

Die Ausschachtungen für den Bau der Melchersbrücke begannen Anfang August 1881 (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2826; BN 14. 8. 1881; Courier 17. 8. 1881), wobei eine nach dem Hochwasser des Winters 1880/81 beschaffte Maschine (eine Lokomobile mit Zentrifugalpumpe, siehe BN 12. 4., 15. 4., 17. 4., 22. 4., 24. 4., 26. 4. und 27. 4. 1881) zur Wasserhaltung eingesetzt wurde (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2836 und 2839; Courier 17. 8. und 31. 8. 1881).

Ende des Monats konnte man mit dem Bau der Fundamente anfangen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2833 und 2836); die Grundsteinlegung und der Beginn der Maurerarbeiten erfolgten am 1. September 1881 (Courier 1.9.1881).

Die Arbeiten kamen zunächst gut voran. Die Unterbauten der Widerlager waren in der zweiten Septemberhälfte bis zum Gewölbeansatz fertiggestellt (Courier 22.9.1881), so daß der Bürgerparkverein schon am 27. September 1881 eine Abschlagszahlung in Höhe von 8000 Mark an den Maurermeister C. H. Bruns auszahlen konnte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2843). Ende Oktober war der Unterbau nahezu vollendet (Courier 22.10.1881). Der vom Zeitungsreporter (Courier 22.9.1881) gelobte „bienenartige Fleiß" der Arbeiten scheint aber nach Abschluß der Maurerarbeiten trotz des milden Winters 1881/82 abgeklungen zu sein; es kann vermutet werden, daß die Natursteinarbeiten die Verzögerung der Fertigstellung der Brücke bedingt haben. In der zweiten Januarhälfte 1882 war offensichtlich erst der Gewölbebogen geschlossen und die Südwand, in die die Medaillons „Frühling" und „Sommer" eingefügt wurden errichtet (BN 24.1.1882). Die Nordseite fehlte noch, und die sandsteinernen Balustraden waren in Arbeit.

Weder jetzt noch nach der wahrscheinlich erst im

März erfolgten Fertigstellung (BN 12. 3. 1882) war man mit der Wirkung des Bauwerks ganz zufrieden (BN 29. 1., 27. 2. und 25. 3. 1882), da der Bürgerparkverein aus Geldmangel zunächst nicht in der Lage war, die Straßenrampen ausführen und die Umgebung anpassen zu lassen. Die Verlegung und Umgestaltung der Querallee erforderten umfangreiche Erdarbeiten, und zur Meierei hin war die im Plan vorgesehene Breite des Durchblicks erst noch durch Ausholzen herzustellen. Vor allem ging der Brücke zunächst der Reiz des optischen Eindrucks dadurch verloren, daß die Verbindung zwischen Emmasee und den bereits ausgeführten Strecken des Wasserzugs im Westteil des Bürgerwaldes noch nicht ausgegraben war, weil dem Verein das Geld dafür fehlte. So mußte dem enttäuschten Publikum erläutert werden (BN 25.3. 1882), daß die auf dem trockenen ohne Anrampung stehende Brücke aus praktischen Erwägungen vor Herstellung des Gewässers gebaut worden sei und daß das defizitäre Budget des Bürgerparkvereins zunächst noch größerer und kleinerer Einnahmen und Spenden bedürfe, bis an die endgültige Anpassung der Anlagen gedacht und die „Pfütze", über die die Brücke gegenwärtig führe, zu einem richtigen Wasserlauf erweitert werden könne.

Die Maurerarbeiten waren an den Bauunternehmer C. H. Bruns für 16 000 Mark vergeben worden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1882, Nr. 2917), der

Bildhauer J. F. Schmalhausen lieferte für 13000 Mark die Steinmetzarbeiten (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1882, Nr. 2934). Hinzu kamen Zimmermannsarbeiten in einem Umfang von 1350 Mark für die „Bogenstellung an der neuen Brücke", also für das Lehrgerüst, die der Bauunternehmer Chr. Lange ausführte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2877). Rudolf Lauer erhielt für das Modell des Schlußsteins im Bogen der Brücke 50 Mark und für jedes der vier Modelle von den Köpfen, die die vier Jahreszeiten symbolisieren sollten, 54 Mark, also insgesamt 276 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1882, Nr. 2892). Nur 43 Mark wurde ausgegeben, um das Einrammen von eichenen Pfählen an den Böschungen der Brücke zu bezahlen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2846), weitere Arbeiten ähnlicher Art folgten 1882 durch Fr. Mennel (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3120).

Unterlagen über die Schlußabnahme sind in der Bauakte der Polizeidirektion nicht vorhanden. Die Besichtigungsabgabe in Höhe von 35 Mark wurde am 25. März 1882 bezahlt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1882, Nr. 2921); damals dürfte das Bauwerk im wesentlichen fertiggestellt gewesen sein. Erst am 16. Mai 1882 gab der Rechnungsführer des Bürgerparkvereins die Baukosten mit 35 000 Mark an (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines), womit die ursprüngliche Spendenzusage des Kaufmann L. H. Carl

Melchers um nicht weniger als um 10 000 Mark überschritten wurde. Im Bericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins vom 23. Mai 1882 (BN 24.5.1882) wurden Kosten in Höhe von ca. 32 000 Mark genannt, die vom Stifter bereits vor der Auftragsvergabe im Juni 1881 (BN 16.7.1881) „bereitwilligst zur Verfügung gestellt wurden"; in der Rechnungslegung des Vereins erscheint als „Geschenk mit besonderer Bestimmung" ein Posten von 31 012,32 Mark, der sich wahrscheinlich auf den Bau der großen Fahrbrücke im Bürgerpark bezog. Die Kosten für die im Jahre 1883 nachträglich aufgestellten steinernen Obelisken können hierin nicht enthalten gewesen sein.

Am 27. März 1882 überwies, wie in einigen Jahren zuvor, die (alte) Sparkasse aus ihrem Reinertrag 30 000 Mark an den Bürgerparkverein (BN 28.3.1882). Das war genau der Kostenaufwand, der für die Terrainarbeiten an der Ringstraße, für die Herstellung der Verbindung des Emmasees mit dem bereits fertiggestellten Wasserzug des Bürgerwaldes und für die wegen der drohenden Verkrautung notwendige Vertiefung und die beabsichtigte Umgestaltung des Emmasees kalkuliert worden war (Courier 28.1.1882). Ende April versetzte man die Eichen der aufzugebenden alten Queralle (BN 28.4.1882), um die neue Ringstraße im westlichen Abschnitt herstellen und die Anrampungen für die Melchersbrücke unterbringen zu können, und im Juni 1882 begannen die umfangreichen Erdarbei-

ten, die sich den ganzen Sommer hinzogen (BN 1.6., 4.6., 11.6., 20.6., 27.6. und 30.6.1882; Courier 11.6. und 14.6.1882; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1882). Dabei verwendete man das aus den Wasserläufen gewonnene Erdreich zur Herstellung des Straßendammes und der Geländestrukturierung sowie zur Erhöhung des Fläche für das 1884 in die Nähe der Hoffmannbrücke zu verlegende Wildgehege. Den Aushub aus dem Emmasee lagerte man in dem neben dem Kaffeehaus gelegenen Gehölz ab. Die Arbeiten, die am 1. November 1882 abgeschlossen wurden (Jahresbericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 7.5.1883, BN 8.5.1883) führten zu einer völligen Umgestaltung der mittleren Partie des Bürgerparks und betteten insbesondere die bisher hoch im Gelände herausragende Melchersbrücke vorteilhaft in die Umgebung ein (BN 20.6.1882).

Im Winter 1882/83 räumte man den östlichen Abschnitt der ehemaligen Querallee vom Bewuchs frei (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 7.5.1883, BN 8.5.1883; siehe auch BN 25.2.1883) und stellte anschließend den Damm der neuen Ringstraße von der Melchersbrücke nach Osten hin bis zum Stau her, wo vom Staat anstelle eines Steges eine Brücke gebaut worden war (Courier 30.9.1866 und 28.6.1882; siehe auch Lüder Halenbeck, 50 Ausflüge in die Umgebung von Bremen, Bremen 1893, S. 74), die den

Fußgängern aus Schwachhausen über den Kuhgraben hinweg den Zugang zum Bürgerpark ermöglichte (Weitere Übergänge über den Kuhgraben bestanden vor Hemlebs Friedenszelt am östlichen Eingang zum Bürgerpark, heute „Deichens Eingang" nach dem späteren Inhaber des Friedenszeltes (BN 21.5., 27.5., 28.5., 31.5., 18.6. 1876; 9.4. 1881) und in Höhe des „Friedensparks" über die 1882 gebaute Heinrichsbrücke (BN 1.8., 2.8. und 14.8. 1882). Im hinteren Abschnitt gab es eine weitere Brücke in Höhe der Buesestraße, die 1879 von interessierten Anwohnern gebaut und Elisenbrücke genannt wurde (BN 22.10. 1879, 21.5. und 27.7. 1881). Über sie ließ sich vom Bürgerwald eine Gartenwirtschaft erreichen, die Herr Beyer betrieb (BN 27.5. 1885). Als der vordere Teil des Kuhgrabens 1887 zugeschüttet wurde, konnte Deichens Brücke entfernt werden (BN 28.6. und 9.9. 1887)).

Die nötigen finanziellen Mittel beschaffte sich der Bürgerparkverein in einer groß angelegten Spendenaktion, zu der man am 4. März 1883 aufrief (BN 4.3. 1883) und die über 140 000 Mark erbrachte (BN 27.5. 1883). Zur Aufhöhung des Geländes wurde das Erdreich verwendet, das aus dem ausgegrabenen Wasserlauf entlang der Ringstraße gewonnen wurde.

Anfang Juni 1883 begann man mit den Erdarbeiten am Wasserzug und im östlichen Abschnitt der Ringstraße (BN 3.6. und 10.6. 1883) und beendete sie

Anfang September desselben Jahres (BN 19.8., 25.8., 29.8., 31.8. und 8.9.1883). Der Abschluß der Arbeiten wurde am 8. September mit einer Bootsfahrt des Vorstandes des Bürgerparkvereins vom Kaffeehaus bis zur Meierei über den hergeschaffenen Wasserlauf unter der Melchersbrücke hindurch gefeiert (BN 10.9.1883; siehe auch S. 98), anschließend ließ der Bürgerparkverein die Böschungen planieren (BN 14.9.1883) und im Frühjahr des nächsten Jahres bepflanzen. Die Chanssierung des Westteils der Ringstraße litt unter Materialmangel, da in dem extrem trockenen Sommer 1883 der Schiffstransport auf der Weser durch Wassermangel behindert wurde (BN 23.6. und 19.9.1883). Die Restarbeiten zwischen Melchersbrücke und dem Stau am Kuhgraben, vor allem auch die Befestigung des alten, mit Rotsteinen gepflasterten Fahrweges neben der verlegten Ringstraße folgten im Jahre 1884 (BN 3.4., 4.5. und 14.5.1884; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1884, Nr. 3372, 3374, 3381 und 3384), einem für die Entwicklung der Parkanlagen und für die Geschichte des Vereins besonders markanten Jahr, da in ihm nicht nur die Arbeiten in Park und Wald, bei denen 140 000 m^3 Boden bewegt worden war (Jahresbericht des Parkdirektors vom Mai 1884 für die Generalversammlung vom 26.5.1884, BN 27.5.1884) und bis Ende des Jahres 1 340 000 Mark ausgegeben wurde (Bericht des Vorstandes an die Generalversammlung vom 26.5.1884, BN 27.5.1884), im wesentlichen beendet wurden, sondern auch der Schöpfer

des Werkes, Wilhelm Benque, nach heftigen Auseinandersetzungen mit Vorstand und Ausschuß des Bürgerparkvereins am 10. März 1884 entlassen wurde (BN 8.3. und 12.3.1884). Die Arbeiten konnten jedoch im Geiste Benques fortgeführt werden, da sein bisheriger langjähriger Mitarbeiter Carl Ohrt, der bereits seit dem 1. April 1875 im Dienste des Bürgerparkvereins stand, als erster technischer Beamter zu seinem Nachfolger bestimmt wurde (BN 12.3. 1884).

Mit dem Ausscheiden Benques mag auch die von ihm geschürte Kritik an der Melchersbrücke, vor allem an ihrer für sein Empfinden störenden Höhenlage, abgeklungen sein. Man genoß nun von der Brücke „die herrlichsten Ausblicke auf wohlgepflegte Parkwaldungen und Wiesen". Der höher und dichter werdende Bewuchs milderte die Anhöhe und umrahmte das Bauwerk immer schöner. An der langen, geraden Balustrade störte man sich jedoch weiterhin und wünschte sich hier eine Unterbrechung durch plastische Kunstwerke (BN 28.6. und 16.10.1885).

Die Melchersbrücke hat sich ohne wesentliche Änderungen bis heute in gutem Zustand erhalten (siehe Vergleich mit dem Aquarelle von Wilhelm Otto von 1893). Das solide Bauwerk bedurfte keines großen Unterhaltungsaufwandes. Die acht Laternen wurden 1903 erstmalig mit grüner Ölfarbe gestrichen (Rech-

nungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 209a), nachdem fast alle Scheiben erneuert worden waren (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1904, Nr. 16b). Ein weiterer Anstrich folgte 1908 zusammen mit einer Reparatur der Verglasung (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1908, Nr. 197c; 1909, Nr. 17e). Mit der Erneuerung des Asphalts auf den Fußwegen der Melchersbrücke für 135,79 Mark wurden 1909 wiederum die Laternen gestrichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909, Nr. 160 und 182a). Kurz vor der Abtretung des Bauwerks in die Baulast der Stadtgemeinde folgte 1912 noch einmal eine größere Reparatur der Bordsteine und des Asphaltbelags für 382,43 Mark und im Jahr darauf der Ersatz von 23 Laternenscheiben (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 224; 1913, Nr. 377n)

Die Melchersbrücke wurde im Jahre 1914 auf Antrag des Bürgerparkvereins in die Baulast der Stadtgemeinde abgetreten (siehe S. 269), die das Bauwerk original erhalten hat. Eine umfangreiche Sanierung wurde 1980 durchgeführt, dabei wurden auch die Beleuchtungskörper erneuert (siehe S. 297).

7. Die Anlage des Bürgerwaldes

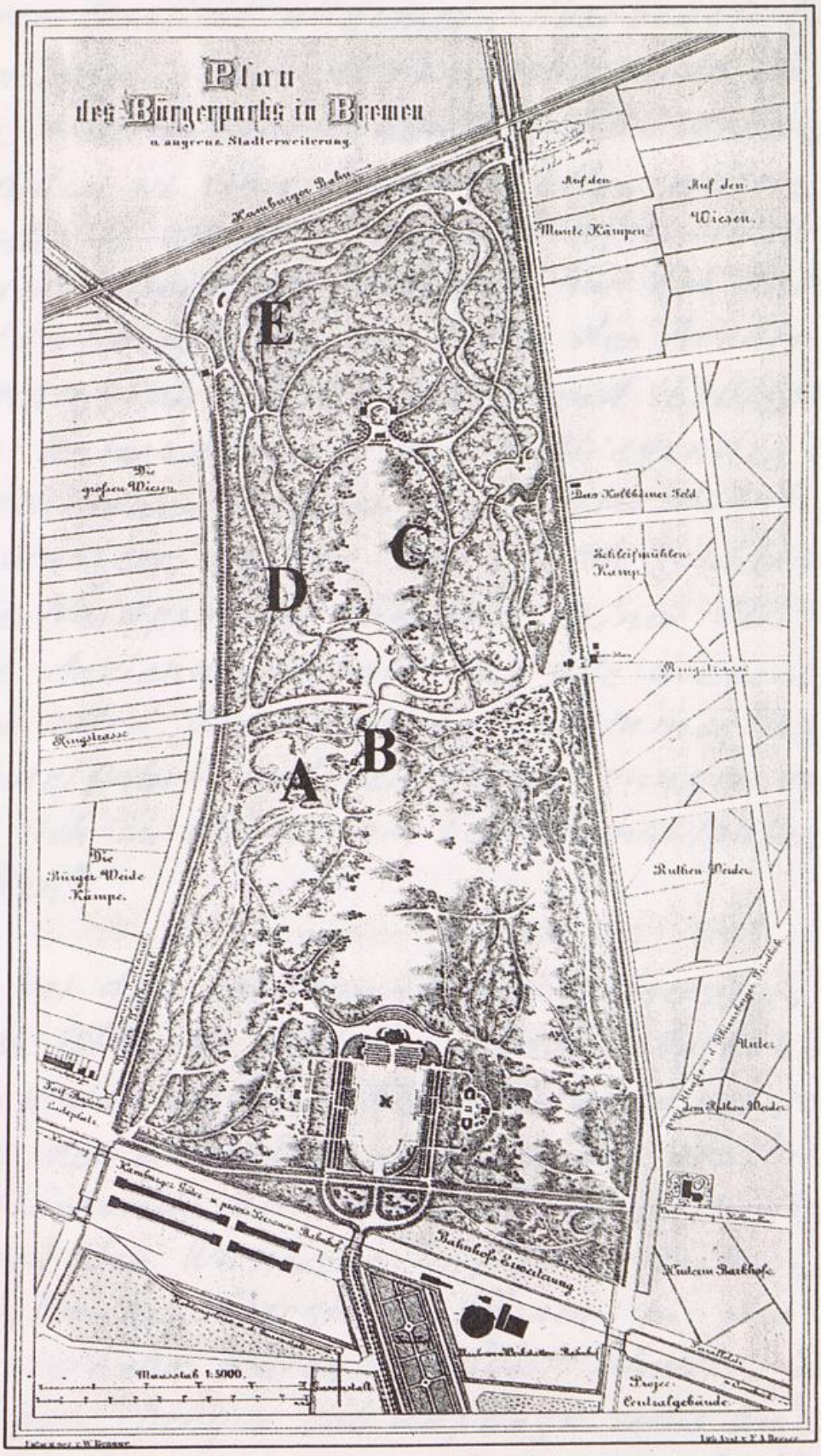
Die Fertigstellung des gesamten Bürgerparks im Jahre 1884 beinhaltete auch die Umgestaltung der Teilfläche nördlich der Querallee zu einer Parkanlage. Dieses 62 ha große Gelände, das im Norden durch die Eisenbahnstrecke Bremen – Hamburg (seit 1874) begrenzt war, war auf Antrag des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide durch Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft (siehe Seite 70) am 17. September 1872 dem Verein zu denselben Bedingungen übertragen worden, zu denen ihm 1865 der nun zu einem Bürgerpark umgestaltete Teil der Bürgerweide zwischen Hollerallee und Querallee übergeben worden war.

Der vom Berliner Gartenbaudirektor Gustav Meyer zur Ausführung vorgelegte und von Eduard Hoppe gezeichnete Plan sah nur unbedeutende und nicht zusammenhängende Gräben vor; größere, landschaftsbestimmende Brücken waren an den Wegekreuzungen offensichtlich nirgendwo eingeplant (siehe Seite 76 und 79). Zwar begann man im Spätherbst 1872 mit den Erd- und Pflanzungsarbeiten nach dem vom Ausschuß des Vereins genehmigten Projekt. Gräben wurden ausgehoben, einige kleine Brücken und Übergänge gebaut (Rechnungsbuch Bürgerpark-Verein 1874, Nr. 1416; 1875, Nr. 1554 und 1558; 1876, Nr. 1774), das Erdreich aus dem „Bergsee" zu einem Hügel aufgefahren, ein ansehnliches Gehölz hinter den

ehemaligen Schießwällen angepflanzt und ein künftiger Fahrweg, von der Mitte der Stanallee abgehend, in Angriff genommen (10. Jahresbericht des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide an die Generalversammlung vom 28.6.1875, BN 29.6.1875). Die Ergebnisse befriedigten jedoch so wenig, daß sie schließlich die öffentliche Kritik herausforderten. Auf Wunsch der Bürgerschaft wurden nicht nur die Arbeiten eingestellt (siehe Seite 77), es kam auch Ende 1876 aus Unzufriedheit zu schweren Auseinandersetzungen im Verein und schließlich zu dessen Neukonstituierung mit neuem Vorstand und Ausschuß. Die Generalversammlung vom 30. Dezember 1876 beschloß geänderte Statuten und gab dem Verein einen Namen, der den erweiterten Aufgaben gerecht werden sollte. Am 1. Januar 1877 begann der Bürgerparkverein unter Vorsitz von Franz Ernst Schütte, dem großen Mäzen seiner Zeit, seine erfolgreiche Arbeit, die man in den Statuten zurückhaltend so beschrieb:

„den Bürgerpark und Bürgerwald zu vollenden und diese Anlagen zu unterhalten."

Die weitere Umgestaltung des nördlichen Bürgerweideareals zu einem Bürgerwald blieb längere Zeit unterbrochen. Erst als man am 20. September 1877 Wilhelm Benque wieder als technischen Direktor eingestellt hatte (siehe Seite 78) und nachdem von ihm neue Vorstellungen für die weitere Gestaltung der Parkanlagen erarbeitet worden waren,



Wilhelm Benque, Plan des Bürgerparks (Generalplan) 1877, 1. Fassung

Der Bremer Bürgerpark, herausgegeben von der Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg, Bremen 1986, S. 17

deren Qualität allgemein überzeugte (sogenannter Generalplan von 1877), setzte man im Jahre 1878 die Arbeiten im zukünftigen Bürgerwald fort, nachdem in einer Sammelaktion weitere Geldmittel beschafft worden waren. Benque behielt aus der Meyer/Hoppeschen Planung nur den buchtenreichen Wald-(Berg-)See im Osten des Areals bei; im übrigen sah er als beste und billigste Lösung die Entwässerung des tiefliegenden Landes durch einen breiten und interessant gestalteten Gewässerring vor, der „durch geschlossene schattige Waldpartien führend seiner Zeit eine mächtige Anziehungskraft auf alle diejenigen ausüben wird, die an schönen Sommertagen eine Gondelfahrt anderen Vergnügungen vorziehen oder die sich im Winter am Schlittschuhlaufen erfreuen wollen".

Die bei der Anhebung des Wasserzugs gewonnene Erde sollte als Material für die Aufhöhung eines den Wald umfassenden Fahrwegs verwendet werden, der einen Damm gegen das eventuell von außen andrängende Hochwasser bilden sollte. Fußgänger sollten den Wasserzug auf leicht geschwungenen Holzbrücken überqueren können; für den Reit- und Fahrverkehr waren zunächst schwere Steinbrücken geplant. Benque sah anfangs sechs Brücken vor, die Zahl erhöhte sich jedoch schon bald um eine weitere, da die Einmündung des nachträglich eingefügten Meereisees in den Wasserzug überquert

werden mußte. Die Anlage dieses Gewässers zeigte sich als notwendig zur Bodengewinnung für die Erhöhung des Geländes um die Meierei herum.

Von den sieben Brücken des Bürgerwaldes lagen zwei im Süden, eine im Westen und vier im Osten. Zwei der Bauwerke an der Ostseite sollten befahrbar sein, da hier der sonst außerhalb des Wasserzugs verlaufende Fahrweg das Gewässer zweimal überqueren und so die Innenfläche erschließen sollte. Hier im Inneren ordnete Benque nachträglich hinter einer großen, zentralen Wiese einen Meiereibetrieb an, der die Besucher mit frischer Milch versorgen sollte.

Mit den Pflanzungen nach den neuen Entwürfen wurde schon im Winter 1877/78 begonnen. Im Sommer 1878 entstand im Osten des Waldes das erste Viertel des Wasserzuges (BN 2.2.1879). Am 1. Juni dieses Jahres begannen die Arbeiter, am Wärterhaus an der Ostseite, am „Alten Schießhaus", das Erdreich auszuheben und mit dem gewonnenen Material das Gelände und vor allem den begleitenden Weg aufzuhöhen (BN 9.6.1878). Hergestellt wurde von hier aus in diesem Jahre eine Strecke nach Norden hin unter Einschluß des Waldsees hinter dem früheren Schießwall, der um zwei Fuß abgetragen wurde (Jahresbericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 8.5.1879, BN 9.5.1879). Beendet wurde die Saison im Oktober 1878; damit war vom Wasserzug

eine erste Strecke in einer Länge von etwa 550m bis zur Stelle einer geplanten Überbrückung (spätere Carl Schütte- Brücke) fertiggestellt. Brückenbauten wurden nicht ausgeführt. Der Wasserlauf erhielt eine Tiefe von 2,50m. Für die Erdarbeiten im Wasserbereich mußte eine kräftige Pumpe eingesetzt werden, die die Baustelle trockenhielt. Triebwerk, Lokomobile und Zentrifugalpumpe konnte das Baubüro gegen geringe Entschädigung ausleihen.

Mit diesen Erdarbeiten, der Vorbereitung weiterer Pflanzflächen im Herbst 1878 und dem Einsetzen der Sämlinge und der Pflanzen im Herbst und Winter 1878/79 waren die dem Bürgerparkverein 1877 zur Verfügung gestellten Geldmittel aufgebraucht.

Anfang Februar 1879 formierte sich im Verein ein größeres komite (BN 9.2.1879), das die Aufgabe übernahm, Geldmittel zu sammeln, um die Arbeiten im Bürgerwald im laufe des kommenden Sommers fortsetzen zu können. Die Buch- und kunsthandlung G.A. von Halem, Obernstraße, zeigte die von J.G. Walte gezeichneten Zukunftsbilder aus dem Bürgerpark. (Originale im Focke-Museum, Bremen; siehe auch: Der Bremer Bürgerpark, herausgegeben von der Bremer Landesbank kreditanstalt Oldenburg, Bremen 1986. Fotografische Verkleinerungen der Originale in: Zukunftsbilder aus dem Bürgerpark nach dem Grundplane von W. Benque als Ansichten von bestimmten Punkten gezeichnet von J.G. Walte, Bremen 1878) und einen Plan

der gesamten Parkanlagen aus der lithographischen Anstalt von F. A. Dreyer (BN 13.2.1879), um die Bevölkerung und die Freunde des Parks auf die Aktion einzustimmen. Das Komite erließ am 23. Februar 1879 (BN 23.2.1879; Wiederholung BN 24.2., 26.2. und 2.3.1879) an die bemittelten Kreise der Hansestadt einen Aufruf, durch Geldspenden das große, gemeinnützige Werk zu unterstützen. Wiederholte Berichte der Zeitungen über die Absichten und Arbeiten im Bürgerwald weckten regelmäßig das Bewußtsein für die große Aufgabe (z. B. BN 15.2., 22.2., 23.2., 1.3., 2.3., 23.3., 26.3. und 27.3.1879 usw. sowie die Veröffentlichung des Gabenverzeichnisses in BN 6.3. bis zum 2.4.1879). Dabei wurde auch über die zur Querung des Wasserzugs notwendig werdenden Brückenbauten berichtet (BN 22.2.1879). Die Fahrwege selbst sollten zunächst nur provisorisch hergestellt werden, sie sollten noch keine Chaussierung erhalten. Ebenso wollte man sich statt solider Steinbrücken mit einfachen, geringe Kosten verursachenden Holzbrücken begnügen, um sich auch finanziell auf die schnellstmögliche Vollendung der gärtnerischen Ausstattung des Parks zu konzentieren. Erst später gedachte der Verein die Bauwerke durch solide Übergquerungen zu ersetzen. Allerdings hielt man die Herstellung baldiger dauerhafter Konstruktionen für möglich, wenn „schon vorher ein wohlhabender Patriot die Mittel für diese Brückenbauten anweisen wollte."

Der Aufruf vom 23. Februar 1879 brachte die bedeutende Summe von rund 80 000 Mark zusammen (BN 9.5.1879), so daß man die Arbeiten im östlichen Waldbereich mit Pflanzungen und Wegebau fortführen konnte. Geplant war zu diesem Zeitpunkt im Zentrum der Anlage die Errichtung einer Meierei, für die zur Aufhöhung des sehr niedrig gelegenen Terrains ein großer See auszuheben war, eine reizvolle Wasserfläche, die im Generalplan Benques gar nicht vorgesehen war, nun aber mit dem Wasserzug in Verbindung gebracht werden sollte (BN 27.3.1879).

Anfang Juni 1879 setzte die Parkverwaltung nach Abschluß der Frühjahrspflanzungen (BN 6.5.1879) die Arbeiten am Wasserzug von dem im Vorjahr erreichten nördlichen Endpunkt aus nach Norden hin fort (BN 9.6.1879; siehe auch Jahresbericht des Parkvorstandes vom 1.5.1880 an die Generalversammlung vom 13.5.1880, BN 14.5.1880), wobei über 60 Arbeiter beschäftigt wurden (BN 24.6. und 2.7.1879). Die Arbeiten litten in diesem Jahre sehr unter der schlechten Witterung, durch die die Wasserstände eine für den Fortgang des Werks ungünstige Höhe erreichten (BN 24.7.1879). Ab 29. Juli wurde wieder eine Dampfpumpe eingesetzt, um mit den Ausschachtungen der Wasserzüge fortfahren zu können (BN 29.7.1879).

Der Umfang der Arbeiten vergrößerte sich mit Ausgang des Sommers dadurch, daß Franz E. Schütte dem Verein am 4. September 1879 für den Bau der Meierei

30 000 Mark bereitstellte (BN 4.9.1879; Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876-1905, Bremen 1906, S. 14) und daraufhin vom Vorstand des Vereins beschlossen wurde, noch im selben Jahre den Meiereisee auszuheben und das Baugelände aufzuschütten. Im Bereich des Meiereihügels wurde der nicht tragfähige Boden bis zum Schwemmsand entfernt und mit Baggergut aus dem See aufgefüllt (BN 16.9., 17.9. und 20.11.1879). Über 120 Arbeiter waren schließlich im Bürgerwald eingesetzt.

Die Materialanfuhr für den Hochbau der Meierei gedachte man in der Winterzeit zu erledigen, da nur bei gefrorenem Boden auf dem Zufuhrweg die erheblichen Lasten zum Bauplatz der Meierei transportiert werden konnten (BN 20.11., 5.12. und 19.12.1879).

Eine Notbrücke am Fuße des „Bennohügels" am Bergsee, für die man sich noch im März 1880 ein Geländer wünschte (Courier 4.3.1880), ermöglichte es, an dieser Stelle den schon fertigen Wasserzug zu überqueren.

8. Bau der ersten vier Brücken im Bürgerwald 1880

– Arensbrücke, Carl Schütte-Brücke, Fischerbrücke, Senior Lodtmann-Brücke –

Der Wasserzug im Bürgerwald wurde bis Ende November 1879 auf einer Strecke von der Mitte der Ostseite nach Norden hin bis etwa zur Mitte des nördlichen Abschnitts fertiggestellt (BN 27.11.1879). Jedoch, je länger die ausgebaute Strecke des Wasserlaufs wurde – Ende 1879 verlief er an der gesamten Ostseite durchgehend ohne Überbrückung –, desto notwendiger wurde es, die hier vorgesehenen vier Übergänge herzustellen, insbesondere von den beiden Fahrbrücken wenigstens eine mit der Eröffnung der Meierei als Zuwegung zu diesem neuen Ausflugsziel anzubieten. Bereits am 17. September 1879 wiesen die Bremer Nachrichten auf die aus dem Brückenmangel für die Meierei auftretende Schwierigkeit hin und baten „einige wohlhabende und patriotisch gesinnte Bürger" um die Stiftung von Holzbrücken. Die Kosten dafür seien keineswegs übertrieben hoch (BN 17.9.1879). Freunde des Parks hätten hier Gelegenheit, sich um die Anlagen verdient zu machen (BN 2.10.1879). Die Aufforderung mußte noch wiederholt werden (BN 20.11.1879), bis endlich im Dezember 1879 sich „ein Freund des Parks bereit erklärte, die eine dieser Brücken bauen zu lassen" (BN 17.12.1879). Der Spender, der eine Summe von 3066 Mark zur Verfügung stellte, blieb zunächst

als „NN" ungenannt (Verzeichnis der Extragaben im Monat Januar 1880, BN 1. 2. 1880), so daß anfangs nur der Arbeitstitel Fahrbrücke I verwendet wurde. Obwohl der Verein doch davon ausging, daß sein Etat durch die Kosten des Brückenbaus nicht belastet werden würde (BN 30. 1. 1880) und so einem Stifter Gelegenheit gegeben werden konnte, sich selbst ein ansehnliches Denkmal zu setzen (wie es dann später auch allgemein geschah), hielt sich der Verein in diesem Fall mit seinen gestalterischen Wünschen noch sehr zurück. Die Brücke stellte man sich ohne architektonischen oder künstlerischen Schmuck vor; sie sollte eine sogenannte Naturbrücke werden in der Art, wie man sie ja schon am Emmasee verwirklicht hatte. Als Holzkonstruktion inmitten einer Fichtenpflanzung gelegen, sollte sie sich der Umgebung zurückhaltend anpassen und nicht durch eine aufwendige Gestaltung im Wald eine eigene Bedeutung einnehmen. Der Reporter der Bremer Nachrichten wünschte sich den Namen „Fichtenbrücke" (BN 1. 2. 1880); es hat zunächst nicht den Anschein, als sei vorgesehen gewesen, die Brücke nach dem Spender zu benennen. Der Name „Arensbrücke" erscheint erstmalig in einem Bericht über die Meierei Ende Januar 1882 (BN 30. 1. 1882), vorher wird sie nur als Natur- oder Fahrbrücke neben dem Hügel im Bürgerwald bezeichnet.

Namengeber und Stifter war der Rohtabakkaufmann und Reeder Johann Theodor Arens (27. 5. 1819-

18. 3. 1891), Teilhaber der Firma Arens & Heinsohn, der im Frühjahr 1883 sich auch als Mitglied des Komites zur Beschaffung von Geldmitteln für die Fertigstellung des Bürgerparks einsetzte (Aufruf vom 4. 3. 1883, BN 4. 3. 1883). Arens war Mitglied der Handelskammer, von 1857 bis 1875 Abgeordneter in der Bremischen Bürgerschaft und von 1877 bis 1886 im Vorstand des Bürgerparks auch für die Belange des Parks tätig (BN 25. 2. 1877, 9. 5. 1879, 19. 2. und 30. 5. 1884, 4. 5. 1886). Im März 1880 wurde mit dem Bau der Arensbrücke begonnen (siehe Seite 124).

Die Mittel für die zweite Fahrbrücke, die wegen des Baus der Meierei ebenfalls im Sommer 1880 herzustellen war, wurden „von einem Freunde der Anlagen" dem Bürgerparkverein schon wenig später, nämlich Ende Januar 1880 zugesagt (BN 20. 1. 1880), jedoch erst im September desselben Jahres definitiv bereitgestellt (Spendenliste des Bürgerparkvereins für Monat September 1880, BN 1. 10. 1880). Der Spender wurde auch hier zunächst nicht genannt; mitgeteilt wurde jedoch sofort, daß die Brücke nach einer sehr ansprechenden Zeichnung des Architekten Johann Georg Poppe ausgeführt werde (BN 1. 2. 1880), wonach zu vermuten ist, daß an eine aufwendig gestaltete Brücke gedacht war, die „einen Schmuck der umgebenden Parthie" bilden werde. Erst aus der Spendenliste vom September 1880 (BN 1. 10. 1880) ist aus der Abkürzung des Namens C. S. erkennbar, daß der Kaufmann Carl Schütte (2. 11. 1839 – 11. 2. 1917) der Stif-

ter der Bankosten für die zweite Fahrbrücke in Höhe von 4000 Mark war.

Carl Schütte, Bruder des Vorsitzers des Bürgerparkvereins, war seit 1877 Mitglied des Ausschusses (BN 25.2.1877, 19.2.1884, 30.5.1888, 26.5.1891). Er war angesehener Kaufmann in seiner Vaterstadt (Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 468, BN 19.5.1914) und mit seinem Bruder Teilhaber eines sehr erfolgreichen Handelshauses, das insbesondere durch den Import des in Pennsylvanien / USA geförderten Erdöls und des daraus gewonnenen Petroleums große Gewinne erzielte und eine führende Stellung auf diesem Gebiet einnahm. Carl Schütte wie auch sein Bruder Franz E. sahen im eigenen Wohlstand auch eine Verpflichtung gegenüber der Gesellschaft; sie gaben einen nicht geringen Teil ihrer Einkünfte für soziale und kulturelle Zwecke her, so auch für die Verschönerung und Ausstattung des Bürgerparks. 1898 stiftete Carl Schütte 200 000 Mark für den Umbau der Kunsthalle, zwei Jahre später erhöhte er die Summe um 100 000 Mark (BN 9.5.1900).

Erst Ende Mai 1883 erscheint der Name „Schütte-brücke" als geläufige Bezeichnung für die zweite Fahrbrücke im Bürgerwald in einer Darstellung „Unser Bürgerpark" (BN 27.5.1883); ab dann bleibt der Begriff Carl Schütte-Brücke gebräuchlich. Mit dem Bau dieser Brücke wurde im Mai 1880 begonnen (siehe Seite 128).

Bevor noch die beiden ersten Fahrbrücken begonnen bzw. fertiggestellt werden konnten, fand sich noch ein weiterer Spen-

der, der sich bereit erklärte, die Baukosten in Höhe von 1500 Mark für die erste Fußgängerbrücke zur Verfügung zu stellen. Dieses Bauwerk war über den Ausfluß des Meiereisees in den Wasserzug geplant; wegen des Neubaus der Meierei wurde es nun dringend benötigt. Hier war bereits im Zuge der Bauarbeiten eine provisorische Brücke hergestellt worden, deren Ersatz durch eine dauerhafte Konstruktion Ende März 1880 durch die Zusage eines Parkfreundes sichergestellt wurde (BN 28. 3. 1880). Auch dieser Mäzen blieb zunächst ungenannt; er wird auch in der Spendenliste vom Juni 1880, als der Baubeginn unmittelbar bevorstand, noch mit der Abkürzung des Namens T. F. und einer Extragabe in Höhe von 1400 Mark erwähnt (BN 1. 7. 1880). Hinter dem Kürzel verbarg sich der Kaufmann Theodor Fischer, der schon 1869 dem Verein zur Bewaldung der Bürgerweide 50 Taler geschenkt hatte (Courier 26. 6. 1870). Eine kommanditgesellschaft dieses Namens, ein Rohtabak-Handelshaus, wurde von den beiden Teilhabern Wilhelm Theodor (.2. 1819 – 5. 6. 1899) (BN 6. 6. und 7. 6. 1899) und Johann Theodor Fischer geleitet. Welcher von den beiden der Stifter war, blieb offen, so daß zu vermuten ist, daß beide gemeinsam unter dem Namen des von ihnen betriebenen Handelshauses zu den Wohltätern des Bürgerparks zu rechnen sind. Lange Zeit hieß das Bauwerk, zu dem der bremische Architekt Johann D. Dunkel den Entwurf lieferte, Fußgängerbrücke am Waldsee bei der Meierei, bis am 19. März 1882 erstmalig in der Zeitung der Name

„Fischerbrücke" erschien (BN 19.3.1882). Ende Juli 1880 wurde mit den Bau begonnen (siehe Seite 133).

Für die weiteren, nun noch fehlenden fünf Brücken (vier für Fußgänger und die große Fahrbrücke im Zuge der Querallee) gingen jedoch zunächst trotz der Hinweise in zahlreichen Berichten der Tageszeitungen über die Fortschritte der Arbeiten im Bürgerwald und trotz der Andeutungen über fehlende Gaben keine Zusagen ein. Um die Spendenfreudigkeit anzuregen und potenten Stiftern leichter Gelegenheit zu geben, sich mit einem ansprechenden Entwurf anzufreunden, ließ der Architekten- und Ingenieurverein Anfang 1880 auf Anregung des Vorstandes des Bürgerparkvereins von seinen Mitgliedern „eine Sammlung von hübschen Zeichnungen zusammenbringen, um durch eine Auswahl von Entwürfen mit den nötigen Kostenanschlägen eventuellen Stiftern Gelegenheit zu geben, „durch eine praktische und schöne Gabe sich dauernd um den Park verdient zu machen" (BN 1.2.1880). Etwa 25 Zeichnungen kamen so bis Mitte März zusammen (BN 15.3.1880. Hier wird von mehr als 20 berichtet. Siehe auch Courier 29.6.1880), von denen sechs prämiert wurden (zwei von Chr. Bummerstedt, drei von Johann Heinrich Kupsch und eine von Johann D. Dunkel). Vorgestellt wurden Konstruktionen aus Sandstein, Backstein und Holz, für Geländer und Geländerverzierungen auch Eisen. Die massiven, nicht nur aus Holz zu errichtenden Brücken sollten mit Ornamenten und freistehenden Figuren aus Sandstein geschmückt werden. So konnten even-

tuellen Stiftern für jeden Geschmack und für eine größere Kostenspanne Vorschläge gemacht werden.

Im Mai 1880 war nur der baldige Bau der zwei Fahrbrücken im Bürgerwald durch Stiftungszusagen von Johann Theodor Arens und Carl Schütte sowie einer Fußgängerbrücke sichergestellt. Nun fehlten noch die große Brücke im Zuge der Ringstraße und vier nur dem Fußgängerverkehr dienenden Brücken über den Wasserzug. Die vorhandene prämierte Plansammlung wurde über Pfingsten 1880 an zwei Tagen zusammen mit anderen Entwürfen (Bengnes Plan zu einer Bebauung der Falkenwiese bei Lübeck, Entwurf für einen zoologischen Garten und Parkanlagen bei Cöln a. Rhein sowie für Anlagen am Burgberg bei Harzburg usw.) und einem „vollständig ausgeführten Plan von Bürgerpark und Bürgerwald" im großen Saal des Künstlervereins ausgestellt (BN 15. 5. 1880; Courier 19. 5. 1880). Die einzelnen noch zu schenkenden fünf Brücken waren im Plan mit römischen Ziffern bezeichnet, als kosten waren ermittelt worden:

Brücke I	6000 M	aus Sand- und Backstein
" II	5400 M	
" III	5500 M	
" IV	4200 M	Holzüberbau
" V	1200 M	Eichenholz, einfache Konstruktion

Der erwartete große Erfolg für den Parkverein blieb jedoch offensichtlich aus, so daß 1883 noch einmal auf die Entwurfskollektion hingewiesen werden mußte und in

einer weiteren Ausstellung im Parkhaus die bereits vorhandenen Vorlagen für drei noch immer nicht bereitgestellte Bauwerke gezeigt wurden (siehe Seite 172). Es scheinen aus der Konkurrenz überhaupt nur zwei Brückenentwürfe für die Ausführung verwendet worden sein (je einer von Christian Bummerstedt und Johann D. Dunkel). Diese Sammlung von sicherlich architekturgeschichtlichem Interesse hat sich nicht erhalten.

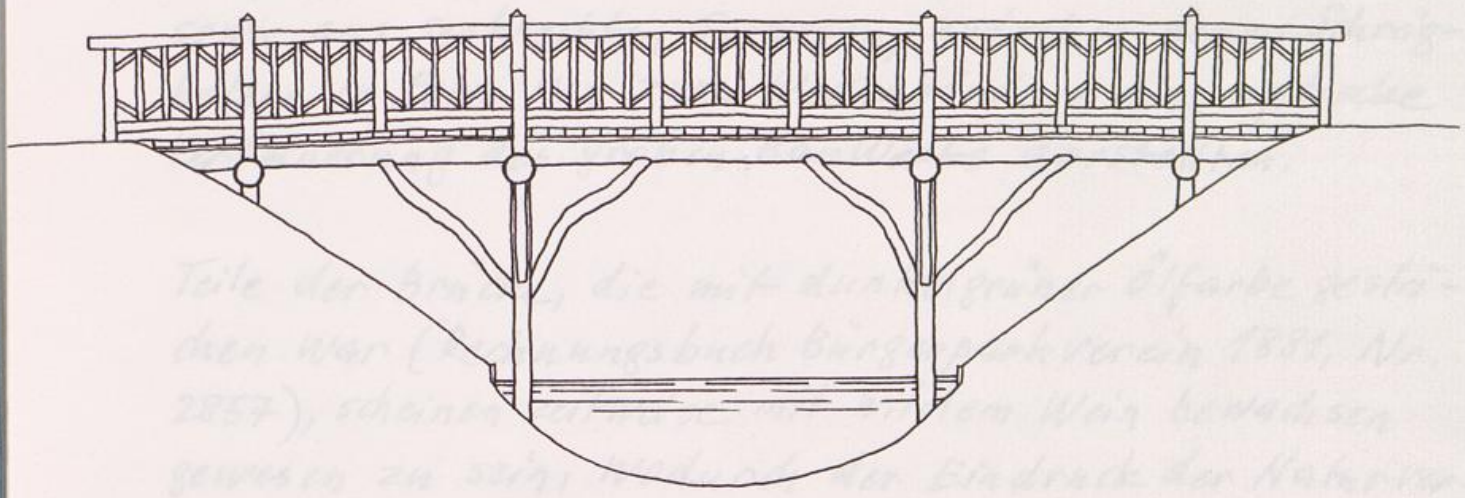
Die dem Bürgerparkverein zur Verfügung stehenden Baumittel waren im Jahre 1879 fast vollständig aufgebraucht worden. Doch schon am 3. Januar 1880 wurde der Verein durch einen „hochherzigen Freund", der 50 000 Mark bereitstellte, in die Lage versetzt, die Arbeiten fortzuführen, für die Ausgaben in Höhe von 107000 Mark veranschlagt worden waren (BN 30.1.1880). Im Frühjahr 1880 wurden 30 000 Bäume gepflanzt; an der Westseite des Bürgerwaldes räumte man diejenigen, bereits früher bepflanzten Flächen ab, die für die noch auszugrabende Strecke des Wasserzuges und für die geplante Fahrbahn in Anspruch zu nehmen waren (BN 22.4. und 8.5. 1880). Am 8. Juni setzte man das Ausgraben des Wasserlaufs in der Mitte der Nordseite, wo man im vorigen Jahre aufgehört hatte, in westlicher Richtung fort. Der Bau der Meierei wurde schon in der zweiten Hälfte des Februar 1880 begonnen (BN 29.2. und 20.3.1880) und Anfang Mai gerichtet (BN 29.4.1880). Der bisher zur Baustelle der Meierei führende, aus der Anfangszeit der Planung des Bürgerwaldes noch bestehende Mitteldamm – ein mit krüppelhaften Eichen begrenzter Weideweg, der von der Stauallee nach Norden reliefartig

wurde Ende Februar aufgehoben (BN 29.2.1880); anschließend bearbeitete man die Meierei-Wiese (BN 15.3.1880) und säte sie an. Die für den 1. September vertraglich vereinbarte Fertigstellung der Meierei (BN 1.7.1880) verzögerte sich jedoch beträchtlich (BN 6.9., 19.10., 2.11., 7.11. und 21.12.1880). Erst am 25. Dezember konnte der Wirtschaftsbetrieb aufgenommen werden (BN 25.12. und 28.12.1880; Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876-1905, Bremen 1906, S. 21), vier Tage vor dem Beginn einer katastrophalen Überschwemmung des Bürgerpark nach einem Deichbruch im Blochland, die nicht nur den Anlagen schwere Schäden zufügte, sondern auch Stadt- und Landgebiet verheerend heimsuchte.

Zu dieser Zeit, also zu Ende des Jahres 1880, waren von den sieben im Bürgerwald geplanten Brücken bereits vier fertiggestellt. Die erste Fahrbrücke, von Johann Theodor Arens gestiftet (siehe Seite 118), war eine „Naturbrücke", die die Zufahrt zur Meierei nach Beseitung des Mitteldamms bieten mußte. Die recht ansehnliche Summe von 3066 Mark stand dafür zur Verfügung (Verzeichnis der Extragaben im Monat Januar 1880, BN 1.2.1880). Nachdem Ende November 1879 bereits einige Voranbeiten geleistet worden waren (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1879, Nr. 2495), wurde im März, nach Beginn günstiger Witterung, mit dem Bau begonnen (BN 28.3.1880). Er trug keinerlei architektonischen Schmuck, sondern war eine einfache hölzerne Konstruktion, die im Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 31. Mai 1881

„Borkenbrücke" genannt wurde (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 31.5.1881, BN 1.6.1881). Ende April berichteten die Bremer Nachrichten zwar schon über die bevorstehende Fertigstellung (BN 22.4.1880), die endgültige Benutzbarkeit scheint sich mit den Endanschüttungen und Uferarbeiten jedoch noch etwas hingezogen zu haben (BN 10.6.1880; siehe auch Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1880, Nr. 2594 und 2598). Erst am 8. August 1880 bescheinigte der Architekt Heinrich Müller, daß der Bauunternehmer Christ. Lange, dem die Ausführung des Baus übertragen worden war, die Naturbrücke vollendet habe und ihm der ausbedungene Preis von 3066 Mark ausbezahlt werden könne (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1880, Nr. 2638).

Das Aussehen der etwas über 12 m langen Brücke ist durch ein Foto von Louis Koch überliefert (Foto „Bremen Arensbrücke 888, Original bei Herbert Schwarzwälder), das zwischen 1890 (Frühjahr nach der Fertigstellung des ebenfalls dargestellten Aussichtsturms) und 1897 (Abbruch der Arensbrücke) aufgenommen wurde. Weitere Bauunterlagen fehlen. Zwei Joche aus je fünf starken Rammpfählen ließen eine mittlere Durchfahrtsöffnung von 4 m Breite frei, die Seitenöffnungen bis zu Böschungsjochen hatten ein Maß von 2,50 m. Die Brückenenden waren auf Schwelljochen aufgelagert. Über die baumstarken Kopfbalken der Joche, deren überstehende Enden sowohl mit den Außenpfählen der Mitteljoche als auch mit den Geländerpfosten verstrebt waren, lagen die starken, naturbelassenen Stämme die Tragbal-



Arensbrücke 1880. Ansicht
Rekonstruktion nach Foto von Louis Koch

ken, deren Tragfähigkeit durch knorrige Schrägstreben beiderseits der Mittelgoche vergrößert wurde. Die Fahrbahnfläche bestand aus quer vernagelten Bohlen. Auch das Geländer bestand aus naturbelassenen Rundhölzern, nämlich aus einem Handlauf, einer Fußstange, auf jeder Seite aus vier nach außen abgestützten Hauptpfosten, je vier Zwischen- und zwei Endpfosten sowie aus senkrechten Sprossen, zwischen denen Schräghölzer in Form von zwei Wellenbändern eine optische Verfeinerung des groben Bauwerks darstellten.

Teile der Brücke, die mit dunkelgrüner Ölfarbe gestrichen war (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2857), scheinen zeitweise mit wildem Wein bewachsen gewesen zu sein, wodurch der Eindruck der Naturverbundenheit noch verstärkt wurde.

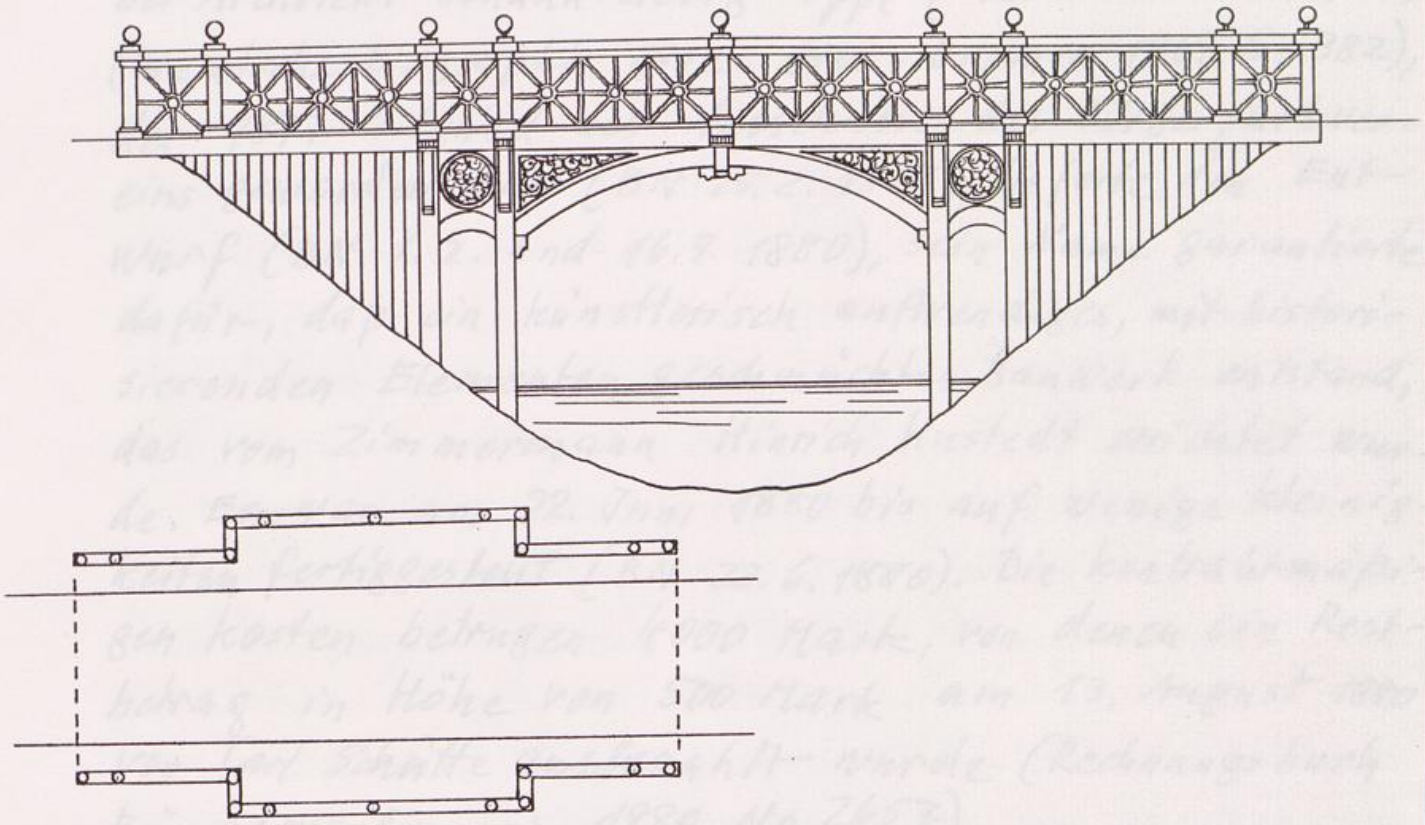
Zunächst wurde das Bauwerk allgemein als „erste Fahrbrücke neben dem Hügel" (BN 22.6., 1.7., 16.7.1880, 21.5.1881) oder auch als „Naturbrücke am Fuße des früheren Schießwalls" (Bericht von Wilhelm Benque vom 10.5.1881, BN 1.6.1881) benannt; erst am 30. Januar 1882 tritt in der Tageszeitung erstmalig die Bezeichnung „Arensbrücke" auf (BN 30.1.1882), die seitdem bis zur Erneuerung des Bauwerks regelmäßig verwendet wurde.

Die Unterhaltungsaufwendungen für das Bauwerk waren beträchtlich. 1885 wurde es von beiden Seiten verkittet, einmal geölt und dreimal mit Ölfarbe gestrichen, im

Jahre darauf wurde es noch einmal verkittet und zweimal mit Ölfarbe gestrichen und 1887 für fast 179 Mark repariert, ferner wiederum verkittet und zweimal mit Ölfarbe gestrichen. 1890 war es notwendig, das Geländer für 325 Mark zu erneuern und die Balkenköpfe und Streben zu reinigen. Im gleichen Jahre erhielt die Brücke einen Überzug in Holzfarbenimitation, und zwei Jahre später wurde sie gar viermal gestrichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1885, Nr. 14b; 1886, Nr. ; 1887, Nr. 92a und 92b; 1890, Nr. 45a und 105b; 1892, Nr. 88h).

Es gelang jedoch nicht, die witterungsanfällige Konstruktion aus Naturhölzern dauerhaft zu erhalten. 1897 wurde die Arensbrücke durch die Hachezbrücke ersetzt (siehe Seite 197).

Auch für die schon bald nach der Arensbrücke gestiftete zweite Fahrbrücke im Bürgerwald (siehe Seite 119) war der Baubeginn gleich nach Eintritt der besseren Jahreszeit vorgesehen (BN 1.2. und 15.3.1880). Ende April 1880 stand der Termin unmittelbar bevor (BN 22.4.1880), und im Juni war der Bau in Angriff genommen (BN 10.6.1880). Von dieser Brücke, für die Carl Schütte 4000 Mark zur Verfügung stellte (siehe Seite 120), ist nur ein unscharfes Foto vom Jahre 1911 und eine Systemskizze überliefert (Originale in der Bürgerparkverwaltung), Bauakten haben sich nicht erhalten. Auch ein im Jahre 1897 vom Kunstmaler Wilhelm Otto gemaltes Aquarell, das zusammen mit anderen Parkansichten für die Hamburger Gartenbauausstellung



Carl Schütte – Brücke 1880. Ansicht und Grundriß
Rekonstruktion nach Zeichnung und Aquarell von Wilhelm
Otto 1897

von Carl Schütte gestiftet wurde (BN 25. 4. 1897; siehe auch Seite 119), zeigt die Ansicht; ein bei der Bürgerparkverwaltung verwahrtes Foto aller dieser Zeichnungen ist zu undeutlich für eine Auswertung.

Der Architekt Johann Georg Poppe (12. 9. 1837 – 18. 8. 1915) (Bremische Biographie 1912 – 1962, Bremen 1969, S. 382), der 1877 Mitglied des Ausschusses des Bürgerparkvereins geworden war (BN 25. 2. 1877), lieferte den Entwurf (BN 1. 2. und 16. 7. 1880), sein Name garantierte dafür, daß ein künstlerisch anspruchsvolles, mit historisierenden Elementen geschmücktes Bauwerk entstand, das vom Zimmermann Hinrich Hustedt errichtet wurde. Es war am 22. Juni 1880 bis auf wenige Kleinigkeiten fertiggestellt (BN 22. 6. 1880). Die kontraktmäßigen Kosten betrugen 4000 Mark, von denen ein Restbetrag in Höhe von 500 Mark am 13. August 1880 von Carl Schütte ausbezahlt wurde (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1880, Nr. 2657).

Die Carl Schütte-Brücke, eine hölzerne, mit Ölfarbe gestrichene Konstruktion, die für den Fahrverkehr konzipiert war, bestand aus einem Balkenwerk über zwei Stützen, wobei die beiden Mitteljoche aus je zwei Pfahlreihen bestanden. Über der vier Meter weiten Mittelöffnung war ein Segmentbogen eingesetzt; die Böschungsfelder waren einer senkrechten Bohlenverkleidung abgedeckt. Bei dieser Brücke bildeten geschnitzte Zwickelfelder, Medaillons zwischen den Jochbalken und zierlich zwischen Stützpfosten gruppierte Gelän-

derfelder eine geschmackvolle Ausgestaltung des Bauwerks. Die drei Meter breite Fahrbahn wurde durch zwei je 60 cm breite Fußwege gesäumt; über der Mittelöffnung luden beiderseitige Verbreiterungen auf je 1,20 m zum Verweilen über dem Wasser ein.

Für die Unterhaltung des Bauwerks wurde ein großer Aufwand betrieben. Von 1883 bis 1888 – außer 1885 – wurde die Holzkonstruktion für 56 bis 95 Mark Jahr für Jahr abgewaschen, verkittet und mit Ölfarbe gestrichen. Als Farbton war gelb gewählt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3110; 1884, Nr. 3357; 1886, Nr. 66b; 1887, Nr. 60b; 1888, Nr. 68a). 1889 wurde sie nur verkittet, ausgebessert und geölt, wofür der Bürgerparkverein nur 45 Mark aufwendete (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1889, Nr. 80e). In den folgenden Jahren wurde in größeren Zeiträumen, allerdings mit erheblichen Geldsummen etwas für den Erhalt der Brücke getan. Sie wurde 1891 für 82 Mark in Holzfarbe lackiert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1891, Nr. 151a) und 1894 und 1896 für 190 bzw. 180 Mark angestrichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1894, Nr. 62; 1896, Nr. 134a). 1899 erfolgte durch den Zimmermeister H. Töbelmann eine Ausbesserung der Konstruktion, die fast 330 Mark kostete. Gleichzeitig wurde die alte Farbe abgebrannt und abgebeizt, das Holzwerk dann zwei oder dreimal geölt, verkittet und lackiert, eine Arbeit, die sich der Maler Herm. Tintjer mit 254,40 Mark bezahlen ließ (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1899, Nr. 149c und

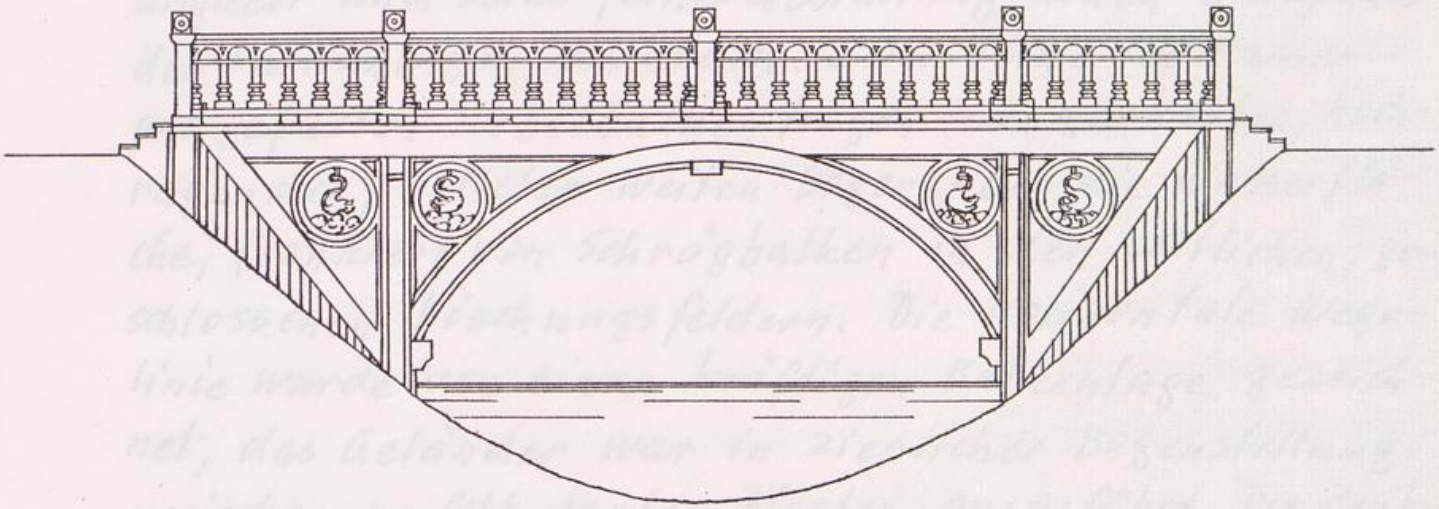
Nr. 200). Die Reparatur, die im Jahre 1902 vom Baugeschäft Fr. Rodiek ausgeführt wurde, hatte einen größeren Umfang, da sie mit 2293,21 Mark abgerechnet wurde (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 81), und 1903 folgte ein Anstrich für 160 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 86). Dieselben Kosten waren 1905 und 1907 aufzuwenden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 117; 1907, Nr. 152a), wobei die Brücke zuerst zweifach mit grauer „Zinkafarbe" und dann nach einer Reinigung mit weißer Ölfarbe gestrichen und mit grauer Emaillefarbe lackiert wurde. 1909 erfolgte für 120 Mark letztmalig ein Anstrich mit weißer Ölfarbe und eine Lackierung mit weißer Emaillefarbe (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909, Nr. 182a). Der im Kostenanschlag für 1911 vorgesehene Anstrich wurde nicht mehr ausgeführt.

Trotz der sorgfältigen Pflege nahm die Baufälligkeit der hölzernen Konstruktion immer mehr zu, so daß die Brücke 1912 durch einen Neubau ersetzt werden mußte; dabei blieb der Name Carl Schütte-Brücke erhalten.

Mit der Benutzbarkeit dieser beiden Fahrbrücken ab Juli 1880 war der von der Queralle beim Alten Schießhaus ausgehende, an der Ostseite des Bürgerwaldes verlaufende Weg, der zweimal den Wasserzug kreuzte und gleichzeitig die einzige Zufahrt zur Meierei darstellte, auf ganzer Länge zu gebrau-

chen. Um jedoch, ohne den Meiereisee umgehen zu müssen, von diesem Wege in den nordöstlichen Waldteil zu gelangen, sah der Plan von Wilhelm Benque in unmittelbarer Nachbarschaft der Carl Schütte-brücke eine Kreuzung für Fußgänger über die Einmündung des Meiereisees in den östlichen Wasserzug vor, zu deren Spendengabe bereits Anfang 1880 aufgefordert wurde (BN 1.2.1880). Nachdem sich im März ein Stifter für die für den Bau benötigten 1400 Mark gefunden hatte (BN 28.3.1880; hier wird eine Spende von 1500 Mark genannt. Über den Stifter Theodor Fischer siehe Seite 89), wurde Mitte des Jahres der Auftrag mit der vertraglichen Klausel vergeben, daß das Bauwerk binnen fünf Wochen vollendet sein müsse (BN 1.7.1880). Um den 20. Juli wurde das Werk begonnen (BN 16.7.1880), etwa Mitte August war die „hübsche Brücke", für die der Architekt Johann D. Dunkel den Entwurf lieferte, fertiggestellt (BN 11.8.1880). Am 3. September 1880 bestätigte der Architekt, daß das Bauwerk, das vom Zimmermeister J. H. Meyer aufgestellt worden war, zu seiner Zufriedenheit ausgeführt worden sei, so daß die kontraktmäßige Bausumme von 1400 Mark ausbezahlt werden konnte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1880, Nr. 2654). Das Werk fand allseitigen Beifall.

Bauakten über die Fischerbrücke sind nicht erhalten geblieben; anhand von drei Fotos (ein gleichartiges beim Landesamt für Denkmalpflege in Bremen und im Staatsarchiv



Fischerbrücke 1880. Ansicht
Rekonstruktion nach Zeichnung und Foto

Bremen, zwei weitere bei der Bürgerparkverwaltung mit Zeichnung aus Anlaß der beabsichtigten Erneuerung im Jahre 1911) läßt sich jedoch der Bestand erkennen. Es handelte sich um ein geschmackvoll konzipiertes Werk, das durch seinen weißen Anstrich, seine Vielgliedrigkeit und seine feine Gestaltung einen Blickpunkt der Parkanlagen darstellte. Zwei Joche im Wasser aus gefasten Hobelbalken trugen einen markanten, hochragenden, 5 Meter weiten Bogen über die Wasserfläche, flankiert von Schrägbalken in den seitlichen, geschlossenen Böschungsfeldern. Die horizontale Wegelinie wurde von einer kräftigen Balkenlage gezeichnet, das Geländer war in zierlicher Bogenstellung zwischen profilbetonten Pfosten ausgeführt. Die Zwickelfelder waren mit durchbrochenen Medaillons gefüllt, in denen mit einer Darstellung von Delphinlaibern ein interessanter Zierrat hinzugefügt wurde. Drei Trittstufen an den Zugängen der Brücke dürften kein Baufehler gewesen sein (BN 14. 2. 1884), sondern einerseits wirkungsvoll verhindert haben, daß Fahrzeuge die Fußgängerbrücke befahren würden, andererseits verringerten sie die Rampenneigungen des anschließenden Weges bei Gewährleistung einer bestimmten Durchfahrtshöhe für den Bootsverkehr.

Der Architekt der Fischerbrücke lieferte auch den Entwurf der zweiten Fußgängerbrücke im Bürgerwald, der Senior Lodtmann-Brücke (siehe Seite 138).

Erstmals wurde die Fischerbrücke 1881 zusammen mit der Senior Lodtmann-Brücke vom Maler J. Meyer gestrichen. Sie wurde verkittet und dreimal mit Ölfarbe behandelt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2806b). Von 1885 bis 1889 wurde der Anstrich der Holzkonstruktion jährlich nachgesehen, ausgebessert oder erneuert, wofür 48 bis 80 Mark aufgewendet werden mußte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1885, Nr. 69b; 1886, Nr. 100a; 1887, Nr. 60b; 1888, Nr. 56b und 1889, Nr. 64a und 80e). Als Farbton wurde gelb gewählt. Fugen im Holz mußten verkittet werden. 1888 und 1889 ölte der Maler auch die Bohlen des Fußwegbelags, um das Holz zu konservieren. Auch 1891, 1894 und 1896 wurde die Brücke lackiert oder mit Ölfarbe angestrichen, die kosten betrugen 75 bis 90 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1891, Nr. 151a; 1894, Nr. 62; 1896, Nr. 134a). 1899 reparierte der Zimmermeister H. Töbelmann die Konstruktion für 202 Mark, die Farbe wurde für 181 Mark abgebrannt und abgebeizt und das Holzwerk dann zwei- bis dreimal geölt, verkittet und lackiert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1899, Nr. 149c und 199). Der nächste Anstrich folgte 1903 für 120 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 86) und weitere mit jeweils zweijährigem Abstand 1905 bis 1909, wobei sich die kosten auf 96 bzw. 98 Mark beliefen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 117; 1907, Nr. 152a; 1909, Nr. 182a). Während 1905 weiße „Zinkafarbe" benutzt wurde, verwendete der Maler 1907 und 1909 weiße Ölfarbe und weißen Emaillelack. 1905 waren vier neu eingebaute Seitenwände zu streichen.

Trotz der sorgfältigen Pflege ließ der Unterhaltungszustand und die Sicherheit der hölzernen Konstruktion zu Ende des ersten Dezenniums unseres Jahrhunderts immer mehr zu wünschen übrig. Der im Kostenanschlag für 1911 vorgesehene Anstrich wurde nicht mehr ausgeführt, da nun eine Erneuerung des gesamten Bauwerks ins Auge gefaßt wurde. Die Senior Lodtmann-Brücke wurde 1912 abgebrochen und durch einen soliden Neubau ersetzt, der nach dem Stifter Lambert Leisewitz-Brücke benannt wurde (siehe Seite 260).

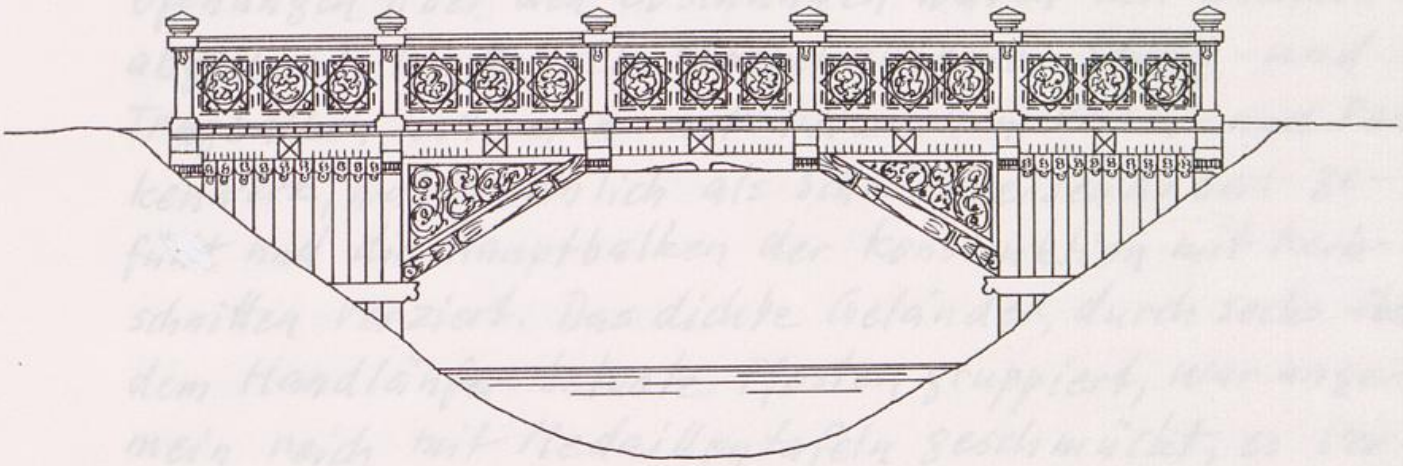
Noch im Jahre 1880 wurde im Osten des Bürgerwaldes eine vierte Brücke gebaut; damit wurde zunächst die Ausstattung der neuen Anlagen parallel zum Kuhgraben abgeschlossen.

Der Wasserzug war bereits im Vorjahre um die nordöstliche Ecke der Anlagen herumgeführt worden (siehe Seite 117). So gab es nun aus dem Innenfeld keinen ordentlichen Ausgang zur Munte hin; nur ein provisorisch hergestellter, als „ungenügend" bezeichneter Fußsteg bot hier vorläufig einen Übergang über den Wasserzug (BN 29.6.1880). Im Frühjahr 1880 wiesen die Bremer Nachrichten darauf hin, daß sich hier die Gelegenheit für „einen wohlhabenden Freund der gemeinnützigen Anlagen" ergäbe, durch Bereitstellung der Baumittel dem Park einen großen Dienst zu erweisen (BN 28.3.1880). Noch Ende Juni des Jahres hatte sich kein Spender gefunden (BN 22.6. und 29.6.1880). Anfang Juli 1880 kam schließlich eine Zusage (BN

7.7.1880), und in der Liste der im August 1880 eingegangenen Extragaben erschien dann eine Summe von 1300 Mark, die ein A.L. für den Bau der zweiten Fußgängerbrücke des Waldes bereitgestellt hatte (BN 1.9.1880). Hinter der Abkürzung verbarg sich der Name des Kaufmanns L. August Lodtmann (5.6.1828–7.2.1885), Teilhaber der Wein- und Spiritosengroßhandlung Otto Mielck, nach dem die Brücke später Lodtmann oder Senior Lodtmann-Brücke genannt wurde. Im März 1882 erschien sie erstmalig mit besonderem Namen – Seniorenbrücke – (BN 14.3.1882), der Begriff Seniorbrücke (BN 27.5.1883) blieb noch später geläufig.

Mitte Oktober 1880 war man mit der Aufstellung der „hübschen Fußgängerbrücke" beschäftigt, obwohl sie um diese Zeit bereits fertiggestellt sein sollte (BN 6.9.1880). Zwar wurde der bevorstehende Abschluß der Arbeiten gemeldet (BN 14.10. und 19.10.1880), aber noch Anfang November war die Baustelle nicht geräumt (BN 3.11.1880). Auch für dieses Werk, „das sich sehr gut präsentirte", hatte der Architekt Johann D. Dunkel den Plan geliefert; er war nach dem Entwurf für die Fischerbrücke die zweite Arbeit dieses Baumeisters für eine Brücke im Bürgerpark. Bauunterlagen fehlen, es läßt sich nur vermuten, daß der Zimmermeister J.H. Meyer die Brücke errichtete (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 2875)

Ein anläßlich der beabsichtigen Erneuerung der Brücke im



Senior Lodtmann-Brücke 1880. Ansicht
Rekonstruktion nach Zeichnung und Foto

Jahre 1911 angefertigte zeichnerische und fotografische Darstellung zeigt ein weißgestrichenes hölzernes Bauwerk mit über drei Öffnungen verlaufenden Längsträgern. Die sechs Meter weit gespannte Hauptöffnung war als Sprengewerk mit Spannriegeln ausgebildet; die Öffnungen über den Böschungen waren mit Brettern abgedeckt. Die Dreieckszwickel zwischen Schräg- und Tragbalken hatte man mit reizvollem Vasen- und Rankenwerk, wahrscheinlich als Schmiedeeisenarbeit gefüllt und die Hauptbalken der Konstruktion mit Kerbschnitten verziert. Das dichte Geländer, durch sechs über dem Handläufer betonte Pfosten gruppiert, war ungemein reich mit Medaillontafeln geschmückt, es verlieh der Brücke den Eindruck eines feinziselierten Schaustücks.

Die Pflege des Bauwerkes war in der Anfangszeit recht sorgfältig; die für einen Anstrich aufzuwendenden Kosten hielten sich mit 34 bis 90 Mark in Grenzen. 1885 wurde die Brücke nachgesehen, mit Ölfarbe gestrichen und lasiert, im Jahr darauf abgewaschen und wie 1887 verkittet und mit Ölfarbe gestrichen. Auch 1889 wurde sie verkittet, ausgebessert und geölt, und zwei Jahre später erhielt sie wiederum einen vollständigen Anstrich in Holzfarbe. Zuvor wurde ein gelber Farbton genannt. Den ersten dreimaligen Anstrich der Brücke mit Ölfarbe und eine Verkittung nahm zusammen mit der Fischerbrücke der Maler J. Meyer vor (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1881, Nr. 280 b; 1885, Nr. 69 b; 1886, Nr. 100 a; 1887, Nr. 71 b; 1889, Nr. 80 e; 1891, Nr. 151 a). Auch 1894

und 1896 wurde die Brücke angestrichen, zusätzlich waren 1894 zwei Kugeln auf dem Bauwerk zu ersetzen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1894, Nr. 62 und 93; 1896, Nr. 134a). 1899 war eine größere Reparatur der Holzteile nötig. Sie wurde vom Zimmermeister H. Töbelmann ausgeführt und kostete 332,30 Mark. Zugleich brannte der Maler Hermann Tintjer die Farbe ab und beizte die Konstruktion, um sie dann zwei- bzw. dreimal zu ölen, zu verkitten und zu lackieren, eine Arbeit, die noch einmal 194,95 Mark verschlang (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1899, Nr. 126a und 190). Ein weiterer Anstrich der Lodtmannbrücke wurde mit einem Kostenaufwand von 120 Mark im Jahre 1903 ausgeführt, zur gleichen Zeit geschah eine kleine Reparatur (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 86 und 107). Aufwendungen in Höhe von jeweils 112 Mark wurden notwendig, um 1905, 1907 und 1909 die Lodtmannbrücke zu streichen. 1905 wurde dafür weiße „Zinkfarbe" verwendet, während 1907 und 1909 weiße Ölfarbenanstriche und weiße Emaillelackierungen aufgebracht wurden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 117; 1907, Nr. 152a; 1909, Nr. 182a). Der für 1911 im Kostenanschlag vorgesehene Anstrich unterblieb. Der bauliche Zustand der Lodtmannbrücke hatte sich trotz der sorgfältigen Pflege inzwischen so verschlechtert, daß ein Neubau ins Auge gefaßt werden mußte. Das hölzerne Bauwerk wurde 1912 durch eine solide Konstruktion ersetzt, die nach dem Stifter Alfred Hoffmann-Brücke genannt wurde (siehe Seite 248).

9. Fortsetzung der Arbeiten im Bürgerwald und Bau weiterer Brücken 1882 - 1884

— Hoffmannbrücke, Inselbrücke am Wildgehege, Richmersbrücke, Niemannbrücke —

Die Erdarbeiten an der Westseite des Bürgerwaldes wurden im Sommer 1880 fleißig fortgeführt (BN 22.6.1880). Eine Unterbrechung trat zwar ein, als Mitte des Jahres die vom Staat zur Wasserhaltung angemietete Lokomobile für die begonnenen Erdarbeiten auf dem Waller Wied bei der Hafenbaustelle abgezogen wurde (BN 16.7.1880), doch ließ sich bald Ersatz beschaffen, so daß keine wesentliche Verzögerung eintrat (BN 24.7.1880). Trotz schließlich ungünstiger Witterung erreichte der Bürgerparkverein das gesteckte Ziel. Ende Oktober schloß er die Bausaison des Jahres 1880. Man hatte in diesem Jahre eine 980 m lange Strecke des Wasserzuges von der Mitte der nördlichen Waldbegrenzung entlang der gesamten Westseite ausgehoben und war nun fast an der Querallee in der Nähe des Emmasees angelangt. Im nächsten Jahre gedachte der Verein die Endpunkte zu verbinden, dabei die Querallee umzubauen, die Melchersbrücke im Zuge dieser Straße herzustellen (siehe Seite 88), den Emmasee zu vertiefen und ihn mit dem Wasserzug im Bürgerwald zu verbinden, wofür man Ausgaben in Höhe von etwa 100 000 Mark veranschlagte (Bericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversamm-

lung vom 13.5.1880, BN 14.5.1880). Ende des Jahres, am 29. Dezember 1880, trat jedoch ein Ereignis ein, das diese Planung nachhaltig störte und den Ablauf des weiteren Parkausbaus um ein Jahr verzögerte. An diesem Tage brach nämlich infolge eines besonders starken Hochwassers der Deich an der Wümme im Blockland. Die Wasserfluten, vor allem aber die nachfolgende Eisbildung in Zusammenhang mit unterschiedlichen Wasserständen verwüsteten die Anpflanzungen und Anlagen auch des Parks und des Waldes erheblich (BN 31.12.1880 und folgend bis Mai 1881). Der Wasserstand war so hoch, daß von der neuen Brücke bei der Munte (Senior Lodtmann-Brücke) nur noch das Geländer zu sehen war (BN 25.2.1881). Schäden an den vorhandenen Brücken über den Wasserzug traten jedoch nicht ein (BN 10.4.1881).

Die gesamte Frühjahrspflanzung fiel aus, da noch im März 1881 das Wasser wegen eines Eisstaus bei Mittelsbüren nicht abgelaufen war. Erhebliche Geldsummen mußten eingesetzt werden, um das Wasser aus den Anlagen herauszupumpen (BN 15.4., 17.4., 22.4., 24.4., 26.4. und 27.4.1881) und die aufgetretenen Schäden zu beseitigen, und ein ganzes Jahr ging für den Abschluß der Parkarbeiten verloren (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 31.5.1881, Bericht von Wilhelm Benque vom 10.5.1881, BN 1.6.1881). Zwar stiftete L. H. Carl Melchers am Tage vor dem Deichbruch die Baukosten für die „monumentale" Fahrbrücke im Zuge der Querallee (siehe

Seite 83), aber erst im August des nächsten Jahres begann man mit dem Bau dieses schönen Bauwerks. Im Frühjahr 1882 war die Konstruktion so weit fertiggestellt, daß man mit der schon seit 1878 geplanten Umgestaltung der Querallee beginnen konnte, nachdem die alte Sparkasse 30 000 Mark aus ihrem Reinertrag an den Bürgerparkverein überwiesen hatte. So war es in diesem Jahre möglich, den Wasserzug entlang der zukünftigen Ringstraße auszugraben, die Rampen der Melchersbrücke aufzuschütten, im Westteil der Straße den beabsichtigten neuen Verlauf zu geben, den Emmasee zu vertiefen und seine Verbindung mit dem Wasserzug im Bürgerwald herzustellen.

Bereits am 6. September 1880 hatten es die Bremer Nachrichten bedauert, daß an der Westseite des Waldes nicht die vorgesehenen Brücken gebaut seien, bevor das Gewässer ausgebaggert worden sei; die Bauwerke hätten viel leichter auf dem Trockenen gebaut werden können (BN 6.9.1880), wie man es es dann ja auch bei der Melchersbrücke praktizierte. Für die Brücke westlich der Meierei fand sich jedoch nicht rechtzeitig ein Spender, so daß sie nicht vor den Erdarbeiten errichtet werden konnte. Günstigere Voraussetzungen ergaben sich für die Fußgängerbrücke im Südwesten der neuen Anlagen. Der Wasserzug endete hier nach den Arbeiten des Jahres 1880 in der Nähe der Querallee vor jener Stelle, die für den Brückenbau vorgesehen war. Im November 1881 ging eine hochherzige Stiftung für die Ausführung dieses Bauwerks ein (BN 20.11. und 29.11.1881),

nachdem die Tageszeitung mehrfach auf die Möglichkeit der verdienstvollen Unterstützung der Parkinteressen hingewiesen hatte (BN 19.10. und 3.11.1880). Erst Ende Januar 1882 wurde der „liberale Spender" genannt (Courier 28.1.1882; BN 29.1.1882), nämlich der Tabakkaufmann Theodor G. Hoffmann (3.1.1842–9.9.1893), der nicht nur Kaufmann und Teilhaber der 1833 gegründeten Rohtabakfirma Hoffmann & Leisewitz war, sondern auch Mitglied der Handelskammer und der Bremischen Bürgerschaft. Er gehörte zu den Bauherren der St. Petri-Domkirche, unter deren Amtsführung der Domumbau begonnen und fortgeführt wurde, und wirkte im Aufsichtsrat der DDG „Hansa", dessen Vorsitz er nach dem Tode von Christoph H. Papendieck (17.11.1891) übernahm. Hoffmann, der auch besonderes Interesse an der Pflege bremischen Kunstgewerbes zeigte (BN 10.9.1893), war bis zu seinem Tode am 9. September 1893 Mitglied des Ausschusses des Bürgerparkvereins, wo seine verdienstvolle Mitarbeit anerkannt wurde (BN 24.5.1882, 19.2.1884, 30.5.1888, 26.5.1891, 29.5.1894). 1891 wirkte er für die Mitgliederwerbung des Vereins (BN 25.6.1891).

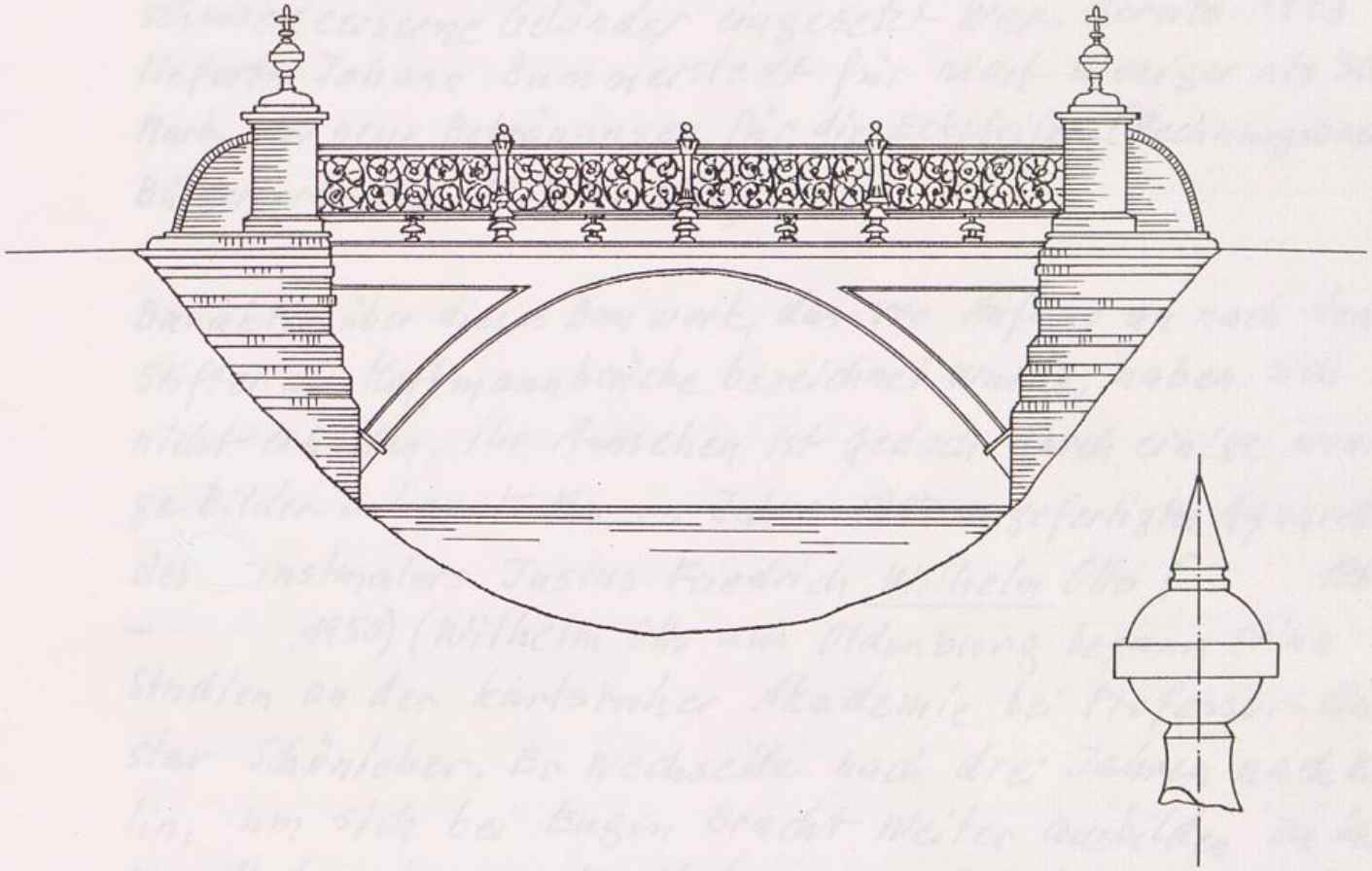
Den Plan für die Brücke, in deren Nähe 1884 das Wildhaus mit einem kleinen Tiergehege angesiedelt wurde, lieferte der junge Architekt Christian Bummerstedt (26.4.1857–31.7.1891, BN 2.8.1891; siehe auch BN 6.9.1903), von dem zwei Entwürfe im Rahmen der vom Architekten- und Ingenieurverein im Jahre 1880 unter seinen Mitgliedern erfolgten Ausschreibung prämiert worden waren (BN 29.1.1882; siehe auch Seite 122). Die Zeichnung galt als

eine der schönsten unter den eingereichten Vorschlägen. Christian Bummerstedt lieferte in der kurzen Zeit seines Wirkens in Bremen beachtete Entwürfe, so für die Wohnhäuser Parkstraße 83 und 85 (In Bremen und seine Bauten 1900, S. 432 Nr. 93 und 95; gemeint sind die noch bestehenden Häuser Nr. 83 und 85 in dunklem Ziegelmauerwerk mit Werkstücken in rotem Sandstein; siehe BN 6.9. 1903), für das Predigerhaus am Stephanikirchhof und ein Stallgebäude des Landgutes Wolde in St. Magnus. Im Wettbewerb um die Ausgestaltung des Bremer Doms erhielt er den dritten Preis (BN 20.5. 1888). Bummerstedt baute in Barmen eine Kirche (Christuskirche), deren Ausführung ihm unter sehr zahlreichen Bewerbern übertragen wurde (BN 24.2. 1884). In einem Wettbewerb um die reformierte Kirche in Barmen gewann er 1886 zwei Preise (BN 26.11. 1886), außerdem arbeitete er auch in Wiesbaden (Bremen und seine Bauten 1900, S. 432), wo er zusammen mit dem Architekten Berger ein Büro unterhielt. Anfang 1884 zeichnete er nach Benques Angaben einen Konkurrenzentwurf für eine Volierenanlage. Schon im Generalplan von 1877 war an der Ostseite des Hollersees eine ornithologische Abteilung enthalten, zu der Heinrich Müller eine Zeichnung für die zu errichtenden Bauwerke lieferte, die dem Parkdirektor jedoch nicht zusagte (BN 13.2. und 8.3. 1884). Bummerstedt bot so seine Hand zu recht unerfreulichen Auseinandersetzungen um die Gestaltung des Vogelhauses, die schließlich zur Entlassung Benques aus dem Dienst des Bürgerparkvereins führten.

Anfang März 1882 begannen die Vorbereitungen für

den Bau (BN 5.3. 1882), den der Vater des Architekten, der Bauunternehmer Johann Bummerstedt, wahrscheinlich ab 13. März ausführte. Bereits nach wenigen Tagen waren drei der vier Fundamente fertiggestellt (BN 25.3. 1882). In der zweiten Hälfte des April 1882 war das Werk vollendet, das zum Schluß ein hübsches Geländer erhalten hatte (BN 16.4.1882). Am 3. Mai 1882 bestätigte Heinrich Müller, daß Johann Bummerstedt die kontraktlichen Arbeiten am 1. Mai zur vollsten Zufriedenheit vollendet habe (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1882, Nr. 2940). Es wurde anerkannt, „daß die Brücke der betr. Parthie des Waldes zur großen Zierde gereichen wird", sie nehme unter den bisher vorhandenen Brücken den ersten Rang ein.

Christian Bummerstedt hatte eine reizvolle und dauerhafte Konstruktion aus Eisen und Stahl entworfen, nur der Brückenbelag sollte aus Holzbohlen bestehen. Zwei parallel versetzte Parabelbogen mit einer Stützweite von 6,50 m überspannten das Gewässer und stützten die 7 m langen, horizontal liegenden Hauptträger ab, die mit einem Achsabstand von 3,15 m eine Fußwegbreite von 3 m ermöglichten. Die auf den Widerlagerecken stehenden vier aus Backstein gemauerten Pfeiler wurden gekrönt von kräftigen Profilplatten und hohen, spitzenbesetzten Kugelaufsätzen aus Oberkirchener Sandstein (Jahresbericht des Parkvorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung von 7.5.1883, BN 8.5.1883) (Im Dezember 1885 wurden drei verhältnismäßig unversehrte und Teile eines weiteren, aus Beton gefertigten



Hoffmannbrücke 1882. Ansicht und Pfostenknauf Rekonstruktion nach Fotos und Aquarell von Wilhelm Otto 1897

Kugelansatzes bei Kanalarbeiten in der Nähe der Hoffmannbrücke gefunden, die wahrscheinlich von einer Renovierung der Brücke stammen), zwischen die das jeweils aus vier Feldern bestehende, reich gestaltete schmiedeeiserne Geländer eingesetzt war. Bereits 1883 lieferte Johann Bummerstedt für nicht weniger als 300 Mark vier neue Bekrönungen für die Eckpfeiler (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3070)

Bauakten über dieses Bauwerk, das von Anfang an nach dem Stifter als Hoffmannbrücke bezeichnet wurde, haben sich nicht erhalten, ihr Aussehen ist jedoch durch einige wenige Bilder bekannt. Ein im Jahre 1897 angefertigtes Aquarell des Kunstmalers Justus Friedrich Wilhelm Otto (1868 – 1950) (Wilhelm Otto aus Oldenburg begann seine Studien an der Karlsruher Akademie bei Professor Gustav Schönleber. Er wechselte nach drei Jahren nach Berlin, um sich bei Eugen Bracht weiter ausbilden zu lassen. Unter dessen Einfluß widmete sich Otto der Darstellung von Heidelandschaften, die auf der Gewerbe- und Industrieausstellung 1890 in Bremen Gefallen fand. Otto stellte im Oktober 1892 in der G. A. von Halem'schen Buch- und Kunsthandlung in Bremen zwei kleine Ölbilder aus, auf die in der Tageszeitung aufmerksam gemacht wurde (BN 6.10. 1892); im gleichen Jahre übersiedelte er nach Bremen, um hier Unterricht im Zeichnen und Malen zu geben. Otto unterhielt anfangs ein Atelier am Domshof 26/28, später war er nicht mehr in Bremen ansässig) wird im Focke-Museum, Bremen, als Leihgabe des Bürgerparkvereins aufbewahrt (Diese Zeich-

nung der Hoffmannbrücke ist eine von zehn, die der Bürgerparkverein beim Kunstmaler Wilhelm Otto für die Hamburger Gartenbauausstellung des Jahres 1897 herstellen ließ (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1897, Nr. 45). Zwei weitere Bilder waren beim Maler Bernhard Wiegandt (Bremische Biographie 1912-1962, Bremen 1969, S. 558) in Auftrag gegeben worden. Die Kollektion, die im April 1897 im Schaufenster der Buch- und Kunsthandlung von G. A. von Halem in der Obernstraße ausgestellt wurde (BN 25.4.1897), war eine Stiftung des Bürgerparkmäzens Carl Schütte (siehe Seite 120), der die Kosten für die Anfertigung der Bilder in Höhe von 1500 Mark bereitstellte (Extragaben im April 1897, BN 1.5.1897). In dieser Serie waren außer den Gebäuden, der Rickmers- und der Hoffmannbrücke (Originale im Focke-Museum Bremen) auch die Carl Schütte-Brücke (Original im Bürgerparkverein, siehe Seite 128) dargestellt. Dazu auch: Der Bremer Bürgerpark, herausgegeben von der Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg, Bremen 1986, S. 49). Ein recht gutes und frühes Foto der Brücke befindet sich in der Bürgerparkverwaltung, wo auch eine Postkarte der Firma Knackstedt & Näther, Hamburg aus dem Jahre 1907 mit einer deutlichen Darstellung des Geländes aufbewahrt wird. Ein wenig deutliches Bild ist in der Tiefdruckbeilage der Bremer Nachrichten 1925 abgedruckt (BN Tiefdruckbeilage 12.12.1925).

Infolge der Verwendung dauerhafter Baumaterialien war der Unterhaltungsaufwand für diese Brücke verhältnismäßig

gering. So kostete ein Anstrich 1886 mit Ölfarbe und Bronzierung von Teilen nur 27 Mark. 1888 wurde für 6 Mark das Eisen mit Mennige und zweimal mit grauer Ölfarbe gestrichen; das dreimalige Ölen von Fußboden und Handläufer wurde mit 20 Mark abgerechnet. Ähnliche Arbeiten wurden 1894 und 1895 ausgeführt. Der Maler Hermann Tintjer führte 1899 umfangreichere Erhaltungsarbeiten aus; die Farbe auf den Holzteilen wurde abgebrannt und abgebeizt, das Eisen von Rost gereinigt, mit Mennige ausgebessert, zweimal grau gestrichen und bronziert, die Holzteile wurden zweimal geölt, verkittet und lackiert. 50,60 Mark gab der Bürgerparkverein dafür aus. Die Ausbesserung der Holzteile im Jahre 1901 kostete nur 12,65 M (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1886, Nr. 100a; 1888, Nr. 68a; 1894, Nr. 55; 1895, Nr. 110b; 1897, Nr. 45; 1899, Nr. 120b; 1901, Nr. 237). Eine größere Reparatur des Bauwerks, die das Baugeschäft Fr. Rodiek 1902 ausführte, erforderte einen Kostenaufwand von 651,40 M (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 84), im Jahre darauf erfolgte eine kleinere Ausbesserung und ein Anstrich in grauer Ölfarbe, eine Lasur der Steine sowie eine Pflege der Holzteile (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 108 und 128e). Ebenfalls 1903 reparierte der Schlosser H. Dege „vier Barrieren" an der Brücke und richtete sie aus, außerdem verbleite er einen Pfeiler (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1904, Nr. 14c). Neben Anstrichen mit weißer Ölfarbe, grünem Emaillelack und brauner Farbe für die Holzteile im Jahre 1907 für 60 Mark und einem weiteren Anstrich für nicht

weniger als 120 M vier Jahre später (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1907, Nr. 152a; 1911, Nr. 157e) mußten immer wieder Arbeiten anderer Art ausgeführt werden, deren Kosten allerdings gering blieben. 1909, 1910, 1911 (?), 1914 und 1915 wurden abgebrochene oder heruntergestoßene Sandsteinkugeln von der Steinmetzfirma Schmidt & Schäfer wieder aufgesetzt und befestigt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909, Nr. 307d; 1910, Nr. 317e; 1911, Nr. 120d; 1914, Nr. 142e; 1915, Nr. 163d). Eine andere Reparatur durch die Firma Fr. Rodiek verschlang 1915 ebenfalls nur wenig Geld (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1915, Nr. 82).

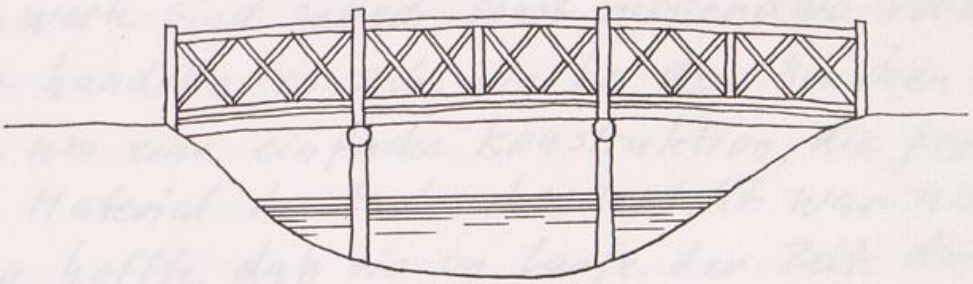
Seit dem Jahre 1912 — mit dem Ersatz der Senior Lodtmann-Brücke durch eine von Alfred Hoffmann gestiftete Fußgängerbrücke beim Waldschlößchen (siehe Seite 248) — gibt es im Bürgerpark zwei Hoffmannbrücken. Zur Unterscheidung wird seitdem und noch heute die 1882 gebaute (und 1949 erneuerte) Brücke dieses Namens am Wildgehege in der Regel Hoffmannbrücke, gelegentlich Alte Hoffmann-, gelegentlich auch Theodor Hoffmann-Brücke genannt, während das Bauwerk im Nordosten des Bürgerparks nach dem Bruder von Theodor Hoffmann, dem Stifter des Bauwerks, immer als Alfred Hoffmann-Brücke bezeichnet wird.

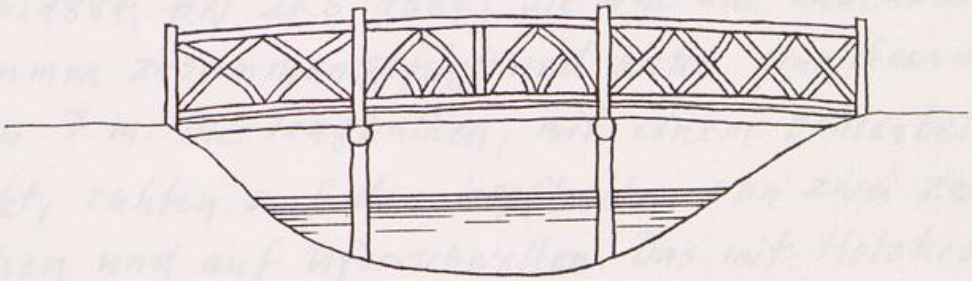
Die Hoffmannbrücke wurde wahrscheinlich auch nach dem Ersten Weltkrieg regelmäßig unterhalten. Bekannt ist allerdings nur, daß sie 1924 ausgebessert und angestrichen wurde (Jahresbericht 1924, BN 14.11.1924)

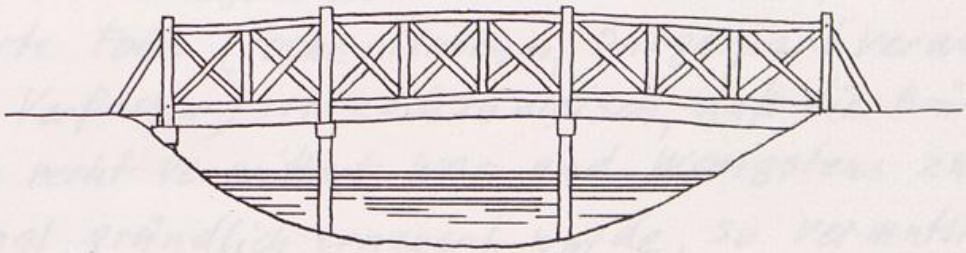
Das Bauwerk überstand wahrscheinlich auch noch den zweiten Weltkrieg, wurde dann aber nach Ende der kriegerischen Ereignisse durch Übergriffe der Besatzungstruppen zerstört, aber bald schon durch eine Notbrücke wieder nutzbar gemacht. Die Wiederherstellung unter Verwendung von Teilen der alten Gründung erfolgte im Jahre 1949 (siehe Seite 292).

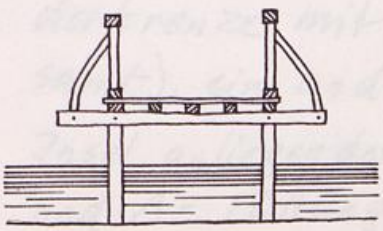
Die Hoffmannbrücke war gerade rechtzeitig zum Beginn der Umgestaltung der Querallee fertiggeworden. Nach dem Versetzen der Eichen im Westteil der zu verlegenden Straße (BN 28.4.1882) grub eine Arbeiterkolonne ab Juni 1882, von der Melchersbrücke ausgehend, den Wasserzug zum Emmasee hin aus, während eine andere sich in Richtung Hoffmannbrücke vorarbeitete und den Aushub zur Herstellung der Rampe an der Melchersbrücke und zur Erhöhung der westlichen Ringstraße einbaute (BN 1.6.1882). Dabei wurde nun die Hoffmannbrücke zur richtigen Brücke, da der Wasserzug nun wie bei der Melchersbrücke unter ihr hindurchgeführt wurde.

Mit dem Ausbau des Wasserzugs zwischen Emmasee und Hoffmannbrücke entstand gegenüber der Melchersbrücke eine Insel im Gewässer (BN 1.7.1882), die noch heute vorhanden ist. Sie war mit einem Sitzplatz ausgestattet und zunächst mit dem Ufer durch eine hölzerne Naturbrücke verbunden, die auf allen älteren Plänen des Bürgerparks und sogar fälschlich noch auf einer neueren Grundkarte 1:5000 (Deutsche Grundkarte, herausgegeben von der Kataster- und Vermessungsverwaltung 1974,









Inselbrücke Wildgehege
Verschiedene Ausführungen
Rekonstruktionen nach Fotografien

Blatt 70 Bremen) dargestellt wird. Unterlagen über das Bauwerk sind jedoch sonst nirgendwo vorhanden. Auch hier handelte es sich, wie bei den Brücken am Emmasee, um eine einfache Konstruktion, die provisorisch aus Material des Parks hergestellt war und von der man hoffte, daß sie im Laufe der Zeit durch eine solide Brücke ersetzt werde, die dem Park zur Zierde gereichen werde (Jahresbericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 26.5.1884, BN 27.5.1884). Sie war aus unbearbeiteten Holzstämmen zusammengefügt und hatte eine Gesamtlänge von etwa 7 m. Die Tragbalken, mit einem Bohlenbelag abgedeckt, ruhten auf den Kopfbalken von zwei zweipfähligen Jochen und auf Uferschwellen. Das mit Holzkreuzen gefüllte Geländer stützte sich auf den überstehenden Enden der Jochbalken ab. Die Stützweiten der überbrückten Felder waren unterschiedlich bemessen, die kürzeste Öffnung war die der Insel anliegende. Durch verschiedene, allerdings undatierte Fotos (Focke-Museum, Bürgerparkverwaltung und beim Verfasser) ist nachzuweisen, daß die Brücke zeitweise recht verwittert war und wenigstens zwei- oder dreimal gründlich erneuert wurde, so vermutlich 1898, als der Bürgerparkverein Holz für diese Brücke einkaufte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1898, Nr. 191a). Das erste Bauwerk hatte paarig und dreiteilig angeordnete Geländerkreuze mit zwei Zwischenstützen (elf Kreuze insgesamt), ein anderes Foto zeigt zwei Kreuze über dem der Insel anliegenden Feld, Zwischenpfosten und zwei Felder mit V- und Λ- Füllung über der Mittelöffnung und vier Kreuze ohne Stützen über dem dritten Feld. Beim letzten Umbau wur-

de jedes der Kreuze, nun nur noch acht an der Zahl, zwischen senkrechten Stützen angebracht. Die Brücke, die ihr Aussehen dadurch nicht wesentlich veränderte, blieb immer eine provisorische Konstruktion. 1914 wurde sie für 24 Mark geölt, zweimal mit weißer Ölfarbe und mit Emaillelack gestrichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 19.4, Nr. 182a; es ist allerdings nicht ausgeschlossen, daß die Ausgabe auf die kleine Inselbrücke im Emmasee verwendet wurde). 1915 wurde ihr Wert anläßlich der Schätzung des Bürgerparks durch Generalschätzer und Katasteramt mit 400 Mark festgestellt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1915, Nr. 60), und 1923 scheint sie mit anderen Holzbrücken nach gründlicher Ausbesserung mit Karbolineum gestrichen worden zu sein (Jahresbericht 1923, BN 15.7. 1923).

Die Brücke wurde niemals, wie vorgesehen, durch ein dauerhaftes Werk ersetzt und schließlich, wohl nach weitgehendem Zerfall nach Ablauf ihrer Lebensdauer, aufgegeben. Der Zeitpunkt ist nicht bekannt, das Sitzrondell auf der Insel war dann nicht mehr erreichbar, Spuren haben sich nicht erhalten.

Mit dem Abschluß des Jahres 1882 war der Ring des Wasserzuges im Bürgerwald noch immer nicht geschlossen; es fehlte die Strecke von der Melchersbrücke bis zum Aufseherhaus beim Stau (= Altes Schießhaus), eine Arbeit, die sich der Verein zusammen mit dem Umbau der östlichen Strecke der Ringstraße vorgenommen hatte (BN 25. 2. 1883). Im Winter 1882/83 und im darauffolgenden Frühjahr

löste man den Rest der Querallee auf und räumte die Trasse der späteren östlichen Ringstraße vom Bewuchs frei (Bericht von Wilhelm Benque vom 1.5.1883 für die Generalversammlung vom 7.5.1883, BN 8.5.1883). Um die Arbeiten im Bürgerwald abschließen zu können, benötigte der Verein noch einmal eine größere Geldsumme. Der Aufruf vom 4. März 1883 (BN 4.3.1883), der mehrmals wiederholt wurde (BN 6.3., 11.3. und 18.3.1883), brachte die Summe von fast 142 000 Mark (BN 27.5.1883, 13.2.1884), so daß die Fertigstellung der Anlagen gesichert war. 50 000 Mark wurde allein von dem „bewährten Freund des Parks, dem Reeder und Kaufmann Christian Heinrich Wätjen" (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 511) gespendet (BN 19.3.1883) unter der Forderung, daß es der Pferdebahngesellschaft bei der Vergabe einer Konzession für eine Parkbahn innerhalb von fünfzehn Jahren nicht gestattet werde, Schienen im Park zu verlegen. Der Verein akzeptierte den Wunsch des Stifters (BN 22.3.1883), und der Senat genehmigte den Antrag des Vorstandes (Antrag des Vorstandes des Bürgerparkvereins vom 20.3.1883; Senatsprotokoll vom 27.3.1883, StAB 2-P.4.q.1.c; BN 29.3.1883). Die Spende Wätjens gedachte man für die Herrichtung der „Chausseestrecken" (womit die Fahrstraßen innerhalb des Bürgerparks und -waldes gemeint waren) zu verwenden.

Der 1883 noch auszugrabende Abschnitt des Wasserzugs zwischen der Melchersbrücke und dem Anfang der bereits 1878 hergestellten Strecke durchschnitt den von der Amer-

allee zur Meierei führenden Fußweg. Die Planung sah hier eine eiserne Hängebrücke vor, für die der Architekt Friedrich Wilhelm Rauschenberg Anfang 1883 bereits eine „sehr schöne Zeichnung" angefertigt hatte (BN 25.2. 1883). Die Ausführung scheiterte zunächst an den veranschlagten hohen Kosten, die auf 6300 Mark berechnet worden waren.

Der Plan verfertigen Friedrich Wilhelm Rauschenberg (1.12. 1853 - 28.9.1935) entstammte einer alten Bremer Baumeisterfamilie (Bauaufseher Rauschenberg in einem Schreiben von Maire Wichelhausen vom 12.3.1813, StAB 6,2 - F.3.a. XIII.; Maurermeister Hermann Rauschenberg stellte 1846/47 das Fundament für das Empfangsgebäude des Bahnhofs in Bremen her - siehe Rudolf Schuster, Die Entwicklung der Bremischen Vorstädte im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 18, S. 72 - und baute Häuser an der Straße Am Wall (Nr. 30 von 1829, Nr. 123 von 1924) und an der contrescarpe (Nr. 22, Erweiterung von 1856, Nr. 40 von 1818 und Nr. 42 von 1828) - siehe Rudolf Stein, Forschungen zur Geschichte der Bau- und kunstdenkmäler in Bremen, Bd. 4, klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens I, Bremen 1964, S. 378, 396, 482, 498 und 502 -. Hermann Rauschenberg baute 1853 bis 1856 die Häuser der Adlerstraße und 1857 die Häuser Mozartstraße 21 bis 24 - siehe Rudolf Stein, Forschungen zur Geschichte der Bau- und kunstdenkmäler in Bremen, Band 5; klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens II, Bremen 1965, S. 94, 98 und 105), er hatte sich neben den etablierten Architekten

durch phantasievolle Arbeiten im Geschmack der Gründerzeit bereits Ansehen erworben, obwohl er in Bremen noch nicht lange seinem Beruf nachging. Mit seinem Entwurf für die Bremer Gewerbebank an der Kaiserstraße hatte er bereits 1877/78 als Student in einem Wettbewerb den ersten Platz errungen und einen kraftvollen Bau im italienischen Rundbogenstil geliefert, und mit der feinen Wettersäule an der Contrescarpe Ecke Bischofsnadel / Fedelhören / Rembertistraße hatte er für den Naturwissenschaftlichen Verein 1881 seine Liebe zum Detail und zur phantasievollen Schmuckform bewiesen (Harry Schwarzwälder, Die Wettersäule vor dem Bischofstor, Bremisches Jahrbuch, Band 66, 1988, S. 341). Für einen Entwurf eines Siechenhauses in Bremen erhielt er den ersten Preis. 1882 richtete Ranscheuberg ein Büro im Rutenhof am Domshof ein, übernahm 1889/90 die Bauleitung des von Johann Georg Poppe entworfenen neuen Parkhauses und stellte auf der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung in Bremen im Jahre 1890 interessante Entwürfe aus (BN 5.10. 1890). Für diese Ausstellung lieferte Ranscheuberg die Zeichnungen des Architektenhauses (Baugewerks-Zeitung XXII. Jahrgang 1890, S. 892). Nach seinen Vorstellungen entstanden zahlreiche aufwendige Geschäftshäuser (Dreikaiserhaus an der Kaiserstraße, Meyer & Weyhausen an der Sögestraße, die Deutsche Bank am Domshof (zusammen mit W. Martens) und Wachtstraße 10) und vornehme Land- und Wohnhäuser im Stil italienischer Renaissancepaläste (Landhaus Thyen, Burgwall, und Geyer, St. Magnus, Wohnhäuser Altenwallscontrescarpe 7, Am Dobben 114, außer der Schleif-

mühle 14, Osterdeich 57, drei Häuser an der Parkstraße, ein Haus an der Vasmerstr. u.a.), vor allem auch ein üppig ausgestattetes Wohnhaus für den Petroleum magnaten Riedemann in Geestemünde. Das Grabdenkmal für C. Natermann auf dem Riensberger Friedhof wurde von Rauschenberg entworfen.

Im Jahre 1893 übernahm er eine Anstellung in München; dann arbeitete er in Karlsruhe, von wo er zusammen mit seinem späteren Kompagnon Müller erfolgreich an der Ausgestaltung der Paulibrücke in Bremen teilnahm. 1903 als Regierungsbaumeister in seine Heimatstadt zurückgekehrt, gründete Rauschenberg mit Andreas Heinrich Wilhelm Müller ein Architekturbüro und Bauunternehmen.

Schon früh betätigte sich Rauschenberg mit stadtplanerischen Fragen (Verwendung des durch den Bau des Hauptbahnhofs freiwerdenden Geländes des köln-Mindener Bahnhofs, siehe BN 30.10. und 6.11.1886; Ausbildung des Kaiser Wilhelm-Platzes und Entwurf für eine andere Aufstellung des Kaiser Wilhelm-Denkmals, siehe BN 20.11.1892) und hielt Vorträge über verschiedene Themen, so auch über die Mode (BN 16.2. und 19.2.1887). 1905 gab er neue Anregungen zur „Fahrbarmachung der Bischofsnadel, und zwei Jahre später machte er sich Gedanken über die Umgestaltung der Plätze um das Rathaus herum (BN 14.4.1907), Überlegungen, die es ihm ermöglichten, im darauffolgenden Jahr an der zweiten beschränkten Ausschreibung für den Bau des Neuen Rathau-

ses in Bremen teilzunehmen. Er hatte damit jedoch ebenso wenig Erfolg wie bei seinen Arbeiten für zahlreiche Ausschreibungen großer Bauwerke (Michaeliskirche (2. Preis 1893), Diskontobank, Ratskaffee, Kaiserbrücke, Dom, Umgestaltung des Domshofs, Oper in Berlin). Rauschenberg nahm an der Entwicklung neuer Baustile keinen wesentlichen Anteil mehr; er verwendete als Bauunternehmer jedoch die Stilelemente des Zeitgeschmacks. Eduard Gildemeister, der Nestor der bremischen Architektenschaft, beurteilte die Bedeutung seines Kollegen zwiespältig (Eduard Gildemeister, Fr. W. Rauschenberg 80 Jahre, BN 1. 12. 1933). Rauschenberg baute als Teilhaber und Inhaber der Firma Rauschenberg & Müller Wohn-, Land- und Miethäuser (Beispiel Am Dobben 146, in dem er selber wohnte), gelegentlich auch als ganze Straßenzeilen und beschäftigte sich mit deren Verwaltung; darüber hinaus setzte er sich mit ganzer Kraft für die Erhaltung und Verbesserung des Stadtbildes ein. Er blieb zu allen Zeiten vielseitig interessiert und betätigte sich auch politisch (BN 10. 11. 1911; Lebensbeschreibung durch Eduard Gildemeister anläßlich des 80. Geburtstags von Fr. W. Rauschenberg, BN 1. 12. 1933; Würdigung anläßlich des Todes BN 2. 10. 1935; Darstellung seines Werks in der Druckschrift Friedrich Wilhelm Rauschenberg aus Anlaß seines 40jährigen Berufsjubiläums 1917 im Focke-Museum).

Der von diesem Architekten vorgelegte Entwurf für eine eiserne Hängebrücke im Südosten des Bürgerwaldes erhielt schon bald Aussicht auf Ausführung. Am 31. März 1883 erbot sich der Kommerzienrat Rickmer Clasen Rickmers (6. 1. 1807 – 27. 11. 1886), Schiffbauer, Reeder und Reiskauf-

mann in Bremerhaven (siehe auch Andreas Clasen Rickmers in Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 405), diese Brücke ausführen zu lassen, worüber man wohl in Bremen ein wenig überrascht war (BN 1.4. 1883). Am 15. April 1883 stellte man den Entwurf von Rauschenberg in der Meierei aus (BN 15.4.1883), und wenige Tage später reichte der Architekt bei der Baupolizeibehörde den Bauantrag ein, der nach einer Besichtigung der Örtlichkeit schon am 20. April genehmigt wurde (Bauantrag vom 18.4.1883; Baugenehmigung vom 20.4.1883, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Kaffeehaus Bd.1). Bereits Anfang Mai war mit den Erdarbeiten begonnen worden (BN 2.5.1883; siehe auch Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3095), wobei man mit dem Wasserandrang aus den tragenden Sandschichten große Schwierigkeiten hatte (BN 10.5.1883). Am 9. Mai setzte der Bau der steinernen Pfeiler ein.

Nach Abschluß der Koniferenpflanzungen des Frühjahrs 1883 (BN 26.5.1883) machten sich die Arbeiter daran, den noch fehlenden Abschnitt des Wasserzuges entlang der Querallee auszugraben und mit dem aus dem Gewässer gewonnenen Erdaushub die Ringstraße in ihrer neuen Lage zu erhöhen und die Böschungen zu formen (siehe Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3122). Mitte Juli konnten sich die Spaziergänger bereits einen Überblick über die zukünftige Gestaltung des neuen Wasserzugs verschaffen (BN 18.7.1883). Da sich die für die Erhöhung der Fahrbahn nutzbaren

Sandschichten erst in unvermutet großer Tiefe vorfanden, erhielten die Erdarbeiten einen größeren Umfang als zunächst erwartet; sie zogen sich länger hin als geplant (BN 3.8., 14.8., 19.8. und 22.8.1883).

Auch die Errichtung des Oberbaus der Rickmersbrücke verzögerte sich. Da man Mitte Juni das Erdreich zu beiden Seiten der Brückenpfeiler ausgehoben und im Verlauf der Arbeiten auch einen vorläufigen Fußweg zur Meierei neben dem Bauwerk unterbrochen hatte (BN 17.6.1883), ließ der Bürgerparkverein über die inzwischen fertiggestellten Pfeiler einen provisorischen hölzernen Übergang verlegen (BN 9.7. und 15.7.1883; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3126), bis im August der Oberbau der Brücke aufgestellt wurde, wobei man vom ursprünglichen Entwurf etwas abwich (BN 19.8. und 31.8.1883). Rechtzeitig zur feierlichen Eröffnung des Wasserzugs am 9. September 1883 (siehe auch Seite 105) wurde auch die Brücke fertig, deren Kosten Friedrich Wilhelm Ranschenberg am 11. Dezember 1883 mit 7000 Mark bezifferte (Kostenangabe vom 11.12.1883, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Kaffeehaus Bd.1).

Die Bauleitung lag in den Händen des Architekten. Er hatte für einzelne Baulose detaillierte Kontrakte abgeschlossen, die Bestimmungen über Umfang der Arbeiten, Baukosten, Liefertermine und -bedingungen, Minder- und Mehrleistungen, Regelungen bei Streitigkeiten usw. enthielten. Mit folgenden Handwer-

kern wurden Verträge abgeschlossen:

26.5.1883 J. H. Häger, Maurerarbeiten für 1580 Mark
(Abzug für nicht gelieferte Steine 120 Mark)
Liefertermin 1.7.1883
(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3212)

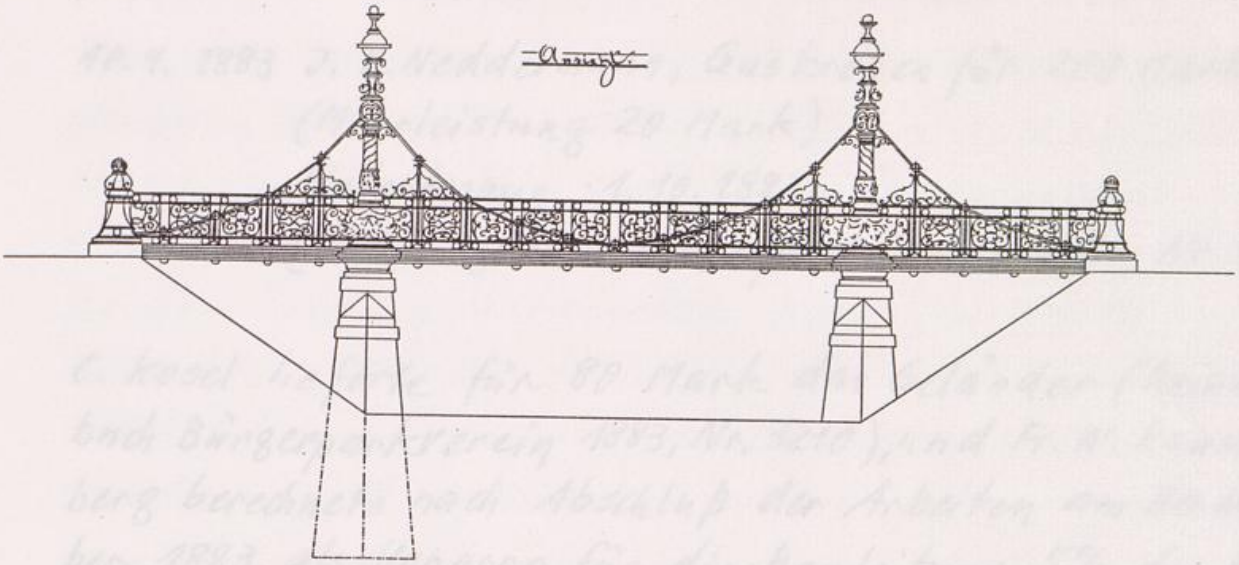
1883 Schmalhansen & Freckmann, Steinhauerarbeit
für 800 Mark
Liefertermin 1.7.1883
(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3214)

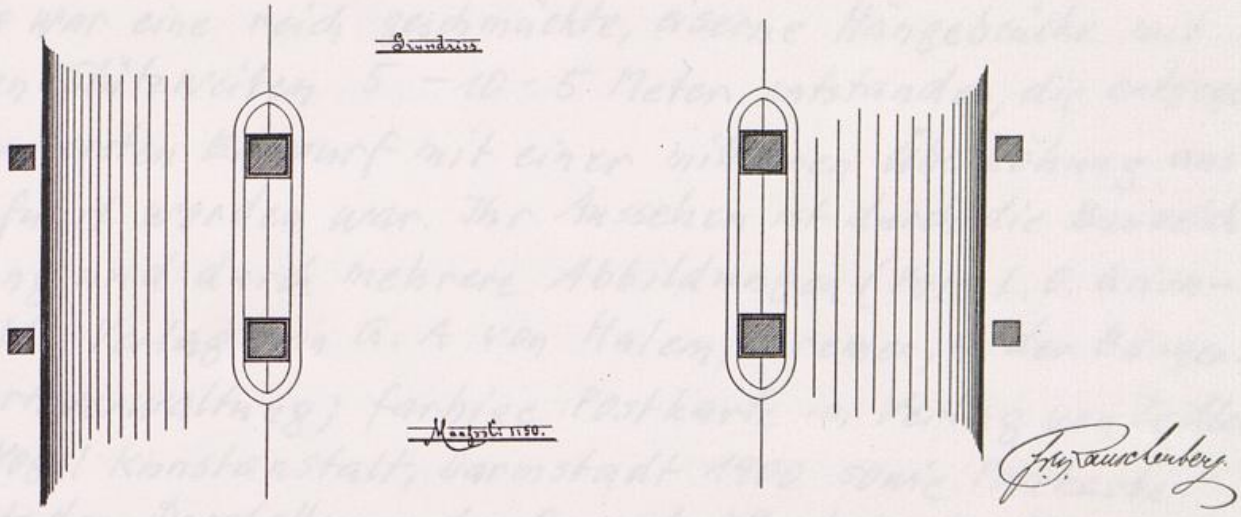
17.8.1883 H. Tietjen, Zimmerarbeit für 923 Mark
(Mehrleistung für 28,10 Mark)
Liefertermin 1.9.1883
(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3211)

1883 C. Kramer, Schlosserarbeiten für 1750 Mark
(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3149, 3202,
3203, 3204)

26.5.1883 Osenbrücksche Gießerei Gebr. Hencke, Gußeisen-
arbeiten für 1450 Mark
Lieferterminе zwischen 15.7. und 1.9.1883
(Mehrleistung 5 Mark für veränderte Inschrift)
(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3197)

8.6.1883 Albert Snuet, Malerarbeit für 300 Mark
(Mehrleistung 64 Mark)
Liefertermin 8.9.1883





Rickmersbrücke 1883. Ansicht und Grundriß
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines

(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3215)

10. 9. 1883 J. E. Neddermann, Gaskronen für 200 Mark
(Mehrleistung 20 Mark)
Liefertermin 1. 10. 1883
(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3213)

C. Kosel lieferte für 80 Mark das Geländer (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3210), und Fr. W. Rauschenberg berechnete nach Abschluß der Arbeiten am 20. November 1883 als Honorar für die Bauleitung 5% der Bausumme von 7080, 10 Mark, so daß ihm 354 Mark für seine Bemühungen bezahlt wurde (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1883, Nr. 3204)

Es war eine reich geschmückte, eiserne Hängebrücke mit den Stützweiten 5 – 10 – 5 Metern entstanden, die entgegen dem ersten Entwurf mit einer mittleren Überhöhung ausgeführt worden war. Ihr Aussehen ist durch die Bauzeichnung und durch mehrere Abbildungen (Foto L. O. Grienwaldt, Verlag von G. A. von Halem, Bremen, in der Bürgerparkverwaltung; farbige Postkarte im Verlag von Zedler & Vogel Kunstanstalt, Darmstadt 1900 sowie Postkarte mit der Darstellung des Querschnitts beim Verfasser; drei Postkarten des Verlags Albert Rosenthal, Originale bei Herbert Schwarzwälder. Ein im Jahre 1897 für die Hamburger Gartenbauausstellung von Wilhelm Otto gemaltes Aquarell der Richmersbrücke (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1897, Nr. 45) wird für den Bürgerparkverein im Focke-Museum aufgewahrt, siehe Der Bremer Bürgerpark,

herausgegeben von der Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg, Bremen 1986, S. 53. Zu den Bildern von Wilhelm Otto siehe auch Seite 149) überliefert. Die Hängekonstruktion bestand aus Kettengliedern mit polygonaler Führung; sie wurde über gußeiserne Säulen geführt und an den Endpunkten durch sandsteinerne Pfosten beschwert. Die den Pylonen aufgesetzten, kugeligen, gasversorgten Beleuchtungskörper entfielen schon 1903 und wurden durch hölzerne Kugeln ersetzt. 1909 brachte man dafür zwischen den Tragsäulenpaaren Bügel an, an denen man neue elektrische Lampen befestigte. Der Fußwegbelag bestand aus hölzernen Bohlen (siehe BN 18.7. 1907). Die gesamte Konstruktion war mit feinem Spiralschmiedewerk überzogen und überreich mit 182 Rosetten verziert. Um die Säulen schlangen sich acht gußeiserne Delphinleiber, die im ursprünglichen Entwurf nicht vorgesehen waren. Am Geländer waren vier Tafeln mit dem Namen des Stifters angebracht.

Unterhaltungsarbeiten an der Brücke erfolgten in der ersten Zeit fast jährlich, der Aufwand war ganz erheblich. Anfällig und wahrscheinlich häufigen Zerstörungen ausgesetzt waren die Glaskuppeln auf den Kandelabern (Pylonen). Schon 1884 wurde eine von ihnen ersetzt, die bei einem Sturm zerstört worden war (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1884 Nr. 3292). Noch im selben Jahre und dann wieder 1887 (und 1893) waren weitere Kuppeln zu ersetzen und 1886 und 1887 die Metallfassungen der Aufsätze zu reparieren und besser zu befestigen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1885, Nr. 9b; 1888, Nr. 9e). 1886, 1887, 1890, 1892, 1894, Nr. 21d/

1895 und 1898 wurde die Brücke mit Ölfarbe gestrichen (Kosten zwischen 80 und 154 Mark); 1890 wird dabei ein grauer Farbton erwähnt. Die Rosetten waren anfangs echt vergoldet. Häufig wurden auch Hölzer des Fußwegbodens erneuert und der Belag geölt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1886, Nr. 94e; 1887, Nr. 71b; 1888, Nr. 56b; 1889, Nr. 64a; 1890, Nr. 105b; 1892, Nr. 75e; 1895, Nr. 88a; 1896, Nr. 149; 1898, Nr. 7 und 130b). 1902 führte das Baugeschäft Fr. Rodiek für 177,69 Mark eine größere Reparatur der Brücke aus, der gleichzeitige Anstrich der Holz- und Eisenteile kostete 120 Mark. Dabei wurden die Zierstücke mit Aluminium „broncirt" (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 85 und 147a).

Die Glaskuppeln wurden 1903 durch hölzerne Kugeln ersetzt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 213a).

Auch in den weiteren Jahren mußten nicht unbeträchtliche Summen für die Erhaltung der Rickmersbrücke aufgewendet werden. 1904 mußten 42,44 Mark für eine Reparatur bezahlt werden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1904, Nr. 87a), und im Jahre darauf verschlang ein Anstrich 145 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 117). Die Konstruktion erhielt einen Überzug mit grauer Lackfarbe, Teile des Zierrats wurden bronziert, die Holzteile geölt und lackiert. Eine gründliche Überarbeitung mit einer Umstellung der Beleuchtung von Gas auf Elektrizität folgte schon im Februar 1909. Justus Leidenberg

führte diese Arbeiten aus. Aus zwei der gußeisernen Pylone wurden die alten, total verrosteten Gasrohre herausgenommen und die alten Rohre unter der Brücke entfernt. Zwei schmiedeeiserne Bogen als Halterung für die elektrische Beleuchtung wurden angefertigt und den Tragsäulen aufgesetzt. Die großen Holzkugel entfielen nun. Dafür mußten hier neue Halterungen angebracht werden. Neue Rohre zur Aufnahme der Lichtleitungen waren in den Pylonen einzubauen. Zusammen mit der Abnahme und Wiederbefestigung von zwei „Drachenflügeln" kosteten die Schlosserarbeiten 484,50 Mark; hinzu kamen noch Maleranbeiten in einem Umfang von 33 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909, Nr. 75 und 182a).

Das Reinigen, Streichen und Lackieren der Brücke kostete im Jahre 1911 wiederum 180 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1911, Nr. 157e). Im nächsten Jahr waren die Pfeiler auszubessern, und 1914 befestigte der Stein- und Bildhauer Schmidt & Schäfer die Pfeilerköpfe mit Hilfe von vier Bronzedübeln (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 223; 1914, Nr. 142e).

Die Pflege der Rickmersbrücke wird wohl im Ersten Weltkrieg eingeschränkt gewesen sein, nach der Inflation wurde sie 1924 ausgebessert und neu angestrichen (Jahresbericht 1924, BN 14.11.1924). Zu dieser Zeit zeigten sich schon Anzeichen von Baufälligkeit. Das phantasievoll ausgestattete Bauwerk blieb dem Bürgerpark allerdings noch weitere 14 Jahre erhalten, bis es nach einer langen

Vorbereitungszeit 1938 durch einen Neubau ersetzt wurde, dessen Kosten dem Nachlaß von Marie Bergmann entnommen wurde (siehe Seite 284).

Die Bremer Nachrichten kündigten Anfang September 1883 die Eröffnung des neuen Abschnitts des Wasserzuges an (BN 2.9. und 8.9.1883). Es war für den Bürgerparkverein ein besonderes Ereignis, das festlich begangen werden sollte, da sich nun, 17 Jahre nach Beginn der Arbeiten, das Ende der Bemühungen um die Gestaltung des Parks absehen ließ. Vorstand und Ausschuß luden die genigen Herren zu einer Korsofahrt vom Kaffeehaus zur Meierei und zu einem Festessen ein, die sich durch die Sammlung von Beiträgen um die Anlagen besonders verdient gemacht hatten. Das Festessen fand am 9. September 1883 im Parkhaus statt; die anschließende Bootsfahrt war für die Beteiligten ein großes Erlebnis, obwohl es mit der Illumination der Anlagen und Brücken nicht so ganz klappte (BN 10.9.1883). Eine besondere Attraktion war, daß Mitglieder eines Rudervereins als lebende Figuren die Balustraden der Melchersbrücke zierten, um zu zeigen, daß durch die Aufstellung von plastischem Schmuck die gerade Linie der Brücke „wohltuend" unterbrochen werden würde.

Für den Abschluß fehlte nun nur noch das Planieren der neuen Böschungen an der Querallee, eine Arbeit, die noch im Jahre 1883 besorgt wurde. Im nächsten Frühjahr folgte das Bepflanzen der hergerichteten Flächen (BN 14.9.1883) und die Befestigung der Fahrbahnen.

1884 wird als das Jahr der Fertigstellung der Bewaldungsarbeiten angesehen. Allerdings nennt der Bürgerparkverein die Erfüllung seiner Aufgabe mit dem Abschluß des Jahres 1886, als die letzten Chanssierungsarbeiten vorgenommen waren. Der Kostenaufwand für die Umgestaltung der ehemaligen Bürgerweide belief sich bis dahin auf ca 1480 000 Mark (siehe Jahresberichte des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 3.5.1886 und vom 24.5.1887, BN 4.5.1886 und 25.5.1887). Bereits im Jahre 1883 hatte man den Namen Bürgerwald für die hintere Parkfläche aufgegeben, da die die Umgestaltung der Querallee die beiden Parkteile zusammengewachsen waren (Jahresbericht des Parkvorstandes vom 1.5.1883 an die Generalversammlung vom 7.5.1883, BN 8.5.1883). Dennoch blieben die Begriffe Bürgerpark (für die südliche Hälfte) und Bürgerwald (für die nördliche Hälfte) weiterhin gebräuchlich. Erst mit der Anlage des nördlich der Hamburger Bahn anschließenden Stadtwaldes beschloß der Bürgerparkverein erneut, den Namen „Bürgerwald" aufzugeben, um Mißverständnissen vorzubeugen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1907, BN 29.5.1907). 1884 ist aber auch das Jahr, in dem sich nach heftigen, schließlich öffentlich ausgefochtenen Auseinandersetzungen um die Gestaltung einer Voliere am Hollersee der Parkverein von dem unbestritten verdienstvollen, genialen Schöpfer der Grünanlage trennte, nachdem Vorstand und Ausschuß nach einer Erklärung gegen den Parkdirektor Benque am 13. Februar 1884 ihre Ämter niedergelegt hatten (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876–1905, Bremen 1906, S. 40; siehe auch BN 10.2., 13.2., 19.2.,

8.3. und 12.3.1884).

Im selben Jahre 1884 konnte nach langer Verzögerung endlich die letzte Brücke im Nordteil des Parks errichtet werden. Der Wasserzug an der Westseite der Anlagen wurde bereits im Jahre 1880 ausgehoben (siehe Seite 142), so daß ein Ausgang vom Innenfeld und der Meierei nach Nordwesten nicht mehr möglich war. Dieser Mangel wurde mehrfach bedauert (BN 6.9. und 3.11.1880), ein Spender fand sich jedoch lange Zeit nicht, obwohl doch vom Architekten- und Ingenieurverein zahlreiche interessante Entwürfe zur Verfügung gestellt wurden (siehe Seite 122). Eine im Courier am 29. Juni 1882 abgedruckte Einsendung machte noch einmal auf die „mit Lust und Liebe" geschaffenen Arbeiten aufmerksam, deren Schöpfer nicht auf materiellen Gewinn, so doch auf Dank und Anerkennung rechneten (Courier 29.6.1882). Der Schreiber schlug vor, die Entwürfe in einer ständigen Ausstellung im Parkhaus zu zeigen, statt sie „in der Mappe irgendeines Vorstandsmitgliedes zu vergraben".

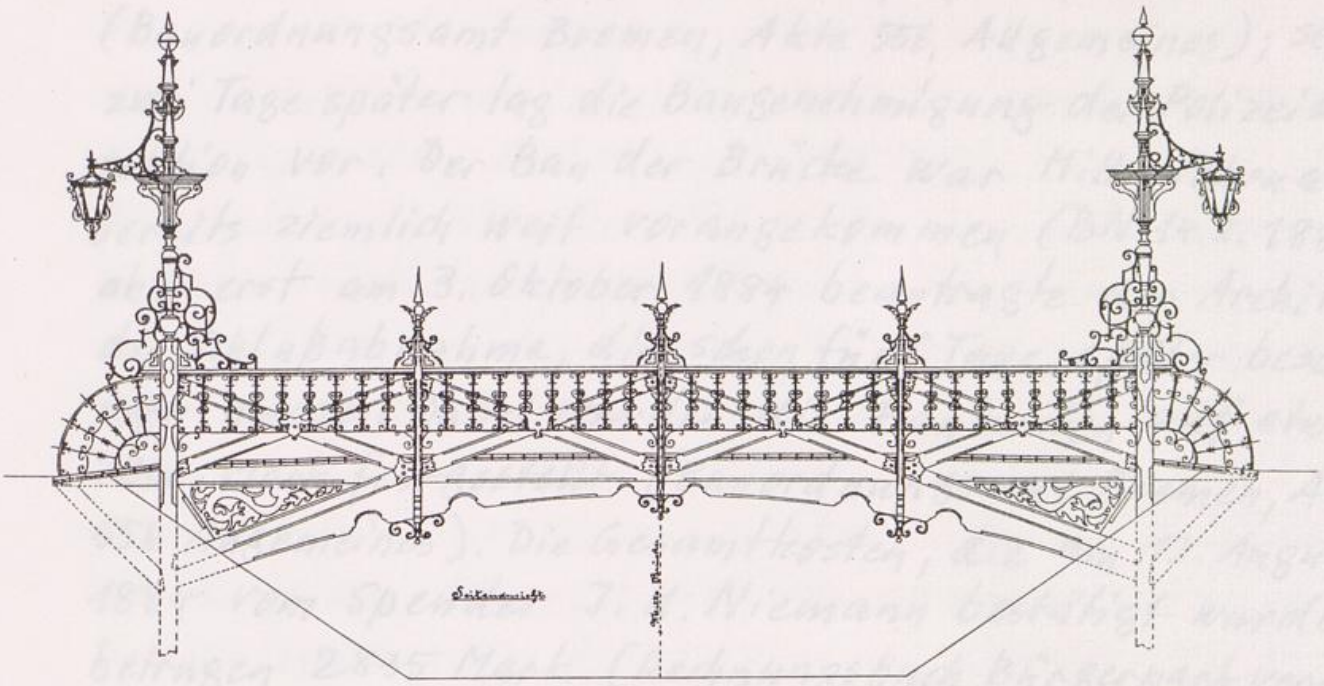
Obwohl jetzt alle schon fertiggestellten Brücken nach den zunächst z.T. anonym gebliebenen Spendern genannt wurden (BN 27.5.1883), womit auch das persönliche Engagement zum Vorteil der Parkanlagen angereizt werden sollte, meldete sich jedoch trotz besonderer Aufforderung (Bericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 7.5.1883, BN 8.5.1883) kein Stifter für die letzte Brücke im Nordwesten des Waldes, wo inzwischen – wahrscheinlich 1881 – ein provisorischer

Steg hergestellt worden war (BN 27.5. und 16.11.1883; siehe auch Seite 45). Bis Ende 1883 waren mehrere Zeichnungen für ein Bauwerk angefertigt worden, die jedoch keinen Liebhaber gefunden hatten. Man vermutete, die Bausumme sei zu hoch (BN 16.11.1883). Daher hatte der Bürgerparkverein den Architekten Friedrich Wilhelm Rauschenberg (siehe Seite 158) beauftragt, den Entwurf für eine Brücke zu liefern, die nicht mehr als 2500 Mark kosten werde. Diesen neuen Vorschlag stellte man Mitte November 1883 für einige Tage in der Buch- und Kunsthandlung von G.A. von Halem an der Obernstraße aus, und schon am 17. November fand sich ein Stifter für die letzte, im Benqueschen Plan vorgesehenen Brücke (BN 18.11.1883). Johann Hermann Niemann (7.2.1834 – 16.11.1895; Grab Riensberger Friedhof in Bremen; Todesanzeige in BN 18.11., 19.11. und 20.11.1895), der die veranschlagte Summe zusagte, wurde schon 1871 als Spender für den Park erwähnt, indem er dem Bürgerpark eine Rentierfamilie schenkte und für die Tiere auch einen Stall bauen ließ (VI. Bericht des Vorstandes des Vereins zur Bewaldung der Bürgerweide an die Generalversammlung vom 27.7.1871, Courier 30.7.1871). Er war ab 1877 bis zu seinem Tode Mitglied des Ausschusses des Bürgerparkvereins (BN 25.2.1877, 24.5.1882, 19.2.1884, 30.5.1888, 26.5.1891 und 29.5.1894. Ersatz des verstorbenen Ausschußmitglieds Niemann durch Carl Lodtmann BN 15.5.1896. Noch 1907 erhielt der Bürgerparkverein ein Geschenk von 1000 Mark durch die Erben von Frau J.H. Niemann Witwe (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1907, Jahresrechnung BN 29.5.1907)) und wirkte z.B. 1891

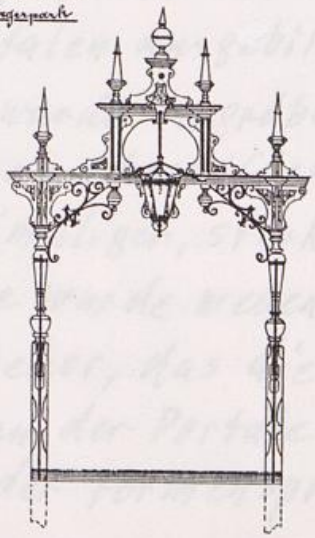
aktiv in der Mitgliederwerbung für den Verein (BN 25.6.1891). J. H. Niemann (Sein gleichnamiger Sohn (16.8.1866 – 19.4.1919, BN 20.4.1919) war Lloyddirektor), zunächst beeidigter küper beim Ziehen von Tabaksproben (Adreßbuch 1851), war Tabakkaufmann und ab 1869 auch Reeder, der 1873 seine fünf Dampfer in die neugegründete Dampfschifffahrtsgesellschaft Neptun einbrachte (BN 2.4.1898) und mit 16 anderen kaufleuten im Jahre 1872 zu den Initiatoren der AG „Weser" gehörte (Actien-Gesellschaft „Weser" Bremen, Bremen 1913, S. 4; Festschrift der Actien-Gesellschaft „Weser" Bremen 1872-1922, S. 8), wo er von 1872 bis 1876 einen Platz im Vorstand der Gesellschaft einnahm. Er war zeitweiseauch Mitglied der Direktion der Sparkasse.

J. H. Niemann hatte sein Büro in der Obernstraße 44 (Für die Spendenaktion des Jahres 1883 (BN 4.3.1883) war die kontoranschrift noch mit Erste Schlachtpforte 1 angegeben, im Adreßbuch 1882 war jedoch schon Obernstraße 44 als Firmenanschrift abgedruckt); er war wohl im Vorübergehen auf den Rauschenberg-schen Entwurf aufmerksam gemacht worden, der im Schaufenster der Buchhandlung an der Obernstraße gezeigt wurde. Daß Vorstand und Ausschuß des Bürgerparkvereins das Angebot dankend annahmen, dürfte selbstverständlich gewesen sein (BN 24.11.1883).

Am 15. Januar 1884 reichte der Architekt Friedrich Wilhelm Rauschenberg den Bauantrag mit Zeichnung für eine hölzerne Fußgängerbrücke ein, die der Zim-



Fußgängerbrücke
im Bürgerpark



Niemannbrücke 1884. Ansicht und Querschnitt
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

mermeister J. H. Meyer, Römerstraße, ausführen sollte (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines); schon zwei Tage später lag die Baugenehmigung der Polizeidirektion vor. Der Bau der Brücke war Mitte Februar bereits ziemlich weit vorangekommen (BN 14.2.1884), aber erst am 3. Oktober 1884 beantragte der Architekt die Schlußabnahme, die schon fünf Tage später beschienigt wurde. Dabei wurden die Baukosten auf etwa 2300 Mark festgestellt (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines). Die Gesamtkosten, die am 12. August 1884 vom Spender J. H. Niemann bestätigt wurden, betrugen 2835 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1884, Nr. 3348).

Das Bauwerk, dessen Aussehen durch die Bauzeichnungen und ein Foto von Louis Koch, Bremen, belegt ist, hatte eine hölzerne Tragkonstruktion mit nahezu horizontalen Deckbalken zwischen den zu Portalen ausgebildeten Widerlagerbalken. Die Tragfähigkeit wurde vergrößert durch ein flachbogiges Sprengewerk und ein scherenförmiges, geländerhohes Holzfachwerk mit dreimaliger, stark verzierter Verspannung. Das Bild der Brücke wurde wesentlich bestimmt durch das schmiedeeiserne Dekor, das die gesamte Konstruktion überzog. Der Aufbau der Portale mit Pyramiden auf Postamenten war der Formensprache der Spätrenaissance entlehnt.

Der in den Bremer Nachrichten angesprochene Baufehler (BN 14.2.1884), nämlich eine zu hohe Lage der Brückentafel, und der dadurch bedingte Einbau von Stufen vor der

Brücke dürfte beabsichtigt gewesen sein, um diese als Fußgängerbrücke berechnete Konstruktion vor unzulässigem Fahrverkehr zu schützen. Die Stützweite der Brücke betrug immerhin ohne Zwischenjoch 12 Meter bei einem nur schwach ausgebildeten Widerlager, wenn die Stützen, so wie sie im Entwurf von Ranschenberg angegeben sind, ausgeführt wurden. Die Breite zwischen den Geländern war mit 2,8 m knapp bemessen.

In der Anfangszeit der Niemannbrücke war die Unterhaltung sehr sorgfältig. 1886, 1888, 1889, 1891, 1894 und 1895 wurde sie jeweils zweimal mit Ölfarbe gestrichen und lackiert, die Holzteile verkittet und geölt. Für einen Totalanstrich wurde 110 bis 160 Mark ausgegeben. 1891 erfahren wir, daß die Eisenteile einen eisengrauen Farbton erhalten hatten. 1888 wurden die beiden Laternen bronziert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1886, Nr. 94e; 1888, Nr. 56b; 1889, Nr. 80e; 1891, Nr. 151a; 1894, Nr. 55; 1895, Nr. 110b). 1900 mußte für die Reparatur der Holzteile, die der Zimmermeister H. Töbelmann ausführte, 413 Mark aufgewendet werden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1900, Nr. 208), eine weitere größere Wiederherstellung war schon drei Jahre später notwendig (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 195).

Die Niemannbrücke mußte schon im Jahre 1905 wegen Abgängigkeit durch einen Neubau ersetzt werden, dessen kosten der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds, Dr. Johannes Wiegand, zur Verfügung stellte (siehe Seite 209).

Mit der Niemannbrücke, der letzten der größeren Brücken des Bürgerparks, waren die Gewässerkreuzungen in dem Umfang, wie es die Planung Benques vorgesehen hatte, fertiggestellt. Der Vorstand sah seine Aufgabe jedoch noch nicht als beendet an, da er hoffte, daß verschiedene, nur provisorisch aus eigenem Material notdürftig errichtete kleine Fußgängerbrücken (namentlich das zur Insel nördlich der Melchersbrücke führende Bauwerk, siehe Seite 153) im Laufe der Zeit durch Konstruktionen ersetzt würden, die „dem Parke zur Zierde gereichen" würden (Bericht des Vorstandes an die Generalversammlung vom 26.5.1884, BN 27.5.1884). Dieser Wunsch ging jedoch erst sehr spät lediglich für das Brückenpaar am Emmasee westlich des Kaffeehauses in Erfüllung (siehe Seite 222).

1884 wurden jedenfalls die wesentlichen Arbeiten zur Umgestaltung der Bürgerweide in einen der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Park abgeschlossen. Zwei Jahre später waren auch die Fahr- und Reitwege im nördlichen Teil des Bürgerparks fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Damit hatte der Verein die ihm laut § 2 der Statuten gestellte erste Aufgabe, „den Park zu vollenden," erfüllt. Rund 1 462 000 Mark (ausschließlich der Kosten für den Bau des Parkhauses und des Kaffeehauses) waren durch freiwillige Gaben aufgebracht und in die Parkanlagen investiert worden. Ab jetzt galt es, den Bestand zu erhalten und zu unterhalten. Diese Aufgabe wurde dem Bürgerparkverein im November 1886 auf unbestimmte Dauer übertragen, indem dem Verein auf seinen Antrag vom 19. Oktober 1886 hin die Dispositionsbefugnis mit

einem Kündigungsvorbehalt ohne Zeitlimit verlängert wurde (Antrag des Bürgerparkvereins vom 19. 10. 1886, StAB 2 – P. 4. g. 1. c; Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1886, S. 383 und 385).

10. Die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung 1890

— Monierbrücke, Naturbrücke —

Die nächste Brücke, die auf dem Gebiet des Bürgerparks entstand, nimmt sowohl in Bezug auf die Anlagen wie auch hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Geschichte der Technik des Brückenbaus und der Materialkunde eine Sonderstellung ein. Sie wurde als Demonstrationsobjekt auf der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung, die im Bürgerpark im Sommer des Jahres 1890 abgehalten wurde, errichtet. Sie war ein in der Fachwelt sehr beachtetes Bauwerk, obwohl sie nur ein Alter von knapp einem dreiviertel Jahr erreichte.

Beton, „ein Haufwerk aus Sand und Kies, das durch den Zementleim - Zement und Wasser - verkittet ist und in seinen Eigenschaften den natürlichen Eigenschaften verwandt ist" (Gert von Klass, Weit spannt sich der Bogen, Geschichte der Bauunternehmung Dyckerhoff & Widmann, 1865-1965, S. 13), ist als Werkstoff schon sehr alt, wenn man ihn als eine Vereinigung eines Bindemittels mit einem abgestuften Mineralkorngemisch versteht. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts verbesserte man durch neue Anwendungsverfahren die Güte dieses Baumaterials beträchtlich, insbesondere durch die Erkenntnis, daß ein nur erdfeuchter Zementbetonmörtel, in feste Formen gestampft, Werkstücke hoher Festigkeit erbrachte. Eine der ersten Brücken aus Zementbeton in Deutschland baute nach

diesem Prinzip die Firma Dyckerhoff & Widmann im Jahre 1880 aus Stampfbeton auf der Düsseldorfer Gewerbe- und Kunstausstellung. Ihr Abbruch bereitete große Mühe.

Eine für den Siegeslauf des Betonbaus entscheidende Erkenntnis war, daß Eisen und Zementbeton ohne Korrosion des Metalls einen innigen Verbund eingehen können und daß die Wärmeausdehnungswerte für Eisen und Beton hinreichend gleich sind, so daß im Verband der beiden Materialien keine schädigenden Spannungen untereinander auftreten. Schon 1848 hatte Joseph-Louis Lambot einen Nachen gebaut, dessen Wände aus Beton mit einem eingelegten Gitterwerk aus dünnen Eisenstäben nur wenige Zentimeter dick waren, und auch Mallot und Coignet verbesserten die Qualität von Beton durch die Einlage von Eisen (F.M. Feldhaus, Die Technik, Wiesbaden 1970, S. 84). 1855 wurde ein erstes Patent für die Herstellung von Schiffsplanken aus Zementmörtel mit einer Eiseneinlage genommen. Bald darauf verbesserte der französische Gärtner Joseph Monier die von ihm hergestellten Blumenkübel durch eingegossene Eiseneinlagen. 1867 erhielt er hierfür sein erstes Patent, weitere folgten für Röhren und Behälter (1868), für ebene Platten (1869), für Brücken (1873) und für Treppen und Eisenbahnschwellen (1875) (Dr. Walter Nakonz, die Beton- und Monierbau-Aktien-Gesellschaft in Beton- und Monierbau-Aktiengesellschaft 1889-1964, S. 5; siehe auch C. Matschoß, Männer der

Technik 1925). Zwar verfielen die Patente 1876 dadurch, daß J. Monier die Gebühren nicht bezahlte, bald darauf nahm er jedoch ein neues Patent auf die Herstellung von Eisenbahnschwellen, das 1878 durch Zusatzpatente auf andere Bauteile ausgedehnt wurde. Diese verbreiteten sich als die eigentlichen Monierpatente und bildeten die Grundlage des Bauverfahrens überhaupt, obwohl sich Joseph Monier der eigentlichen Bedeutung der Eiseneinlage zur Aufnahme der Zugspannungen im Betonkörper nicht bewußt wurde. Er richtete sein Augenmerk bei der Anwendung des Eisengeflechts im Beton mehr auf die Formgebung als auf die konstruktive und statische Festigkeit des Materials. Erst die Verwertung der Patente, die im September 1884 zunächst durch die deutschen Firmen Freytag & Heidschuh in Neustadt a.d. Hardt und Martenstein & Josseaux in Offenbach a. M. gemeinschaftlich erworben wurden, durch die Ingenieure Gustav Adolf Wayss und Matthias Koenen ließ in eingehenden Versuchen die Vorteile der Bauweise des Eisenbetons erkennen (G. A. Wayss, Das System Monier in seiner Anwendung auf das gesamte Bauwesen 1887). Das Ergebnis der Überlegungen und die Versuche Koenens, das Eisen auf der Zugseite des Betonbauteils einzubauen, brachte den Durchbruch des Monierverfahrens. Wayss gründete zunächst in Berlin die Commandit-Gesellschaft G. A. Wayss, die im Februar 1890 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde (Die Aktiengesellschaft wurde am 15. Ok-

tober 1889 gegründet. Erste Nennung dieser Firma in Bremer Nachrichten vom 19.1.1890) und sich in den ersten Jahren ihres Bestehens vorwiegend mit der Herstellung von Bogenbrücken, Gewölben, Flüssigkeitsbehältern, Treppen und Monier-(Eisenbeton-)Platten beschäftigte. Hauptsitz und Zentralleitung der Firma waren in Berlin; Zweiggeschäfte und Fabriken hatte man in Königsberg/Ostpr., Plagwitz-Leipzig, Dresden, Köln, München, Neustadt a.d. Hardt, Basel, Wien, Prag und Budapest angesiedelt. Vertretungen gab es in allen größeren Städten, so auch in Bremen.

Die Erfolge der „Actien-Gesellschaft für Monier-Bauten vormals G.A. Wayss & Co" auf dem Gebiet der Eisenbetonkonstruktionen waren beachtlich. Lagerhäuser wurden im Triester Hafen gebaut, und in Venezuela entstanden Durchlässe und Kanalanlagen für die dortigen Eisenbahnanlagen. Mit größeren Bauausführungen in Kiel (Marine-Akademie), Wilhelmshaven (Marine-Bekleidungsmagazin), Leipzig (Zirkus) und Hoppegarten bei Berlin (Rennbahntribünen) wurde die Leistungsfähigkeit des Verfahrens nachgewiesen (Weser-Zeitung 13.1.1890). Für das Monier-System wurde mit der Auszeichnung mit der Kaisermedaille im Rahmen der Berliner Ausstellung für Unfallverhütung im Jahre 1889 und der Verleihung von schließlich 33 goldenen, silbernen und bronzenen Medaillen und des Ehrendiploms I. Klasse der Weltausstellung Paris 1878 geworben. Besonders herausgestellt wurde auch die Bewährung der „feuerfesten Construction nach System

Monier D. R. - P. (Eisengerippe mit Cementumhüllung)", deren „baupolizeilich erprobte absolute Feuerfestigkeit" sich beim großen Brand der Dampf-kornbrennerei und Preßhefefabrik Actien-Gesellschaft (vormals Heinrich Helbing) am 21. Dezember 1889 in Wandsbeck bei Hamburg gezeigt hatte und durch Atteste nachgewiesen wurde (BN 23.2.1890). Feuerproben waren in Berlin, Köln und Breslau unternommen und Belastungsversuche technischer Aufsichtsbehörden in Berlin und Breslau durchgeführt worden.

In Bremen vertrat Wilhelm Abel jun., ein Maurer- und Zimmermeister (Erstmalig im Nachtrag zum Adreßbuch 1889 als solcher genannt), seit Juli 1889 die Interessen zunächst der Firma G. A. Wayss & Co und seit Mitte Januar 1890 der daraus hervorgegangenen Aktiengesellschaft für Monier-Bauten (Anzeigen in BN und Weser-Zeitung für Fa. G. A. Wayss & Co, zuerst in Weser-Zeitung vom 25.7.1889, letztmalig 17.1.1890; Anzeigen in BN und Weser-Zeitung für Fa. Actien-Gesellschaft für Monier-Bauten vom 23.1. - 15.6.1890; Gründung dieser Firma am 15.10.1889; erste Nennung in BN 19.1.1890. Noch in Weser-Zeitung vom 13.1.1890 suchte der Patentinhaber G. A. Wayss Interessenten für die Ausführung von Arbeiten nach dem System „Monier"). Er machte ab 25. Juli 1889 in einer Annoncenaktion in den Bremer Tageszeitungen die Leistungen der Gesellschaft einem größeren Kreis bekannt; gleichzeitig suchte die Aktiengesellschaft für Monier-Bauten Lizenzverga-

Aktien-Gesellschaft für Monier-Bauten,
vorm. G. A. Wayss & Co.
Unternehmung von Beton- und Cementarbeiten.
Specialität: Cementarbeiten mit Eisengerippen nach „System Monier" D. R. P.
33 goldene, silberne und bronzene Medaillen. — Ehrendiplom Weltausstellung Paris 1878.
Kaisermedaille Ausstellung für Unfallverhütung Berlin 1889.
Zur Ausführung obiger Arbeiten hält sich bestens empfohlen
Wilhelm Abel jr., Bremen.

BN 23. 1. 1890

Die Monier'sche Bauweise

(Eisengerippe mit Cementumhüllung, D. R. P.)

glänzend bewährt beim grossen Brande

der

Dampf-Kornbrennerei und Presshefe-Fabriken Actien-Gesellschaft (vormals Heinr. Helbing) in Wandsbeck bei Hamburg.

ATTEST.

Die Decken der Spritfabrik von Herrn **Heinr. Helbing zu Wandsbeck** bei **Hamburg** bestehen aus eisernen Trägern, auf welchen ein ebener **Monierboden** aufruht, gleichzeitig Fussboden und Decke bildend. Alle Geschosse, auch das Dachgeschoss, sind mit solchen **Monierböden**, welche je nach der Belastung 4½ bis 7 cm Stärke besitzen, versehen. Der Fussboden des Dachgeschosses, auf welchen im vorliegenden Falle es besonders ankommt, ist **nur 4½ cm stark.**

Bei dem am 21. December 1889 stattgefundenen grossen Brande ist der Dachstuhl des Gebäudes **ganz und gar bis herunter auf die Monierdecke vernichtet worden.** Da in den tiefer belegenen Geschossen Spiritusvorräthe aufgehäuft lagen, so würde bei der geringsten Verletzung der trennenden Zwischendecke sich das Feuer nach unten fortgepflanzt und, genährt durch den leicht zündenden Stoff, eine grosse Ausdehnung angenommen haben. Man konnte auch, trotzdem der Dachstuhl in Flammen stand, durch die Monierdecken geschützt, die Gefahr beseitigen, indem man genügend Zeit fand, den Spiritus aus den Bassins nach der Rectifications-Anstalt, welche etwa 200 bis 250 m entfernt liegt, durch eine Leitung hinüber zu befördern. **Dass somit ein grosses Brandunglück abgewendet wurde, muss allein der ausgezeichneten Haltbarkeit der nur 4½ cm starken Monierdecke zugeschrieben werden,** welche sich in vorliegendem Falle unversehrter erhalten und nicht nur den Angriffen niederstürzender Trümmer, sondern auch der plötzlichen Abkühlung durch Löschwasser erfolgreich Trotz geboten und somit den Herd des Brandes von dem Spirituslager vollständig abgeschlossen hat.

Bemerkenswerth ist noch, dass die Eisen-Träger durch die Monierdecke in ausgiebigster Weise geschützt wurden, da sich dieselben unversehrt erhalten haben.

Wandsbeck, den 31. December 1889.

Dampf-Kornbrennerei und Presshefe-Fabriken Actien-Gesellschaft
(vormals Heinr Helbing)
(gez.) W. A. Lindemann. p. p. Johs. Groth.

ATTEST.

In den Sprit-Lagerspeichern der **Dampf-Kornbrennerei und Presshefe-Fabriken, A.-G. (vormals Heinr. Helbing) hier,** sind die Fussböden zwischen den einzelnen Stockwerken nach dem **System Monier** von **G. A. Wayss & Co. in Berlin** ausgeführt.

Bei dem am **21. December** 1889 stattgehabten Brande der Speicher haben sich diese Böden gut bewährt: sie leisteten in dem vollständig ausgebrannten **westlichen** Speicher, dem Entstehungsherde des Feuers, welches sich durch die Fahrstuhlöffnung mittelst ausfliessenden, brennenden Sprits schnell durch alle Etagen verbreitete, **den Flammen und der enormen Hitze vorzüglich Widerstand** und wurden erst zerstört, als die sie tragenden Träger zum Einsturz gelangten.

Im **östlichen** Speicher, dessen Dach vom Feuer ergriffen wurde, **verhinderte der Monier-Boden das Durchbrennen nach den unteren Etagen;** er leistete nicht nur dem Feuer vollständig Widerstand, sondern verhinderte auch das Durchfliessen der hineingeschleuderten Wassermassen, auch zeigte er die genügende Festigkeit beim Einstürzen des Daches.

Der Firma **G. A. Wayss & Co.** wird Vorstehendes in vollster Anerkennung der von ihr ausgeführten Arbeit bescheinigt.

Wandsbeck, den 3. Februar 1890.

(L. S.) **Der Stadtbaumeister.**
(gez.) **Kuehn,**
Königlicher Regierungs-Baumeister.

[10233]

Zu obigen Attesten fügen wir hinzu, dass die **I-Träger,** auf welchen die ebenen Monierböden ruhen, weder ummantelt, noch mit Beton ausgestampft sind, unterhalb des Monierbodens also vollständig frei liegen. Aus diesem Grunde vermochten sie dem im **westlichen** Speicher von unten an sie herantretenden Feuer nicht zu widerstehen. Es empfiehlt sich deshalb in allen Fällen, wo man eine vollständige Feuersicherheit haben will, auch die Träger und etwaigen Stützen nach dem System Monier gluthsicher zu ummanteln. — Bei Anwendung weit gespannter **Monier**gewölbe wird vollständige Feuersicherheit einfacher erreicht, weil nur sehr wenige Träger vorhanden sind, die in Beton eingebettet werden bis auf den Untergurt, der allein noch ummantelt zu werden braucht.

Actien-Gesellschaft für Monierbauten
vorm. G. A. Wayss & Co.
BERLIN NW. Alt-Moabit No. 97.
Zur Ausführung der **Monier'schen Bauweise** hält sich empfohlen
Wilhelm Abel jr., Ahornstrasse 16,
Bremen.

BN 23. 2. 1890

Wilhelm Abel jr., Bremen,

Vertreter der

Actien-Gesellschaft für Monier-Bauten,

vorm. G. A. Wayss & Co.,

BERLIN NW.

Zweiggeschäfte: Köln a./R. — Königsberg O.-Pr. — München. — Plagwitz-Leipzig. — Wien. — Prag. — Budapest. — Zürich.

Feuerfeste Constructionen

nach „System Monier" D. R.-P. (Eisengerippe mit Cementumhüllung.)

Mit Vortheil für alle Constructionen im Hoch- und Tiefbau anwendbar.

Vorzüge: Baupolizeilich erprobte absolute Feuerfestigkeit, glänzend bewährt beim grossen Brande der Spritfabrik von Heinr. Helbing in Wandsbeck bei Hamburg — grosse Tragfähigkeit namentlich auch für schwere Einzellasten — geringe Constructionshöhe — geringes Eigengewicht — schnelle Herstellbarkeit — Trockenheit — Wasserdichtigkeit — Dunstdichtigkeit — Unveränderlichkeit bei Fortfall jeder Unterhaltung u. s. w.

83 goldene, silberne und bronzene Medaillen, Ehrendiplom I. Classe Welt-Ausstellung PARIS 1878.

Silberne Kaiser-Medaille Deutsche Allgemeine Ausstellung für Unfall-Verhütung BERLIN 1889.

Stampf-Betonbauten u. Cementarbeiten

jeder Art: Brücken-, Wehr- und Schleusenbauten — Canäle — Turbinenanlagen — Reservoire — Gasometerbehälter — Bassins — Gruben — Fundirungen — Bodenbeläge — Trottoirs — Gewölbe — wasserdichte Kelleranlagen — Krippen etc.

Mack's Gipsdielen

vorzügliches, leichtes Bau- und Isolirmaterial zur raschesten Herstellung trockener, gesunder Wohn- und Fabrikräume in jeder Jahreszeit (Wände, Decken, Zwischenböden, tropfsichere Dächer u. s. w.)

Die Gipsdielen lassen sich wie Holz sägen und wie dieses nageln.

Vorzüge: Billig, feuersicher, trocken, leicht, schalldicht, Isolirung gegen Kälte und Wärme, reinlich, bedeutende Abkürzung der Bauzeit etc.

Ausführliche illustrirte Prospecte und Ausführungsverzeichnisse stehen auf Wunsch kostenlos zur Verfügung.

BN 23.2.1890

Actien-Gesellschaft für Monier-Bauten

vorm. **G. A. Wayss & Co., Berlin NW.**

Feuerfeste Constructionen

nach **„System Monier“ D. R.-P.** (Eisengerippe mit Cementumhüllung).

Ausführungen für Nordwestdeutschland durch

Wilhelm Abel jr., Bremen, Ahornstraße 16.

Ausführliche illustrirte Prospecte und Ausführungsverzeichnisse stehen auf Wunsch kostenlos zur Verfügung.

BN 30.3.1890

ben für das Bauverfahren (Erstmalig Weser-Zeitung 1.7. 1889, letztmalig 13.1.1890).

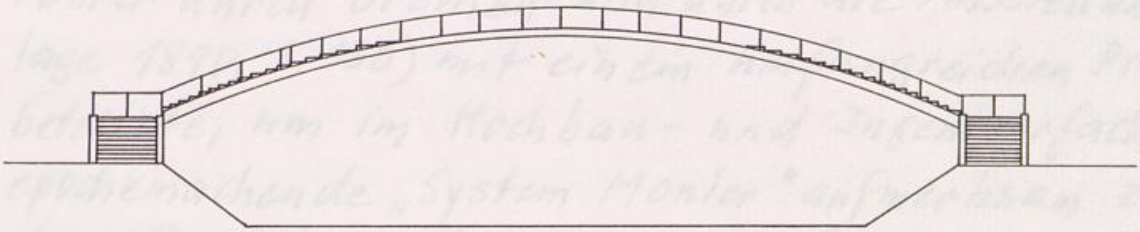
Besondere Wirkung versprach man sich offensichtlich von einer Beteiligung an der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung, die seit Ende 1889/Anfang 1890 auf dem vorderen Teil des Bürgerparkareals aufgebaut wurde und trotz des schließlich eingetretenen Defizits von über 36 000 Mark zu Beginn einer Zeit stürmischer industrieller Entwicklung ein großes Ereignis in diesem Jahre darstellte. Diese Ausstellung machte nicht nur die Fachwelt mit dem Eisenbeton bekannt, sie führte auch in größerem Umfang technische Neuerungen vor, so zum Beispiel die Elektrizität zu Beleuchtungszwecken oder als Energieträger zum Betrieb einer Straßenbahn, eine Petroleumbahn, ein Daimlersches Petrol-Motorboot und vieles andere mehr, so auch einen Vorläufer der Kinoprojektion, den sogenannten Anschützschen Schnellseher (Siehe BN 11.12.1890). Eine aus der Ausstellung von 1890 hervorgegangene dauerhafte kulturelle Einrichtung Bremens ist das Übersee-Museum (Staatliches Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde am Bahnhofsplatz, in das die Ausstellungsobjekte der Handelsausstellung der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung eingebracht wurde.

Bereits mit dem Zollanschluß Bremens im Jahre 1888 kam in der Gewerbekammer der Gedanke auf, in Bremen eine große Leistungsschau zu arrangieren. Diese Ausstellung, die durch ein Komite unter Leitung des auch politisch aktiven Kaufmanns Christoph Hellwig Papendieck (Chr.

H. Papendieck (1839 - 1891) gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Aktiengesellschaft „Weser" (Festschrift Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen 1872 - 1922, S. 8) und war zeitweise Rechnungsführer des Bürgerparkvereins. Er war von 1868 bis 1891 Mitglied der Bremischen Bürgerschaft und 1890 Kandidat der Nationalliberalen in der Reichstagswahl. Er unterlag dem Sozialdemokraten Julius Bruhns in einer Stichwahl nur knapp. Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhundert, Bremen 1912, S. 378) ausgerichtet wurde, wurde unter Beteiligung der Provinz Hannover, des Großherzogtums Oldenburg und der Freien Hansestadt Bremen mit 1015 Ausstellern unter Anschluß einer Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunstausstellung zu einem großen Ereignis für Bremen. Dem Architekten Johann Georg Poppe, der für den Bürgerpark schon die Zeichnungen für die Carl Schütte-Brücke (siehe Seite 97) und für eine Reihe von Bauten am Hollersee im Bürgerpark geliefert hatte, wurde die Ausführung sämtlicher Bauten übertragen, nachdem ein Wettbewerb kein dem Vorstand des Ausstellungskomite genügendes Resultat ergeben hatte (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876 - 1905, Bremen 1906, S. 79). Poppe, der nach großartigen Bauten in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zum bedeutendsten Architekten der Stadt aufgestiegen war und insbesondere nach der Erkrankung von Heinrich Müller im Frühjahr 1888 an Ansehen noch gewonnen hatte, gestaltete die zahlreichen Ausstellungsgebäude in üppigen Formen, vor allem schuf er ein neues Parkhaus, das den ersten bescheidenen Bau von Heinrich Müller aus dem Jahre

1873 ersetzte und von vornherein dafür bestimmt war, als einziges Gebäude der Ausstellung für große Veranstaltungen erhalten zu bleiben. Die Baukosten für dieses große und aufwendige Gebäude, das 6000 Sitzplätze umschloß, in Höhe von 300 000 Mark schenkte der Bremer Kaufmann Gustav Deetjen.

Bereits im April 1888 wurde das Programm für die Ausstellung veröffentlicht, und im Januar 1889 begann das Gesamtkomite seine Arbeit. Anfang 1890 waren die umfangreichen Erdarbeiten im vorderen Bürgerpark im Gange, und die zahlreichen Gebäude, zu deren Ausführung Poppe eine Reihe anderer Architekten hinzuzog (August Abbehusen d. Ä., Johann Diedrich Dunkel („Altbremische Straße"), Friedrich Wilhelm Ranschenberg, Wilhelm Sunkel, Max Salzmann, Carl Bollmann (Pavillon der Firma Engelhardt & Biermann, heute Waldschlößchen (-bühne)) nahmen Gestalt an. Das Konzept stand soweit fest (siehe Zeitungsbeilage mit Übersichtsbild in Holzschnitt, BN und Weser-Zeitung 1.1.1890), so daß schon ab 1. November 1889 keine freistehenden Gegenstände mehr für die Ausstellung angenommen werden konnten (BN 16.10.1889; 25.1.1890). Die Absicht der Aktiengesellschaft für Monierbauten, auf dem Ausstellungsgelände eine Brücke nach ihrem Patent zu präsentieren, war zu dieser Zeit noch nicht erkennbar. Aus einer Anzeigenkampagne des Vertreters Wilhelm Abel jun. sind jedoch die intensiven Bemühungen abzulesen, das neue Bauverfahren in Bremen bekanntzumachen und bei Bauinteressenten einzuführen (siehe Seite 184).



Monierbrücke 1890
Rekonstruktion nach Fotografie

Dafür eignete sich sicherlich ganz besonders die große, in Vorbereitung befindliche Gewerbe- und Industrieausstellung im Bürgerpark, an der sich schließlich die Actien-Gesellschaft für Monier-Bauten vorm. G. A. Wayss & Co, Berlin, vertreten durch Wilhelm Abel jun. (Schellen's Führer durch Bremen und durch die Ausstellung, 3. Auflage 1890, S. 150) mit einem umfangreichen Programm beteiligte, um im Hochbau- und Ingenieurfach auf das epochemachende „System Monier" aufmerksam zu machen. Gezeigt wurden ein rundes, freistehendes Bassin mit 3 Meter Durchmesser und 1,5 Meter Höhe, verschiedene Rohrprofile von 1 und 2 Meter Durchmesser, ein eiförmiges Rohr von 1 bzw. 1,5 Meter Öffnung sowie Monierkanäle mit Porzellanisolatoren für unterirdische elektrische Leitungen. Die Gesellschaft stellte auch einen transportablen Asch- und Müllkasten von 1 m³ Inhalt und zehn Blumenkübel in Holzimitation sowie ein Hartgipshäuschen aus (Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunst-Ausstellung, Bremen 1890, S. 273; siehe auch Baugewerkszeitung XXII. Jahrgang, 1890, Nr. 68, S. 843). Am auffälligsten und in der Fachwelt wegen ihrer Leichtigkeit und Kühnheit der Konstruktion stark beachtet war die sogenannte Monierbrücke, die als flacher Betonbogen mit einer Spannweite von 40 Meter und einer Pfeilhöhe von 4,5 Meter vor dem Gebäude der Gartenbauausstellung einen künstlichen Fischteich im Nordwesten des Geländes in der Nähe der heutigen Kinderschutzhütte – ehemals Rutenbergkiosk – überquerte. Diese Fußgängerbrücke hatte im Scheitel eine Plattenstärke von nur 25 cm bei einer

Breite von 3 Meter. An den Auflagern verstärkte sich die Konstruktion, die hier eine Breite von 7 Meter hatte, auf 55 cm. Die von Zementbeton eingehüllten eisernen Rundstäbe hatten einen Durchmesser von 13 mm (so in der Bangewerks-Zeitung, XXII. Jahrgang, 1890, Heft 68, S. 843. Die Festausgabe Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und kunst-Ausstellung, Bremen 1890, gibt auf S. 274 ein Maß von nur 10 mm an), sie waren der Länge nach dicht an der Unterseite der Betonstärke verlegt. Die quer dazu angeordneten Rundeisen mit 7 mm Durchmesser dienten als Druckverteilungsstäbe. Die Abstände sowohl der Längs- wie der Quereisen wird mit gleichmäßig 5 cm (Nach Bangewerks-Zeitung, XXII. Jahrgang, 1890, Heft 68, S. 843 7 cm) angegeben. An beiden Enden der Brücke waren als Zugänge steigende Treppengewölbe ebenfalls nach dem System Monier angebaut; sie waren bei einer Spannweite von 4,5 Meter und einer Deckenstärke von nur 5 cm mit 7 und 5 mm dicken Rundeisen armiert worden.

Der Bau der Brücke erfolgte auf einer hölzernen Gerüstschalung innerhalb von nur drei Wochen. Der Beginn der Arbeiten dürfte um die Mitte des Monats Mai erfolgt sein, er ist allerdings nicht belegt. Die Konstruktion war vor der Ausführung sorgfältig berechnet worden, wobei man von einer Bruchbelastung von 19 000 kg je m^2 Brückenfläche ausging. Es wurde eine sechsfache Sicherheit zugrunde gelegt, die Nutzlast wurde mit 1000 kg eingesetzt (Dr. Ing. Walter Nakonz, Die Beton- und Monierbau Aktiengesellschaft in: Beton- und Monierbau Aktiengesellschaft 1889–1964, S. 9). Über die Gründung und die eventuelle

Einspannung des Bogens an den Widerlagern — zusätzliche Merkmale für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Moniersystems in der Anfangszeit — sind Hinweise nicht vorhanden.

Mit der Ausstellungseröffnung am 1. Juni 1890 war die Brücke noch nicht betriebsbereit. Am 5. Juni verbreitete sich in der Stadt das Gerücht, die Monierbrücke sei eingestürzt, dabei seien zehn Menschen schwer verletzt worden (BN 6.6.1890). Es stellte sich jedoch heraus, daß beim Abbruch des Gerüstes ein Teil der Holzkonstruktion zusammengebrochen war, wobei ein Zimmermann ins Wasser gefallen war. Ein übereifriger Passant hatte Feuerwehr und Polizei alarmiert und dabei wohl etwas übertrieben. Jedenfalls wurde die Brücke unversehrt am 6. Juni 1890 dem Verkehr übergeben (Weser-Zeitung 7.6.1890) und fleißig benutzt; dabei wurde bedauert, daß das Bauwerk nicht über den Hollersee als Zugang zur Pagode, die nur mit einem Fährboot erreichbar war, errichtet worden sei (BN 7.6.1890).

Auch in den zahlreichen Berichten der Tageszeitungen wurde die Brücke nach ihrer Verkehrsübergabe kaum berücksichtigt (Erste Nennung nach dem 7. Juni 1890 in den BN am 3. Oktober 1890). Das mag seinen Grund darin gehabt haben, daß andere Ausstellungseindrücke übermächtig waren und „der gewaltige Bogen" der Brücke wohl imposant, jedoch im Verhältnis zu den anderen vielfältigen gebotenen Objekten und den selbst für den Geschmack der Zeitgenossen aufwendigen Bauten wenig auffällig war.

Die Technik des Monierverfahrens der Brücke und der zahlreichen dargebotenen Rohre, Bassins und Platten mögen für die Fachwelt der Ingenieure höchst interessant gewesen sein, so daß die Firma G. A. Wayss & Co für die Fußgängerbrücke vom Preiskomite auch mit einer Ehrengabe in Höhe von 300 Mark ausgezeichnet wurde (Baugewerks-Zeitung XXII. Jahrgang, 1890, Nr. 80, S. 999), einem breiten Publikum und der Masse der normalen Zeitungsleser dürften die technischen Feinheiten jedoch nicht aufgefallen sein. Sie waren auch im Rahmen eines Zeitungsartikels nicht zu vermitteln.

Es war vorgesehen, die Brücke nach Schluß der Ausstellung (15. Oktober 1890) zu Beobachtungszwecken bis zum Bruch zu belasten (Die nordwestdeutsche Gewerbe, Industrie, ... Ausstellung, Bremen 1890, S. 274). Aber noch Ende Dezember des Jahres war der Stand mit den Monienbauten nicht abgeräumt (BN 20.12. 1890). Im Januar 1891 suchte der mit dem Abbruch beauftragte Hermann Wehmann (Im Adreßbuch 1890 als technisches und Patentbüro aufgeführt. Wehmann, Hutfilterstraße 27, war Vertreter „renomiertester Fabriken" für Maschinen und Anlagen. Er setzte nach dem großen Erfolg des Daimlerschen Petroleum-Motorbootes auf dem Hollersee während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung 1890 ein zweites Daimlersches Boot mit einem 2 PS-Motor zu Fahrversuchen auf der Weser ein und bot es zur Besichtigung im Freihafen an (BN 17. 10. 1890)) einen Unternehmer für den Abbruch der Brücke (BN 9. und 10. 1. 1891). Vierzehn Tage später war man mit den Arbeiten

angefangen (BN und Bremer Courier 25.1.1891. Im Bremer Courier war noch am 23. Januar 1891 berichtet worden, daß die „hübsche Bogenbrücke" vorläufig noch an Ort und Stelle verbleiben solle). Man schnitt im Scheitel des Bogens ein ein Meter breites Stück aus dem Beton heraus um zu sehen, ob die Brücke einstürzen werde. Sie brach jedoch erst am 24. Januar 1891 zusammen, nachdem die Öffnung so erweitert worden war, daß nur noch zwei seitliche Stege von je 10cm Breite (= 2/30 der Breite der Brückenbahn) stehengeblieben waren. Anschließend dürfte bis zum Frühjahr Betonreste und Fundamente beseitigt worden sein. Die Firma J. F. Conradi sprengte am 15. März 1891 die Pfeiler der Monierbrücke. Diese Arbeit und die Fortschaffung des Schutts kosteten nicht weniger als 2300 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1890, nach Nr. 80), eine hohe Summe im Hinblick darauf, daß die Sprengung aller übrigen der Ausstellung gehörenden Fundamente und die Beseitigung des Schutts nur 1500 Mark verschlangen. Der kleine See, über den das Schaustück Monierbrücke geführt hatte, wurde dann im Frühjahr mit dem Erdmaterial vom Mädchenspielplatz ausgefüllt (BN 22.3.1891). Br. Courier 15.3.1891

Von den Ausstellungsgebäuden und Anlagen blieb lediglich das im Maßstab zu den Parkanlagen zu große Parkhaus (siehe W. Benque, Das neue Parkhaus und seine Umgebung, Bremer Courier 14.1.1901) erhalten, bis es am 15. August 1907 teilweise abbrannte und 1912/13 durch einen Neubau ersetzt wurde. Auch auf den Abbruch des sogenannten „Cement-Pa-

villons" der Portland-Cement-Fabrik Hemmoor verzichtete der Bürgerparkverein. Damit blieb ein weiterer Beweis für die Bewährung des Monierverfahrens erhalten, da an diesem Ausstellungsobjekt außer verschiedenen Anwendungsarten des Zements (Betonierung des Fundaments, Herstellung ornamentaler Architekturteile in Zementguß, Putzen und Ziehen von Gesimsen und Gliederungen, farbige Muster im Fußboden) beim Bau der Kuppel des Pavillons das Patent des Monier-Systems demonstriert wurde (Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunst-Ausstellung 1890, Bremen 1890, S. 301; siehe auch Harry Schwarzwälder, Bänke, Ruhesitze und Pavillons im Bremer Bürgerpark). Das Ausstellungsgebäude der Zigarrenfabrik Engelhardt & Biermann wurde dem Bürgerparkverein geschenkt und als Waldschlößchen im hinteren Parkgelände in der Nähe der Senior Lodtmann-Brücke wieder aufgebaut.

Für Wilhelm Abel jun. scheint die Ausstellung keinen wesentlichen Erfolg bedeutet zu haben. Er trat jedenfalls als Vertreter der Aktiengesellschaft für Monierbauten schon ab Mitte Juni 1890 (letztmalig BN und Weser-Zeitung 15.6. 1890) in den Tageszeitungen nicht mehr in Erscheinung. Im März 1891 annoncierte er als Architekt (BN 21.3. 1891); das Adreßbuch verzeichnete ihn zwischen 1894 und 1899 als Bauaufseher, und von 1900 bis 1905 nannte er sich wieder Architekt. Abel scheint 1905 gestorben zu sein, da das Adreßbuch des nächsten Jahres nur noch seine Witwe registriert.

Die Monierbrücke im Bürgerpark stand am Anfang einer erfolgreichen Entwicklung des Eisenbetonbaus, dessen deutsche Initiative von der Actien-Gesellschaft für Monier-Bauten vorm. G. A. Wayss & Co, Berlin, ausging. Auch bei einem Belastungsversuch an einem 10 Meter weit gespannten Monierbogen im Stadtwäldchen von Budapest konnten ein halbes Jahr nach der Bürgerparkbrücke die hervorragenden Eigenschaften dieser Bauart nachgewiesen werden. Der Bogen ging erst bei einer 7½fachen Überbelastung zu Bruch (BN 12.7.1891). Obwohl z.B. die Firma Dyckerhoff & Widmann noch lange und erfolgreich an der bewehrungslosen Stampfbetonbauweise festhielt und schließlich noch zwischen 1904 und 1906 die seinerzeit größte Eisenbahnbrücke der Welt über die Iller bei Kempten in dieser Bauart herstellte (Gert von Klass, Weit spannt sich der Bogen 1865–1965, S. 30), verbreitete sich das System Monier unaufhaltsam. Aus der Frühzeit hat sich sogar eine von der Hamburger Niederlassung der Actien-Gesellschaft für Monier-Bauten in Bremen errichteten Brücke unversehrt erhalten. Im Jahre 1900 baute die Firma für die Kleinbahnstrecke Bremen-Tarmstedt eine Flutbrücke in der Wümmeniederung bei Borgfeld, deren Betonkonstruktion als durchlaufendes Wellenband über neun Öffnungen mit je 10,43 m lichter Weite konstruiert wurde. Die Plattenstärke beträgt im Scheitel, der flachen, stark schiefwinkeligen Eisenbetongewölbe nur 25 cm. Das Bauwerk überführt noch heute den Radwanderweg „Jan Reiners" über das Überschwemmungsgebiet der Wümme. Die einwandfreie Beschaffenheit der Konstruktion zeugt von der Qualität des frühen Monierbaus.

Auf der Gewerbe- und Industrieausstellung des Jahres 1890 wurde im Bürgerpark noch eine zweite Brücke gezeigt, die allerdings ein handwerkliches Schaustück war und weit geringeres Aufsehen erregte. Am Wege hinter dem „improvisierten Forsthaus" – dem sogenannten Harzer Forsthaus – war über eine kleine Entwässerungsrinne im Zuge eines unterbrochenen Weges im Nordosten des Ausstellungsgeländes von der „Manufactur von Holzwaaren ... von Hermann Bunnemann aus Adelebsen in der Provinz Hannover" eine geschmackvoll gearbeitete Naturbrücke errichtet (Bremer Courier 13.8. 1890), die ebenfalls nach Ende der Ausstellung wieder entfernt wurde. Bunnemann zeigte bei derselben Gelegenheit auch eine Naturhütte.

11. Die Erneuerung der ersten Fahrbrücke 1897
– Hachezbrücke –

Als erste der Brücken des Bürgerparks wurde die Arensbrücke (siehe Seite 124) erneuert, die im Jahre 1880 als Fahrbrücke im Bürgerwald gebaut worden war und der als „Naturbrücke" aus unbearbeiteten Baumstämmen ohnehin keine längere Lebensdauer zugedacht war. J. Th. Areus, der Stifter, war 1886 aus dem Vorstand des Bürgerparkvereins ausgeschieden und im März 1891 gestorben, so daß aus Rücksichtnahme auf ihn eine weitere aufwendige Unterhaltung des Bauwerks nicht mehr vorgenommen zu werden brauchte. 1896 hatte sich trotz häufiger sorgfältiger Erneuerung des Anstriches der Zustand so sehr verschlechtert, daß ein Neubau dringend notwendig wurde. Die Parkverwaltung beabsichtigte nicht, die baufällige Konstruktion durch eine gleichartige Konstruktion zu ersetzen, sondern eine der Umgebung angepaßte Brücke aus Eisen zu beschaffen, die in leichten, gefälligen Formen herzustellen sein würde (BN 29. 12. 1896). Da in Anbetracht der „recht kümmerlichen finanzlage" des Vereins jedoch nicht einmal für eine einfache Holzbrücke die Geldmittel zur Verfügung standen, appellierten die Bremer Nachrichten an den Bürgersinn eines Parkfreundes, die Mittel, die für eine Holzbrücke auf rund 5000 Mark und auf einige tausend Mark mehr für ein eisernes Bauwerk geschätzt wurden, als Weihnachts- oder Neujahrsgeschenk dem Park zu überweisen (BN 29. 12. 1896).

Es meldeten sich daraufhin schon Mitte Januar 1897 gleich zwei betuchte Interessenten, die bereit waren, den im Falle der Ausführung eines soliden Bauwerks verhältnismäßig teuren Brückenbau zu bezahlen (BN 26.1.1897). Zunächst gab der Bremer Kaufmann Joseph Johannes Arnold Hachez eine Zusage ab; bald darauf folgte der Kommerzienrat Friedrich Ludwig Biermann (1837–1904) (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 36), der Inhaber der Zigarrenfabrik Leopold Engelhardt & Biermann, der bereits im Jahre 1891 dem Bürgerpark seinen während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung benutzten, vom Architekten Carl Bollmann entworfenen Pavillon geschenkt hatte (siehe Seite 187). Biermann trat als Spender der Brücke zugunsten Hachez' zurück, indem er sich vornahm, anderweitig dem Bürgerpark seine Gunst zukommen zu lassen. Biermann, der auch Mitglied des Ausschusses des Bürgerparkvereins war, tat nicht nur zu Lebzeiten viel für den Park, sondern bedachte ihn auch letztwillig reich (BN 23.10.1904; Bericht des Vorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 25.5.1905, BN 26.5.1905; Vermächtnis von 20 000 Mark am 10.7.1904, siehe Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876–1905, Bremen 1906, S. 265).

Joseph Johannes Arnold Hachez (24.5.1828 – 4.1.1901) war Teilhaber der Firma D. H. Wätjen & Co (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 511), in einem Handelshaus, das sich unter Hachez' Mitwirkung zu großem Ansehen entwickelt hatte. Zu-

nächst vor allem im Tabakhandel tätig, erweiterte man das Geschäft allmählich zu einem allgemeinen Import- und Exporthandel auf breitester Basis und mit bedeutendem Erfolg. Die Firma war schließlich die größte private Segelschiffsreederei der Welt (Hans Waetjen, Weißes Wim blauen Feld. Die bremische Reederei und Überseehandlung D. H. Wätjen & Co 1821 – 1921, Wulfsburg 1983). Joseph Hachez (nicht identisch mit dem Gründer der Bremer Chokolade-Fabrik Hachez & Co, Joseph Emil Hachez, 1862 – 1933), seit 1862 mit der Tochter von Christian Heinrich Wätjen, Magdalene Christine Louise (27.7.1843 – 18.1.1912) verheiratet, war von 1867 – 1878 Mitglied der Handelskammer in Bremen gewesen. 1883 gehörte er mit anderen Bremer Kaufleuten zu den Gründern der Bremer Wollkämmerei in Blumenthal (Friedrich Jerchow, Die Geschichte der Bremer Wollkämmerei 1983).

seine günstigen Vermögensverhältnisse gaben ihm die Möglichkeit, sich durch großzügige Spenden um öffentliche und gemeinnützige Einrichtungen der Stadt verdient zu machen. So stattete er z. B. den Kunstverein im Jahre 1898 mit einer Gabe in Höhe von 100 000 Mark zum Neubau der Kunsthalle in Bremen aus (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen, 1876 – 1905, Bremen 1906, S. 179). 1903 schenkte Frau

Magdalene Hachez, geb. Wätjen, zum Andenken an ihren verstorbenen Mann dem Bürgerparkverein 10 000 Mark (Jahresrechnung für 1902, BN 29.5.1903), und im Jahre 1911 erhielten gemeinnützige Einrichtungen aus Hachez' Nachlaß Vermächtnisse mit einem Gesamtbetrag von 360 000 Mark (Hubert Wania, Fünfzehn Jahre Bremen 1906 – 1920, Bremen 1930, S. 111). Hachez' bedeutende Gemäldesammlung wurde im November 1912 versteigert (BN 11.11.1912).

Am 4. März 1897 reichte Franz E. Schütte als Bauherr namens des Bürgerparkvereins den Bauantrag für eine massive Fahrbrücke anstelle der Irensbrücke ein. Als Bauführer wurde der Architekt Carl Bollmann, der schon zu Anfang des Jahres einen Entwurf für den Neubau geliefert hatte, benannt (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines); als Unternehmer für die Erd- und Maurerarbeiten war Ludwig Leuer vorgesehen.

Carl Bollmann (17.9.1848 – 4.9.1899) war ein Architekt, der in der Lage war, die von ihm geschaffenen Bauten geschickt im Geist seiner Zeit zu gestalten. Dabei stand er allerdings im Schatten seines Zeitgenossen Heinrich Müller, bei dem er zunächst beschäftigt war, und in späteren Jahren von Johann Georg Poppe. Bollmann stellte 1890 auf der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung Entwürfe aus (BN 5.10.1890); der Ausstellungspavillon von L. Engelhardt & Biermann, das heutige Waldschlößchen im Bürgerpark, wurde von ihm entworfen. Weitere Arbeiten waren das Bankhaus Loose & Co,

Domshof 29/30 im Stile deutscher Renaissance 1889/90 (Wilhelm Lührs, Der Domshof, Geschichte eines bremischen Platzes, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Band 46, 1979, S. 213) und das Geschäftshaus Wilkens & Söhne in exzellenter Lage Ecke Sögestraße/Am Wall 1895. Im Wettbewerb um den Bau der Baumwollbörse erhielt er 1898 den dritten Preis (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen, 1876-1905, Bremen 1906, S. 183). Mit dem Architekten Albert D. Dunkel baute er die Häuser Am Markt 19 (Rüte) und Georgstraße 35 für Theodor G. Hoffmann. 1890 stellte er den Plan für das Etablissement Weserlust am Osterdeich auf (Bremen und seine Bauten 1900, S. 183). Weitere Arbeiten waren ein Geschäftshaus an der Hutfilterstraße (1899), das Wohnhaus des Dr. Nebelthau, Hollerallee 25 und des Dr. Hermann Marwede, Am Dobben 60 (Bremen und seine Bauten 1900, S. 396, 397, 401, 431-433).

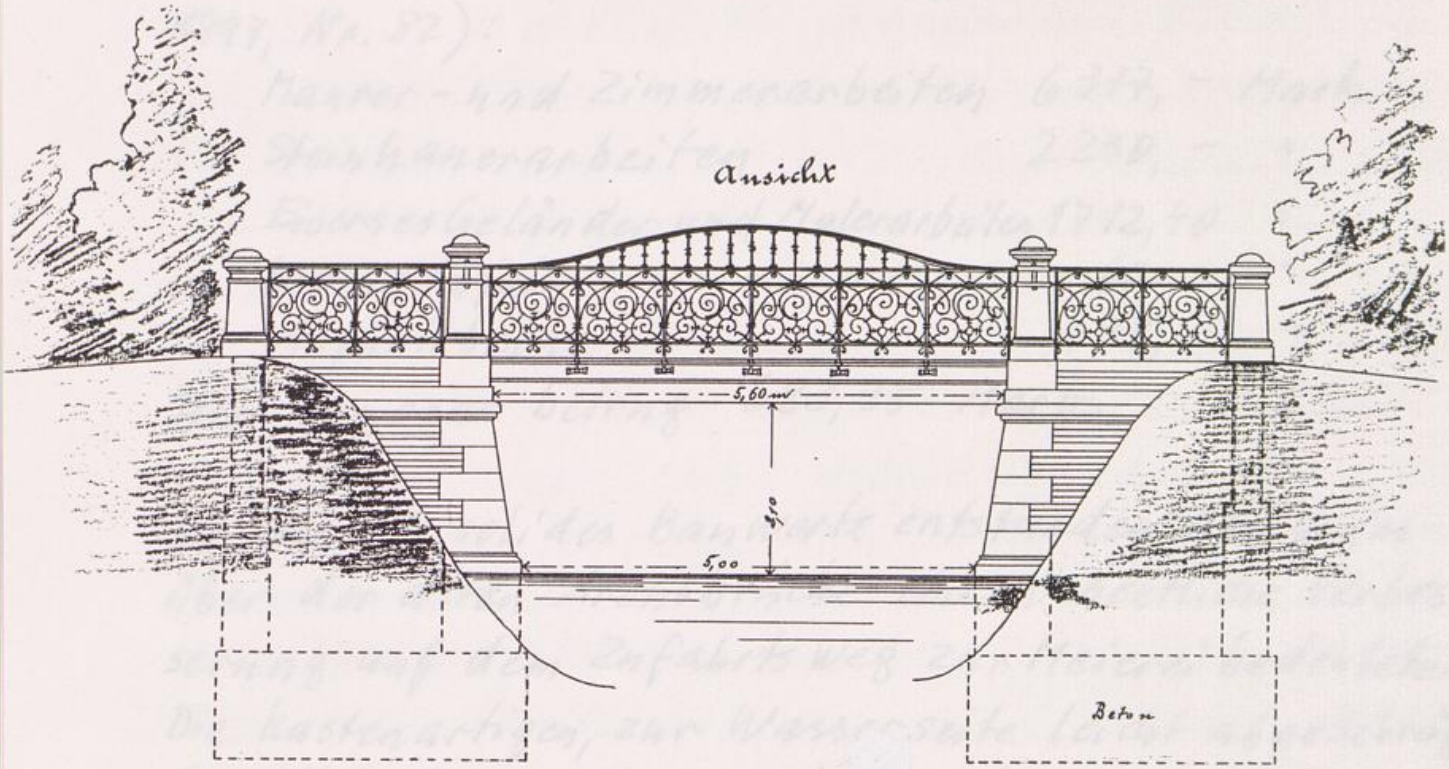
Der Senat beschäftigte sich am 12. März 1897 mit dem Bauvorhaben neben dem Aussichtsturm, da der Bürgerparkverein für den Fall des Übergangs der Parkanlagen auf den Staat auf das Recht des Abbruchs verzichten sollte (Verzicht auf das ius tollendi, Senatsprotokoll vom 12.3.1897, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines; ebenso StAB 2-P.4.q.1.c). Nachdem Franz Schütte diese Erklärung am 15. März 1897 abgegeben hatte, konnte acht Tage später die Bauerlaubnis ausgesprochen werden.

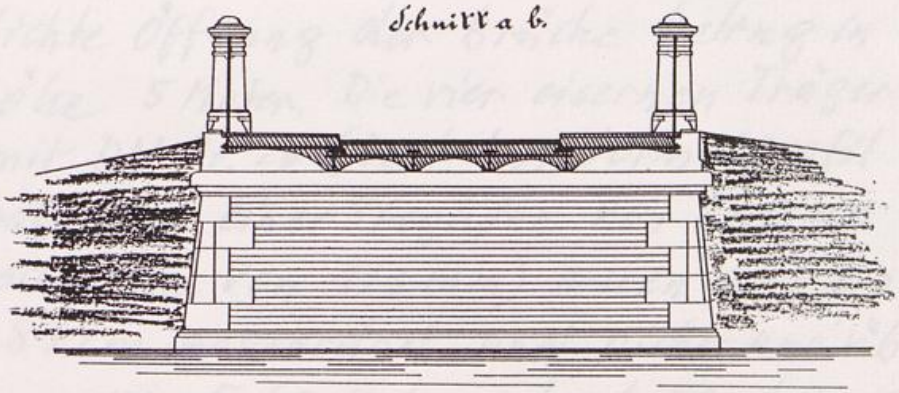
Gleich zu Beginn des Monats April begannen die Arbeiten für die Brücke (BN 13.4.1897), während denen für den Bootsverkehr die Passage auf dem östlichen Wasserzug zeitweise

gesperrt werden mußte und die Motorboote zwischen Meierei und Emmasee nur die sogenannten großen Fahrten durchführen konnten (BN 5.5.1897). Während des Neubaus der Brücke blieb der Verkehr auf der Zufahrtstraße zur Meierei ab 14. März 1897 ganz gesperrt (Bremer Courier 14.3.1897). Die Zufahrt mußte jetzt während der Bauzeit über die Schüttebrücke erfolgen.

Mitte April war der Ban begonnen, und am 24. April 1897 berichteten die Bremer Nachrichten, daß die Widerlager bereits bis einen Meter über dem Wasserspiegel aufgeführt seien (BN 24.4.1897). In den Anfangstagen des Mai wurden die eisernen Längsträger der Fahrbahntafel über die Öffnung gelegt (BN 9.5.1897; Bremer Courier 11.5.1897). In weniger als drei Monaten war der Ban so weit vorangeschritten, daß der Verkehr zu Pfingsten 1897 (6. und 7. Juni 1897) wieder an dieser Stelle über den Wasserzug geführt und der Bootsverkehr auf die gewohnte Strecke zurückverlegt werden konnte (BN 5.6. und 6.6.1897). Am 12. Juni beantragte dann der Architekt die Schlußabnahme, die sechs Tage später erteilt wurde. Die Bankosten wurden mit nicht mehr als 10600 Mark angegeben (Banordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines), die Spendensumme von Jos. Hachez und Frau betrug 11500 Mark (BN 13.5.1898).

Der Architekt Carl Bollmann rechnete am 6. Juli 1897





Hachezbrücke 1897. Ansicht und Querschnitt
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

folgende Leistungen ab (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1897, Nr. 87):

Maurer- und Zimmerarbeiten	6377,–	Mark
Steinhauerarbeiten	2230,–	"
Eisernes Geländer und Malerarbeiten	1712,40	"
Broncetafeln	60,–	"
Asphaltbelag	437,–	"

Sein Honorar betrug 683,35 Marke.

Es war ein solides Bauwerke entstanden, das gegenüber der alten Arensbrücke eine wesentliche Verbesserung auf dem Zufahrtsweg zur Meierei bedeutete. Die kastenartigen, zur Wasserseite leicht abgeschrägten Widerlager, die auf Betonplatten abgesetzt wurden, bestanden aus Ziegelmauerwerk mit gerundeten Eckquadern und Gesimsbändern aus Obernkirchener Sandstein. Gegen Unterspülen waren die Fundamente durch hölzerne Spundwände geschützt. Die lichte Öffnung der Brücke betrug in Wasserspiegelhöhe 5 Meter. Die vier eisernen Träger der Fahrbahn, die mit DN Pr. 26 (Deutsches Normalprofil Nr. 26, Doppel-T-Träger mit einer Steghöhe von 260 mm und einer Flanschbreite von 113 mm) waren mit einem Abstand von 83 cm angeordnet und nicht nur über die lichte Öffnung von 5,60 Meter gelegt, sondern auch über die Widerlagerkästen geführt, so daß ein Tragwerk mit durchgehenden Trägern über vier Auflagerungen entstand. Zwei zusätzliche eiserne Profileisen zur Unterstützung der Außenkanten der beiderseitigen Fußwege hatten nur eine Abmessung von DN Pr. 18 (Deutsches

Normalprofil Nr. 18, Doppel-T-Träger mit einer Steghöhe von 180 mm und einer Flanschbreite von 82 mm). Alle Träger waren sowohl quer zur Fahrbahn als auch diagonal verspannt und mit Beton zu einer kompakten Platte mit unterer kappenförmiger Ausbildung zwischen den Flanschen der Träger verbunden. Die nur 2,50 m breite Fahrbahnfläche war ebenso wie die beiden seitlichen Fußwege mit Asphalt abgedeckt. Das Geländer, eine reizvolle schmiedeeiserne Arbeit des Schmiedemeisters Otto Rennert in Bremen (zwei Täfelchen am heutigen Geländer. Rennert fiel anläßlich der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung im Jahre 1890 durch gute Arbeiten auf, siehe BN 5. und 13. 8. 1890. Eduard Gildemeister nennt Rennert eine tüchtige Werkstätte, siehe Bremen und seine Bauten 1900, S. 472. Hier auch, S. 548, der Hinweis, daß O. Rennert 1888 das Geländer für die Wallbrücke über die Hafenstraße lieferte. Der hier genannte W. Rennert ist identisch mit Otto, da die Vornamen des Schmiedemeisters Otto August Wilhelm lauteten. 1896 lieferte Rennert eine große schmiedeeiserne Sitzbank für den Bürgerpark, siehe Harry Schwarzwälder, Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark, Manuskript 1990, S. 214), war durch je zwei steinerne Endsäulen eingefaßt und durch je zwei Zwischensäulen aus demselben Material auf den Widerlagern in zwei kleinere und einen größeren Abschnitt über der freien Öffnung unterteilt. Dem Mittelteil war eine bogenförmige Erhöhung aufgesetzt, an der 1903, zwei Jahre nach dem Tode des Stifters der Brücke, beiderseitig bronzene Tafeln angebracht wurden, die

die Metallgießerei von Wilhelm Kallmeyer lieferte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1904, Nr. 20d). Von ihnen hat sich eine mit der Aufschrift

Geschenk
von
Joseph Hachez u. Frau

bei der Bürgerparkverwaltung erhalten hat. Insgesamt bestand das Geländer auf jeder Seite aus zehn gleichartigen Feldern, deren Füllungen im wesentlichen aus kreis- und spiralförmigen Elementen zusammengefügt waren. Es wurde bei der Erweiterung der Brücke in den Jahren 1911/12 unter Ergänzung um zwei weitere Felder auf jeder Seite wiederverwendet und blieb damit bis heute erhalten.

Die Hachezbrücke war nach der Melchersbrücke das zweite solide Bauwerk dieser Art im Bürgerpark. Erst 1903 wurde sie erstmalig gepflegt. Schmalhausen & Freckmann schliff (allerdings versehentlich, siehe BN 6. 5. 1903) das Steinwerk ab, und der Maler Ritterhoff reinigte die Eisenteile, mennigte sie und strich sie an (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 159b und 175). 1906 und 1911 wurde die Brücke für 86 bzw. 80 Mark angestrichen. Der Maler entfernte den Rost, mennigte die Eisenteile, strich sie an und lackierte sie mit Emaillelack. Als Farbton wurde 1906 grün und 1911 grau gewählt (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1906, Nr. 161a; 1911, Nr. 152f). 1909 wurde das Bauwerk vom Unternehmer Fr. Rodick geringfü-

gig repariert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909, Nr. 139).

Der Anstrich des Jahres 1911 erfolgte unmittelbar vor dem Umbau der Brücke, bei dem durch den Neubau des einen Widerlagers die Stützweite der Öffnung erheblich vergrößert wurde (siehe Seite 236).

12. Der zweimalige Neubau der Wiegandbrücke 1905 und 1913/14 als Ersatz der Niemannbrücke

Als nächstes Bauwerk war die Niemannbrücke zu erneuern, die als hölzerne Tragkonstruktion mit schwacher Gründung im Laufe der Jahre offensichtlich stark gelitten hatte (siehe Seite 177). Das Holz war morsch geworden, und das nur mit großem Aufwand zu pflegende schmiedeeiserne Filigranwerk war vermutlich in den zwanzig Jahren seines Bestehens durch Verrostung schadhaft geworden und schließlich kaum noch zu reparieren. Auch jetzt war der Bürgerparkverein, dem Brauch entsprechend, auf die Stiftung durch einen vermögenden Freund angewiesen. Die Reparaturkosten für die sehr baufällige Konstruktion war mit 2500 Mark berechnet, eine Summe, die in Anbetracht der Neubaukosten von 1884 in Höhe von 2835 Mark eine fast gänzliche Erneuerung bedingt hätte, ohne daß eine solidere und dauerhaftere Konstruktion geschaffen worden wäre. So wünschte der Verein, die veranschlagten Reparaturkosten in die Summe für einen gänzlichen Neubau einzusetzen (Bericht einer Versammlung von Vorstand und Ausschuß vom 19. 1. 1904, BN 21. 1. 1904).

Im Oktober 1904 war die Brücke schließlich so schadhaft geworden, daß man sich überlegte, die Passage zu sperren (BN 23. 10. 1904).

Der Bürgerparkverein konnte jedoch von einer, nun

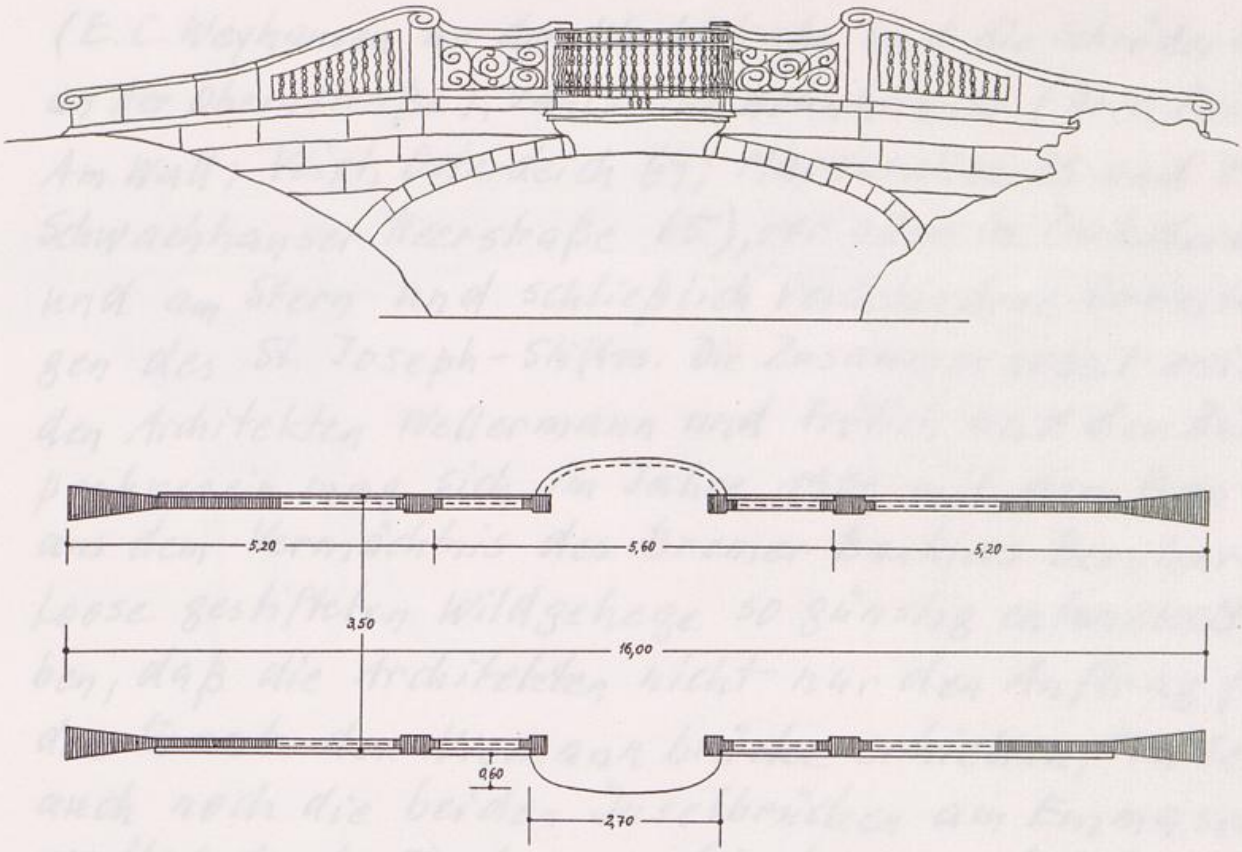
dringend notwendig werden den Reparatur absehen, da sich schon Anfang des Jahres 1904 der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds, Dr. Jur. Heinrich Wiegand, bereiterklärt hatte, die Mittel für den Ersatz des Bauwerks zur Verfügung zu stellen. Dr. H. Wiegand (17.8.1855 – 29.3.1909 (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 518; Heinrich Wiegand, ein Lebensbild, herausgegeben von Arnold Petzet, Bremen, 1932), seit 1879 nach seiner juristischen Ausbildung in Bremen als Rechtsanwalt ansässig, bedachte als Oberreichsanwalt bereits in diesem Jahre anläßlich seiner Vermählung mit fräulein Elisabeth Meyerdirks den Bürgerpark mit einer Spende in Höhe von 100 Mark (Spendenliste vom 1.9.1879, BN 4.9.1879), seine Zuneigung zum Bürgerpark blieb ihm bis zu seinem Tode 1909 erhalten. Noch nach seinem Ableben erhielt der Bürgerparkverein aus seinem Nachlaß am 28. Mai 1909 ein Legat von 10 000 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909; Jahresrechnung pro 1909, BN 1.6.1910).

Dr. Wiegand, der 1890 als Nachfolger des verstorbenen Architekten Heinrich Müller in den Vorstand des Bürgerparkvereins gewählt (BN 30.5.1890) und am 18. Mai 1896 (Bericht über die Generalversammlung des Bürgerparkvereins vom 18.5.1896, BN 19.5.1896) und wiederum 1903 in dieser Funktion bestätigt wurde (BN 29.5.1903), war seit 1892 Direktor und seit 1899 Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds und damit einer der einflußreichsten Männer des Wirtschaftslebens in Bremen. Neben seinem Wirken für das Wachsen des

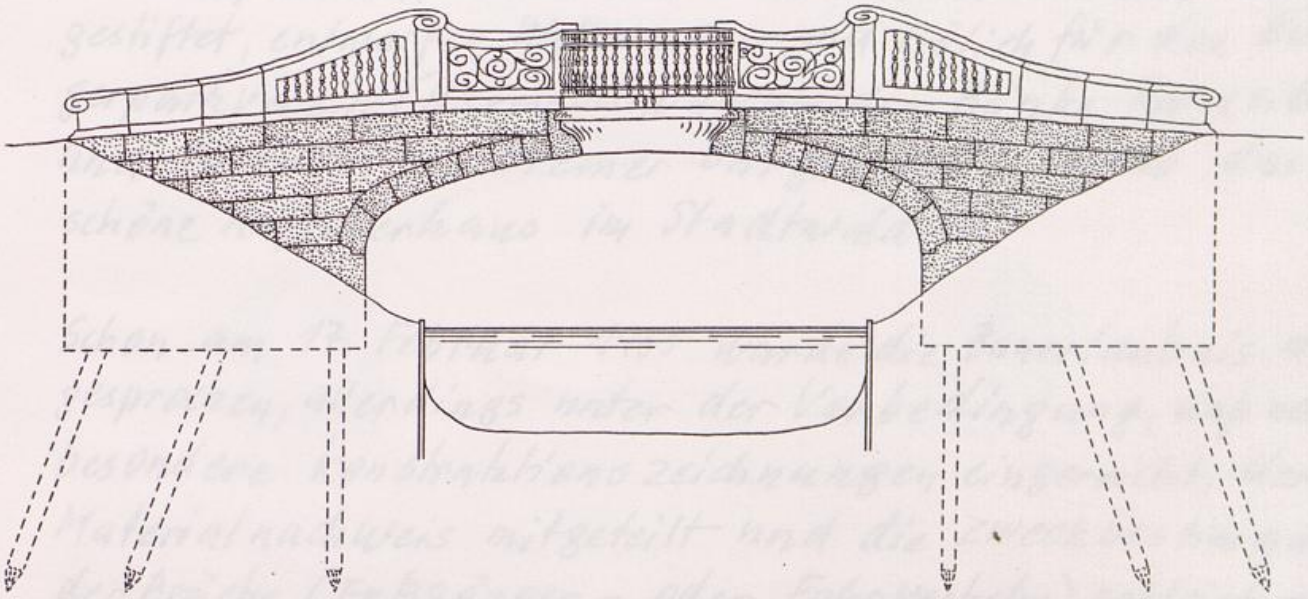
des Lloydunternehmens widmete er sich unermüdlich dem Auf- und Ausbau bremischer Wirtschaftskraft durch Gründung zahlreicher Firmen und Unterstützung industrieller Entwicklungen im Unterwesergebiet. Darüber hinaus galten seine Bemühungen kulturellen und wohltätigen Einrichtungen, die seine aktive Hilfe erfuhren.

Bereits im Jahresbericht des Parkvorstandes vom 19. Mai 1904 (BN 20.5.1904) wurde zur Dankverpflichtung des Vereins die Spende Dr. Wiegands für eine neue Niemannbrücke registriert; es verstrich jedoch noch ein Dreivierteljahr, bis der Architekt und der Vorstand des Bürgerparkvereins am 13. Februar 1905 den Bauantrag für den Neubau einer massiven Fußgängerbrücke einreichten (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines).

Die Entwurfszeichnungen fertigten Friedrich Wellermann (28.9.1865 – 25.1.1951) und Paul Frölich (14.3.1874 – 15.6.1946) an, die in Bremen seit Ende des vorigen Jahrhunderts gemeinsam ein Architekturbüro betrieben, das durch bemerkenswerte Bauten das Erscheinungsbild Bremen mit geprägt hat. Es schuf zahlreiche markante Bauten, die zunächst allgemein barocke Stilelemente mit einer modernen Formsprache verbanden. Eine der frühesten Arbeiten der Sozietät waren 1899 das Wöchnerinnenasyl Am Schwarzen Meer (BN 13.3.1899; Bremen und seine Bauten 1900, S. 338/339) und das Landhaus Caspar Kulenkampff in St. Magnus (Bremen und seine Bauten 1900, S. 486–488); es folgten ab 1907 Schiffsausstattungen für den Norddeutschen Lloyd, Bankgebäude



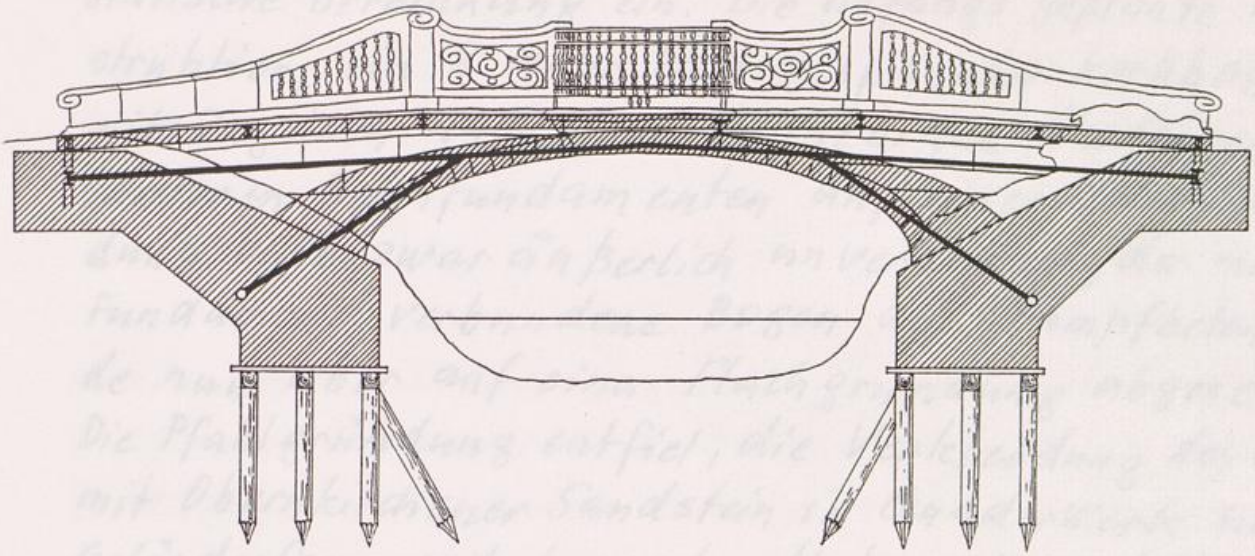
Wiegandbrücke I 1905. Entwurf. Ansicht und Grundriß
Zeichnung im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

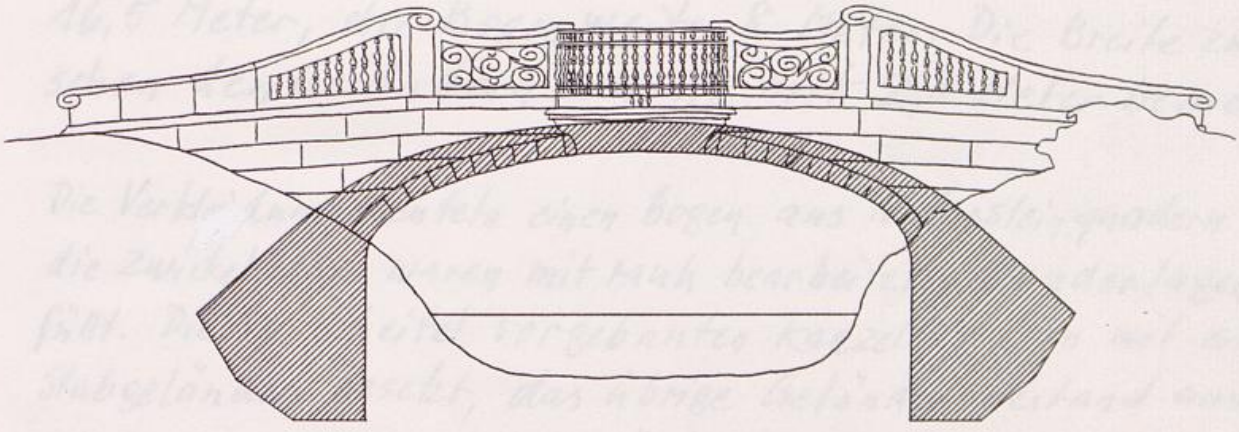


Wiegandbrücke II 1913. Ansicht
Zeichnung im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

(E.C. Weyhausen an der Wachtstraße und die Schröderbank an der Obernstraße), zahlreiche Wohnhäuser (Dr. v. Pustau, Am Wall; Voigt, Osterdeich 69; Marcusallee 35 und 37; Schwachhauser Heerstraße 65), vor allem im Parkviertel und am Stern und schließlich verschiedene Erweiterungen des St. Joseph-Stiftes. Die Zusammenarbeit zwischen den Architekten Wellermann und Frölich und dem Bürgerparkverein mag sich im Jahre 1903 mit dem Bau des aus dem Vermächtnis des Bremer Bankiers Bernhard Loose gestifteten Wildgehege so günstig entwickelt haben, daß die Architekten nicht nur den Auftrag für den Ersatz der Niemannbrücke erhielten, sondern auch noch die beiden Inselbrücken am Emmasee westlich des Kaffeehauses (Aselmeyer-Brücken, siehe Seite 222) mit dem Hoffmann-Pavillon (Harry Schwarzwälder, Bänke, Ruhesitze und Pavillons im Bremer Bürgerpark) entwerfen konnten. Auch den Melchers-pavillon, von Konsul Carl Theodor Melchers 1905 gestiftet, entwarfen Wellermann und Frölich für den Bürgerparkverein (Harry Schwarzwälder, Bänke, Ruhesitze und Pavillons im Bremer Bürgerpark), ebenso das schöne Aufseherhaus im Stadtwald.

Schon am 17. Februar 1905 wurde die Bauerlaubnis ausgesprochen, allerdings unter der Vorbedingung, daß noch besondere Konstruktionszeichnungen eingereicht, der Materialnachweis mitgeteilt und die Zweckbestimmung der Brücke (Fußgänger- oder Fahrverkehr) erklärt werde. Die zunächst vorgelegten Konstruktionszeichnungen wurden am 21. März durch neue ersetzt, gleichzeitig





Wiegandbrücke I 1905. Konstruktionszeichnungen
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

reichte die bauausführende Firma Carl Brandt eine statische Berechnung ein. Die anfangs geplante Konstruktion, ein 8 Meter weit gespannter Korbbogen mit Zugeisen nach dem Hennebique-Verfahren und schweren Betonfundamenten auf einer Holzpfahlgründung blieb zwar äußerlich unverändert, der mit dem Fundament verbundene Bogen aus Stampfbeton wurde nun aber auf einer Flachgründung abgesetzt. Die Pfahlgründung entfiel, die Verkleidung des Bogens mit Oberkirchener Sandstein in Quaderwerk und die Geländerform mit bewegten Linien wie auch die beiden Kanzeln im Bogenscheitel wurden beibehalten. Die Konsolsteine wurden nun durch zwei Zuganker, die durch den auf 45 cm verstärkten Gewölbescheitel hindurchgeführt wurden, miteinander verbunden. Der Fußwegbelag sollte, wie beim ersten Entwurf, aus einer Betonplatte über einer Sand- oder Magerbetonaufschüttung bestehen. Die Gesamtlänge der Brücke betrug 16,5 Meter, die Bogenweite 8 Meter. Die Breite zwischen den Geländern wurde mit 2,8 Meter bemessen.

Die Verkleidung deutete einen Bogen aus Natursteinquadern an, die Zwickelfelder waren mit rauh bearbeiteten Quaderlagen gefüllt. Die im Scheitel vorgebauten Kanzeln waren mit einem Stabgeländer besetzt, das übrige Geländer bestand aus geschwungenen Sandsteinbrüstungen mit spiraligen Aufdrehungen als Schmuckwerk, Durchbrüche waren mit gußeisernem Rankenwerk und Stäben gefüllt. An den Innenflächen der Balustraden der westlichen Flügel waren einge-
schlagen:

WIEGAND = ERBAUT
BRÜCKE 1905

Am östlichen Flügel wurden außen als Signum der Architekten eingemeißelt:

Wellermann u. Frölich
Architecten.

W. Römermann lieferte zunächst für 200 Mark eine Notbrücke für Fußgänger und stellte sie auf, um die während der Bauzeit unterbrochene Passage aufrecht erhalten zu können (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 115). Sie wurde vom 22. Februar bis zum 31. Mai 1905 vorgehalten. Mit diesen Daten ist die Bauzeit der Wiegandbrücke markiert.

Zur Zeit der Vorlage der neuen Konstruktionszeichnungen am 21. März 1905 dürfte der Bau schon weit vorangekommen sein, denn am 27. desselben Monats wurde vermerkt, daß die Brücke schon zu zwei Drittel errichtet sei (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Die Rohbauabnahme erfolgte am 11. Mai 1905, die Schlußabnahmebescheinigung wurde 14 Tage später ausgefertigt. Zu Pfingsten 1905 (11./12. Juni) war die Brücke vollständig fertiggestellt (BN 11.6.1905), gleichzeitig wurde ein neuer Verbindungsweg zwischen der Wiegandbrücke und der Allee am Torfkanal (Findorffallee) angelegt (BN 2.7.1905).

Der Baukostennachweis bescheinigt eine Summe von rund 6000 Mark, Wellermann und Frölich belegten am 28. August 1905 Gesamtkosten incl. Honorar in Höhe von 8700 Mark, die von Dr. Heinrich Wiegand getragen wurden (Rechnungs-

buch Bürgerparkverein 1905, Nr. 154).

Die Unterhaltungsarbeiten hatten nur einen geringen Umfang, sie beschränkten sich 1907 und 1911 auf den Anstrich der gußeisernen Geländerteile für 40 bzw. 46 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1907, Nr. 95 b; 1911, Nr. 152 f).

Die mit der Konstruktionsänderung für die Gründung erreichte Kostenersparung hat sich nachteilig auf die Standsicherheit des Bauwerks ausgewirkt. Die fehlenden hölzernen Rammpfähle und die schlechte Beschaffenheit des Baugrundes führten zu einem teilweisen Ausweichen der Widerlager. Nach acht Jahren hatte sich das östliche Fundament um etwa 4 cm seitlich verschoben und um etwa 5 cm gesenkt. Es zeigten sich so schwere Bauschäden in Form von Rissen, daß sich der Bürgerparkverein zu einem Abbruch und völligen Neubau entschließen mußte.

Bereits 1912 setzte der Verein im Kostenanschlag für dieses Jahr eine Summe von 500 Mark ein, um die Sandsteinbrüstungen zu versetzen, wenn die Setzung an der Brücke zum Abschluß gekommen sein würde (Kostenanschlag 1912 in der Bürgerparkverwaltung), aber schon im nächsten Jahr erkannte man, daß ein baldiger Abbruch der gesamten Brücke nicht mehr zu vermeiden sei, da die Risse immer bedenklichere Ausmaße annahmen (Kostenanschlag 1913 in der Bürgerparkverwaltung). Baurat Weber, der nebenberuflich die Aufsicht über die Bauten im Park wahrnahm, berichtete am 15. Januar 1913

dem Vorstand über die Baufälligkeit der Konstruktion (Protokoll der Vorstandssitzung vom 15.1.1913). Parkdirektor Karich wurde ermächtigt, die Brücke zu sperren, wenn es sich als notwendig erweisen sollte. Zur Übernahme der Baukosten in Höhe von 7000 Mark zeigte sich die Frau des inzwischen verstorbenen Generaldirektors Dr. Wiegand unter der Voraussetzung bereit, daß die Brücke in alter und sicherer Form wiedererrichtet werde (Protokolle der Vorstandssitzungen vom 19.3. und 27.6.1913; Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 7.10.1913; Schreiben Helene Wiegand vom 21.3.1913, Akte Bürgerparkverein, Briefe und Schriftwechsel; BN 12.10.1913 und 1.2.1914).

Das Bauunternehmen Fr. Rodiek brach das alte Bauwerk vom 21. Oktober bis zum 6. November 1913 für 719,38 Mark ab (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1913, Nr. 358), dabei stellten sich erhebliche bauliche Mängel heraus (Protokoll der Vorstandssitzung vom 6.11.1913).

Am 2. Oktober 1913 reichte der Bürgerparkverein den Bauantrag ein (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines), den der Vorstand, vertreten durch E. Grape, unterzeichnete. Als Bauführer wurde der Unternehmer H.F. Rodiek angegeben. Vorgelegt wurden zu diesem Zeitpunkt die Zeichnung vom 22. September 1913, die statische Berechnung vom 14. September mit dem Eisenplan und ein Lageplan. Vorgesehen waren nur zwei große Widerlagerblöcke mit jeweils 3,56 × 4,20 Meter Grundfläche, die auf je neun Rammpfähle Ø 26

cm abgesetzt werden sollten. Im übrigen blieb die konstruktion unverändert. Die Sandsteinverkleidung und die eisernen Geländerfüllungen wurden beim Abbruch sorgfältig geborgen und wiederverwendet. Der armierte Betonbogen erhielt eine Scheitelstärke von 35 cm. Die Bogenüberdeckung war aus Magerbeton 1:15 herzustellen; der Fußwegbelag aus einer 10 cm starken Betonplatte sollte mit einer Stahlmatteneinlage 5*5 cm bewehrt werden.

Bevor noch am 21. November 1913 die Bauerlaubnis ausgesprochen wurde, beschäftigte sich die Sachverständigenkommission (Die Sachverständigen kommission für den Schutz von Baudenkmälern und Straßen- und Landschaftsbildern wurde nach dem Gesetz vom 4. März 1909 (Gesetzblatt der freien Hansestadt Bremen 1909, S. 69) eingesetzt. Vorsitzender war der Bandirektor Ernst Ehrhardt. 1913 gehörten dieser kommission unter anderen der Direktor der kunsthalle, Dr. Gustav Pauli, und der Direktor von Gewerbemuseum und kunstgewerbeschule, Professor Kleinhempel, an. Die Architektenschaft war durch Eduard Gildemeister, Hugo Wagner und Carl Erg vertreten) unter Vorsitz des Bandirektors Ernst Ehrhardt mit der beabsichtigten Erneuerung des Bauwerks. Die nun erst acht Jahre alte Brücke der Architekten Wellermann und Frölich, 1906 noch als besondere Zierde des Parks gepriesen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1906, BN 29.5.1906), scheint schon als modisch und dem Geschmack der Zeit nicht mehr entsprechend angesehen worden zu sein. Die

kommission meinte, es sei nun die Gelegenheit gegeben, der Brücke eine der Neuzeit besser entsprechende Architektur zu geben. Die Verhandlungen mit dem Bürgerparkverein zeigten jedoch den Wunsch der Witwe des 1909 verstorbenen Generaldirektors Dr. Heinrich Wiegand (zweite Frau des Hoyddirektors, eine Schwester der 1899 verstorbenen ersten Frau), aus Pietätsgründen das Bauwerk in unveränderter Form wiederherstellen zu lassen. Nur unter dieser Voraussetzung zeigte sie sich bereit, die Herstellungskosten zu übernehmen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 25. 5. 1914, BN 26. 5. 1914).

Schon bevor die Bauerlaubnis am 21. November 1913 erteilt wurde, war die Brücke abgebrochen worden. Bereits am 15. Januar 1914 stellte der Bürgerparkverein den Antrag auf Abnahme des Bauwerks, bei dem wie beim vorangegangenen Neubau der Hachezbrücke (siehe Seite 237) der Staatsbaurat Hugo Weber vom Hochbauamt I die Bauleitung übernommen hatte. Die Schlußabnahme erfolgte am 27. Januar 1914 (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914, Nr. 47). Der Bauunternehmer Fr. Rodiek, dem am 21. Januar 1914 eine Abschlagszahlung in Höhe von 5000 Mark ausbezahlt wurde (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914, Nr. 28), berechnete abschließend nach dem Kostenanschlag vom 22. September 1913 Mitte Februar 1914 eine Gesamtbausumme von 6587,42 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914, Nr. 78), das Honorar für die Bauaufsicht durch Baurat Weber belief sich auf 200 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914, Nr. 79).

Bereits zuvor hatte Frau Dr. Wiegand zusammen mit der Erteilung der Schlußabnahme die zugesagten 7000 Mark an den Bürgerparkverein überwiesen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914). Mit der Abfuhr von überflüssigem Boden in der zweiten Hälfte des März 1914 war der Neubau abgeschlossen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914, Nr. 179).

Das Bauwerk war unter Verwendung des Natursteinmaterials und der eisernen Geländerteile in genau derselben äußeren Form wieder errichtet worden; auch die Inschriften der ersten Brücke blieben unangetastet. Durch keinen Hinweis am Bauwerk wird auf den im Jahre 1913/14 ausgeführten Neubau hingewiesen. Die Konstruktion wurde allerdings um 60 cm niedriger gelegt, „um eine bequeme Steigung der zuführenden Wege zu erreichen" (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 19.5.1914, BN 26.5.1914).

An der Brücke traten nun keine nennenswerte Schäden mehr auf. Auch den Zweiten Weltkrieg überstand das Bauwerk verhältnismäßig gut, erst in der Besatzungszeit wurde es geringfügig in Mitleidenschaft gezogen. Reparaturen wurden 1949 ausgeführt (Jahresbericht 1949), Anstricharbeiten werden im Jahresbericht 1953/54 genannt. Bald darauf wurde das im Krieg beschädigte gußeiserne Geländer unter Verwendung der noch erhalten gebliebenen Teile wiederhergestellt und mit silbergrauen Anstrich versehen (Jahresbericht 1954/55). Steinreinigungs- und Ausbesserungsarbeiten wurden

1980/81 ausgeführt (Jahresbericht 1980/81).

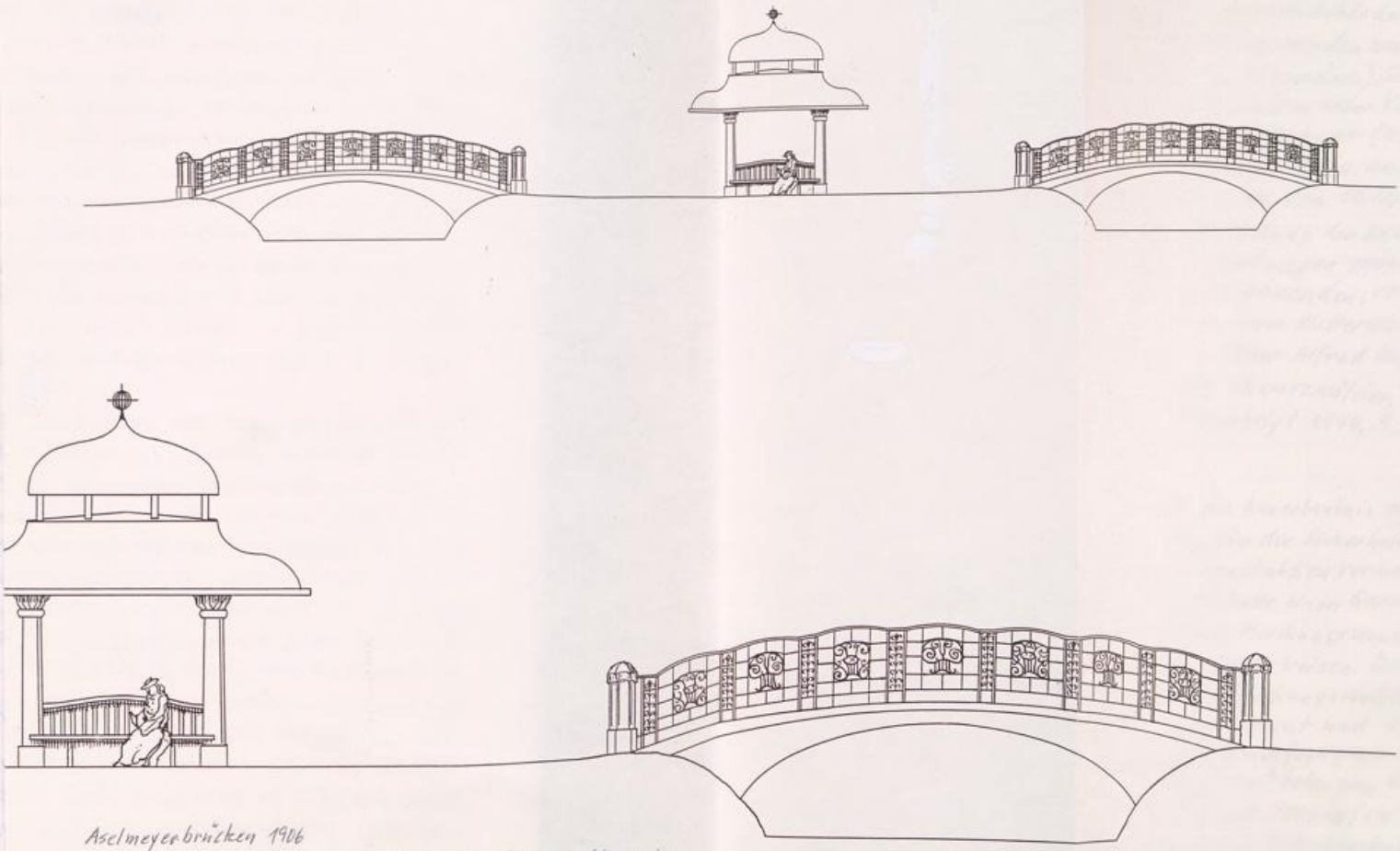
13. Brückenbau am Emmasee 1907
— Die Aselmeyerbrücken —

Auch der nächste, nach dem im Jahre 1905 erfolgten Neubau der Wiegandbrücke im Bürgerpark notwendige Brückenbau wurde auch von den Architekten Friedrich Wellermann und Paul Frölich künstlerisch betreut. Die beiden ältesten Naturbrücken über die Insel in der Einschnürung des Emmasees beim Kaffeehaus (siehe Seite 42) waren schon 1870 entstanden und fast 40 Jahre in dieser einfachen Bauart erhalten worden, wobei wahrscheinlich mindestens einmal die Holzkonstruktion wenigstens teilweise erneuert worden sein dürfte. 1905 scheint der baufällige Zustand wieder einen Neubau notwendig gemacht zu haben (siehe Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1907, BN 29.5.1907).

Der Bürgerparkverein wurde im Jahre 1906 aus dem Vermächtnis von Frau Emma Aselmeyer, geb. Rothermundt, der Witwe des Kaufmanns und Konsuls Julius Aselmeyer (Die Stiftertafeln an den Brücken nennen Aselmeyer Generalkonsul) mit einer Summe von 5000 Mark bedacht (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1906; BN 24.6. und 7.7.1906; Jahresrechnung des Bürgerparkvereins pro 1906, BN 29.5.1907). Julius Aselmeyer (26.6.1823 – 25.7.1903) war durch seine Vermählung mit der Tochter Emma des bremischen Kaufmanns Rothermundt nach Bremen gekommen und hatte das hiesige Bürgerrecht ohne Handelsfreiheit erworben. Er blieb jedoch als Chef des Handelshauses Gebrüder Aselmeyer in Neapel

ansässig, wo er ab 1853 bremische und bald darauf auch Oldenburgische Handelsinteressen als Konsul im Königreich beider Sizilien wahrnahm (StAB 2-B.12.c.1.b; siehe auch Staats-Calender der freien Hansestadt Bremen 1854-1868), bis Bremen diese Vertretung aufgab, da es ab 1867 als Mitglied des Norddeutschen Bundes völkerrechtlich von Preußen vertreten wurde. Julius Aselmeyer war langjähriger Repräsentant des Norddeutschen Lloyds in Neapel, er unterstützte die Wohlfahrtseinrichtungen der deutschen Kolonie und wirkte in der Kirchengemeinde, der deutschen Schule und für das Krankenhaus der Mittelmeerstadt. Er stand schließlich als Senior an der Spitze der deutschen Kolonie in Neapel und genoß hohes Ansehen.

Das Ehepaar Aselmeyer war, obwohl seit 1881 nicht mehr in Bremen ansässig, über den geschäftlichen Kontakt hinaus eng mit der Hansestadt verbunden. Die Tochter Helene (1855-1886) war seit 1874 mit dem Bremer Kaufmann Eduard Wätjen verheiratet; sie war Mutter von fünf Kindern, die in Bremen aufwuchsen (darunter der spätere Historiker Dr. Hermann Wätjen, siehe Bremische Biographie 1912-1962, Bremen 1969, S. 543). Frau Aselmeyer starb am 17. Januar 1906 in Neapel (BN 19. und 20.1.1906).
Aus dem Vermächtnis der Frau Aselmeyer standen also 1906 die Mittel zur Verfügung, um westlich des Kaffeehauses statt der bisherigen Naturbrücken dauerhafte Konstruktionen herstellen zu können. Da Ende 1906 der Wasserstand noch recht günstig war, um die Fundamente ausführen zu können, beauftragten die Architekten Wellermann und Frölich am 10. November des Jahres eine provisorische



Aselmeyerbrücken 1906
Zeichnung im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

Bauerlaubnis, die allerdings von der Baupolizeibehörde aus Mangel an Unterlagen nicht befürwortet werden konnte (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Schon vier Tage später beantragten die Architekten unter Vorlage der statischen Berechnung von Carl Brandt (5.11. 1906) und der zugehörigen, von derselben Firma anerkannten Zeichnung des Gesamtprojekts vom 12. November 1906 die Genehmigung zur Herstellung der beiden, aus armiertem Beton auf Holzpfahlgründungen geplanten Brücken und des zwischen ihnen aufzubauenden, von Alfred Hoffmann gestifteten Pavillons, eines Wetterschutzes für den Bootsanleger am Emmasee (über Alfred Hoffmann siehe S. 251. Siehe auch Harry Schwarzwälder, Die Pavillons im Bremer Bürgerpark, Manuskript 1990, S. 159).

Bereits am 22. November 1906 wurde die Bauerlaubnis ausgesprochen, wobei das Bauunternehmen für die Sicherheit und gute Ausführung der Eisenbetonkonstruktion verantwortlich gemacht wurde. Carl Brandt hatte einen Garantieschein einzureichen und Baustoffe, Mischungsverhältnis und Druckfestigkeit des Betons nachzuweisen. Das geschah bereits am 7. Dezember. Das Mischungsverhältnis für den Beton wurde mit 1 Teil Zement und 5 Teilen groben Weserkieses angegeben. Die Druckfestigkeit sollte nach 28 Tagen Erhärtung 180 kg/cm^2 betragen, die Zugfestigkeit der Rundeisen wurde mit 3000 kg/cm^2 angegeben. Da einige Zugspannungen der Betonkonstruktion den zulässigen Wert überschritten, wurde Carl Brandt aufgefordert, die Grenze der Spannungen genau einzuhal-

ten (Schreiben der Baupolizeibehörde vom 15.12.1906, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines).

Die Bauarbeiten scheinen sofort begonnen und durch das Winterwetter nicht wesentlich behindert worden zu sein, da die Brücken schon Anfang März 1907 — noch ohne Geländer — benutzt wurden. Nachdem Carl Brandt am 5. März um die Rohbauabnahme gebeten hatte, weil mit den Putzarbeiten begonnen werden sollte, erhielt die Firma diesen Bescheid am 14. März für die Brücken und für den Pavillon, der allerdings nicht, wie anfangs vorgesehen war, in gerader Linie zwischen den Brücken errichtet worden war, sondern auf dem südwestlichen Teil der Insel seine Aufstellung fand. Erst am 30. März wurde das Geländer an den Brücken befestigt, so daß die Bremer Nachrichten Anfang April über den Ersatz der alten Brücken berichten konnten (BN 7.4.1907) und im Jahresbericht des Parkvorstandes der Generalversammlung des Bürgerparkvereins am 28. Mai 1907 die Fertigstellung der Brücken mitgeteilt wurde (BN 29.5.1907). Jedoch erfolgte die Schlußabnahme erst im Oktober, nachdem der Parkvorstand, vertreten durch den Vorsitzenden Franz E. Schütte, und die Architekten sie am 15. dieses Monats beantragt hatten. Die Baukosten für die Brücken wurden dabei mit nicht mehr als 4000 Mark angegeben (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines).

Es wurden zwei gleichartige Brücken aus Eisenbeton gebaut, die noch heute unverändert bestehen. Sie waren bei einer Länge von je 9,30 Meter und einer Breite von 2,30 Meter aus einem korb-

bogen mit einer lichten Öffnung von 5,25 Meter und einer stark gewölbten Lauffläche gebaut. Die Gesamtbreite der nur mit einem Gesimsband gegliederten, auf Holzpfählen ruhenden Betonteile ist auf 2,40 Meter bemessen. Der auffällige Schmuck der Brücken und die eigentliche Zier der Bauwerke bestehen in ihrem Geländer, das zwischen achteckigen Sandsteinendpfosten dem Bogen der Brücke folgt. Sieben Felder je Seite und Brücke sind zwischen schmalen, mit stilisierten Pflanzenrispen verzierten Stegen eingesetzt. Jedes mit wagerechten und senkrechten Stäben gefüllte Feld ist im Zentrum mit jugendstilistisch geprägten Ornamenten versehen. Die wellig verlaufenden Handläufer garantieren ein bewegtes Bild der Bauwerke.

An jeder Brücke erinnern handgetriebene Kupferplatten, die zeitweise vor Buntmetalldieben in der Bürgerparkverwaltung sichergestellt waren, mit folgender Inschrift an die Spenderin:

Aus dem Vermächtnis der
Frau Gen. Cons. Emma Aselmeyer
geb. Rothermundt
in Neapel

Diese beiden am Geländer angebrachten Tafeln lieferte das Bronzewarengeschäft von Fritz Kallmeyer am 28. März 1907 und berechnete 96 Mark dafür (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1907, Nr. 101).

Carl Brandt lieferte die Betonarbeiten für 2300 Mark; die geschmiedeten Geländer kamen aus der Werkstatt von

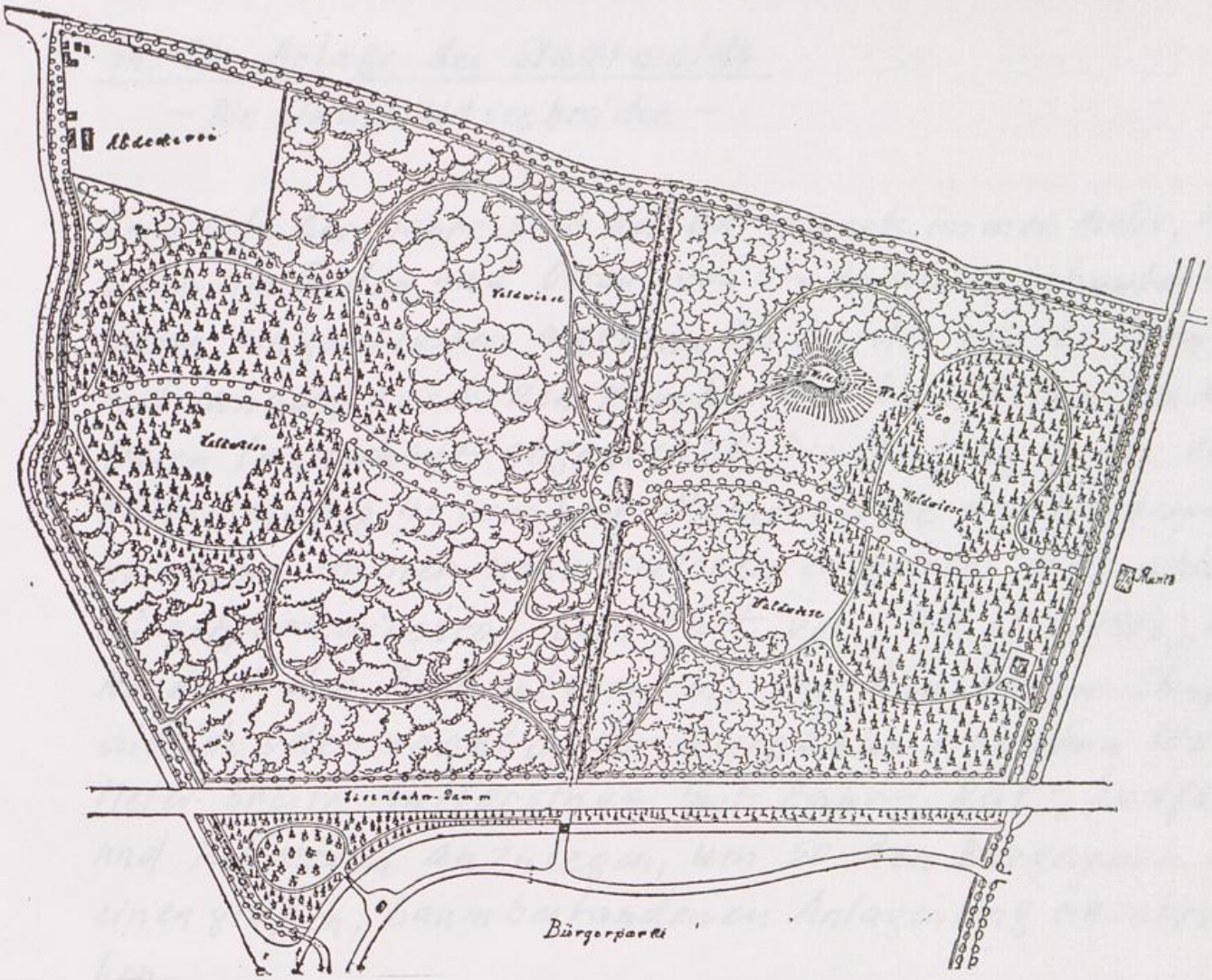
Justus Leidenberg für 1800 Mark. Dieser lieferte auch vier Klammerstangen für die Eckpfeilerfundamente und acht weitere große Klammern für die Befestigung der Eckpfeiler. Da der Schlosser 50 Mark Rabatt gewährte, belief sich seine Rechnung auf nur 1771 Mark. Die Bild- und Steinhauerei H. Berger fertigte die acht Sandsteinpfeiler an und stellte sie auf (640 Mark), und der Maler Ernst Lütke mennigte das Geländer und lackierte es zunächst grau und dann weiß (99,60 Mark). Das Honorar der Architekten Wellermann und Frölich belief sich auf 189,40 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1907, Nr. 28, 97, 98, 99, 100, 101 und 102).

Die Unterhaltung der Brücken beschränkte sich auf den gelegentlichen Anstrich des Geländers. Das geschah 1909 für 68 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1909, Nr. 182a) in weißer Farbe und 1914 in Grau für 60 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914, Nr. 182a).

Auch im Sommer 1960 erhielt das Geländer einen neuen Farbanstrich (Jahresbericht 1960/61), etwas später mußte ein Teil eines Eckpfeilers erneuert werden.

Der zukünftige bremische Stadtwald.

(Nachdruck verboten.)



BN 8.7.1906

14. Die Anlage des Stadtwalds

– Die Stadtwaldseebrücke –

Im Laufe der Jahre war der Bürgerpark immer mehr, vor allem im Süden und Osten, von städtischen, bebauten Gebieten eingeschlossen worden. Im Norden war er bereits seit langem durch den Hamburger Bahndamm von der freien Landschaft abgegrenzt. Der Ausgang in die verhältnismäßig unberührte Natur drohte den Bürgerparkbesuchern immer mehr verloren zu gehen. 1903 schlug Bürgerparkdirektor Carl Ohrt vor (BN 28.5.1903), vom Nordteil der Parkanlagen bis zur Riensberger Straße südlich oder nördlich der Eisenbahn eine etwa 100 Meter breite Aufforstung mit Fahr-, Reit-, Radfahr- und Fußwegen anzulegen, um so den Bürgerpark in einen großen, baumbestandenen Anlagenring einzubeziehen.

Die Anregung des Parkdirektors wurde zwar nicht realisiert (Ansatz in der heutigen Kastanienallee), das Wachstum der Stadt fand jedoch bereits vor diesem vorgeschlagenen Ring seine Grenze, so daß der von Carl Ohrt betrachtete Geländestreifen unbebaut blieb. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang eine positive Äußerung von „W." zu diesem Thema in einem Sprechsaalbrief der Bremer Nachrichten vom 3. Juni 1903 (BN 3.6.1903), in dem erstmalig angeregt wurde, „die große Wiese hinter dem Bürgerpark jenseits der Eisenbahn (zwischen Munte und Eisenbahn) zu bearbeiten, Wasserzüge für Bootsfahrten (zur Ge-

winnung des Erdreichs und Aufschüttung) anzulegen, mit neuen Anpflanzungen zu versehen, größere Spielplätze anzulegen und dann dahin die Waldschenke zu verlegen, welche am Ausgange des Parkes gewiß keinen guten Platz heute inne hat."

Diese gedachte bedeutende Vergrößerung der Parkfläche nach Norden hin kam in den Jahren 1906 bis 1908 wirklich zustande. Die durch die Eisenbahnstrecke Bremen-Hamburg seit 1874 von der vorderen Bürgerviehweide abgetrennte Fläche in einer Größe von 265 Morgen (66 ½ ha) gehörte noch immer der Stadt, wurde jedoch mit dem Rückgang der Viehhaltung kaum noch genutzt. Nur im äußersten Nordwesten hatte man 1874 ein Areal für die Anlage einer Abdeckerei abgetrennt.

Den Anstoß für die Umgestaltung der Weidefläche gab Franz E. Schütte, der bewährte Mäzen der Stadt. Er machte am 3. Juli 1906 dem Bürgerparkverein das Angebot, für die Kosten der Herstellung eines Stadtwaldes mit Einschluß des Baus einer Aufseherwohnung in einer Größenordnung von etwa 100 000 Mark aufzukommen (1908 erhöhte er die Summe auf 250 000 Mark). Schon drei Tage später wurde in einer gemeinschaftlichen Sitzung von Vorstand und Ausschuß das Angebot angenommen, und am 17. Juli beschloß der Verein in einer außerordentlichen Generalversammlung, den Senat um Überlassung des Areals zu bitten. Von diesem Wunsch unterrichtete der Senat die Bürgerschaft

am 7. September 1906. Sie genehmigte zwölf Tage später die Bereitstellung der restlichen Bürgerweidefläche unter denselben Bedingungen, wie sie dem Verein für das vordere Areal auferlegt worden waren (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1906, S. 897 und 940).

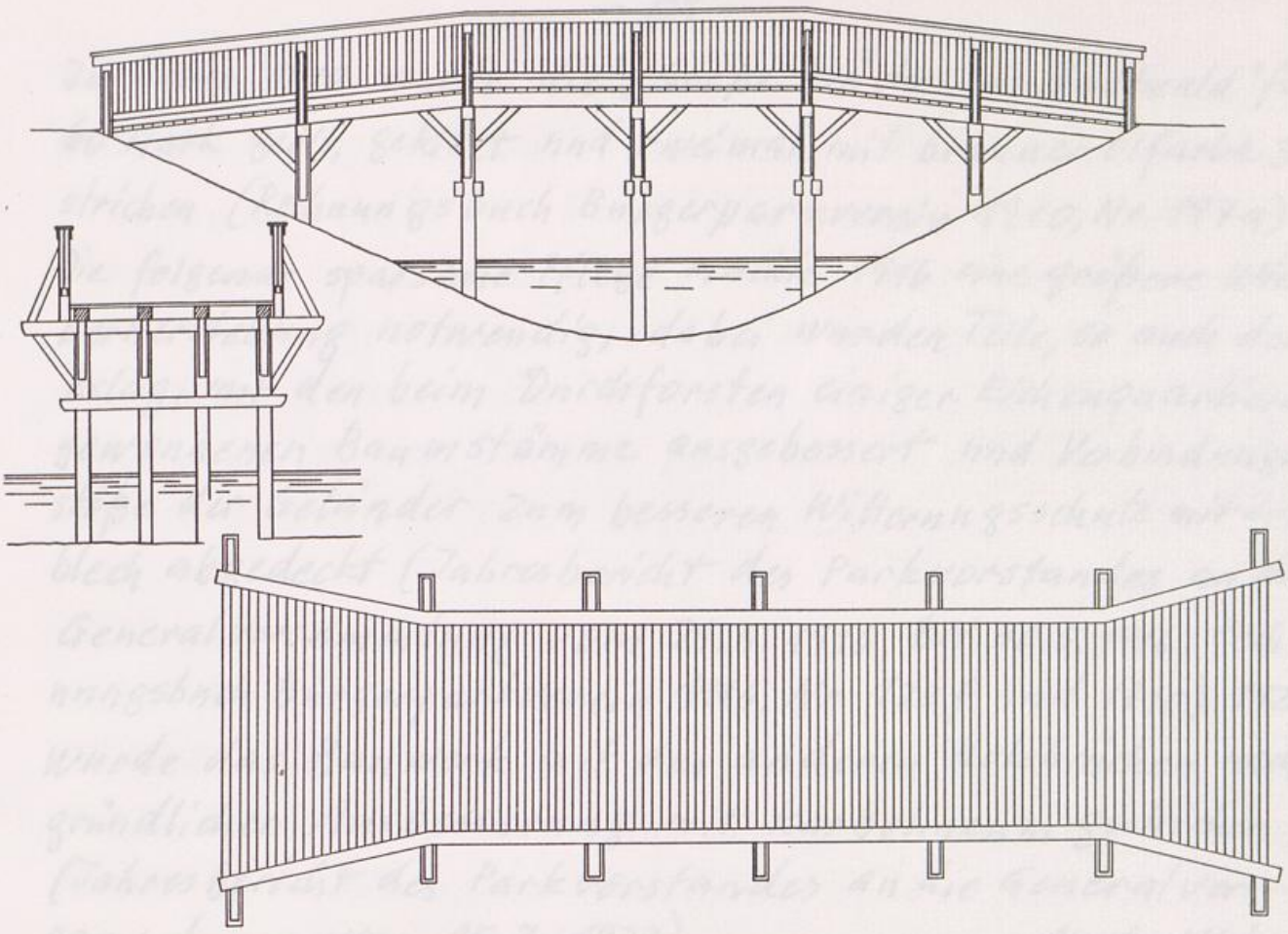
Die reiche Spende Franz Schüttes, die die Anlage des Stadtwaldes ermöglichte, wurde ergänzt durch eine weitere Spende, die das Weiterbestehen des Bürgerparkvereins sicherte und sein Eintreten für die große gemeinnützige Aufgabe ohne finanzielle Not gewährleistete. Diese Gabe Schüttes in Höhe von 100 000 M diente der Abdeckung des Haushaltsdefizit des Vereins, sie an die Bedingung geknüpft, daß bis zum 31. Dezember 1921 das Fahren mit Automobilen oder sonstigen kraftfahrzeugen im Bürgerpark und im Stadtwald nicht zugelassen werde (BN 23. 12. 1906; Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5. 1907, BN 29. 5. 1907).

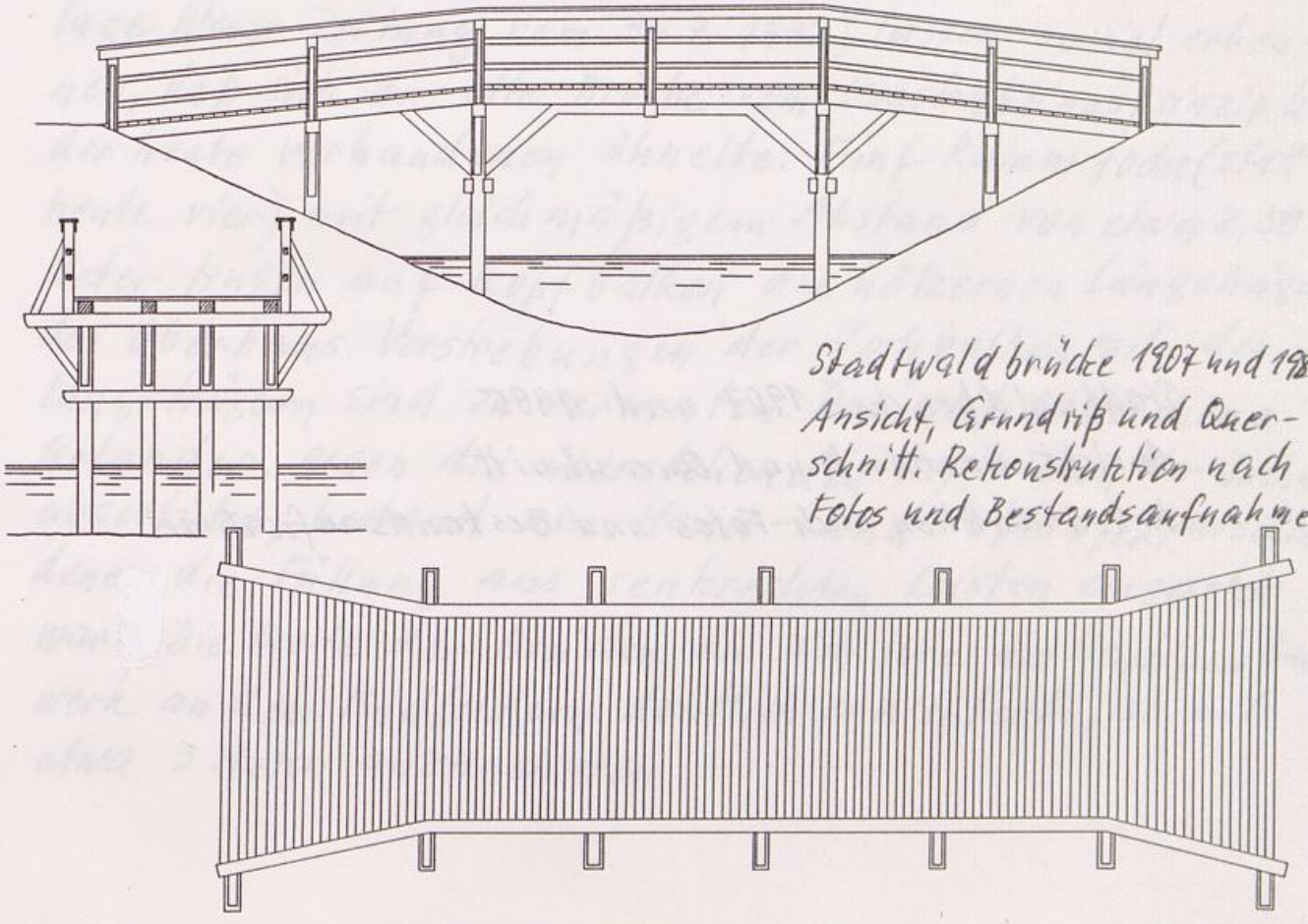
Bereits Ende Oktober 1906 wurde dem Bürgerparkverein das Areal für den Stadtwald überlassen, um ihm Gelegenheit zu geben, noch im selben Jahre mit den Erd- und Pflanzarbeiten beginnen zu können. Soweit die Fläche in einer ersten Aktion kultiviert werden sollte, wurde sie durch einen von der großherzoglich-oldenburgischen Forstverwaltung ausgeliehenen Dampfpflug tiefgepflügt (BN 20. 10. 1906) und nach der Frostperiode mit 304565 Bäumen, 1320 Alleebäumen

und 58 750 Unterholzpflanzen nach dem Plan des Bürgerparkdirektors Carl Ohrt besetzt. Man begann auch nach den Plänen der Architekten Wellermann und Frölich mit dem Bau eines Aufseherhauses, dessen Fertigstellung der Verein für Herbst 1907 vorsah. Im Frühling dieses Jahres begannen auch die Erdarbeiten für die Anshebung eines Sees, mit dessem daraus gewonnenen Material tiefliegendes Gelände anfgefüllt und eine Anhöhe hergestellt wurde, auf der später nach dem Plan des Münchener Architekten Gabriel v. Seidl ein massiver, ebenfalls von Franz E. Schütte dem Bürgerparkverein geschenkter Aussichtspavillon (Harry Schwarzwälder, Bänke, Ruhesitze und Pavillons im Bremer Bürgerpark) errichtet wurde.

Mit der Frühjahrspflanzung des Jahres 1908 war die Aufforstung des Stadtwaldes, für die Franz Schütte statt der ursprünglich berechneten 100 000 Mark insgesamt 250 000 Mark bereitgestellt hatte, beendet. Im Ganzen waren 600 000 Pflänzlinge gesetzt worden.

Der schon genannte, nach dem in der Mitte des Jahres 1906 vorgestellten Plan (BN 8.7. 1906) im Stadtwald hergerichtete See wurde von einem Weg überquert, so daß eine Brücke über eine Verengung im Grundriß zu bauen war. Über dieses verhältnismäßig große hölzerne Bauwerk, eine Zimmermannskonstruktion ohne künstlerische Ambitionen, sind keine Bauunterlagen vorhanden. Die Herstellungskosten dürften in den von Franz Schütte gestifteten Mitteln für die Anlage des Stadtwaldes enthalten gewesen sein.





Stadtwaldbrücke 1907 und 1985
Ansicht, Grundriß und Querschnitt. Rekonstruktion nach Fotos und Bestandsaufnahme

Stadtwaldbrücke 1907 und 1985
Ansicht, Grundriß und Querschnitt
Rekonstruktion nach Fotos und Bestandsaufnahme

Im Jahre 1910 wurde die „Große Brücke im Stadtwald" für 60 Mark geölt, gekittet und zweimal mit brauner Ölfarbe gestrichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1910, Nr. 197a). Die folgende sparsame Pflege machte 1916 eine größere Wiederherstellung notwendig, dabei wurden Teile, so auch der Belag, mit den beim Durchforsten einiger Eichenquartiere gewonnenen Baumstämme ausgebessert und Verbindungsstöße der Geländer zum besseren Witterungsschutz mit Zinkblech abgedeckt (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 29.5.1916, BN 30.5.1916; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1916, Nr. 123f und 171c). 1923 wurde das Bauwerk mit den anderen Holzbrücken nach gründlicher Ausbesserung mit Karbolineum gestrichen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 15.7.1923). Undeutliche Fotos aus dieser Zeit (Bildbeilage BN 26.9.1925; Bildbeilage Weser Zeitung vom 30.7.1932) lassen soviel erkennen, daß sich die alte Brücke vom Konstruktionsprinzip her der heute vorhandenen ähnelte. Fünf Rammjoche (statt heute vier) mit gleichmäßigem Abstand von etwa 2,50 Meter trugen auf Kopfbalken die hölzernen Längsträger des Oberbaus. Verstrebungen der Jochbalken mit den Längsträgern sind zu vermuten. Das weiß gestrichene Geländer, gegen die überstehenden Kopfbalken der Joche abgestützt, bestand aus Hand- und Fußläufen, zwischen denen die Füllung aus senkrechten Leisten eingesetzt war. Die Breite der Brücke, die sich wie am heutigen Bauwerk an den Endfeldern deutlich erweiterte, ist mit etwa 3 Meter anzunehmen.

Dieses Bauwerk dürfte entweder durch Kriegseinwirkungen, nach dem Krieg durch die Besatzungsstreitkräfte oder durch Brennholzsammler so beschädigt worden sein, daß es 1949 durch eine kräftige Eichenholzkonstruktion ersetzt werden mußte (Jahresbericht 1949). Das Gartenbauamt führte die Brücke in einem Bericht unter den im Bürgerpark kriegsbeschädigten Brücken (Bericht des Gartenbauamtes vom 22. 1. 1951, StAB 4,29/1-1543).

Die heutige Brücke, die im Sommer 1959 angestrichen (Jahresbericht 1959) und deren Bohlenbelag und Widerlager 1987/88 erneuert wurde (Jahresbericht 1987/88), ist eine starke hölzerne Konstruktion auf vier vierpfähligen Rammjochen mit Stützweiten von 2,90 – 2,50 – 5,00 – 2,50 – 2,30 Meter und einer Nutzbreite von 3 Meter, die sich an den Brückenenden auf 4,20 Meter erweitert. Die Joche seitlich der größeren und höheren Mittelöffnung sind mit den vier Tragbalken verstrebt, die Sprengwerkskonstruktion der Mittelöffnung ist durch Spannriegel verstärkt. Auf den verlängerten Kopfbalken, die mit den äußeren Jochpfählen verstrebt sind, stützt sich das einfache, nur aus Handläufer und zwei Knieleisten bestehende Geländer ab. Der Bau ist ein reiner Zweckbau ohne ästhetische Ansprüche.

15. Der Umbau der Hachezbrücke 1911

Die Hachezbrücke, im Jahre 1897 als solide Konstruktion, die „festgemauert in der Erden dem Zahn der Zeit lange Trotz bieten" sollte (BN 13.5.1898), neu gebaut (siehe Seite 197), wurde bei weitem nicht so alt wie ihre Vorgängerin, die „naturbelassene" Arensbrücke. Die Mängel bestanden nicht in auftretender Baufälligkeit; sie waren begründet in den geringen Abmessungen sowohl hinsichtlich der Durchfahrtsbreite von nur 5 Meter für den Wasserzug als auch der Fahrbahnbreite von 2,50 Meter. Das Motorboot konnte auf seiner Fahrt von der Meierei zum Emmasee und zurück den scharfen Bogen im Wasserlauf hinter der Brücke nur mit Schwierigkeiten befahren, selbst die Ruderboote behinderten sich hier erheblich, da man sich nicht rechtzeitig bei einer Begegnung an dieser Stelle sehen konnte.

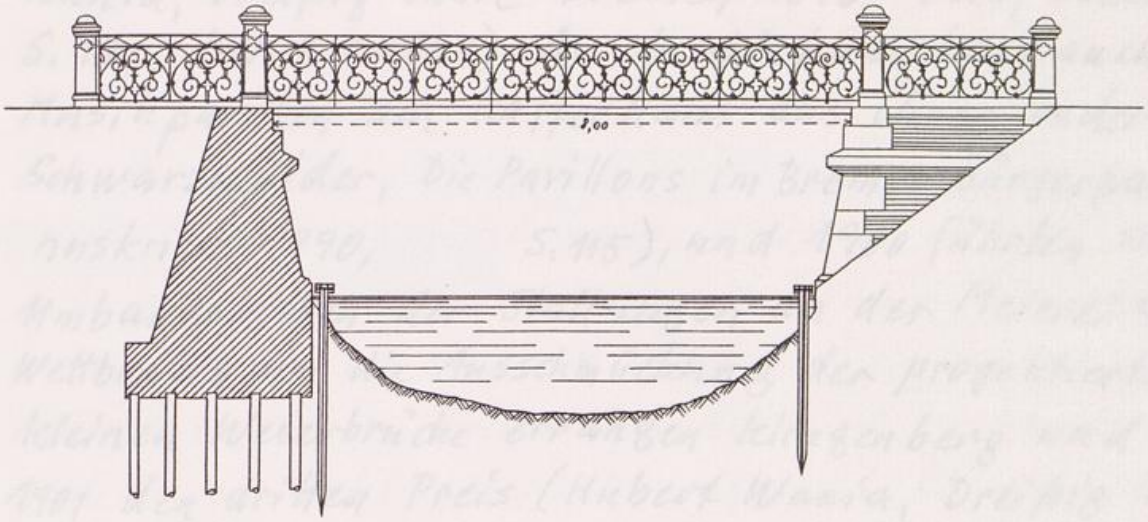
Der neue Brückenbau, für den nach einem Kostenanschlag des Bauunternehmers Fr. Rodiek 7124 Mark aufgewendet werden mußte, wurde Ende September 1911 durch eine Spendenzusage von Frau Magdalene Hachez, der Witwe des im Jahre 1901 verstorbenen ersten Stifters Joseph Johannes Arnold Hachez, ermöglicht (Dankschreiben Bürgerparkverein vom 29.9.1911, Akte Briefe und Schriftwechsel Bürgerparkverwaltung; BN 8.10.1911; Protokoll Vorstandssitzung vom 16.10.1911). Frau Hachez erlebte allerdings die Fertigstellung der Brücke nicht mehr. Sie verstarb am 21. Januar 1912 im 69. Le-

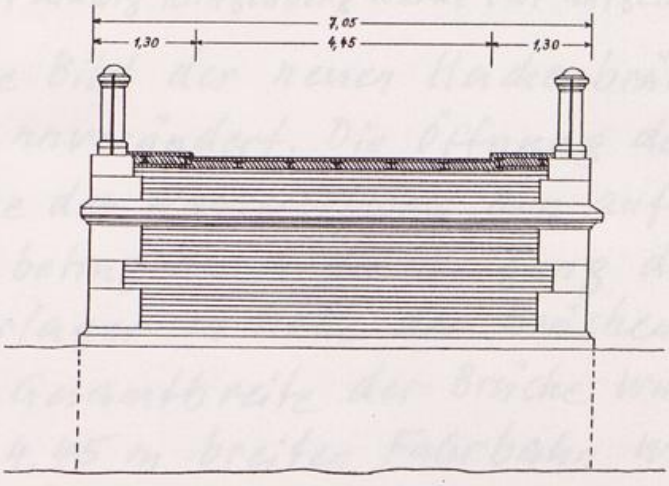
(BN 21.1.1912) in Höhe von 7124,80 Mark
bensjahr. Die Baukosten wurden von ihren Erben beglichen
(Protokoll Vorstandssitzung vom 12.3.1912). Damit blieb BN 31.3.1912
der seit 1897 mit dem Bauwerk verbundene Name der
Brücke erhalten.

Am 11. Oktober 1911 reichte der Vorstand des Bürgerparkvereins, nach dem Tode von Franz E. Schütte (12. Februar 1911) durch den neuen Vorsitzer Bürgermeister Dr. Carl Barkhausen und den Rechnungsführer Generalkonsul Stephan C. Michaelsen vertreten, einen Bauantrag ein, in dem als Bauführer der Staatsbaurat Hugo Weber von der Hochbauinspektion I genannt wurde. Als Bauunternehmer war H. F. Rodick vorgesehen (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines), der im August 1911 auch die Entwurfszeichnung gefertigt hatte.

Baurat Hugo Weber (15. 7. 1854 – 9. 5. 1937) war, bevor er 1899 in den bremischen Staatsdienst eintrat, zusammen mit Ludwig Klingenberg (18 – 1924) bereits als freier Architekt in Oldenburg für den Bürgerpark tätig gewesen. Klingenberg und Weber hatten 1890 mit ihrem Entwurf für das Gerichtsgebäude an der Domsheide in Bremen einen großen Erfolg errungen. Sie hatten im Wettbewerb einen zweiten Preis erhalten und den Auftrag zur Ausführung dieses großartigen Gebäudes bekommen (Bremen und seine Bauten 1900, S. 263; Norbert Larisch, Gerichtshaus Bremen, Bremen 1985). Erfolgreich waren sie 1896 auch bei der Ausschreibung für ein neues Kaffeehaus im Bürgerpark, zu dessem Bau der Brauereidirektor Lam-

Ansicht



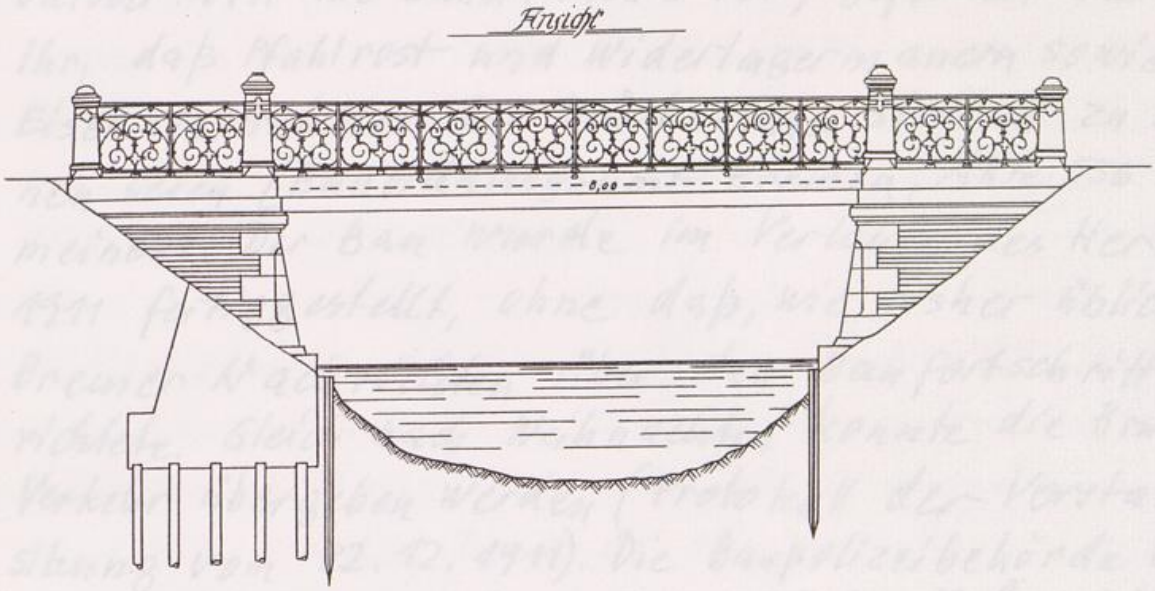


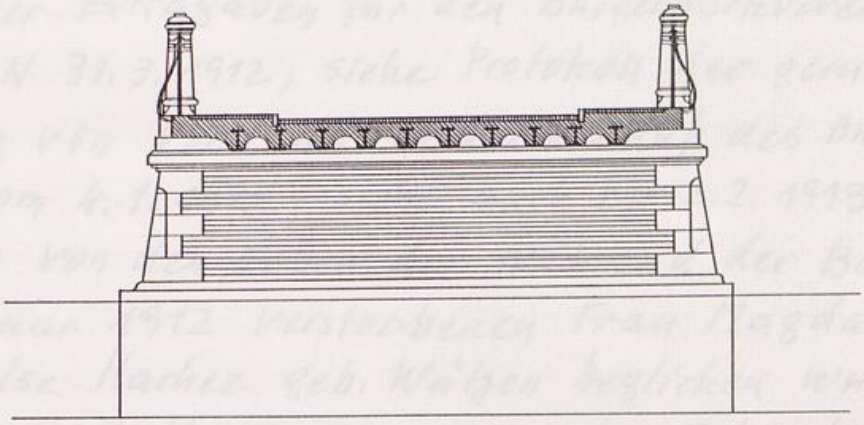
Hachezbrücke 1911. Längsschnitt und Entwurf Querschnitt
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

bert Leisewitz aus Anlaß seiner Silberhochzeit die kosten in Höhe von 50 000 Mark beisteuerte (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876 - 1905, Bremen 1906, S. 171; BN 7.5.1897). Als Anschlußbau kam auch der Musikpavillon am Kaffeehaus aus ihrer Feder (Harry Schwarzwälder, Die Pavillons im Bremer Bürgerpark, Manuskript 1990, S. 115), und 1900 führten sie die Umbauarbeiten der Stallungen an der Meierei aus. Im Wettbewerb um die Ausschmückung der projektierten neuen kleinen Weserbrücke errangen Klingenberg und Weber 1901 den dritten Preis (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876 - 1905, Bremen 1906, S. 218). Weitere Arbeiten waren im Jahre 1897 die Sparkasse am Buntentorsteinweg, die Strandlust in Vegesack, die Adlerapotheke an der Hutfilterstraße, Ecke Kaiserstraße (BN 7.2.1894) und die Wiederherstellung der Liebfrauenkirche, die von Max Salzmann begonnen worden war (BN 1.3.1897; siehe auch BN 12.5.1937). Die Architektengemeinschaft mit Ludwig Klingenberg wurde 1901 aufgelöst (BN 4.10.1901).

Das äußere Bild der neuen Hadezbrücke blieb im wesentlichen unverändert. Die Öffnung des Bauwerks wurde in Höhe des Wasserspiegels nun auf 7 Meter festgesetzt; sie betrug durch die Neigung der Vorderseiten der Widerlager in Höhe der Brüstungstafel 8 Meter. Auch die Gesamtbreite der Brücke wurde zugunsten der jetzt 4,45 m breiten Fahrbahn wesentlich vergrößert. Eines der beiden Widerlager scheint erhalten geblieben zu sein, es mußte durch Verbreiterung des Widerlagerkastens auf dem ergänzten Betonfundament erweitert werden. Das zweite Widerlager mußte

ganz abgebrochen und als schweres Mauerwerk auf hölzernen Rammpfählen mit Flügelmauern neu errichtet werden. Da offensichtlich die vorhandenen sandsteinernen Werkstücke beim Abbruch geborgen werden konnten und beim Wiederaufbau verwendet wurden, konnte die im Entwurf vorgesehene Veränderung der Wandgliederung nicht ausgeführt werden. Der Unterspülungsschutz in Form einer hölzernen Spundwand wurde auch am neuen Bauwerk hergestellt. Die Fahrbahnplatte ist im Entwurf bedeutend zu schwach dargestellt, ein Fehler, der sich offenbar bei der statischen Berechnung der Tragfähigkeit für den Fahrverkehr herausgestellt hat. Angegeben waren zunächst, wie beim alten Bau vorhanden, NP 26, von denen sieben Träger unter der Fahrbahn und je ein weiterer unter den Fußwegen angeordnet werden sollten. Eingebaut wurden jedoch zehn Doppel-T-Träger, die mit Beton zu einer Platte zusammengefügt wurden. Die Unterseite zwischen den Trägerflanschen wurden kappenförmig ausgebildet. Die Sandsteinsäulen wie auch das schmiedeeiserne Geländer wurden wieder verwendet, das Mittelteil mußte wegen der notwendigen größeren Länge auf jeder Seite von bisher sechs auf nun acht Felder ergänzt werden. Die an der alten Brücke vorhanden gewesenen gebogenen Aufsätze des Geländers waren zunächst auch am Neubau vorgesehen; man verzichtete jedoch auf sie in der Ausführung und brachte daher die an ihnen befestigt gewesenen Stiftertafeln nicht wieder an (Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß die Schilder am Geländer angebracht waren).





Hachezbrücke 1911. Ansicht und Querschnitt
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

Bereits zwei Tage nach Eingabe des Bauantrags lag am 13. Oktober 1911 die Bauerlaubnis vor; gefordert wurde in ihr, daß Pfahlrost und Widerlagermauern sowie die Eisenkonstruktion der Brückentafel statisch zu berechnen seien (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines). Der Bau wurde im Verlaufe des Herbstes 1911 fertiggestellt, ohne daß, wie bisher üblich, die Bremer Nachrichten über den Baufortschritt berichtete. Gleich nach Weihnachten konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden (Protokoll der Vorstandssitzung vom 22. 12. 1911). Die Baupolizeibehörde bescheinigte erst am 10. Mai des nächsten Jahres die Schlußabnahme für das Bauwerk. Die Uferlinien und der Fahrweg waren zu Ende dieses Monats den veränderten Abmessungen der Brücke angepaßt (Jahresbericht des Parkvorstandes des Bürgerparkvereins an die Generalversammlung vom 23. 5. 1912, BN 24. 5. 1912; dito vom 22. 5. 1913, BN 23. 5. 1913). Die Baukosten beliefen sich auf 7124,80 Mark (Liste der Extragaben für den Bürgerparkverein für März 1912, BN 31. 3. 1912; siehe Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß des Bürgerparkvereins vom 4. 1. 1912; siehe auch BN 2. 2. 1913), eine Summe, die von den Erben der während der Bauzeit am 21. Januar 1912 verstorbenen Frau Magdalene Christine Louise Hachez geb. Wätjen beglichen wurde (Protokoll Vorstandssitzung vom 12. 3. 1913; Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 22. 5. 1913, BN 23. 5. 1913). Darüber hinaus bedachte das Ehepaar Hachez den Bürgerpark wenig später (30. April 1913) letztwillig mit einem Legat in Höhe von 10 000 Mark (Rech-

nungsbuch Bürgerparkverein 1912). Die Gabe war ein Teilbetrag eines Vermächtnisses mit einer Summe von 360000 Mark, die an wohltätige Einrichtungen und für gemeinnützige Zwecke verteilt wurden (BN 4. und 5.5.1912; siehe auch Hubert Wamba, Fünfzehn Jahre Bremen 1906–1920, Bremen 1930, S. 111).

Die Hachezbrücke war ein solides Bauwerk, das sich bis heute unverändert erhalten hat. Außer für den Anstrich der Eisenteile brauchten nur geringe Geldmittel für die Unterhaltung aufgewendet zu werden. Der Ende 1912 abgerechnete Anstrich des Geländers dürfte nicht der erste am Neubau gewesen sein, da vermutet werden muß, daß dieser in der Kostensumme des Angebots von Fr. Rodiek enthalten war. Es scheint mit den mit 68 Mark angegebenen Kosten am 26. April 1912 eine Farbänderung des Geländers vorgenommen worden zu sein. Der Anstrich wurde mit roter Ölfarbe ausgeführt, außerdem wurde das Geländer lasiert und lackiert, darüber hinaus der Handläufer geölt und zweimal lackiert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 296 m), woraus zu schließen ist, daß die Abdeckung des Geländers zunächst aus Holz hergestellt war. Zwei Jahre später wurde die Brücke mit brauner Ölfarbe gestrichen und mit Bootslack lackiert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1914, Nr. 182a).

Spätere, nur gelegentlich genannte Arbeiten dienten der Erhaltung des Bestandes.

Die Brücke überstand den Zweiten Weltkrieg anscheinend ohne

nennenswerte Schäden. Nach dem Jahresbericht 1952/53 wurde im Berichtszeitraum das schmiedeeiserne Geländer der Hachezbrücke gründlich entrostet und gestrichen; im Jahr darauf wird ein Anstrich erwähnt. Gleiche Arbeiten wurden im Sommer 1959 ausgeführt (Jahresbericht 1959/60), und der Jahresbericht 1981/82 nennt größere Instandsetzungen an der Hachezbrücke.

16. Die Erneuerung der drei Holzbrücken im nördlichen Bürgerpark 1912

— Alfred Hoffmann-Brücke, Carl Schütte-Brücke, Lambert Leisewitz-Brücke

Nach dem Ersatz der Arensbrücke 1897 und dem Bau der Wiegandbrücke im Jahre 1905 gab es im nördlichen Bürgerpark schließlich nur noch drei vollständig aus Holz gebaute Brücken, die, da sie gleichzeitig 1880 entstanden waren, im Laufe der Jahre zusammen morsch geworden waren und nach einer Lebensdauer von fast dreißig Jahren zu ersetzen waren (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1906, BN 29.5.1906). Es waren die Fischer-, die Carl Schütte- und die Senior Lodtmann-Brücke, über deren Erneuerung der Bürgerparkverein nachzudenken hatte. Zwar waren diese drei Bauwerke ständig aufwendig unterhalten worden, ihr Zustand verschlechterte sich jedoch von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1907 erwartete der Verein geeignete Zeichnungen und Entwürfe von Architekten und Künstler, um Freunde des Parks zu Stiftungen anregen zu können (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1907, BN 29.5.1907). Der Erfolg blieb jedoch zunächst aus (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 31.5.1910, BN 1.6.1910). Die Baufälligkeit der Lodtmann-Brücke zwang jedoch schließlich zum Handeln. So wurde der Vorstand Anfang 1911 beauftragt, in einem beschränkten Wettbewerb Entwürfe für diese drei Bauwerke zu beschaffen (Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vor-

stand und Ausschuß vom 10.1.1911). Die Bedingungen für einen Wettbewerb und die Baubeschreibungen wurden aufgestellt (Akte Briefe und Schriftwechsel in der Bürgerparkverwaltung; Versammlung des Vorstandes mit den Preisrichtern, Protokoll vom 20.3.1911), und der Kreis der zur Abgabe von Projekten aufzufordernden Architekten wurde bestimmt. Offensichtlich ließ die Bürgerparkverwaltung aus diesem Anlaß die drei alten Brücken jeweils von zwei Seiten fotografieren, Systemzeichnungen dieser vorhandenen Bauwerke anfertigen und Tableus zusammenstellen, die sich erhalten haben (Bürgerparkverwaltung. Es sind dieses die einzigen bildlichen Überlieferungen der Brücken von 1880. Nur von der Fischerbrücke gibt es noch ein weiteres Foto. Siehe dazu und zu weiteren Vorarbeiten Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1911, Nr. 21 und 47).

Die Architekten Abbehusen und Blendermann, Eduard Gildemeister, Gregor Heyberger, Rudolf Jacobs, Professor Mänz, Hugo Wagner und Wellermann und Frölich wurden gebeten, bis zum 30. Juni 1911 ihre Entwürfe abzugeben. Als Schiedsrichter sollten tätig sein Bürgermeister Carl Barkhausen (Bürgermeister Victor Marcus als Ersatzmann), Franz E. Schütte, für den nach seinem Tode am 11. Februar 1911 sein Bruder Carl gewählt wurde (Protokoll der Vorstandssitzung vom 2.3.1911), Dombaumeister Ernst Ehrhardt, Staatsbaurat Hugo Weber und Bürgerparkdirektor Theodor G. Karich, später wurde noch Carl Eeg als Preisrichter benannt.

Es galt auch, leistungsfähige Speader anzuregen, sich hier

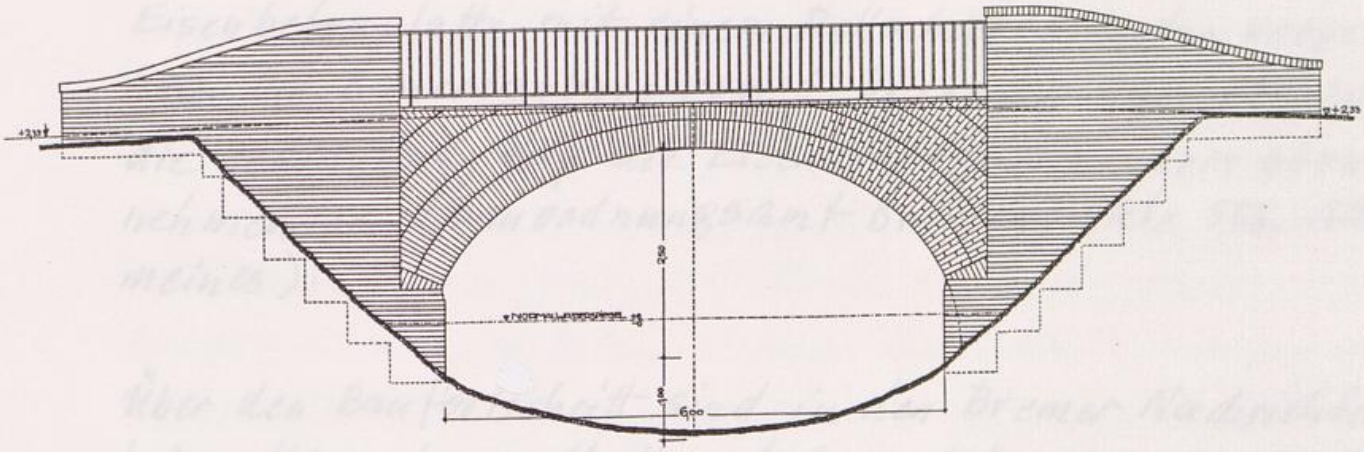
wieder einmal um den Park verdient zu machen. Das gelang verhältnismäßig schnell, denn schon Anfang März 1911, noch bevor Brückenentwürfe der Öffentlichkeit vorgestellt werden konnten (BN 4.3.1911), konnte anläßlich der durch den Tod von Franz E. Schütte notwendig gewordenen Neuwahlen der neue Vorsitzende des Vorstandes, Bürgermeister Dr. Carl Barkhausen, mitteilen, daß die Herren Alfred Hoffmann und Carl Schütte bereit seien, jeder eine neue Brücke entweder aus Holz oder aus Stein zu stiften (BN 3.3.1911). Für die dritte kündigte der neue Rechnungsführer des Vereins, Generalkonsul Stephan C. Michaelsen, die Zusage eines weiteren Spenders an. Schon am nächsten Tag konnten die Bremer Nachrichten nähere Angaben machen (BN 4.3.1911). Sie nannten als gemeinsame Stifter für den dritten vorgesehenen Neubau Frau Lambert Leisewitz, Frau Betty Marwede und Herrn Hermann Marwede (siehe auch Protokoll der Vorstandssitzung vom 12.6.1911).

Der beschränkte Wettbewerb unter bremischen Architekten lief am 30. Juni 1911 ab (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 29.5.1911, BN 30.6.1911), er brachte zahlreiche Entwürfe, die ab Anfang August bis zum 13. dieses Monats in der Kunsthalle öffentlich ausgestellt wurden (BN 6.8.1911). Zu dieser Zeit waren in Übereinstimmung mit den Stiftern die Pläne für die zu bauenden Brücken bereits ausgewählt. Die Architektengemeinschaft Abbehusen und Blendermann hatten die Zeichnungen für die Carl Schütte-Brücke und den Ersatz der Fischerbrücke geliefert, wäh-

rend man sich bei der Lodtmannbrücke für einen Entwurf des Architekten Gregor Heyberger entschieden hatte. Jeder der am Wettbewerb teilnehmenden Architekten wurde mit 300 Mark für seine Bemühungen honoriert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1911, Nr. 158 bis 164).

Offensichtlich wurde noch im späten Herbst des Jahres 1911 mit dem Neubau der im äußersten Nordosten des Bürgerparks gelegenen Senior Lodtmann-Brücke begonnen, während mit den beiden anderen noch gewartet wurde. Die Norddeutsche Betonbaugesellschaft Stubbe & Schibli in Bremen legte am 3. Oktober 1911 einen Kostenanschlag vor, der durch einen Nachtrag am 9. Oktober ergänzt wurde. Am 9. November 1911 wurde der Bauvertrag mit dieser Firma über Erd-, Wasserhaltungs- und Betonarbeiten abgeschlossen. Für die Maurerarbeiten gab der Meister H. Timmerberg sein Angebot am 15. November ab.

Der Vorstand des Bürgerparkvereins reichte am 30. November einen Bauantrag für eine massive Fußgängerbrücke ein, in dem der Architekt Gregor W. Heyberger in Bremen als Bauführer und das neugegründete Bauunternehmen Stubbe & Schibli in Bremen als bauausführende Firma genannt wurden (Gustav Schibli war als Ingenieur Geschäftsführer der Firma Carl Brandt gewesen). Dabei legte man eine Zeichnung mit Schnitt und Ansicht vom September, eine Darstellung der Gründungs- und Betonkonstruktion, eine statische Ermittlung und eine Erläuterung des Bauwerks sowie einen Lageplan vor.



Alfred Hoffmann-Brücke 1911. Ansicht
Zeichnung im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

Grundform des Bauwerks sollte ein mit Mauerwerk verblendeter, 6 Meter weit gespannter Eisenbeton-Dreigelenkbogen (zwei kämpfer- und ein Scheitelgelenk zum Ausgleich eventueller Setzungen) sein; die Gehbahn, 3,56 Meter breit, war als tragfähige, jedoch nicht tragende Eisenbetonplatte mit einem Rollschichtpflaster vorgesehen. Die Bauerlaubnis vom 5. Dezember 1911 enthielt die Bedingung, daß die Eiseneinlage besonders abzunehmen sei (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines).

Über den Baufortschritt sind in den Bremer Nachrichten keine Hinweise enthalten. Anfang März 1912 wurde die ordnungsgemäße Verlegung der Eiseneinlage bestätigt, und am 23. April 1912 beantragte der Architekt die Abnahme des Neubaus. Wahrscheinlich waren die Arbeiten zu diesem Zeitpunkt schon abgeschlossen (Protokoll der Vorstandssitzung vom 29.4.1912). Da die Schlußabnahmebescheinigung am 10. Mai ausgestellt wurde (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines), konnte der Parkvorstand am 23. Mai der Generalversammlung die Fertigstellung der Brücke, die zunächst noch weiterhin Lodtmannbrücke genannt wurde, mitteilen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 23.5.1912, BN 24.5.1912). Der Baupolizei gegenüber wurden die Baukosten mit 5800 Mark angegeben. Es scheint sich dabei um die reinen Kosten für den Brückenbau gehandelt zu haben. Die Gesamtkosten in Höhe von 8726,55 Mark, die der Spender Alfred Hoffmann dem Bürgerparkverein im Juni 1912 zur Verfügung stellte (BN 30.6.

1912; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912; siehe auch Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 25.1.1913; siehe auch BN 2.2.1913), dürften auch die Ausgaben für den Abbruch der alten Brücke, die Korrektur der Ufervlinien, den Anschluß der Wege sowie die Honorarforderung des Architekten Heyberger eingeschlossen haben.

Die Norddeutsche Betonbaugesellschaft Stubbe & Schibli in Bremen führte für 5095 Mark die Erd-, Wasserhaltungs- und Eisenbetonarbeiten aus, Emil Lagemann lieferte für 290 Mark das schmiedeeiserne Geländer und stellte es auf, und der Dekorationsmaler Fette strich es zweimal und lackierte es für 35 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 39, 64, 73, 118 und 119). Gregor Heyberger ermittelte Honorar und Nebenkosten mit 903,55 Mark (Rechnungsbuch 1912, Nr. 117). Die Anpassung der Wege an die Brücke geschah durch Arbeiter des Bürgerparkvereins (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 160). Die Bauaufsicht seitens des Auftraggebers nahm hier wie auch bei den beiden wenig später durchgeführten Brückenneubauten (Carl Schütte- und Lambert Leiscwitz-Brücke) Baurat Weber wahr, dem seine Wege zur Besichtigung honoriert wurden und dem darüber hinaus vom Vorstand für seine Mühewaltung 400 Mark als Honorarzuschuß zuerkannt wurde (Protokoll der Vorstandssitzung vom 15.1.1913; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 134; 1913, Nr. 12 und ohne Nr.)

Der Stifter Alfred Hoffmann (11.3.1857 - 19.7.1925), nach dem

erst gegen Ende des Jahres 1912 die neue Brücke benannt wurde, war wie sein älteren, schon 1893 verstorbener Bruder Theodor G. Hoffmann, der 1881 die Hoffmannbrücke beim Wildgehege gestiftet hatte (siehe Seite 145), Rohtabakkaufmann. Schon 1886 erwies er sich, dem Brauch entsprechend, anläßlich seiner Trauung mit Fräulein Lottchen Brauer durch eine Spende als Freund des Bürgerparks (BN 1. 8. 1886). Als Teihaber der angesehenen Firma Hoffmann & Leisewitz waren ihm seit 1888 die finanziellen Möglichkeiten gegeben, für gemeinnützige Einrichtungen Mittel bereitzustellen. Alfred Hoffmann war 1903 als Mitglied des Ausschusses des Bürgerparkvereins gewählt worden (BN 29. 5. 1903), bis er 1907 in den Vorstand berufen wurde (BN 1. 11. 1907). Im Jahre 1911 bestätigte ihn die Generalversammlung in diesem Amt (BN 30. 5. 1911)x. Er stiftete 1906 die kleine Wartehalle für den Ruderbootanleger am Emmasee (Hoffmann-Pavillon) (Harry Schwarzwälder,), für die die Architekten Wellermann und Frölich zusammen mit den Asselmeyerbrüchen den Entwurf lieferten (siehe auch Seite 225). 1912 stellte Alfred Hoffmann dem Bürgerpark ein Pferd zur Verfügung, 1910 stiftete er das schöne Tor zum Lagerplatz der Bürgerparkverwaltung. Noch 1916 gab er dem Bürgerparkverein 5000 Mark aus Anlaß des fünfzigjährigen Bestehens der Anlagen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1916).

Das Bauwerk ist ganz mit Klinkern verkleidet. Der gegenüber den Widerlagern leicht eingezogene Korbbogen ist über der Wasserfläche durch radiale Steinsetzungen betont. Die zunächst beabsichtigte Dreigelenkigkeit der Tragkonstruktion

x Alfred Hoffmann war zuletzt bis zu seinem Tode am 19. Juli 1925 stell vertretender Vorsitzer des Verein (Protokoll Vorstandssitzung vom 3. 12. 1925)

wurde nicht ausgeführt. Stattdessen ließ der Architekt einen durchgehenden Klinkerbogen mauern, der als Verblendung und Schalung unter der tragenden Eisenbetonkonstruktion stehenblieb und mit ihr eine innige Verbindung einging. Dieses Verfahren wurde im Betonbau schon seit einigen Jahren angewendet und von dem Ingenieur Eduard Szarbinowski aus Anlaß des Einsturzes der Schleusenmittelmauer am Weserwehr in Hastedt im Jahre 1912 den Lesern der Bremer Nachrichten erläutert (BN 26.7.1912). Die Flügel des Bauwerks wurden im Kontrast zur Bogenpartie mit horizontalen Steinreihen aufgesetzt und als geschlossene Geländerbrüstungen über die Gehwegfläche hochgeführt. Der wellenförmige, mit einer Rollschicht abgedeckte Abschluß versuchte der Brücke eine gefälligere Form zu geben. Im Gewölbebereich ist die Brücke durch ein einfaches Stabgeländer gesichert.

Das Bauwerk, das durch die vorgegebenen Maße – Stützweite und Durchfahrtshöhe für den Bootsverkehr – gedrungen wirkt und durch die großen dunklen Mauerflächen die Eleganz und Freundlichkeit der feingliedrigen alten Bürgerparkbrücken vermissen läßt, ist ein Produkt der Forderung nach einer dauerhaften Bauweise und der sachlichen Auffassung einer damals jungen Architektengeneration, von der der Planverfasser Gregor Werner Heyberger (Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 230) einer der frühesten Vertreter war. Heyberger (5.11. 1880 – 17.12.1914), aus Ulm gebürtig, hatte zunächst bei den Architekten Abbehusen und Blendermann gearbeitet. Er fiel 1909 besonders durch seine Beteiligung am Wett-

bewerb für das Altersheim in Osterholz (Egestorff-Stift) auf. Er errang dabei den ersten Preis. Sein Entwurf wurde ausgeführt, er stellt noch heute eine bemerkenswerte architektonische Leistung dar. Weitere Entwürfe schuf er für den Bau des Grollander Kongs und für das Geschäftshaus Beye & Fahl, Osterthorsteinweg 1–2 (Ecke Am Dobben). Für das Trocadero (Bahnhofstraße 6) entwarf er die Inneneinrichtung. Gregor Heyberger fiel bereits in der Anfangsphase des Ersten Weltkriegs Ende 1914 in Flandern (BN 12.1.1915)! Zu seiner Erinnerung wurde am 11. Mai 1915 am Geländer der Alfred Hoffmann-Brücke eine bronzene, von Fritz Kallmeyer für 60 Mark gegossene Gedenktafel angebracht (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1916, Nr. 34a), die sich in beschädigtem Zustand bei der Bürgerparkverwaltung erhalten hat. Buntmetalldiebe haben im Mai 1951 versucht, sie abzubrechen und zu stehlen. Dieses Ansinnen mißlang jedoch, die Platte konnte sichergestellt werden. Ihre Inschrift lautet:

Ehrentafel
zum Gedächtnis des Erbauers dieser Brücke,
des Architekten Gregor Werner Heyberger.
Er starb den Heldentod fürs Vaterland
im Dezember 1914 in Flandern.

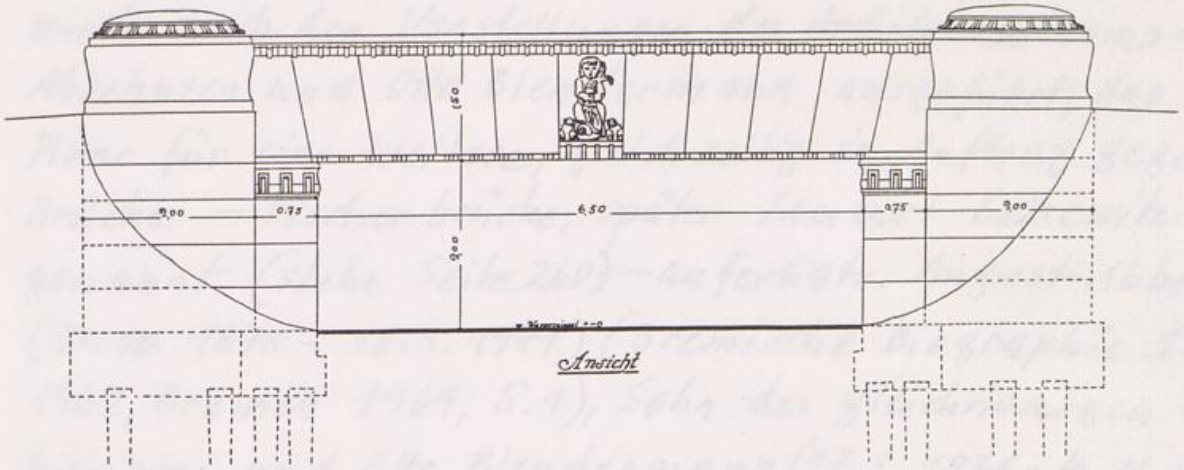
Für das zweite Bauwerk der Erneuerungsphase des Jahres 1912 trat wiederum ein bewährter Freund des Parkes ein, der bereits vor über dreißig Jahren die Mittel für die nunmehr baufällig gewordene erste Brücke an derselben Stelle (zweite Fahrbrücke im Bürgerwald) gegeben hatte (siehe Seite 128). So blieb der

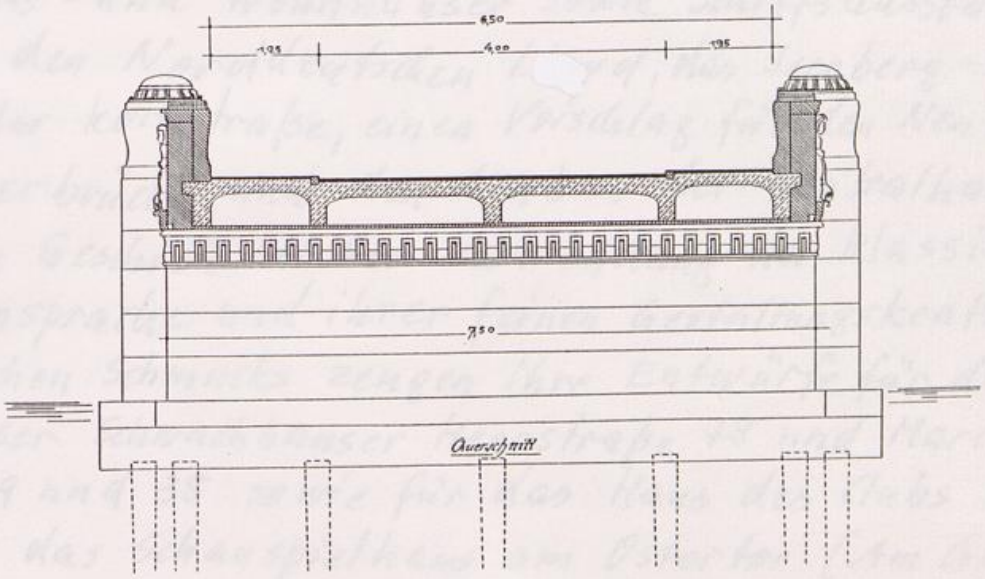
Name Carl Schütte-Brücke mit dem Bauwerk, das noch heute besteht, verbunden. Carl Schütte, nach dem Tode seines Bruders Franz Ernst am 11. Februar 1911 Seniorchef des angesehenen und erfolgreichen Handelshauses, war noch immer im Ausschuß des Bürgerparkvereins tätig; er blieb bis zu seinem Tode am 11. Februar 1917 mit dieser gemeinnützigen Einrichtung verbunden (z. B. Stiftung von 20000 Mark für die Ausführung von Architekturteilen in Werkstein für das neue Parkhaus, BN 2.2.1913).

Am 21. Januar 1912 reichten der Vorsitzende des Vorstandes, Bürgermeister Dr. Barkhausen, und der Rechnungsführer, Generalkonsul Stephan C. Michaelsen, für den Brückenbau einen Bauantrag ein, in dem als Bauführer die Architekten Abbehusen und Blendermann und als ausführende Firmen Paul Kossel & Cie in Bremen und das Steinmetzunternehmen Schmidt & Schäfer in Bremen benannt wurden. Dem Antrag wurden Zeichnungen der Architekten (Grundriß, Querschnitt, Ansicht) vom 2. November 1911 beigefügt. Die Bauerlaubnis wurde schon am 1. Februar 1912 ausgesprochen; ein Nachtrag dazu vom 13. Februar desselben Jahres enthielt Auflagen, zu denen auch die Forderung nach behördlicher Abnahme der Eiseneinlage gehörte. Nachgereicht wurden die statische Berechnung und eine Konstruktionszeichnung des Bauunternehmers Paul Kossel & Cie vom Januar 1912.

Die Bauarbeiten, die zusammen mit denen am Neubau der Lambert Leisewitz-Brücke (ehemalige Fischerbrücke) durchgeführt wurden, konnten erst nach Fertigstel-

Ing der Hachezbrücke (siehe Seite 202) begonnen werden, damit wenigstens über eine fahrbare Brücke die Meierei zugänglich blieb. Bau beginn sollte nach Einstellung der Bootsfahrt im Spätherbst 1911 sein, der Abschluß der Arbeiten war für den Saison beginn 1912 vorgesehen. Dieser Zeitplan verschob sich jedoch durch Verzögerungen beim Bau der Hachezbrücke, so daß der Pächter der Meierei, Gustav Hagemann, eine Entschädigung für Nachteile für die von ihm betriebene, aber nun gestörte Bootsfahrt beanspruchte (Protokoll der Vorstandssitzung vom 16. 10. 1912). Die Arbeiten waren noch Ende Mai 1912 nicht abgeschlossen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 23. 5. 1912, BN 24. 5. 1912), sie scheinen sich noch lange hingezogen zu haben, denn erst am 29. März 1913 beantragte der Bürgerparkverein die Schlußabnahme, nachdem sechs Tage zuvor bescheinigt worden war, daß die Brücke in Benutzung genommen sei (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Die Schlußabnahme wurde am 16. April 1913 bescheinigt. Die kosten betrugen 18 037,09 Mark (Protokoll Vorstandssitzung vom 15. 1. 1913; Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 25. 1. 1913; siehe auch BN 2. 2. 1913), die im Dezember 1912 von Carl Schütte beglichen worden waren (Liste der Extragaben für den Bürgerparkverein vom Dezember 1912, BN 1. 1. 1913); der Baupolizei wurde als Summe der Baukosten jedoch nur 14 500 Mark angegeben (Kostenbescheinigung vom 29. 3. 1913, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines).





Carl Schütte-Brücke 1912. Ansicht und Querschnitt
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

Das Bauwerk, dessen Entwurf das Ergebnis einer Ausschreibung unter bremischen Architekten gewesen war (siehe Seite 245), wurde nach den Vorstellungen des Architektenteams August Abbehusen und Otto Blendermann ausgeführt, das auch die Pläne für eine weitere, gleichzeitig in Auftrag gegebene Brücke – Fischerbrücke, später Lambert Leisewitz-Brücke genannt (siehe Seite 260) – anfertigte. August Abbehusen (17.10.1875 – 10.5.1941) (Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 1), Sohn des gleichnamigen Bildhauers, und Otto Blendermann (17.9.1879 – 4.11.1944) (Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 48) waren im Jahre 1903 eine Bürogemeinschaft eingegangen und hatten durch vornehme Architekturen und künstlerisch bemerkenswerte Arbeiten vor allem in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg großes Ansehen gewonnen. Neben mehreren Schulen schufen sie das Rathaus in Blumenthal, Geschäfts- und Wohnhäuser sowie Schiffsausstattungen für den Norddeutschen Lloyd, das Isenberg-Kinderheim an der Kornstraße, einen Vorschlag für den Neubau der Kaiserbrücke und den Umbau der Centralhallen. Von ihrem Geschick bei der Verwendung der klassizistischen Formsprache und ihrer feinen Gestaltungskraft bildhauerischen Schmucks zeugen ihre Entwürfe für die Wohnhäuser Schwachhauser Heerstraße 78 und Marcusallee 3, 19 und 38 sowie für das Haus des Clubs zur Wahr und das Schauspielhaus am Ostertor (Am Goetheplatz). Für ihr gestalterisches Können sind sowohl die Carl Schütte-Brücke als auch die gleichzeitig entstandene Lambert Leisewitz-Brücke (siehe Seite 260) bemerkenswerte Beispiele.

Das nach Carl Schütte benannte Bauwerk, das sich unverändert erhalten hat, ist als Fahrbrücke konzipiert und ausgeführt. Der insgesamt 7,50 Meter breite Überbau überführt mit einer Stützweite von 6,50 Meter eine 4 Meter breite und zwei 1,25 Meter breite Fußwege über den Wasserzug. Die Durchfahrtshöhe beträgt bei mittlerem Wasserstand 2 Meter. Die Widerlager und Flügelmauern, auf Rammpfählen gegründet, bestehen aus einer Betonkonstruktion, die vollständig hinter einer Natursteinverkleidung aus Muschelkalk verborgen ist. Zwischen den zu schweren Pollern gestalteten Widerlagern liegt, auf Auflagerbänken abgesetzt, der gewichtige Überbau, dessen Tragkonstruktion aus einer mit fünf Unterzügen verstärkten Betonplatte besteht. Eine darunter angehängte Rabitzverkleidung, die inzwischen entfernt wurde, täuschte eine gleichmäßige Konstruktionsstärke vor. Das Geländer besteht aus starken, geschlossenen Brüstungsmauern; der mittlere Schlußstein über der Brückenöffnung ist durch eine Kinderplastik betont. Durch verschiedenartige, aus der klassizistischen Formsprache abgeleitete Ornamentbänder sind die Bauwerkskanten feinfühlig verziert. Auf jeder Brüstungsabdeckplatte ist eingemeißelt:

CARL SCHÜTTE - BRÜCKE
ERBAUT 1912,

die südöstliche Flügelmauer trägt die Inschrift:

ABBEHUSEN u. BLENDERMANN
ARCH · BDA · BREMEN

Da die Carl Schütte-Brücke gemeinsam mit der Lambert Leisewitz-Brücke von den Firmen Paul Kossel & Cie und Schmidt & Schäfer gebaut wurde, erfolgte die Abrechnung der Bauleistungen ohne Unterscheidung der einzelnen Objekte.

Auch die dritte Brücke der Erneuerungsaktion des Jahres 1912, die ehemalige Fischerbrücke (siehe Seite 133), wurde ebenfalls von den Architekten Abbehusen und Blendermann gestaltet. Der Neubau wurde Anfang März 1911 zur Erinnerung an den am 28. Juni 1909 verstorbenen Brauereidirektor Lambert Leisewitz von seiner Witwe Helene, geb. Rutenberg (1852–1934), ihrer Schwester Betty und deren Sohn Hermann Marwede gestiftet (Protokoll der Vorstandssitzung vom 12. 5. 1911) und später nach ihm benannt.

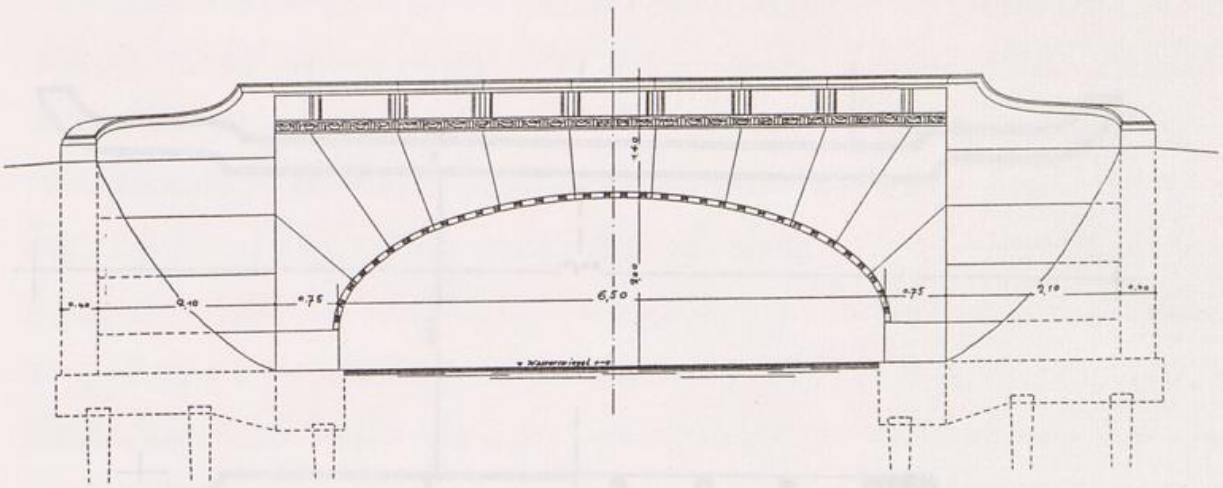
Lambert Leisewitz (15. 8. 1846 – 28. 6. 1909) (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 281) war zunächst Teilhaber der Firma Hoffmann & Leisewitz gewesen, die sich mit dem Handel von Rohtabak beschäftigte und eines der führenden Häuser dieser Branche in Bremen war. 1882 übernahm er die Leitung der von seinem Schwiegervater, dem Baumeister Lüder Rutenberg (1816–1890) gegründeten „Kaiserbrauerei Beck & Co", die er dank günstiger wirtschaftlicher Voraussetzungen und technischer Modernisierung zu ei-

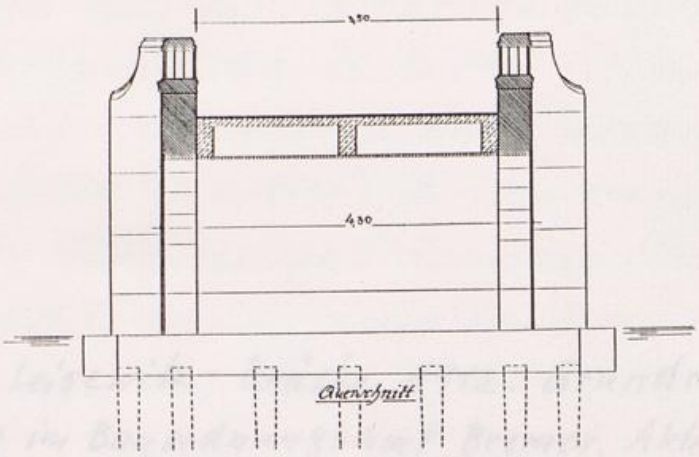
ner erfolgreichen Exportbrauerei ausbaute. 1886 wurde er Mitglied der Handelskammer (er war später deren Präsident) und bewährte sich bei den Vorbereitungen für die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung des Jahres 1890 im Bürgerpark. Von 1893 - 1897 gehörte er auch der Bremischen Bürgerschaft an. Seine günstige wirtschaftliche Lage und seine gesellschaftliche Stellung ermöglichten ihm eine freigebige Unterstützung gemeinnütziger Werke. So stellte er 1897 aus Anlaß seiner Silberhochzeit 50 000 Mark zum Bau eines neuen kaffeehauses dem Bürgerpark zur Verfügung (Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876-1905, Bremen 1906, S. 171; BN 7.5. 1897), und 1907 spendete er 25 000 Mark, um dieses Kaffeehaus mit einer gedeckten Veranda versehen zu lassen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1907).

An der Stiftung für den Ersatz der Fischerbrücke beteiligten sich auch zwei Mitglieder der mit Lambert Leisewitz verwandten Familie Marwede. Zweiter Geldgeber war die Witwe Sophie Betty Marwede, geborene Rutenberg, eine Schwester der Frau Leisewitz (BN 4.3. 1911; Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 29.5. 1911, BN 30.5. 1911). Ihr Mann, Johannes Christel Marwede, bereits 1882 verstorben, war vor Lambert Leisewitz Direktor der Kaiserbrauerei gewesen, deren Auslandsgeschäfte Marwede dank seiner gründlichen überseeischen Erfahrungen rasch ausdehnte. Weiterer Stifter für die neue Brücke war sein Sohn Hermann Marwede, der durch seinen Beitrag

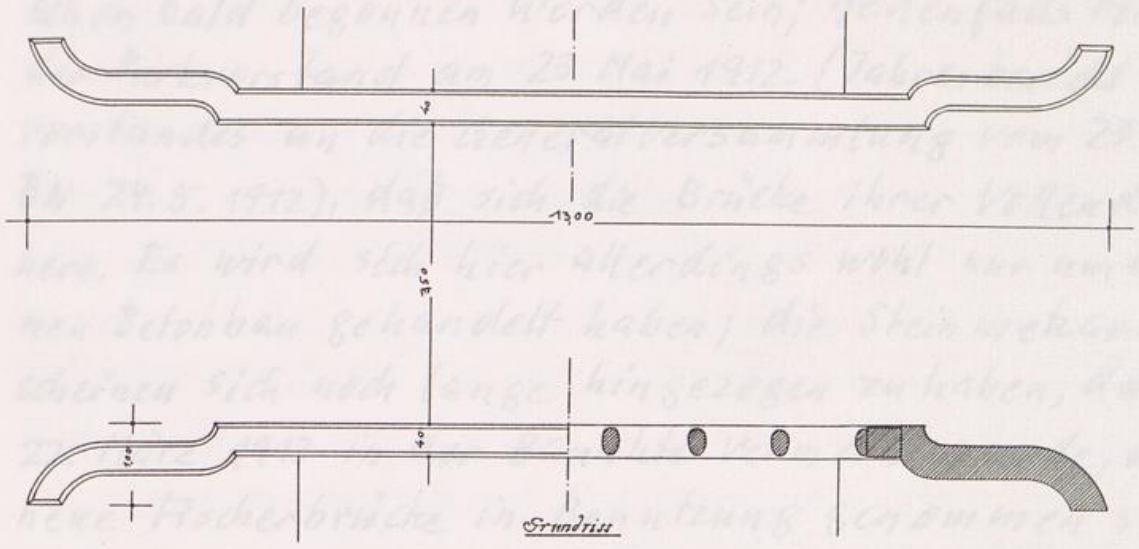
zu den Baukosten zur Erinnerung an seinen Onkel beizusteuern gewillt war. Hermann Manwede (1878 – 1958) (Bremische Biographie 1912 – 1962, Bremen 1969, S. 331) war nach Lambert Leisewitz Chef der Kaiserbrauerei Beck & Co und nach deren Fusion mit der Brauerei von C. A. Haake ab 1921 bis zu seinem Tode langjähriger Vorsitzer des Aufsichtsrates der Haake-Beck Brauerei A. G. und Mitglied der Handelskammer.

Auch für den Ersatz der Fischerbrücke ging ein Entwurf aus dem schon genannten Architektenwettbewerb des Jahres 1911 (siehe Seite 245) hervor. Unter Beteiligung der Stifter hatte sich der Bürgerparkverein für einen Vorschlag der Architekten Abbehusen und Blendermann entschieden (BN 6. 8. 1911). Der Vorstand des Bürgerparkvereins reichte am 29. Januar 1912 einen Bauantrag ein, in dem die beiden Baumeister als Bauführer und die Bremer Firmen Paul Kossel & Cie für die Betonarbeiten und Schmidt & Schäfer für die Steinmetzarbeiten benannt wurden. Gleichzeitig wurden Lageplan sowie Grundriß-, Querschnitts- und Ansichtszeichnungen der Architekten vom 2. November 1911 vorgelegt (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Auf dieser Grundlage wurde am 1. Februar 1912 dem Bürgerparkverein die Bauerlaubnis ausgesprochen. Die dann noch eingereichte statische Untersuchung der Firma Paul Kossel & Cie, nach der die Brücke als Plattenbalken berechnet war, und die Vorlage der Konstruktionszeichnung vom Januar 1912 bedingte einen Nachtrag zur Bauerlaubnis vom 13. Februar 1912, nach dem im Eisenbetonbau die Bewehrungseinlagen durch die Baupolizeibehörde





Lambert Leisewitz-Brücke 1912. Ansicht und Querschnitt
Zeichnungen im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines



Lambert Leisewitz-Brücke 1912. Grundriß
Zeichnung im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

abzunehmen waren.

Der Bau dürfte zusammen mit der Carl Schütte-Brücke schon bald begonnen worden sein; jedenfalls berichtete der Parkvorstand am 23. Mai 1912 (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 23.5.1912, BN 24.5.1912), daß sich die Brücke ihrer Vollendung nähere. Es wird sich hier allerdings wohl nur um den reinen Betonbau gehandelt haben; die Steinmetzarbeiten scheinen sich noch lange hingezogen zu haben, da erst am 22. März 1913 in der Bauakte vermerkt wurde, daß die neue Fischerbrücke in Benutzung genommen sei (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Nach dem Antrag vom 29. März wurde am 16. April die Schlußabnahme bescheinigt und die Baukosten mit 10 000 Mark festgestellt. Die Gesamtkosten für den Neubau waren jedoch höher und beliefen sich auf 12 607,95 Mark (Protokoll Vorstandssitzung vom 15.1.1913; Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 25.1.1913; siehe auch BN 2.2.1913), die von Frau Lambert Leisewitz, Frau Betty Marwede und Hermann Marwede im Dezember 1912 beglichen wurde (Liste der Extragaben für den Bürgerparkverein vom Dezember 1912, BN 1.1.1913).

Die neue Fischerbrücke, die nach ihrer Fertigstellung auf Wunsch der Stifter aus den Familien Leisewitz und Marwede zur Erinnerung an den verstorbenen Direktor der Kaiserbrauerei Beck & Co Lambert Leisewitz-Brücke genannt wurde, hat sich bis heute erhalten. Sie ist eine Fußgängerbrücke mit einer Gehwegbreite von 3,50 Meter

und einer Bogenöffnung von 6,50 Meter über dem Wasserspiegel. Die Widerlager, auf Rammpfählen gegründet, und der Überbau, ein Plattenbalken mit vier Unterzügen, also die Grundelemente der Brücke, bestehen aus Betonkonstruktionen. Das Bild des Bauwerks wird durch die Verkleidung aus Muschelkalk bestimmt. Es wird eine aus Quadern gefügte Bogenbrücke vorgetäuscht, deren Bogeninnenfläche als Rabitzdecke eingehängt ist. Die Flügelmauern haben einen nach außen geschwungenen Grundriß. Die Geländerbrüstungen sitzen auf einem Zierband auf; auch die Bogenlinie wird von einem Ornamentstreifen (Astragalus) begleitet. Die mit profilierten Platten abgedeckten Brüstungen, auf deren Oberfläche Brückenname und Baujahr eingeschlagen sind, sind über dem Gewölbeteil durchbrochen. Der Text lautet:

LAMBERT LEISEWITZ-BRÜCKE
ERBAUT 1912

An der südwestlichen Flügelmauer lesen wir:

ABBEHUSEN u. BLENDERMANN
ARCH · BDA · BREMEN

Die Abrechnung der Bauarbeiten wurde für Carl Schütte- und Lambert Leisewitz-Brücke gemeinsam vorgenommen, da für beide Bauwerke Abbehusen und Blendermann verantwortlich zeichneten und an beiden Brücken die gleichen Firmen die Bauarbeiten ausführten.

Die Betonarbeiten stellte Paul Kossel & Cie. in Bremen her,

er berechnet dafür 9250 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 45 und 74). Die nach den Zeichnungen von Abbehusen und Blendermann von Schmidt & Schäfer gelieferten Werksteine hatten ein Kostenvolumen von 10 360 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 265). Die Modelle für die beiden Figuren an der Schüttebrücke kamen nach einem Kostenanschlag vom 11. November 1911 vom Bildhauer Heinrich Erlewein für 228 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 130). Das Heinrich Erlewein lieferte für das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd die Modelle für den größten Teil der Skulpturen der Fassaden an der Pelzer-, der Papen- (Mittelbau) und an der Großen Hundestraße mit Ausnahme des Proviantamtes (BN 31.7.1910). Er schuf auch Modelle für Stuckdekorationen im Parkhausneubau (BN 14.12.1913) sowie bildhauerischen Schmuck am Neuen Rathaus). Das Honorar für die Architekten Abbehusen und Blendermann betrug für beide Brücken 11% der Bausumme, das waren 3025 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 72 und 287). Die Installation einer Gasbeleuchtung (wahrscheinlich für die Carl Schütte-Brücke) schlug mit 100 Mark zu Buch (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 78 und 127), darüber hinaus entstanden auch noch kosten für Besichtigungen der Baustellen durch Baurat Weber, für Lichtpausen und für das Anschütten der Wege im Anschluß an die neuen Brückenbauwerke (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1912, Nr. 134, 160 und 288; dito 1913, Nr. 12). Der am 16. Januar 1913 dem Staatsbaurat Weber vom Vorstand des Bürgerparkvereins zugestandene Honorarzuschuß von 400

Mark in Anerkennung der Mühewaltung beim Brückenbau (Protokoll Vorstandssitzung vom 16.1.1913; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1913) deckte auch Webers Aufsicht für den Neubau der Lodtmann-brücke – Alfred Hoffmann-Brücke – mit ab.

Die Inschriften an den Bauwerken, die ehemals vergoldet waren, stellten Schmidt & Schäfer vom 25. bis 31. Januar

1913 nach Angabe der Architekten her, sie kosteten für die Carl Schütte-Brücke 85 Mark und für die Lambert Leisewitz-Brücke 95 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1913, Nr. 58).

Bereits im Jahre 1913 traten Haarrisse an der Lambert Leisewitz-Brücke auf, die in Bewegungen im Fundament ihre Ursache hatten. Der Bürgerparkverein, motiviert durch die aufgetretenen schweren Bauschäden an der Wiegandbrücke, forderte von den Architekten auch über die normale Garantiezeit hinaus Sicherheiten für die Ausführung von Reparaturen oder für Beschaffung eines eventuell notwendig werdenden Ersatzes. Eine Einigung zwischen den Partnern scheint jedoch nicht erreicht worden zu sein, und auch 1919 ließen sich die Architekten nicht dazu gewinnen, zu den durch angeblich fehlerhafte Konstruktion auftretenden Schäden in Höhe von einigen 100 Mark Stellung zu nehmen (Protokoll Vorstandssitzung vom 26.5. 1919). Zwischen Überbau und Flügel auftretende Fugen mußten wiederholt verspachtelt werden, die Bewegungen sind noch immer noch nicht abgeklungen.

Die drei 1911/12 errichteten Brücken forderten wegen ihrer soliden und wenig reparaturbedürftigen Bauart nur geringe Aufwendungen für ihre Pflege. Größere Instandsetzungen im Jahre 1949 beseitigten kriegsbedingte Schäden, die den Bauwerken zum Teil auch erst durch die Besatzungsstreitkräfte zugefügt worden waren.

17. Übernahme der Melchersbrücke durch die Stadt 1914

Der Bau der Alfred Hoffmann-Brücke, der Carl Schütte-Brücke und der Lambert Leisewitz-Brücke und schließlich die Wiedererrichtung der baufälligen Wiegandbrücke fielen zusammen mit der Planung und Errichtung eines neuen Parkhauses am Hollersee. Der Vorgängerbau war anläßlich der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung des Jahres 1890 nach den Plänen von Johann Georg Poppe als Prunkbau entstanden; er wurde vom Aufwand an Architektur und von der Dimension her immer als unpassend für den Bürgerpark angesehen, wenn er sich auch als Veranstaltungsgebäude großer Beliebtheit erfreute. Das Mittelteil des Parkhauses brannte am 15. August 1907 nach einem Feuerwerk großenteils ab. Für die Wiedererrichtung nach einem Entwurf des Architekten Rudolf Jacobs wurden die Mittel der Versicherungssumme sowie Spendengelder verwendet, so daß der Bau Anfang 1912 begonnen und schon im Dezember 1913 fertiggestellt werden konnte. Es fällt die Verbesserung der Infrastruktur des Bürgerparks in eine Zeit, in der die Ringstraße mit der Melchersbrücke von der Stadtgemeinde übernommen wurde und der Unterhaltungsbestand an Brücken sich für den Bürgerparkverein um eine verringerte. Die Ringstraße war zwar Bestandteil des öffentlichen Straßennetz geworden. Kraftfahrzeugen blieb jedoch nach ihrer Einführung die Durchfahrt wie auch die Benutzung der übrigen Parkwege untersagt (Verordnung der Polizeidirektion vom 14.5.1903, betr. Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Bürgerpark und im Stadt-

wald, Gesetzblatt der freien Hansestadt Bremen 1913, S. 334). Diese Regelung hatte Franz E. Schütte, der langjährige verdienstvolle Vorsitzer des Vorstandes der Bürgerparkvereins und großzügige Mäzen sozialer und kultureller Einrichtungen in Bremen, dadurch erreicht, daß er dem Bürgerparkverein am 2. Januar 1907 100 000 Mark schenkte unter der Bedingung der Rückzahlung, wenn bis zum 31. Dezember 1921 der Kraftfahrzeugverkehr im Bürgerpark und Stadtwald zugelassen werde (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1907, BN 29.5.1907). Ausgenommen wurde nur die Ringstraße, sobald sie zu einer allgemeinen Verkehrsstraße weiter ausgebaut und der Bremer Staat die Unterhaltung dieser Straße dem Bürgerparkverein ganz abnehmen werde.

Da sich der durchgehende Verkehr auf der Ringstraße nach und nach beträchtlich gesteigert hatte und sich der Unterhaltungsaufwand für den Bürgerparkverein zu einer Last vergrößerte, sah sich der Vorstand am 11. Dezember 1913 veranlaßt, die Übernahme der Ringstraße in die Baulast des bremischen Staates zu beantragen (Schreiben des Vorstandes des Bürgerparkvereins vom 11.12.1913, Amt für Straßen- und Brückenbau AZ 660-42-539). Nach näheren Untersuchungen, insbesondere auch zur Statik der Meldersbrücke, und nach der Bereitschaftserklärung der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, im öffentlichen Interesse dem Bürgerparkverein die Ringstraße abzunehmen, wurde am 3. April 1914 der Bürgerschaft berichtet (Bericht der Baudeputation, Abt. Straßenbau, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft 1914, S. 407; ferner Amt

für Straßen- und Brückenbau AZ 660-20-107 und AZ 660-42-539). An kosten für umfangreiche Instandsetzungsarbeiten wurde 35 000 Mark ermittelt; der Zeitpunkt der Übernahme erschien günstig, da ohnehin durch kanalbauarbeiten des Staats entlang der Ringstraße (Verlegung eines Hauptsammlers mit einem Düker im Wasserzug südlich der Melchersbrücke) siehe BN 15.10.1913 Schäden durch den Materialtransport verursacht worden waren, durch deren Beseitigung dem Straßenbaufonds in Bezug auf die Reparaturkosten eine Entlastung in Höhe von 1000 Mark zustatten kommen würde. Vorgeschlagen wurde eine gleichzeitige Verbesserung der Beleuchtung.

Die Bürgerschaft zeigte sich mit den Vorschlägen am 15. April 1914 einverstanden (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft 1914, S. 432), so daß die Übergabe nach Zustimmung des Senats vom 17. April 1914 (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft 1914, S. 435) schon bald erfolgen konnte (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 25.5.1914, BN 26.5.1914).

Die Instandsetzung der Straße bestand im Einbau von Hochbordsteinen, einer Straßenentwässerung und einer Schotterbahn aus Basaltsteinschlag. Das Pflaster auf der Melchersbrücke aus behauenen Sandsteinen wurde umgelegt. Die Tragfähigkeit der Brücke wurde mit 6 t errechnet (Amt für Straßen- und Brückenbau, AZ 660-20-107). Obwohl Straßenbauamt und Polizeidirektion unter der Voraussetzung der Verbesserung des Straßenzustandes

keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Öffnung der Straße für den allgemeinen Autoverkehr mit geringer Geschwindigkeit erhoben hatten und auch der Bürgerparkverein sich in seinem Antrag für die Möglichkeit des Kraftverkehrs auf der Ringstraße ausgesprochen hatte, wurde die Durchfahrt für die Benutzung durch Autos doch nicht freigegeben.

18. Neubau der Rickmersbrücke 1938
– Marie Bergmann - Brücke –

Außer der massiv und dauerhaft ausgeführten Melchersbrücke blieben nur noch zwei der größeren Brücken des ursprünglichen Bestandes (Hoffmannbrücke und Rickmersbrücke) für längere Zeit erhalten. Im Laufe der Jahre verschlechterte sich trotz dauernder Unterhaltungsarbeiten vor allem der Zustand der Rickmersbrücke fortwährend, deren feingliedriger, aus einer eisernen Hängekonstruktion bestehender Überbau in der Mitte der zwanziger Jahre als sehr mangelhaft beurteilt wurde. Daß die gesamte Konstruktion nicht mehr den Bestimmungen der Bauordnung entsprach, war eine Seite; die überladene Aufmachung aus der Gründerzeit fand darüber hinaus weder beim neuen Parkdirektor Hugo Riggers (Bürgerparkdirektor seit 1. April 1919) noch beim Vorstand des Vereins Anerkennung. Die Brücke galt nun als häßlich, der eiserne Bau hebe sich zu hart im Landschaftsbild des Parks ab, und die Unterhaltungskosten seien zu hoch im Verhältnis zu einem Bau aus anderen Materialien.

Mitte der zwanziger Jahre mußte man sich Gedanken über eine gründliche Sanierung oder einen völligen Neubau machen. Der Parkdirektor lehnte die Verantwortung für die Sicherheit des Fußgängerverkehrs ab, da die Konstruktion nicht mehr in der Lage sei, die Last einer größeren Menschenmenge aufzunehmen (Schreiben Hugo

Riggers vom 17. 12. 1926, Akte Bürgerparkverwaltung, Briefe und Schriftwechsel; siehe auch BN 19. 12. 1937). Er ließ vorsichtshalber Schilder aufstellen mit der Aufschrift: „Nur für Fußgänger! Überschreitung in geschlossener Abteilung und im Gleichschritt, sowie jede Menschenansammlung auf der Brücke verboten!"

Die Kosten für eine gründliche Reparatur wurden zu dieser Zeit mit 7–8000 Reichsmark ermittelt, bevorzugt wurde jedoch der Gedanke an die Ausführung eines drei- bis viermal so teuren Neubaus.

Am 1. November 1926 bot der Architekt Otto Blendermann (derselbe, der vor vierzehn Jahren zusammen mit August Abbehusen den Entwurf für die Carl Schütte- und die Lambert Leisewitz-Brücke geliefert hatte, siehe Seite 189 und 196), den Entwurf für eine Erneuerung der Brücke an und ermittelte die Baukosten mit rund 22 000 Reichsmark (Brief Otto Blendermann vom 1. 11. 1926, Bürgerparkverwaltung; siehe auch Protokoll der Vorstandssitzung vom 9. 12. 1926, hier Kostensumme von 24 000 Reichsmark), während der Architekt Rudolph Leymann für das Bauunternehmen Wilhelm Blanke für die Ausführung eines von ihm am 21. Februar 1927 vorgelegten Vorschlags eines hinterverkleideten Betonbogens Kosten in Höhe von 32 000 Reichsmark (ohne Erd- und Planierungsarbeiten) ermittelte (Schreiben Wilhelm Blanke vom 21. 2. 1927, Bürgerparkverwaltung).

Der Vorstand des Vereins beschloß, zunächst den Enkel des

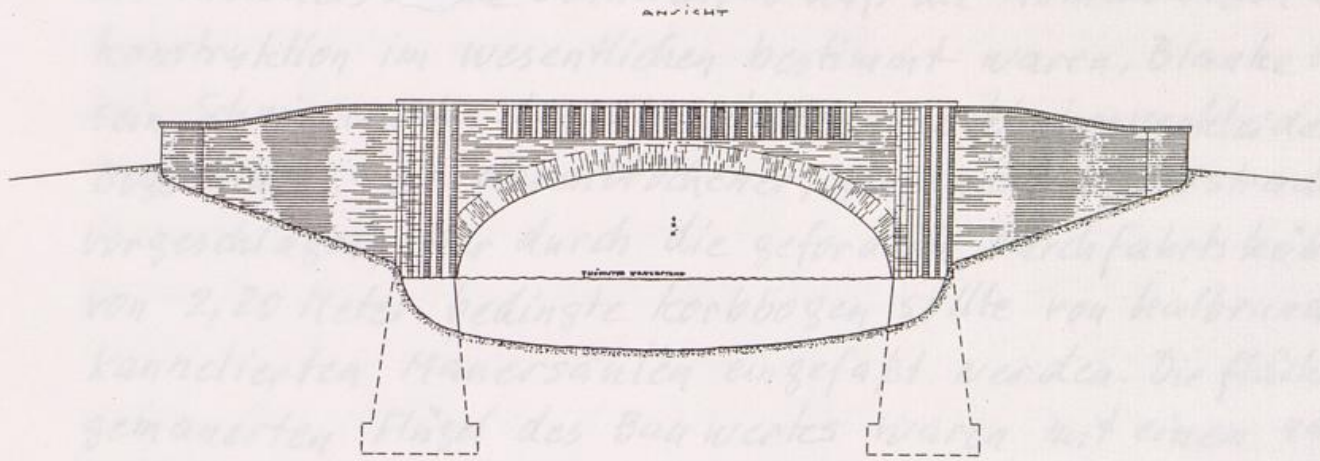
stiftens der Rickmersbrücke, Direktor Paul Rickmers in Hamburg um Hilfe zu bitten, um die Erinnerung an seinen bedeutenden Großvater erhalten zu lassen (Es ist nicht erkennbar, warum Paul Rickmer Henry Rickmers (1873 - 1946) angesprochen wurde. Dieser Direktor der Rickmers Rhederei A.G. hatte 1922 den Geschäftssitz des Unternehmens von Bremerhaven nach Hamburg verlegt (siehe Bremische Biographie 1912-1962, Bremen 1969, Seite 406), während doch sein älteren Bruder Robert Henry Rickmers (1864-1948), Geschäftsführer der Rickmers Reismühlen G. m. b. H., in Bremen-Oberneuland (Hodenberg) ansässig war). Sollten von ihm oder von anderen Freunden des Projekts nennenswerte und genügende Beiträge eingehen, sollte möglichst einem Neubau der Vorzug gegeben werden.

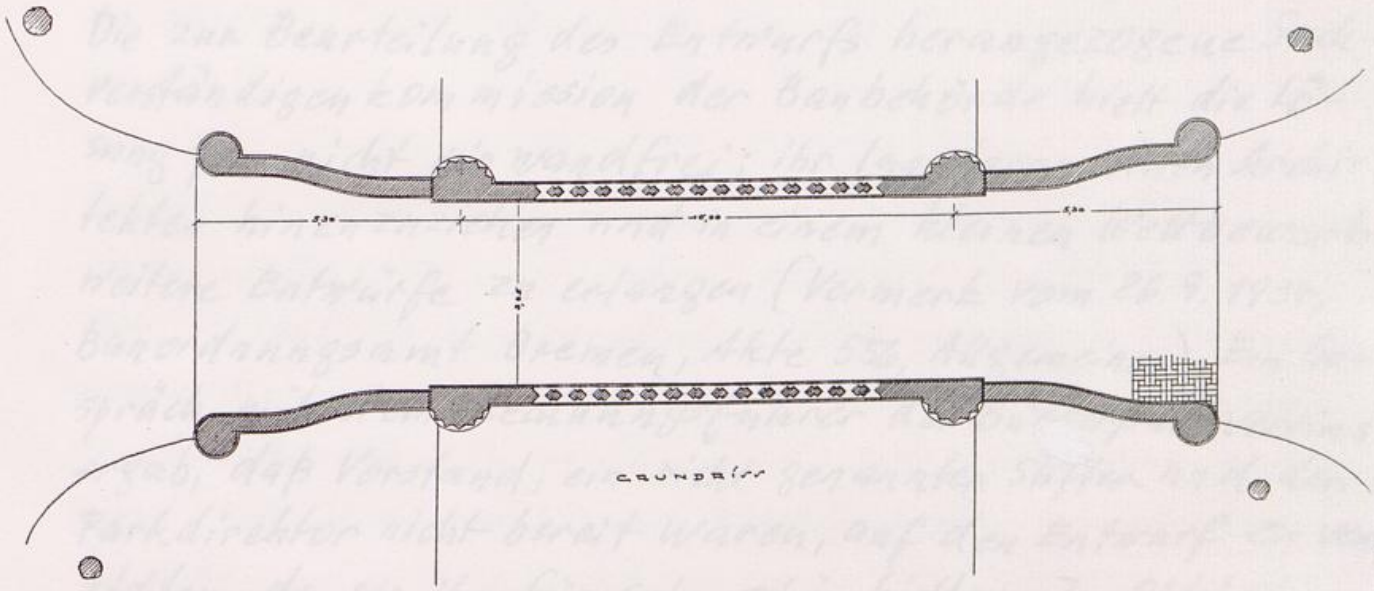
Die Ablehnung einer Kostenübernahme durch Paul Rickmers war kurz und bündig, eine Wiederholung der Bitte blieb ohne Antwort (Protokoll der Vorstandssitzung vom 10. 2. 1927).

Zunächst ließ man jedoch durch die Firma Schellhass & Drucken müller die alte Eisenkonstruktion untersuchen. Dieses Stahlbauunternehmen bot sich am 22. Februar 1927 an, für einen Gesamtpreis von nur 1500 Reichsmark fünf stählerne Träger unter der vorhandenen Brückentafel einzubauen, sie auf Auerträgern über Pfeiler und Widerlager zu befestigen und so die Hängekonstruktion zu entlasten (Schreiben Schellhass & Druckenmüller vom 22. 2. 1927, Bürgerparkverwaltung).

Dieser Vorschlag blieb ebenso unberücksichtigt wie ein Angebot von Konsul Ernst Kellner Ende 1932, Eisenteile für die Reparatur der Richmersbrücke zu stiften und die Arbeiten im Frühjahr 1933 mit eigenen Leuten ausführen zu lassen (Schreiben Parkdirektor Hugo Riggers vom 13.12.1932, Akte Bürgerparkverwaltung, Briefe und Schriftwechsel), da man sich offensichtlich auf die Ausführung eines Neubaus eingestellt hatte.

Erst am 19. September 1934 reichte der Vorstand des Bürgerparkvereins, nachdem sich ein Stifter für die benötigten Baugelder gefunden hatte, einen Bauantrag ein, zu dem der bereits 1927 vom Architekten Leymann gelieferte Entwurf als Grundlage diente (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Die Firma Wilhelm Blanke wurde als Bauleiter benannt. Der Firmengründen dieses 1889 begonnenen Baugeschäfts war 1912 Mitglied des Ausschusses des Bürgerparks geworden (BN 24.5.1912), 1917 prüfte er die Rechnung des Vereins (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 11.6.1917, BN 12.6.1917). Blanke war als Architekt und Bauunternehmer über lange Zeit erfolgreich gewesen. Blanke hatte sich Anfang der dreißiger Jahre nach dem frühen Tode seines Schwiegersohns Leymann aus dem Geschäft zurückgezogen und seinen Betrieb ohne Änderung des Firmenmantels an den Architekten Friedrich Kelle und den Bauingenieur Engelbert Meyer verkauft. Firma Blanke war im Wohnungsbau tätig gewesen und hatte auch schon für die Bürgerparkverwaltung Aufträge ausgeführt.





Marie Bergmann - Brücke, Entwurf Rudolph Leymann 1934
Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 Allgemeines

Die neue Fußgängerbrücke sollte die alten Pfeilerfundamente der Rickmersbrücke benutzen, so daß die Abmessungen der Konstruktion im wesentlichen bestimmt waren. Blanke bzw. sein Schwiegersohn Leymann hatten eine klinkerverkleidete Bogenbrücke mit durchbrochener, gemauerter Balustrade vorgeschlagen; der durch die geforderte Durchfahrtshöhe von 2,20 Meter bedingte Korbbogen sollte von halbrunden, kannelierten Mauersäulen eingefaßt werden. Die flächig gemauerten Flügel des Bauwerks waren mit einem nach außen etwas vorspringenden Säulenabschluß und einer leicht S-bogig verlaufenden Abdeckung vorgesehen; auch im Grundriß sollten die Flügel eine wellige Form erhalten. Die eigentliche Tragkonstruktion der Brücke sollte aus einem Plattenbalken mit Unterzügen bestehen; der in der Klinkerverkleidung gezeigte Bogen war durch eine Zementrabitzverkleidung vorzutäuschen.

Die zur Beurteilung des Entwurfs herangezogene Sachverständigenkommission der Baubehörde hielt die Lösung für nicht einwandfrei; ihr lag daran, einen Architekten hinzuzuziehen und in einem kleinen Wettbewerb weitere Entwürfe zu erlangen (Vermerk vom 26.9.1934, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Ein Gespräch mit dem Rechnungsführer des Bürgerparkvereins ergab, daß Vorstand, ein nicht genannter Stifter und der Parkdirektor nicht bereit waren, auf den Entwurf zu verzichten, da sie ihn für sehr schön hielten. Im Oktober brachte eine Besprechung mit Baudirektor Offenberg, dem Leiter der Bauverwaltung, verschiedene alternative Vorschläge, z.B. einen Entwurf mit einem Metallgeländer, eine

Korrektur des Korbbogens zu einem Bogensegment und eine Überhöhung des Fußweges über der Öffnung der Brücke. Die Vorschläge gefielen jedoch dem Stifter in keiner Weise, so daß man einen weiteren, der Parkverwaltung zusagenden Vorschlag entwickelte, dessen Nachteil allerdings darin bestand, daß die alten Pfeiler der Richmersbrücke zu entfernen waren und die Baukosten sich so um 500 Reichsmark erhöhen würden. Parkdirektor Riggers versuchte, den Stifter für die neuen Ideen zu gewinnen, fand jedoch kein Verständnis vor. Zwei Bedingungen waren zu erfüllen: Die Brücke mußte in Klinker ausgeführt und die Baukosten durften nicht erhöht werden.

So bat die Firma Blanke am 22. Oktober 1934 Baudirektor Offenberg, den ursprünglichen Entwurf noch einmal positiv zu beurteilen. „Der Parkverwaltung liegt sehr viel an einer schnellen Entscheidung, um nicht den Stifter der Bausumme zu verlieren", schrieb die Firma an den Leiter der Bauverwaltung.

Der Stifter für einen Neubau der Richmeosbrücke wurde weder öffentlich noch intern genannt, er läßt sich im weiteren Verlauf der Angelegenheit jedoch nachweisen. Die Spendenzusage kam von der Familie des am 1. April 1932 verstorbenen Senators Heinrich Bömers (Bremische Biographie 1912-1962, Bremen 1969, S. 60; siehe auch BN 2.11.1924). Heinrich Ferdinand Emil Bömers, in Bremen geboren, war ein angesehener und erfolgreichen Kaufmann gewesen, der als Inhaber der Weinhandlung von Reide meister und Ulrichs eine wichtige Rolle im wirtschaftlichen Leben seiner Heimatstadt gespielt hatte.

seine dynamische und ideenreiche Unternehmerpersönlichkeit brachte ihm bedeutenden politischen Einfluß, seit 1909 war er kaufmännischer Senator. In zahlreichen Deputationen und Kommissionen nahm er Einfluß im öffentlichen Leben und für das Wohlbefinden des bremischen Staates. Viele große wirtschaftliche Pläne verdankten ihren Erfolg seiner fruchtbaren Mitwirkung. Im Ersten Weltkrieg und in der Nachkriegszeit gelang es ihm als Leiter der Lebensmittelkommission, die Versorgung der Stadt bestmöglich sicherzustellen.

Bömers übernahm zahlreiche einflußreiche Ämter. Er wirkte im Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyds, als stellvertretender Vorsitzer der Darmstädter und Nationalbank, als Vorsitzer des Verwaltungsrats der Sparkasse und als Mitglied des Zentralausschusses der Reichsbank in Berlin. Seine erfolgreiche Karriere endete erst kurz vor seinem Tode mit dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise und den Zusammenbrüchen der J. F. Schröderbank und der Nordwolle, die, obwohl auch durch weltweite Einflüsse bedingt, ihm teilweise angelastet wurden.

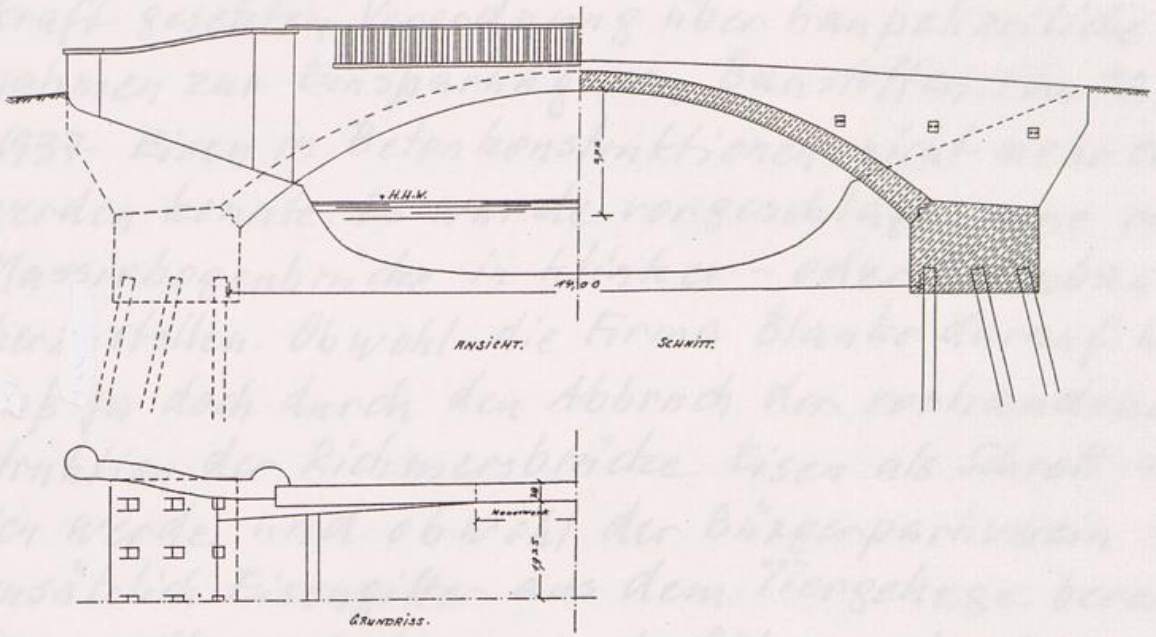
Die Familie Bömers beabsichtigte mit ihrer Stiftung (ca. 8000 Mark), dem Gedenken ihres Verstorbenen ein Denkmal zu setzen, und forderte die Befestigung einer Inschriftenplatte an dem Bauwerk. Da jedoch der Vorstand des Bürgerparks wegen der veränderten politischen Umstände keine behördliche Genehmigung für die Ehrung Heinrich Bömers' erhielt (Protokoll Vorstandssitzung vom 16.4. 1935; Protoll der gemeinsamen Sitzung

von Vorstand und Ausschuß vom 28. 4. 1936), die Familie Bömers jedoch weiterhin auf der Anbringung der Platte bestand, ging die Stiftung für den Bürgerpark verloren.

Am 5. Dezember 1934 wurden neue Zeichnungen für eine Brücke eingereicht, deren Kosten mit 20000 Reichsmark angegeben wurde. Auf die markanten, kannelierten Pfeilervorsprünge war zugunsten halbrunder Lisenen verzichtet worden; der Bogen war als Kreissegment mit r = 9,90 Meter angegeben, die lichte Höhe von 2,20 Meter war beibehalten worden. Gegen diesen Entwurf gab es nun keine Einwendungen mehr, so daß am 3. Januar 1935 die Bauerlaubnis ausgesprochen wurde (Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines).

Die Bauarbeiten wurden jedoch nicht begonnen, und die Bauerlaubnis lief nach einem Jahr ab. Der Zustand der Brücke, nun angesichts des bevorstehenden Neubaus nicht mehr ordentlich unterhalten, verschlechterte sich weiterhin so, daß sie wegen Baufälligkeit gesperrt werden mußte. Neben ihr errichteten die Zimmerleute der Parkverwaltung eine hölzerne Notbrücke, um die Fußgängern die Überquerung des Wasserzugs zu ermöglichen (BN 19.12.1937)

Erst im September 1937 bemühte sich der Vorstand des Bürgerparkvereins erneut um den Ersatz der Rickmersbrücke, da nun auch eine Möglichkeit gefunden war, die



Marie Bergmann - Brücke 1937. Konstruktionszeichnung
Zeichnung im Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines

Mittel für den Neubau aufzubringen. Am 25. September legte die Firma Wilhelm Blanke die notwendigen Unterlagen für die Errichtung einer Eisenbetonkonstruktion vor. Dieser Vorstellung wurde jedoch die baupolizeiliche Genehmigung versagt, da aufgrund der gerade in kraft gesetzten Verordnung über baupolizeiliche Maßnahmen zur Einsparung von Baustoffen vom 30. Juni 1937 Eisen in Betonkonstruktionen nicht mehr erlaubt werden konnte. Es wurde vorgeschlagen, eine reine Massivbogenbrücke in Klinker- oder Betonbauweise herzustellen. Obwohl die Firma Blanke darauf hinwies, daß ja doch durch den Abbruch der vorhandenen Konstruktion der Richmersbrücke Eisen als Schrott anfallen werde und obwohl der Bürgerparkverein noch zusätzlich Eisengitter aus dem Tiergehege bereitstellen wollte und die zur Ausführung in Aussicht genommene Firma Fr. Rodiek die meisten der benötigten Eisen vorrätig hielt, lehnte das Baupolizeiamt am 10. November 1937 noch einmal eine Brücke aus Eisenbeton ab.

Schon zwei Tage später legte Blanke neue Zeichnungen vom 10. November 1937. Nun war ein unbewehrter Betonbogen vorgesehen; nur zur Verstärkung der Konstruktion an den Gelenken und für die Verankerung der Flügelmauern benötigte man eine geringe Eisenmenge.

Nachdem die Baufirma statische Berechnungen eingereicht hatte und Probebohrungen zur Erkundung des

Baugrundes durchgeführt worden waren, waren die Voraussetzungen für den Baubeginn geschaffen. Eine besondere neue Baugenehmigung wurde nicht ausgesprochen.

Dadurch, daß die Fundamente bis auf die tragfähigen Sandschichten hinabgeführt wurden, bestanden keine Bedenken, statt der vorgeschriebenen Eisenbetonrammpfähle hölzerne Gründungspfähle zu verwenden (Vermerk vom 26. 1. 1938, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines).

Am 24. Januar 1938 wurde mit dem Abbruch der alten Brücke begonnen (Bremer Zeitung 25. 1. 1938), innerhalb eines Tages waren die eisernen Konstruktionsteile beseitigt (BN 25. 1. 1938), den Abbruch führte die Firma Prieß & Wessel, eine Rohproduktenhandlung, schlicht um schlicht aus. Der Übergang über den Wasserzug blieb während der Bauzeit durch die schon genannte Notbrücke erhalten. Nach Beseitigung der Pfeilerköpfe (BN 11. 2. 1938) und Ausheben der Baugruben hinter den vorhandenen Pfeilerresten rammte die Bauunternehmung Fr. Rodiek bis Mitte Februar die 5 Meter langen Gründungspfähle in den Boden (BN 11. 2. 1938); bei einer Besichtigung der Baustelle am 18. Februar 1938 waren diese Arbeiten bereits beendet (Vermerk vom 18. 2. 1938, Bauordnungsamt Bremen, Akte 556, Allgemeines). Je Widerlager wurden 15 Pfähle verwendet. Mitte März hatten die Zimmerleute die Schalen für den Bogen, die auf den Pfeilerstümpfen der alten Brücke abgesetzt wurde, fertiggestellt, so daß der Bogen gegossen werden konn-

te (BN 10. 3. 1938). Vier Wochen später war die Verblendung aus Bockhorner Klinker bereits größtenteils ausgeführt (BN 10. 4. 1938), und am 6. April war die Brücke im Rohbau fertig, nachdem sie am Vortag ausgeschalt worden war. Am 23. April 1938 bat die bauleitende Firma Blanke um Abnahme der Konstruktion, da die Brücke am 1. Mai dem Verkehr übergeben werden sollte. Die Schlußabnahme erfolgte am 29. April ohne Schwierigkeiten, nachdem Blanke zwei Tage zuvor die Ausführungszeichnungen eingereicht hatte, die sich vom ursprünglichen Bauentwurf durch eine Änderung der Fundamente unterschieden. Die Form der durch die Vergrößerung des Bogens nun kürzer hergestellten Flügelmauern entspricht am fertigen Bauwerk der ursprünglichen Absicht, nicht den 1937/38 dem Baupolizeiamt vorgelegten Plänen.

Die Beton- und Maurerarbeiten lieferte das Bauunternehmen Fr. Rodiek, die Sandsteinabdeckungen kamen von der Steinmetzfirma Schmidt & Schäfer, Bremen, während der Abbruch der alten Brücke und die Ufer- und Erdarbeiten vom Personal des Bürgerparkvereins ausgeführt wurden. Den Schrott übernahm die Rohproduktenhandlung Prieß & Wessels.

Das Bauwerk, dessen Kosten mit nur 12500 Reichsmark ermittelt wurde, ist eine klinkerverkleidete Bogenbrücke. Die Tragkonstruktion besteht aus einem 14 Meter weit gespannten Betonbogen mit einer Scheitelstärke von 40 cm, der sich über Gelenke auf den Fundamentblöcken abstützt. Die gemauerte Geländerbalustrade ist über dem

Wasser zur Gewichtseinsparung und zur Belebung der großen Klinkerfläche durchbrochen und auf ganzer Länge mit Sandsteinplatten abgedeckt, in die am Innenrand der Name der Brücke

MARIE BERGMANN - BRÜCKE

an der Westseite und das Baujahr

1938

an der Ostseite eingemeißelt sind. Der Fußweg, 3,85 Meter breit, ist über dem Bogen leicht überhöht und mit Klinker in Ziermuster belegt.

Ein in der Planungsphase des Jahres 1934/35 angedachter Stifter für die Wiederherstellung der Brücke (Familie Senator Heinrich F. E. Bömers) wurde zu keiner Zeit offiziell namentlich benannt; er trat von seinem Angebot zurück, da die Anbringung einer Gedenktafel, auf die die Familie Bömers Wert legte, von der Behörde aus politischen Gründen abgelehnt wurde (siehe Seite 279). Zu eben dieser Zeit starb in Bremen am 30. August 1935 im 80. Lebensjahr Frau Marie Bergmann, geb. Ries (BN 4.9.1935), die dem Bürgerparkverein ein Vermächtnis in Höhe von etwa 235 000 Mark zur Ausstattung eines Fonds für die Verschönerung des Parks in getrennte Verwaltung überließ. Zusätzlich wurde von ihr noch im August 1935 20 000 Mark geschenkt (Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vor-

stand und Ausschuß vom 28. 4. 1936), weitere Zuwendungen aus dem Nachlaß von Frau Bergmann in Höhe von 12500 Mark folgten noch 1937 (Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 2. 9. 1937). Durch die Freigabe von Geldmitteln aus dieser großen Spendensumme war der Bau des Ersatzes der Rickmersbrücke gesichert.

Mit der Namengebung „Marie Bergmann-Brücke", die anläßlich einer Besichtigung durch die Teilnehmer der Generalversammlung des Bürgerparkvereins am 23. Juni 1938 mitgeteilt wurde (BN 24. 6. 1938; siehe auch Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1933–1945, S. 153), wurde eine „große Gönnerin und Freundin der Parkanlagen" geehrt. Aber schon der Jahresbericht für das Jahr 1937, der die Fertigstellung des neuen, wertvollen Schmuckstücks des Bürgerparks umfangreich darstellt und alle am Bau Beteiligten nennt, erwähnt nicht die Herkunft des Baugeldes und die hochherzige Spenderin (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 23. 6. 1938). Heute erinnert nur noch der Name der Brücke an Marie Bergmann. Der Fonds wuchs bis 1946 noch auf die Summe von 349 732,95 RM (Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 22. 8. 1947), ging dann aber bald in der Währungsreform verloren. Die Kapitalanlagen in Form von drei Wohnhäusern (Contrescarpe 31, Germaniastraße 8 und Sielwall 72) wurden im Zweiten Weltkrieg vollständig zerstört.

Marie Bergmann, geb. Ries, war die Ehefrau von Chr. Carl Ludwig Bergmann, der von 1870 bis 1895 an der Moltkenstraße eine entsprechende Butter-, Käse- und Mehlhandlung betrieben hatte und 1918 gestorben war.

19. Kriegsschäden im Bürgerpark und im Stadtwald und deren Beseitigung

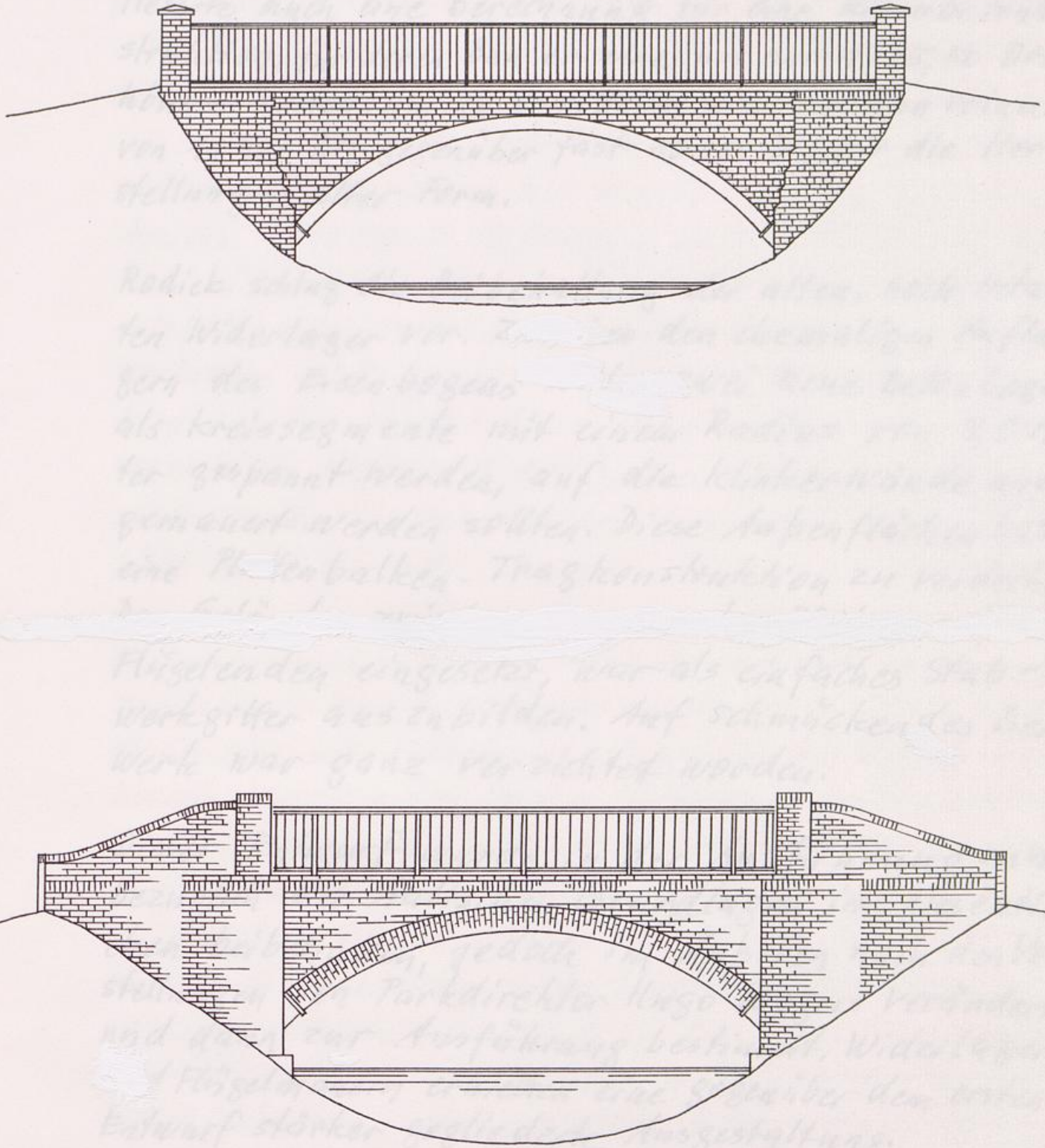
— Hoffmannbrücke 1949 —

Die Kriegsvorbereitungen, d. h. die Materialbewirtschaftung der enddreißiger Jahre hatten, wie wir sahen, den Bau der Marie Bergmann-Brücke erschwert, dennoch war sie schließlich ohne weitere Verzögerung vor Kriegsbeginn fertiggestellt worden. Die Kriegsereignisse ließen auch den Bürgerpark nicht ungeschoren. Häßliche Bunker und ein Befehlsstand der Wehrmacht wurden an der Ostseite des Parks in die Anlagen gebaut; an der Stelle des ehemaligen Tierkindergartens von Siebold an der Hollerallee in der Nähe des Goldfischteichs entstand ein Barackenlager. Der Baumbestand erlitt durch Bombenabwurf vielfach schwere Schäden, 328 große Erdtrichter, im einzelnen mit Durchmessern bis zu 35 Meter, wurden gezählt. Parkhaus und Kaffeehaus gingen durch Bombentreffer und Brand verloren, auch die Brücken blieben, vor allem unmittelbar nach dem Kriegsende nicht verschont (Bericht des Gartenbauamtes vom 22. 1. 1951, StAB 4,29/1-1543), jedoch wurden nur zwei von ihnen so stark beschädigt, daß sie nicht mehr benutzt werden konnten und erneuert werden mußten. Die Kriegsschäden an der Lambert Leisewitz-Brücke waren unwesentlicher Natur (Splittertreffer), ihr Bestand blieb gesichert. Andere Bauwerke, für Fußgänger- oder leichten Fahrzeugverkehr konzipiert, erlitten durch das Befahren mit schwersten Militärfahrzeugen der Besatzungsstreitkräfte mehr oder

weniger starke Setzungsschäden. Die Hoffmannbrücke beim Wildgehege und die große Holzbrücke im Stadtwald wurden weitgehend zerstört (Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 22.8.1947). Während die kleine, beschädigte Brücke im Eichenhain durch eine Reparatur zunächst erhalten werden konnte (siehe Seite 67), mußte die Stadtwaldbrücke 1949 durch eine neue Eichenholzkonstruktion ersetzt werden (siehe Seite 235).

An der Hoffmannbrücke beim Wildgehege, neben der Melchersbrücke das am längsten erhalten gebliebene Brückenbauwerk im Bürgerpark, war der Oberbau so stark beschädigt worden, daß zunächst an eine Wiederherstellung in alter Form nicht gedacht werden konnte. Hier stellte die Parkverwaltung zur Aufrechterhaltung der Passage über den Wasserzug auf den erhalten gebliebenen Fundamenten einen provisorischen Überbau als Holzkonstruktion her.

Die ersten Ideen für einen dauerhaften Ersatz der Brücke gingen Anfang 1949 von der Wiederherstellung in alter Form aus (Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 18.2.1949). Die Kosten wurden für die Eisenarbeiten am großen Bogen von Schlossermeister W. Prien auf 3412 DM und für die Maurerarbeiten vom Bauunternehmen Fr. Rodiek auf 6683,75 DM geschätzt. Damit wäre wieder ein Bauwerk mit eisernem Tragbogen, hölzerner Überdeckung und mit einem Fuß-



Hoffmann brücke 1949. Ansicht von Entwurf und Ausführung

wegbelag aus demselben Material entstanden. Rodick lieferte auch eine Berechnung für eine Eisenbetonkonstruktion, für deren Bau er eine um nur 1725,50 DM höhere Kostensumme ermittelte, also ein Bauvolumen von 11 821 DM gegenüber fast 10 100 DM für die Herstellung in alter Form.

Rodick schlug die Beibehaltung der alten, noch intakten Widerlager vor. Zwischen den ehemaligen Auflagern des Eisenbogens sollten zwei neue Betonbogen als Kreissegmente mit einem Radius von 8,5 Meter gespannt werden, auf die Klinkerwände aufgemauert werden sollten. Diese Außenflächen hatten eine Plattenbalken-Tragkonstruktion zu verdecken. Das Geländer, zwischen gemauerten Pfeilern auf den Flügelenden eingesetzt, war als einfaches Stabwerkgitter auszubilden. Auf schmückendes Beiwerk war ganz verzichtet worden.

Dieser Entwurf wurde in der Ausführung zwar bezüglich der statischen Grundlagen im wesentlichen beibehalten, jedoch im Äußeren nach den Vorstellungen von Parkdirektor Hugo Riggers verändert und dann zur Ausführung bestimmt. Widerlager und Flügelmauern erhielten eine gegenüber dem ersten Entwurf stärker gegliederte Ausgestaltung.

Noch 1949 stellte die Firma Friedrich Rodick das neue Bauwerk her; dabei wurden die alten Fundamente beibehalten. Beim teilweisen Abbruch fand sich angeb-

lich an einem Stein im Widerlager der Hinweis auf den ersten Stifter und die Bauzeit der Hoffmannbrücke (Die Berichte in Nordsee-Zeitung vom 31. 8. 1949 und Weser Kurier vom 10. 9. 1949 nennen Mat Hoffmann als den im Unterbau gefundenen Stiftername. Der genannte war zwar mit dem Spender der Hoffmannbrücke, Theodor G. Hoffmann, verwandt, er war jedoch nicht Stifter des ersten Bauwerks. Die Unstimmigkeit mag auf ungenauen Recherchen des Berichterstatters Dr. P. (wahrscheinlich Dr. Friedrich Prüser) beruhen), die Absicht, dieses Dokument am Neubau einzufügen (WK 10. 9. 1949), scheint jedoch nicht realisiert worden zu sein, da der Stein heute an der Brücke nicht zu finden ist.

Die Baukosten kamen aus einem staatlichen Instandsetzungsfonds zur Beseitigung von Kriegsschäden. Es entstand eine mit Handstrichklinkern verkleidete Pseudobogenbrücke, die den Namen Hoffmannbrücke behielt. Die gemauerte Verkleidung täuscht eine Bogenbrücke vor, sie verdeckt ein Tragwerk, das aus vier stählernen Doppel-T-Längsträgern NP 28 besteht, auf die betonierte Deckplatten aufgelegt sind. Dieser Oberbau ist auf den unter Verwendung der alten Fundamentteile aufgeführten Widerlagerwände aufgelagert. Die Flügelmauern schwingen wie bei der Marie Bergmann-Brücke aus, ihre Abdeckung mit einer Rollschicht fällt mit S-förmiger Linie mit der Wegerampe ab. Durch die kurze, aber hohe Bauart wirkt die neue Hoffmannbrücke, die noch unverändert be-

steht, eher plump; auch das verwendete Material vermag dem Bauwerk kein freundliches und leichtes Aussehen zu geben. Die starke Rampenneigung ist bis zwischen die Flügelmauern geführt. Der 2,87 Meter breite Weg, der sich nach außen auf 5,30 Meter erweitert, ist mit Klinkern belegt.

Weder im Bauordnungsamt in Bremen noch bei der Bürgerparkverwaltung waren Bauakten über dieses Bauwerk zu finden.

Im Jahresbericht 1953/54 wird erwähnt, daß das Geländer der Hoffmannbrücke gestrichen sei, und 1982 wurden Reparaturen an ihr ausgeführt (Jahresbericht 1953/54 und 1982 vom 19. 4. 1983)

Bei Arbeiten zum Anschluß des Wildgeheges an das Kanalnetz im Dezember 1986 fanden sich Abbruchteile der alten Brücke, insbesondere Kugelaufsätze aus Zementguß, die einmal den Endpfeilern des Bauwerks aufgesetzt waren und hinter den Widerlagermauern als Füllgut eingeschüttet wurden.

20. Die Brücken im Bremer Bürgerpark heute

Die zwölf einzelnen Brücken des Bürgerpark, von denen nur eine, die Melchersbrücke im Zuge der Ringstraße, aus dem Haushalt der Stadtgemeinde unterhalten wird, befinden sich in einem einwandfreien Erhaltungszustand. Die von der Bürgerparkverwaltung betreuten Bauwerke werden seit 1964 regelmäßig einer staatlichen Bauaufsicht durch das Amt für Straßen- und Brückenbau unterzogen. Drei der Konstruktionen sind für den Fahrverkehr mit beschränkter Tragfähigkeit dimensioniert (Melchersbrücke, Hachezbrücke, Carl Schütte-Brücke), jedoch darf heute nur eine von ihnen von Kraftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gewicht von 2 t benutzt werden. Die Carl Schütte-Brücke ermöglicht schon seit 1921 von Osten her die Zufahrt und Anlieferung zur Meierei (Verordnung der Polizeidirektion betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Bürgerpark und im Stadtwald vom 25.8.1921, Gesetzblatt der freien Hansestadt Bremen 1921, Nr. 88, S. 388), nachdem eine 1906 durch Franz E. Schüttes Spende festgelegte Sperrfrist (siehe Seite 231) fast abgelaufen war. Während die zweite, im Zuge der östlichen Fahrstraße im ehemaligen Bürgerwald liegende Brücke, die Hachezbrücke, niemals dem allgemeinen Kraftverkehr zur Verfügung stand, wurde die Melchersbrücke in der Ringstraße fast 18 Jahre lang von Kraftfahrzeugen befahren. Seit dem 26. April 1968, aus Anlaß bevorstehender großer Straßenbaumaßnahmen in der Bahnhofsvorstadt (Bau der Hochstraße Breitenweg), wurde zur Entlastung

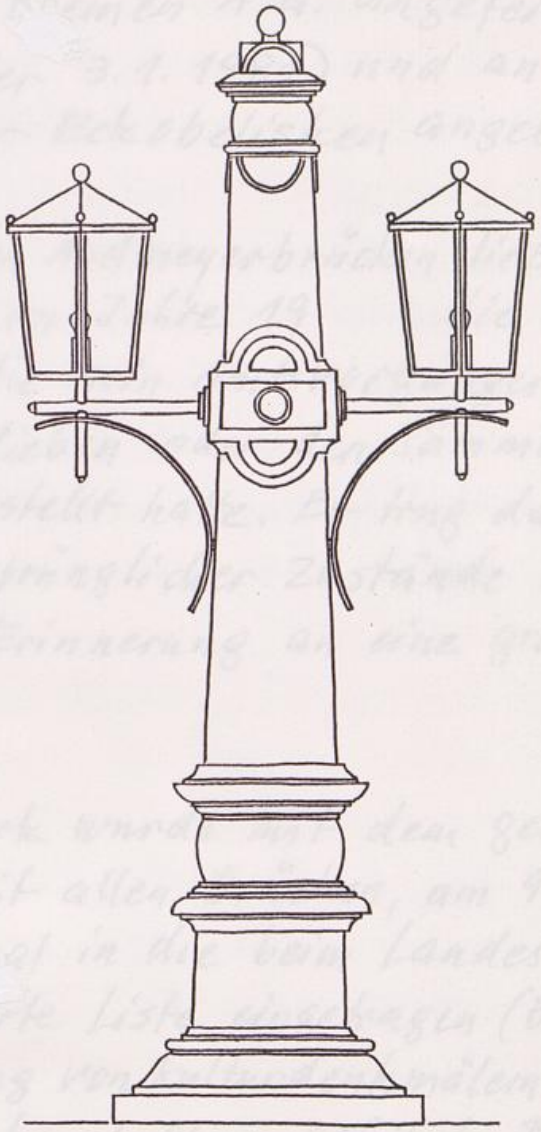
des übrigen Straßennetzes im Gebiet des Bürgerparkviertels und des neuralgischen Verkehrsknotenpunktes „Stern" die Ringstraße in der morgendlichen Verkehrsspitze in Ost-West-Richtung montags bis freitags von 6 bis 9 Uhr für die Kraftfahrzeugdurchfahrt bis zu einem Höchstgewicht von 2 t geöffnet. Die Regelung wurde auch nach Fertigstellung der Hochstraße Breitenweg beibehalten, allerdings auf die Zeit von 6 bis 8 Uhr beschränkt, dann aber am 23. Januar 1986 aus Gründen des Schutzes der Grünanlagen nach umfangreichen Erörterungen über den Nutzen und die Auswirkungen eines Verkehrsverbots aufgehoben.

Die Melchersbrücke als älteste und wohl auch schönste Brücke des Parks befindet sich in einem ausgezeichneten Zustand, sie dokumentiert nach über hundert Jahren ihres Bestehens ohne nennenswerte Reparaturen eine handwerklich einwandfreie Herstellung und die Verwendung besten Baumaterials. Gleichzeitig ist sie noch heute ein markantes Architekturbeispiel der Gründerzeit, der Beweis großzügiger Unterstützung des Bürgerparks durch einen angesehenen Bremer Kaufmann und eines der wenigen Belegstücke, das sich von den vielen Arbeiten des zu seiner Zeit hochgeachteten Baumeisters Heinrich Müller fast originalgetreu erhalten hat.

Im Jahre 1931 waren an der Melchersbrücke die alten Gasbeleuchtungskörper verfallen. Die im Zuge der beabsichtigten Wiederherstellung vom Bürgerparkdirektor Hugo Riggers gewünschte Beseitigung der vier Eckobe-

lisken wurde aus Geldmangel, sicherlich zum Vorteil des Bauwerks, nicht ausgeführt. 1950 waren die alten Lampen mit ihrem schmiedeeisernen Zierrat noch immer vorhanden (Bild in Weser-kurier 14.10.1950). Auch drei Jahre später empfahl der Parkdirektor wiederum den Abbruch der Sandsteinobelisken, „da sie weder zur Verschönerung der Brücke noch des Parkbildes .... beitrügen" (Schreiben der Parkverwaltung vom 12.6.1953, Amt für Straßen- und Brückenbau, AZ 660-20-107). Diese Meinung wurde von der Abteilung Stadtbild der Bauverwaltung unterstützt, deren Mitarbeiter die Kandelaber für nicht erhaltungswürdig ansah.

Dennoch blieb der Brücke dieser beabsichtigte Eingriff in die alte Bausubstanz erspart. Eine neue Beleuchtung wurde separat aufgestellt. Nachdem schon im Jahre 1966 zwei beschädigte Balustern der Brüstungen erneuert worden waren, entschloß man sich 1980 aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Brücke zu einer Sanierung des Bauwerks, die jedoch im wesentlichen nur in einer gründlichen Reinigung und der Erneuerung einiger Sandsteinteile bestand (Amt für Straßen- und Brückenbau, AZ 660-20-107). Die Gesamtkosten dieser Maßnahme beliefen sich auf 33200 DM. Darin nicht eingeschlossen waren die Aufwendungen für die neuen Lampen, die nach Beratung durch das Landesamt für Denkmalpflege angeblich den alten Entwürfen nachempfunden waren, jedoch die Phantasie und den handwerklichen Detail-



Melchersbrücke 1980. Erneuerung der Beleuchtung
Zeichnung im Amt für Straßen- und Brückenbau

reichtum der Leidenbergschen Arbeiten nicht imitieren konnten. Die Halterungen wurden in stark vereinfachter Form in der Lehrlingswerkstatt der Stadtwerke Bremen A.G. angefertigt (siehe auch Weser-Kurier 3.1.1981) und an den alten Stellen an den vier Eckobelisken angebracht.

An den beiden Aselmeyerbrücken ließ Parkdirektor Günter Reinsch im Jahre 19 die Stifterplatten wieder anbringen, die sein Amtsvorgänger rechtzeitig vor Buntmetalldieben oder den Sammelaktionen der Kriegszeit sichergestellt hatte. Er trug damit zur Wiederherstellung ursprünglicher Zustände und zur weiteren dankbaren Erinnerung an eine großzügige Spenderin bei.

Der Bürgerpark wurde mit dem gesamten Inventar, also auch mit allen Brücken, am 9. Oktober 1984 als Kulturdenkmal in die beim Landesamt für Denkmalpflege geführte Liste eingetragen (Bekanntmachung über die Eintragung von Kulturdenkmälern in die beim Landesamt für Denkmalpflege geführte Denkmalliste vom 15. 1. 1985, Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen, Nr. 10, 1985, vom 1. 2. 1985). Damit ist der Bestand auch der Brücken des Bremer Bürgerparks auf Dauer rechtlich gesichert.

Anläßlich des 125 jährigen Jubiläums des Bürgerparkvereins beantragte während der Festveranstaltung in der oberen Halle des Alten Rathauses der Präsident des Vereins, Friedrich Rebers, am 16. November 1990 die Rückgabe der Ringstraße einschließlich der Melchersbrücke in die Verfügungsgewalt des Bürgerparkvereins. Erst am 4. Januar 1993 wurde vom Amt für Straßen- und Brückenbau das Entwidmungsverfahren abgeschlossen, so daß am 19. Mai dieses Jahres Bürgermeister Klaus Wedemeier Straße und Brücke an den Präsidenten Friedrich Rebers zurückgeben konnte (Informationsblatt des Bürgerparkvereins Juli 1993, S. 13).

Literaturverzeichnis

Staats-Calender der freien Hansestadt Bremen

Dr. H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen sowie der Hafenstädte Bremerhaven und Vegesack für das Viertel Jahrhundert 1851–1875, Bremen 1876.

Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876–1905, Bremen 1906.

Hubert Wania, Fünfzehn Jahre Bremen 1906–1920, Bremen 1930.

Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1921–1932, Bremen 1938

Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1933–1945, Bremen 1951

Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1945–1956, Bremen 1976

Bremen und seine Bauten, herausgegeben vom Architekten- und Ingenier-Verein, Bremen 1900

Bremen und seine Bauten 1900–1951, herausgegeben von Dr. Carl Thalenhorst, Bremen o. D.

Forschungen zur Geschichte der Bau- und Kunstdenkmäler in Bremen, Band 5, herausgegeben vom Senator für das Bildungswesen: Rudolf Stein, Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens II, Bremen 1965

Emil Böttcher, Bauten und Denkmale des Staatsgebiets der freien und Hansestadt Bremen, 2. Auflage, 1897

Die Freie Hansestadt Bremen und ihre Umgebungen, Festgabe der Gesellschaft deutscher Naturforscher und Ärzte, Bremen 1890

Franz Buchenau, Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, 3. Auflage, Bremen 1900

Ders., Die freie Hansestadt Bremen; eine Heimatkunde, herausgegeben von Diedrich Steilen, 4. Auflage, Bremen 1934

L. Halenbeck, 50 Ausflüge in der Umgegend von Bremen, Bremen 1893

Schellers Führer durch Bremen, verschiedene Auflagen

Rudolf Schuster, Die Entwicklung der bremischen Vorstädte im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 18, Bremen 1949

Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, herausgegeben von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins, Bremen 1912

Bremische Biographie 1912–1962, herausgegeben von der Historischen Gesellschaft und dem Staatsarchiv Bremen, Bremen 1969

Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunst-Ausstellung, Bremen 1890

Beton- und Monierbau Aktiengesellschaft 1889–1964

Industrielle, Vertreter Deutscher Arbeit in Wort und Bild, Eckstein, Berlin o.D.

Gustav Brandes, Aus den Gärten einer alten Hansestadt, Bremen 1939

Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Bremer Bürgerweide, Bremisches Jahrbuch, 48. Band, 1962, S. 139

Ein Bürgerpark auf unserer Bürgerweide, herausgegeben vom Vorstand des Vereins für die Bewaldung der Bürgerweide, Bremen 1866

Zukunftsbilder aus dem Bürgerpark nach dem Grundplane von W. Benque als Ansichten von bestimmten Punkten gezeichnet von J. G. Walte. Photographirt von E. Tiedemann, Bremen 1878

Hundert Jahre Bremer Bürgerpark 1866–1966, herausgegeben vom Bürgerparkverein, Bremen 1966

Lüder Döscher, Vom Bürgerpark in Bremen, Programmheft der Niederdeutschen Bühne 1974/75

Hugo Riggers, Der Bremer Bürgerpark in Wort und Bild, Bremen 1928.

Günter Reinsch, Wilhelm Benque and the Bremen Bürgerpark, Journal of Garden History, Vol. 5, No. 4, S. 371 – 385

Der Bremer Bürgerpark, herausgegeben von der Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg, Bremen o. D. (1986).

Reinhard Patemann, Johann Hermann Holler 1818–1868, Bremisches Jahrbuch, 51. Band 1969, S. 237

Wilhelm Lührs, Das Zweite Deutsche Bundesschießen in Bremen (1865), Jahrbuch der Wittheit zu Bremen, Band XVI, 1972, S. 125

Wilhelm Lührs, Vor hundert Jahren – die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung, Bremisches Jahrbuch, Band 69, 1990, S. 9.

Steinbrücken in Deutschland. Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr Düsseldorf 1988.

Der Bremer Bürgerpark 125 Jahre. Jahrbuch der Wittheit Band 32, Bremen 1991

Harry Schwarzwälder, Die Pavillons im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript Bremen 1990

Harry Schwarzwälder, Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark. Eine Doknmentation. Manuskript 1990

Harry Schwarzwälder, Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript Bremen 1993.

Harry Schwarzwälder, Schweizerhaus, Aufseherwohnungen und Ökonomiehöfe im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript Bremen 1993

Harry Schwarzwälder, Die Tiergehege und Aussichtstürme im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript Bremen 1993

Harry Schwarzwälder, Denkmäler, Freiplastiken, Brunnen und Gedenkbäume im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript Bremen 1994

Günter Reinsch, Der Bürgerpark, ein Beispiel deutscher Stadtgartenanlagen in Bremen, Die Gartenkunst, 2. Jahrgang, Heft 1, 1990

Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark. Entstehung und Bestand in Plänen. Eine Zusammenstellung. Manuskript Bremen 1994

Harry Schwarzwälder, Der Verein zur Bewaldung der Bürgerweide bzw. Der Bürgerparkverein. Die Mitglieder des Gründungskomites und des Vorstands. Die Parkdirektoren. Zusammenstellung. Manuskript Bremen 1994

Harry Schwarzwälder, Der Verein zur Bewaldung der Bürgerweide bzw. Der Bürgerparkverein. Die Mitglieder des Ausschusses. Zusammenstellung, Manuskript 1994

Conrad Matschoss, Männer der Technik, ein biographisches Handbuch, Berlin 1925 (Nachdruck VDI Verlag, 1985)

Quellenverzeichnis

Staatsarchiv Bremen (zitiert StAB) 2 - B.12. c.1.b
2 - P.4.g.1.c
4,29/1 - 1543
Amt für Straßen- und Brückenbau Bremen 660-20-107
660-42-539
kataster- und Vermessungsverwaltung Bremen
Flurkarten, Grundkarten und Aufmaße
Bauordnungsamt Bremen, Akte 556 (586)
Gesetzblatt der freien Hansestadt Bremen
Amtsblatt der freien Hansestadt Bremen
Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft
Archiv des Bürgerparkvereins (Rechnungsbücher, Jahresberichte, Briefe und Schriftwechsel)
Tageszeitungen: Courier
Bremer Courier
Bremer Nachrichten (zitiert BN)
Weserzeitung
Bremer Zeitung
Nordsee-Zeitung
Weser-kurier
Adreßbücher
Bildsammlungen: Staatsarchiv Bremen, Landesmuseum für kunst- und kulturgeschichte (Focke-Museum), Bürgerparkverein, Professor Dr. Herbert Schwarzwälder, Heinz Beckmann, Verfasser

Personenregister

Abbehusen, August (der Ältere) 187, 258
Abbehusen, August Adolf 246, 247, 253, 255, 258, 260, 262, 266, 267, 274
Abel, Wilhelm jun. 184, 187, 194
Anschütz, Ottomar 185
Arens, Johann Theodor 118, 119, 122a, 124, 197
Aselmeyer, Emma geb. Rothermundt 222, 227
Aselmeyer, Helene verh. Wätjen 223
Aselmeyer, Julius 49, 222, 223

Barkhausen, Dr. Carl 237, 246, 247, 255
Beckfeldt, H. 35
Bellstedt, Johann 37
Benque, Franz Wilhelm 25 8, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 33a, 33b, 35, 56, 71, 78, 79, 81, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 122a, 143, 146, 157, 171, 173, 178
Berger, H. 228
Berger, 146
Bergmann, Chr. Carl Ludwig 288
Bergmann, Marie, geb. Ries 170, 286, 287, 288
Bertrams, Fr. W. 64
Biermann, Friedrich Ludwig 198
Blanke, Wilhelm 274, 276, 279, 283, 285
Blendermann, Otto Emil Heinrich 246, 247, 253, 255, 258, 260, 262, 266, 267, 274
Bömers, Heinrich Ferdinand Emil 280, 286
Bollmann, Carl 187, 198, 200, 202
Brandt, Carl 214, 225, 226, 227, 248
Brauer, Lottchen verh. Hoffmann 252
Bredehorst, Johann Diedrich 62
Bruns, C. H. 97, 99, 100
Bruns, Gerhard Heinrich 39, 40
Buchenau, Dr. Franz 248, 25c
Bummerstedt, Christian 122, 123, 145, 146, 147
Bummerstedt, Johann 147
Bunnemann, Hermann 196

Christ, J. 35
Coignet, Francois 181

Conradi, J. F. 193

Davin, Joseph 97
Deetjen, Gustav 187
Dege, H. 151
Deicken, Gerhard Lüder 38, 104
„Dendrophilus" 59
Dörrbecker, G. A. 57
Dreyer, F. A. 114
Dunkel, Albert D. 201
Dunkel, Johann Diedrich 121, 122, 123, 133, 138, 187
Duntze, A. 56

Eeg, Carl 218, 246
Effner, Carl 25h
Ehrhardt, Ernst Friedrich Heinrich 218, 246
Engelhardt & Biermann 187, 194, 198, 200
Erlewein, Heinrich 267
Eulefeld, R. 73

Fette, Ehlert 251
Fischer, Wilhelm Theodor und Johann Theodor 121, 133
Focke, Carl 25c
Focke, Heinrich Adolph 25f, 32
Focke, Dr. Wilhelm Olbers 24g, 24h
Freytag & Heidschuh 182
Frölich, Paul 210, 212, 215, 218, 222, 223, 228, 232, 246, 252

Geerken, Johann Gerhard 40
Gildemeister, Eduard 96, 161, 218, 246
Gildemeister, Carl 35
Grane, Emil 217
Grave, F. L. 24g
Grienwaldt, L. O. 45, 46, 166

Hachez, Joseph Emil 199
Hachez, Joseph Johannes Arnold 198, 199, 200, 202, 206, 236
Hachez, Magdalene Christine Louise geb. Wätjen 199, 200, 236, 242
Häger, J. H. 164
Hasemann, Gustav 256
Halem, G. A. von 83, 113, 150, 166, 173

Verzeichnis der Abbildungen

1. Naturbrücke am Emmasee westlich des Kaffeehauses 1882. Photographie von L. O. Grienwaldt. Ausschnitt

2. Naturbrücke am Emmasee westlich des Kaffeehauses um 1900. Photographie von August Sporleder

3. Emmasee mit Insel- und Pergulbrücke Photographie

4. Inselbrücke am Emmasee. Photographie. Ausschnitt

5. Inselbrücke im Emmasee. Photographie von August Sporleder

6. Inselbrücke im Emmasee. Photographie von August Sporleder

7. Inselbrücke im Emmasee um 1910. Photographie

8. Zukunftsbild vom Punkt A, Zeichnung von J. G. Walte 1878

9. Pergulbrücke im Emmasee. Photographie. Ausschnitt

10. Gartenbauinspektor J. C. W. Heins. Photographie von E. Tiedemann

Hartlaub, Dr. Carl Joh. Gustav 24g
Heineken, Dr. med. Philipp Cornelius 25a
Heins, J. C. W. 78
Helmken, Johann David 24g, 25c, 25f, 32, 42, 44, 104
Hemleb, Johann Gottlieb 37, 42
Heyberger, Gregor Werner 246, 248, 251, 253, 254
Hoffmann, Alfred 152, 225, 247, 250, 251, 252
Hoffmann, Max 293
Hoffmann, Theodor Gustav 145, 201, 252, 293
Hoffmann & Leisewitz 145, 252, 260
Holler, Johann Hermann 24c, 24d, 25b, 25c, 25f
Hoppe, Eduard 34, 73, 76, 76a, 111
Hunckel, Georg 27, 29, 33b
Hustedt, Hinrich 130

Jacobs, Rudolf 246, 269
Jancke jun., Carl 73

Kallmeyer, Friedrich 227, 254
Kallmeyer, Wilhelm 206
Karich, Theodor G. 246
Kelle, Friedrich 276
Kellner, Ernst 276
Kindt, Georg Chr. 24g, 25c
Klages, Johann Fr. Chr. 37
Kleinhempel, Prof. Friedrich Erich 218
Klencke, Gebr. 164
Klingenberg, Ludwig 237, 239
Klugkist, Senator Carl Engelbert Eduard 30
Koch, Louis 125, 176
Koenen, Matthias 182
Kosel, C. 166
Kossel, Paul & Cie 255, 260, 262, 266
Koster, Albert 42, 63
Kottmeier, Senator Dr. Alexander Carl Conrad Adolf 24g, 25h
Kotzenberg, Heinrich Wilhelm August 28
Kramer, C. 164
Krameyer, 40
Kühtmann, Johannes Heinrich Christian 56
Kupsch, Johannes Heinrich 122

Lagemann, Emil 251
Lambott, Joseph - Louis 181
Lange, Chr. 93, 101, 125
Lauer, Rudolf 95, 96, 98, 101
Leidenberg, Justus 96, 97, 168, 228
Leisewitz, Helene geb. Rutenberg 247, 260, 265
Leisewitz, Lambert 239, 260, 261, 262
Leue, Johannes 52
Lexer, Ludwig 200
Leymann, Rudolph 274, 276, 277, 278
Lodtmann, Carl 173
Lodtmann, L. August 138
Löning, Justin Friedrich Wilhelm 25 f
Loose, Bernhard 212
Lürman, Johannes Theodor

Mähl, Johann 97
Mänz, Prof. Johann Heinrich 246
Mallot, 181
Marcus, Dr. Victor 246
Martens, W. 159
Martenstein & Josseaux 182
Marwede, Hermann 201, 247, 260, 261, 262, 265
Marwede, Johann Christel Hermann 261
Marwede, Sophie Betty geb. Rutenberg 247, 260, 261, 265
Meinken, Johann Philipp 24e, 30
Melchers, Carl Theodor 212
Melchers, Hermann 85
Melchers, Laurenz Heinrich Carl 15, 83, 84, 85, 86, 88, 102, 143
Menkel, Fr. 97, 101
Meyer, Engelbert 276
Meyer, Gustav 33, 73, 76a, 108, 111
Meyer, J. 136, 140
Meyer, J. H. 133, 138, 176
Meyer, W. 35
Meyerdirks, Elisabeth verh. Wiegand 209
Michaelsen, Stephan Cornelius 53, 237, 247, 255
Mielck, Otto 138
Miesegaes, August Friedrich 25c, 25f, 32
Mohr, C. F. G. 248
Monier, Joseph 181, 182

Müller, Andreas Heinrich Wilhelm 160
Müller, Gustav 64
Müller, Heinrich 14, 25, 36, 41, 85, 86, 88, 96, 98, 125, 147, 186, 209, 296

Nagel, Carl Friedrich Wilhelm 248, 25c, 25d, 25f, 26
Natermann, C. 160
Neddermann, J. E. 166
Niemann, Johann Hermann 173, 174, 176
Nolze, L. C. 25c, 30

Oelrichs, Edwin Adalbert 25f
Offenberg, Gerd 278, 279
Ohrt, Carl 106, 229, 232
Osenbrück, 164
Otto, Justus Friedrich Wilhelm 106, 128, 149, 150, 166

Papendieck, Christoph Hellwig 25c, 145, 185, 186
Pauli, Dr. Gustav 218
Poppe, Hermann Albert 24e, 248
Poppe, Johann Georg 119, 130, 159, 186, 200, 269
Prien, W. 290
Prieß & Wessels 284, 285
Prüser, Dr. Friedrich 293

Rauschenberg, Friedrich Wilhelm 158, 159, 160, 161, 162, 163, 166, 173, 174, 177, 187
Rebers, Friedrich 299a
Reinsch, Günter 21, 299
Rennert, Otto 205
Rickmers, Andreas Clasen 162
Rickmers, Paul Rickmer Henry 275
Rickmers, Rickmer Clasen 161
Rickmers, Robert Henry 275
Riedemann, Wilhelm Anton 160
Riggers, Hugo 273, 279, 292, 296
Ritterhoff, Albert 206
Rodiek, Friedrich 132, 151, 152, 168, 206, 217, 219, 236, 237, 243, 283, 284, 285, 290, 292
Römermann, Wilhelm 215
Rövekamp, Johann 24c, 25b
Rosenthal, Albert 166

Roß, Heinrich Wilhelm 24a
Rutenberg, Lüder 260

Sagehorn, Diedrich 44
Salzmann, Max 187, 239
Schaumburg, Christian 25h
Schellhass & Druckenmüller 275
Schibli, Gustav 248
Schmalhausen, J. F. 93, 98, 101
Schmalhausen & Freckmann 164, 206
Schmidt & Schäfer 96, 152, 169, 255, 260, 262, 267, 285
Scholle, Heinrich 36
Schröder, Wilhelm 42, 44
Schütte, Carl 119, 120, 122a, 128, 130, 150, 246, 247, 254, 255, 256, 259
Schütte, Franz Ernst 53, 65, 85, 86, 91, 109, 115, 120, 200, 201, 226, 230, 231, 232, 237, 246, 247, 255, 270
Schumacher, Dr. Hermann Albert 25c, 25f
Schwarzwälder, Dr. Herbert 19, 166
Seidl, Gabriel v. 232
Siebold, Wilhelm 289
Snuet, Albert 164
Sporleder, August 46, 52, 57
Standfuß, Friedrich 20
Stubbe & Schibli 248, 251
Sunkel, Wilhelm 187
Szarbinowski, Eduard 253

Talla, Diedrich 24c
Thätjenhorst, Johann Heinrich 56
Themann, S. W. 45
Tietjen, H. 164
Timmerberg, H. 248
Tintjer, Hermann 131, 141, 151
Töbelmann, H. 131, 136, 141, 177

Wätjen, Christian Heinrich 157, 199
Wätjen, Diedrich Heinrich 246
Wätjen, Eduard 223
Wätjen, Dr. Hermann 223
Wagner, Christian 24e, 248
Wagner, Hugo 218, 246

Walte, Johann Georg 56, 81, 83, 113
Wayss, Gustav Adolf 182, 184
Weber, Hugo 216, 219, 237, 239, 246, 251, 267
Wedemeyer, Klaus 299a
Wehmann, Hermann 192
Wellermann, Friedrich 210, 212, 215, 218, 222, 223, 228, 232, 246, 252
Wessels, Johann Friedrich 63, 64
Wiegand, Elisabeth geb Meyerdirks 217
Wiegand, Dr. Heinrich 209, 210, 212, 215
Wiegand, Helene geb. Rutenberg 219, 220
Wiegandt, Bernhardt 150

Harry Schwarzwälder

Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken

Eine Dokumentation

Bildband

1989

11. Zukunftsbild von Punkt B. Zeichnung von J. G. Walte 1878

12. Zukunftsbild von Punkt C. Zeichnung von J. G. Walte 1878

13. L. H. Carl Melchers. Photographie

14. Melchersbrücke 1893. Aquarell von Wilhelm Otto

15. Melchersbrücke 1893. Holzschnitt nach Aquarell von Wilhelm Otto

16. Melchersbrücke. Photographie. Ausschnitt

17. Melchersbrücke. Photographie
17a. Melchersbrücke Photographie
18. Melchersbrücke. Photographie. Ausschnitt

19. Melchersbrücke. Photographie von August Sporleder

20. Melchersbrücke. Photographie

21. Melchersbrücke 1893. Drei Dänen in Bremen. Photographie

22. Melchersbrücke 1950. Gaslaternen. Photographie von Konstantin von Eckardt

23. Generalplan Bürgerpark 1877. Zeichnung von Wilhelm Benque

24. Arensbrücke nach 1889. Photographie von Louis Koch

25. Arensbrücke. Ausschnitt aus Abb. 24

26. Johann Georg Poppe. Photographie

27. Carl Schütte-Brücke. Ansicht. Zeichnung

28. Carl Schütte-Brücke. Photographie

29. Carl Schütte-Brücke 1897. Aquarell von Wilhelm Otto. Ausschnitt

30. Fischerbrücke. Ansicht. Zeichnung

31. Fischerbrücke. Photographie

32. Fischerbrücke. Photographie

33. Fischerbrücke. Photographie

34. Senior Lodtmann-Brücke. Ansicht. Zeichnung

35. Senior Lodtmann-Brücke. Photographie

36. Senior Lodtmann-Brücke. Photographie

37. Senior Lodtmann – Brücke. Photographie. Ausschnitt aus Abb. 36

38. Hoffmannbrücke 1897. Aquarell von Wilhelm Otto

39. Hoffmannbrücke. Photographie. Ausschnitt

40. Hoffmannbrücke. Photographie

41. Inselbrücke beim Wildgehege. Photographie. Ausschnitt

42. Inselbrücke beim Wildgehege. Photographie. Ausschnitt

43. Inselbrücke mit Wildgehege. Photographie

44. Inselbrücke beim Wildgehege. Photographie von Willy Dose

45. Inselbrücke beim Wildgehege 1907. Photographie

46. Inselbrücke beim Wildgehege. Photographie

47. Richmersbrücke 1897. Aquarell von Wilhelm Otto

48. Richmersbrücke. Photographie. Ausschnitt

49. Richmersbrücke. Photographie von L.O. Grienwaldt

50. Richmersbrücke. Photographie

51. Rickmersbrücke. Photographie

52. Rickmersbrücke. Photographie

53. Franz Wilhelm Benque. Altersbild. Photographie

54. Niemannbrücke. Photographie

55. Monierbrücke 1890. Photographie von Louis Koch

56. Hachezbrücke. Photographie

57. Hachezbrücke 1907. Photographie

58. Hachezbrücke. Stiftertafel. Photographie 1986

59. Dr. Heinrich Wiegand. Photographie

60. Wiegandbrücke I. Photographie

61. Aselmeyerbrücken. Photographie

62. Plan des Stadtwalds 1806. Zeichnung

63. Stadtwaldseebrücke. Photographie

64. Stadtwaldseebrücke. Photographie

65. Alfred Hoffmann - Brücke. Photographie

66. Alfred Hoffmann-Brücke. Ehrentafel für den Architekten Gregor Werner Hoffmann 1986

67. Carl Schütte-Brücke. Photographie

68. Lambert Leisewitz. Photographie

69. Lambert Leisewitz-Brücke. Photographie

70. Richmersbrücke. Notbrücke 1937. Photographie von Walter Cüppers

71. Richmersbrücke. Abbruch 1938, Photographie von Theodor Carl Hoffmann

72. Marie Bergmann-Brücke. Schanzeichnung

73. Marie Bergmann-Brücke. Gründungsarbeiten. Photographie

74. Marie Bergmann-Brücke. Neubau. Photographie von Sommer

75. Marie Bergmann-Brücke. Neubau. Photographie von Kimsky

76. Eichenhainbrücke 1985

77. Eichenhainbrücke 1985

78. Eichenhainbrücke 1985

79. Melchersbrücke 1967

80 Melchersbrücke 1982

81. Melchersbrücke 1982

82. Melchersbrücke 1985

83. Melchersbrücke 1985

84. Melchersbrücke 1985

85. Melchersbrücke 1982

86. - 89. Melchersbrücke 1985. Medaillons „Vier Jahreszeiten"

90. Melchersbrücke 1985. Schlußstein

91. Wiegandbrücke 1984

92. Wiegandbrücke 1985

93. Wiegandbrücke 1986

94. Aselmeyerbrücken 1986

95. Aselmeyerbrücken 1986

96. Aselmeyerbrücken 1986. Gedenktafel

97. Stadtwaldseebrücke 1985

98. Stadtwaldseebrücke 1985

99. Hachezbrücke 1986

100. Hachezbrücke 1986

101. Hachezbrücke 1986

102. Alfred Hoffmann - Brücke 1986

103. Alfred Hoffmann - Brücke 1985

104. Carl Schütte - Brücke 1985

105. Carl Schütte - Brücke 1986

106. Carl Schütte - Brücke 1986

107. Lambert Leisewitz - Brücke 1986

108. Lambert Leisewitz - Brücke 1984

109. Lambert Leisewitz - Brücke 1985

110. Marie Bergmann - Brücke 1984

111. Marie Bergmann - Brücke 1986

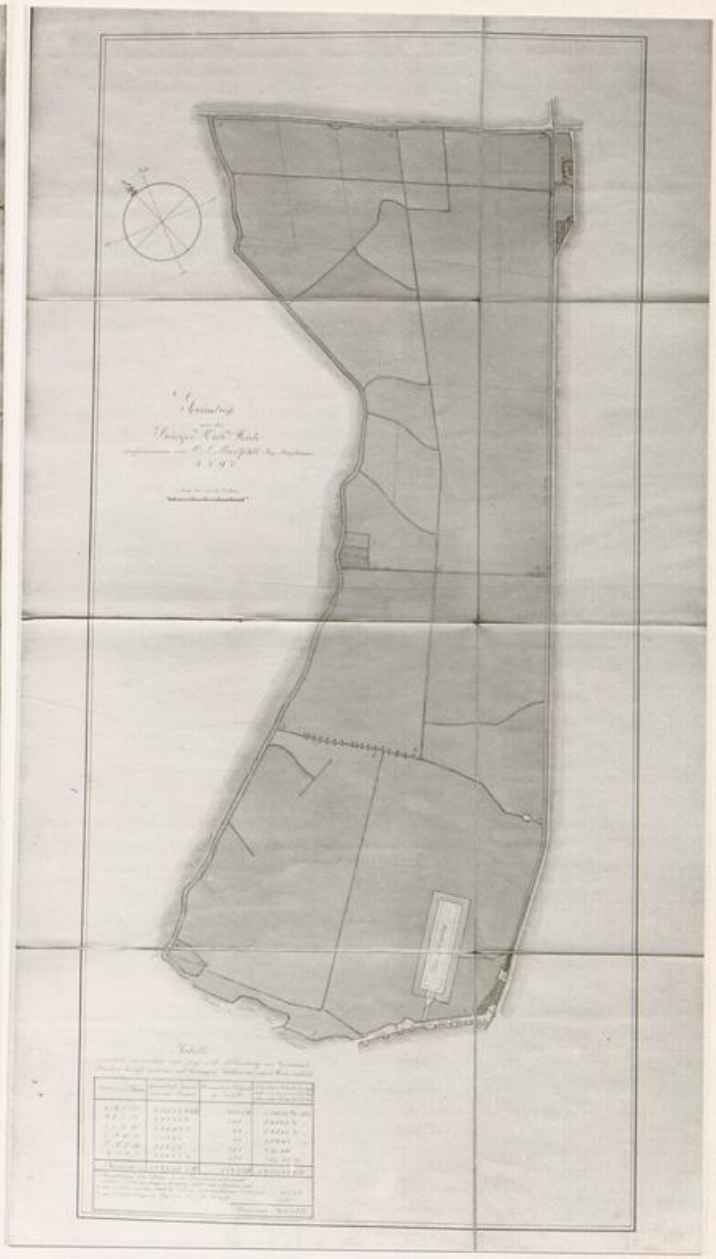
112. Marie Bergmann - Brücke 1986

113. Hoffmannbrücke 1984

114. Hoffmannbrücke 1986



Plan der Bürgerweide
Zeichnung
Staatsbibliothek Brem. a. 660
R. 3945



Plan der Bürgerweide 1797
Zeichnung von C. L. Murtfeld
Staatsbibliothek Brem. a. 660
R 3943



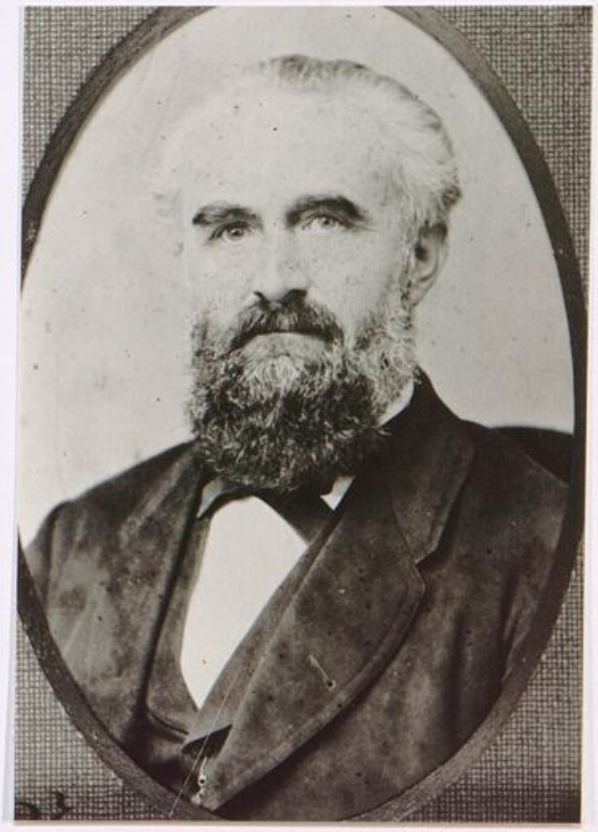
Hermann Holler
LA 7344



Wilhelm Benque
Bremen und seine
Bauten 1900, S. 569
LA 1264



C. F. Nagel
LA 7348



J. D. Helmken
LA 7351



Zu S. 45

1. Naturbrücke am Emmasee westlich des Kaffeehauses
Photographie von L. O. Grienwaldt, Ausschnitt, Verlag von G. A. von Halem. Original Bürgerparkverwaltung LA 5692



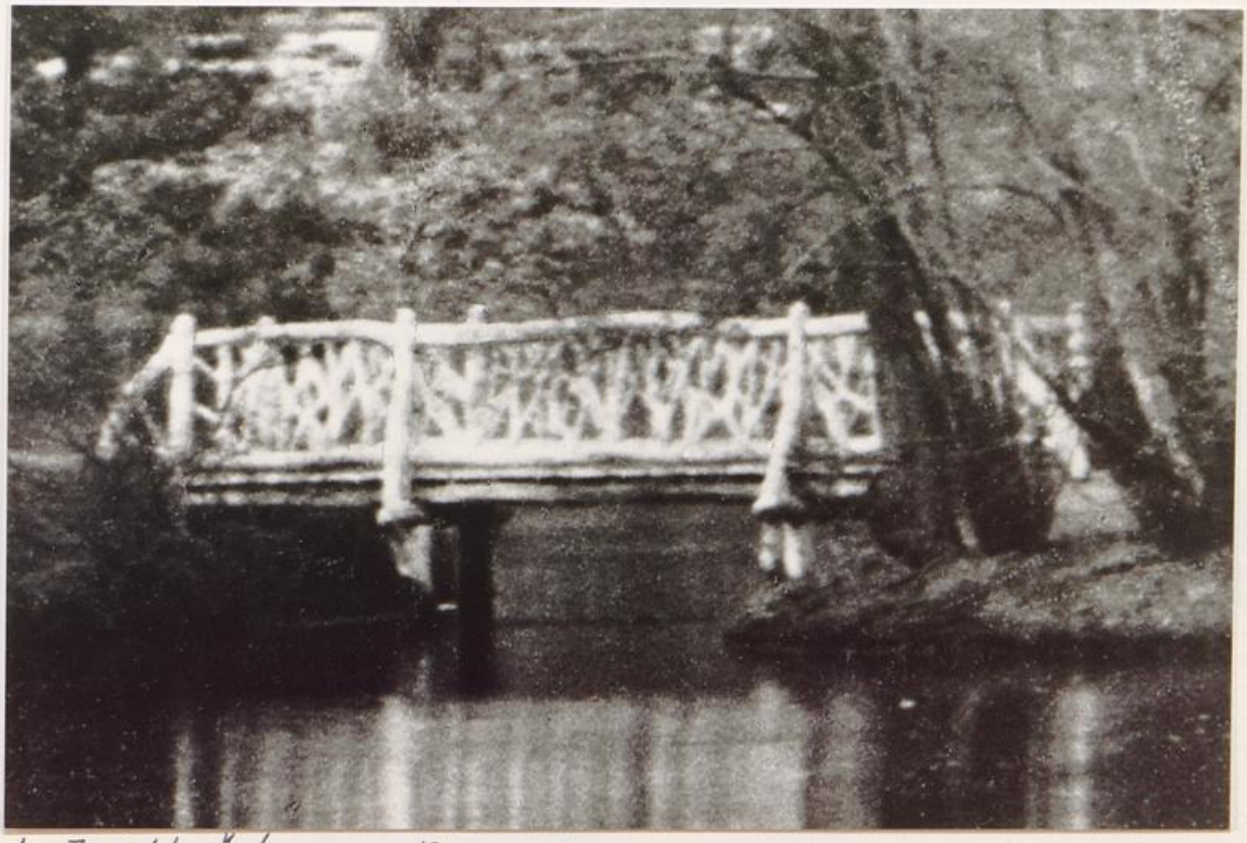
Zu S. 46

2. Naturbrücke am Emmasee westlich des Kaffeehauses um 1900
Photographie von August Sporleder LA 5564



Zu S. 52 u. 57

3. Emmasee mit Insel- und Pergulbrücke
Postkarte im Verlag G. A. Dörrbecker, verschickt 1910
LA 6027



Zu S. 52

4. Inselbrücke am Emmasee
Photographie im Focke-Museum, Ausschnitt LA 5713



Zu S. 52

5. Inselbrücke im Emmasee
Photographie von August Sporleder LA 5568



Zu S. 52

6. Inselbrücke im Emmasee vor 1918
Photographie von August Sporleder LA 5567



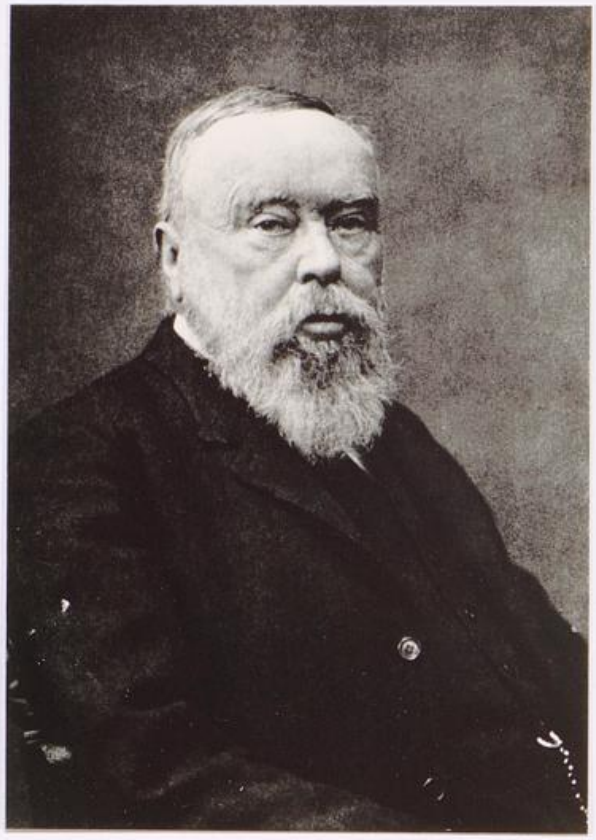
Zu S. 52

7. Inselbrücke im Emma see um 1910
Photographie im Album Leue, Bürgerparkverwaltung
LA 6933

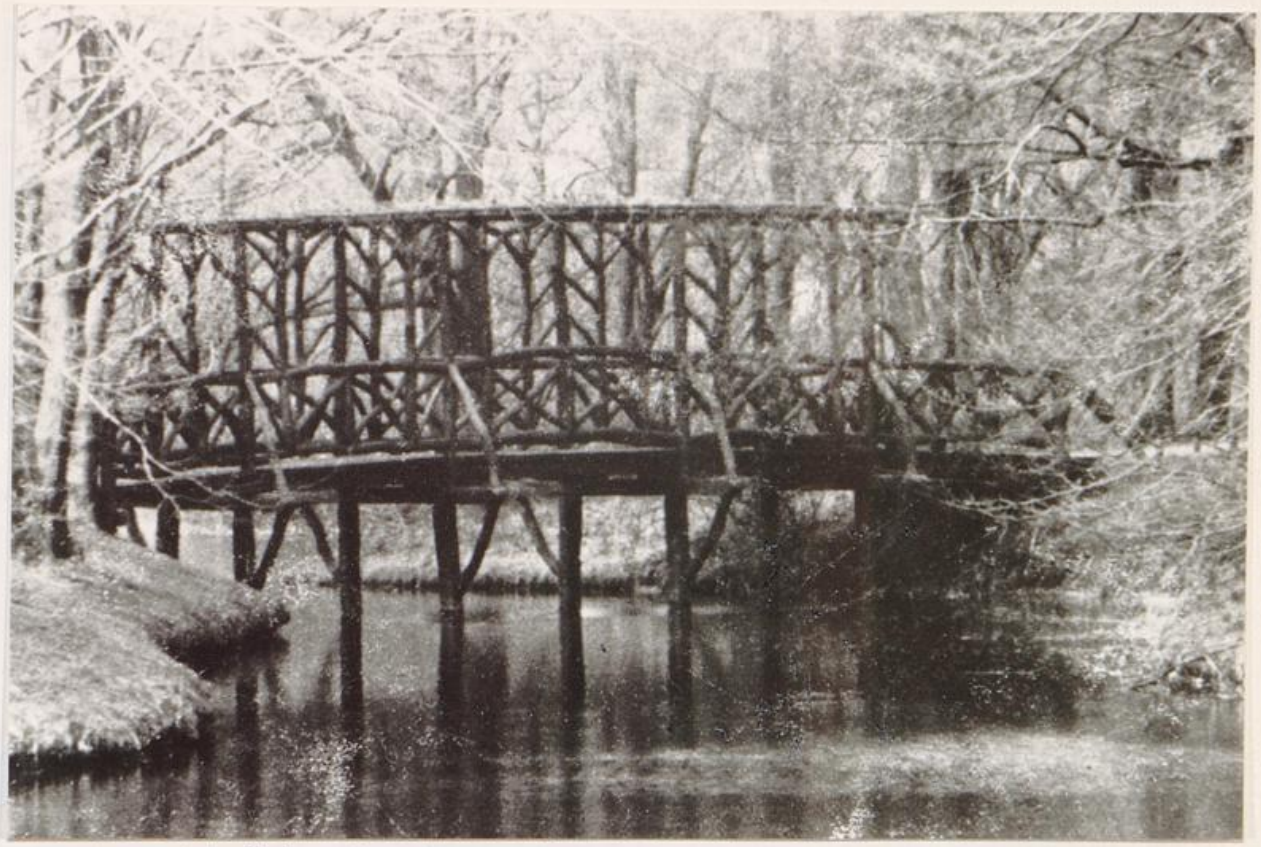


Zu S. 56 und 81

8. Zukunftsbild vom Punkt A
Zeichnung von J. G. Walte 1878 LA 5604



Franz Ernst Schütte
Fotografie Chr. Pundsack
LA 1634

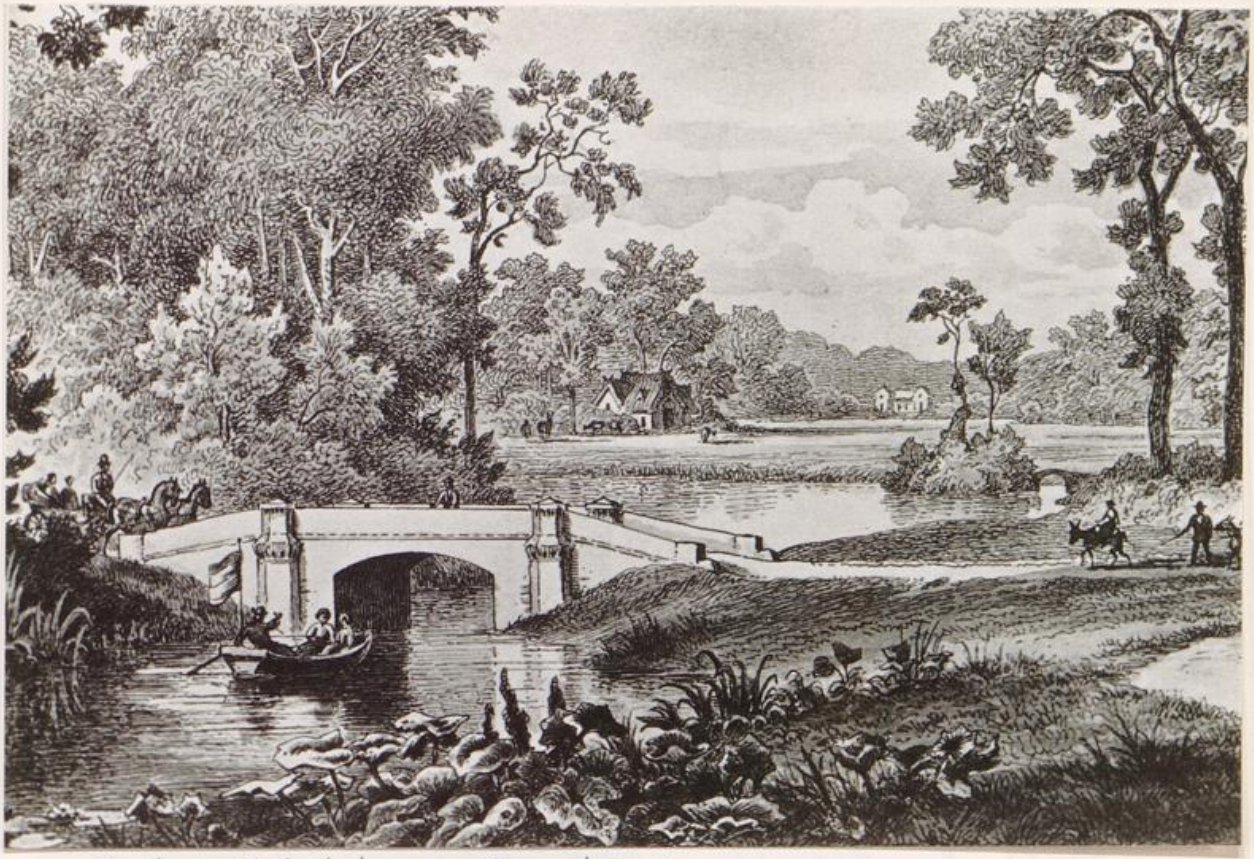


9. Pergulbrücke im Emmasee
Photographie im Focke-Museum, Ausschnitt LA 5714
Zu S. 57



Gartenbauinspector **Heins**,
Verfasser und ausführender Gartenbautechniker des Planes für den Cascadenplatz.
Nach neuester Aufnahme bei Photographen Emil Tiedemann-Bremen.

10.
Gartenbauinspektor
J. C. W. Heins
Nach Photographie von
E. Tiedemann 1890
LA 6594 Zu S. 78



Zu S. 81

11. Zukunftsbild von Punkt B
Zeichnung von J. G. Walte 1878

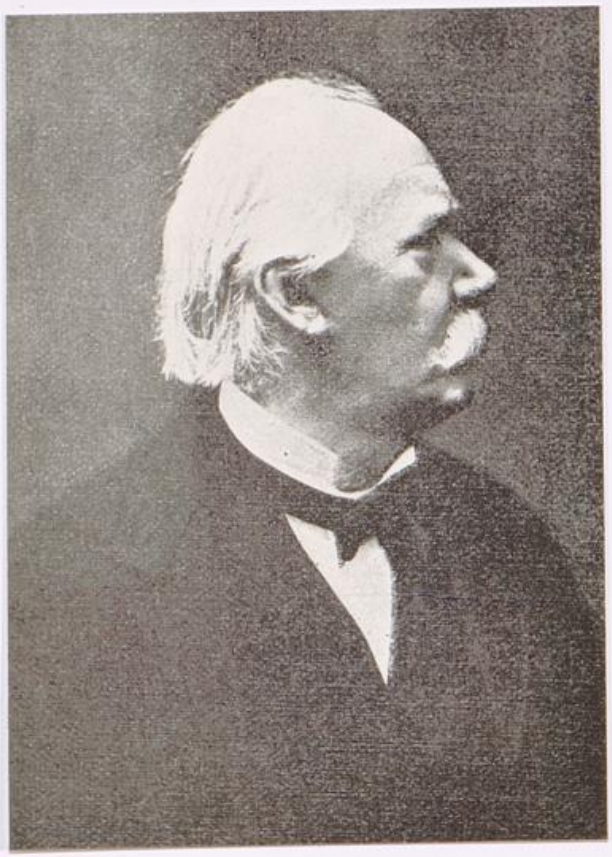
LA 5605



Zu S. 81

12. Zukunftsbild von Punkt C
Zeichnung von J. G. Walte 1878

LA 5606



13 a.
Heinrich Müller
Bremen und seine Bauten
1900, S. 415
LA 1267 Zu S. 85

Zu S. 83

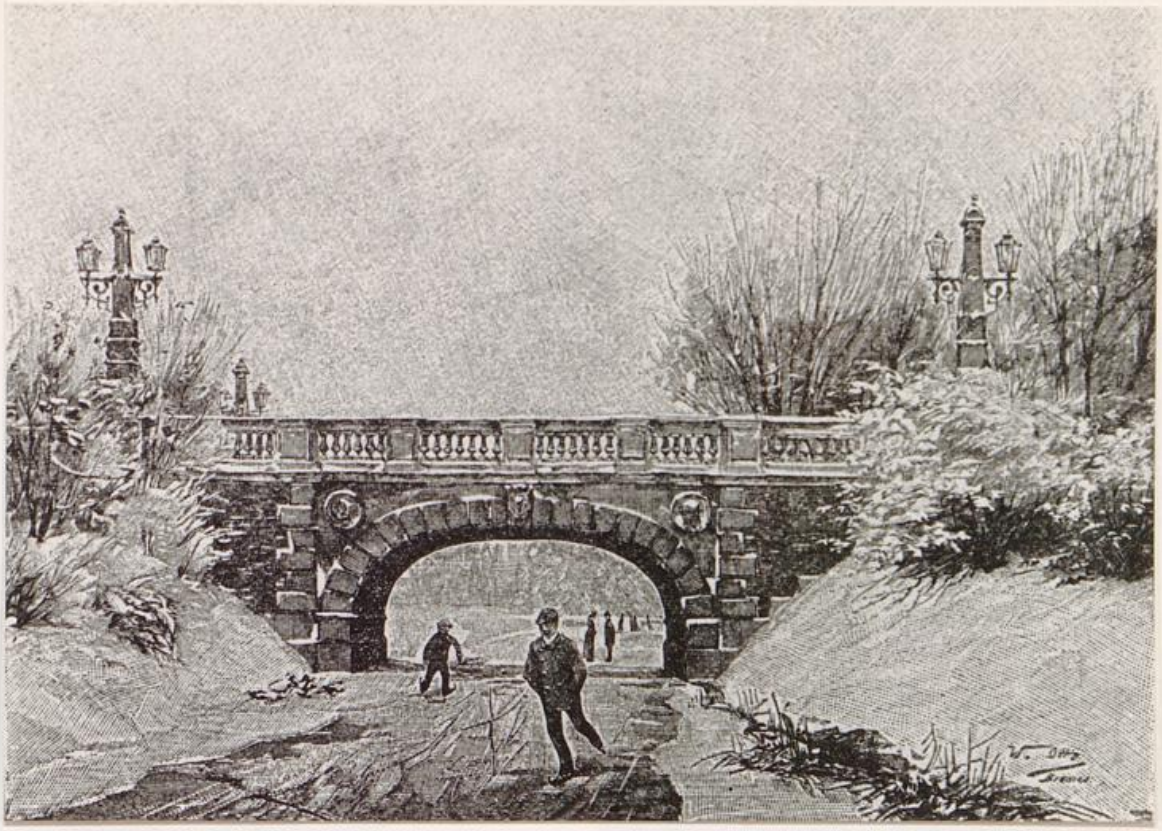


13. L. H. Carl Melchers
Photographic
LA 6781



Zu S. 106

14. Melchersbrücke 1893 LA 6740
Aquarell von Wilhelm Otto
Repro in „Der Bremer Bürgerpark .." S. 52



Zu S. 106

15. Melchersbrücke 1893 LA 6491
Holzschnitt nach Aquarell von Wilhelm Otto
Scheller's Führer durch Bremen, 11. Aufl., 1898, S. 99



Zu S. 106

16. Melchersbrücke LA 5689
Photographie, Ausschnitt
Original Bürgerparkverwaltung



17a

zu S. 106 Bürgerpark, Melchersbrücke
Fotografie
Gutmann / Hollanders, Bremen zu Kaisers Zeiten,
Bremen 1987, S. 124



Zu S. 106

17. Melchersbrücke LA 6964
Photographie
Aus Gutmann / Hollanders, Bremen zu kaisers Zeiten S. 124



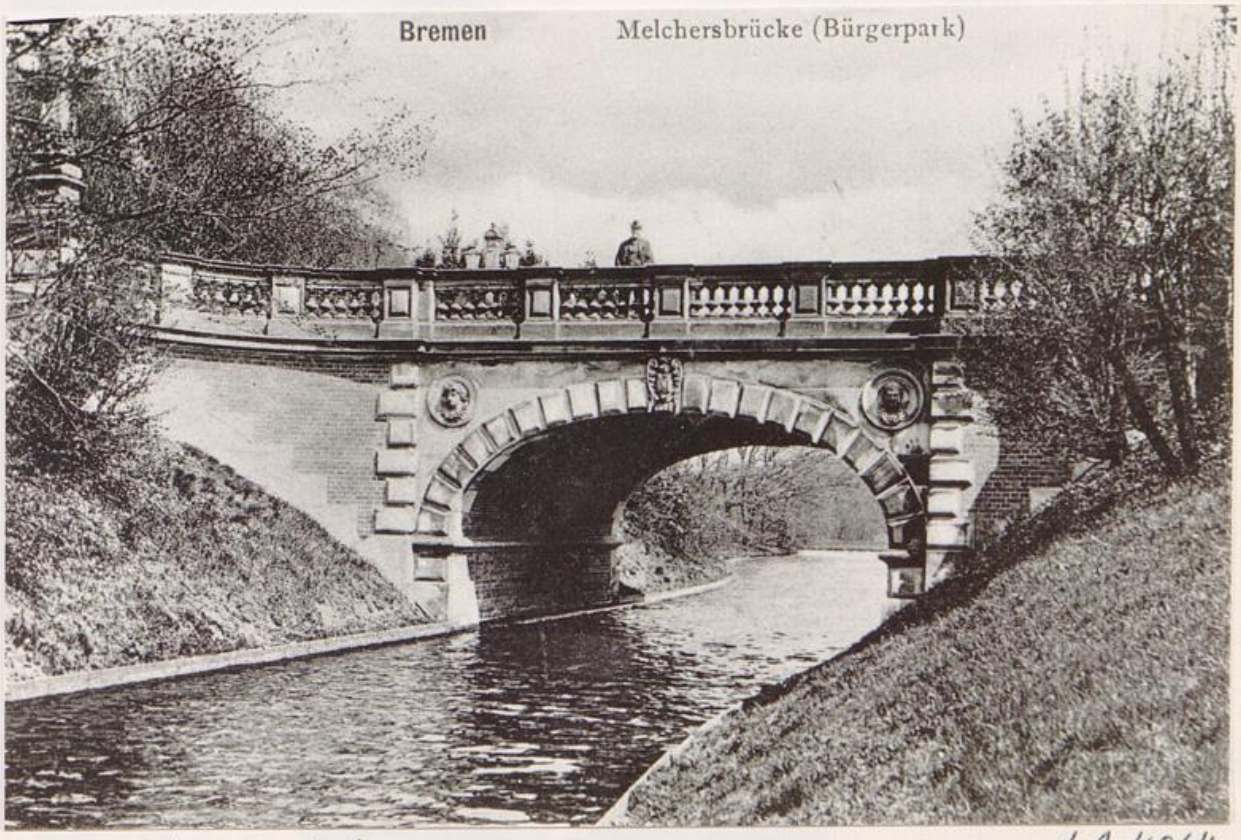
Zu S. 106

18. Melchersbrücke LA 6875
Photographie, Ausschnitt
Original Bürgerparkverwaltung



Zu S.106

19. Melchersbrücke LA 5563
Photographie von August Sporleder



Zu S.106

20. Melchersbrücke LA 4064
Photographie. Postkarte Verlag Albert Rosenthal
verschickt 1910. Original Herbert Schwarzwälder



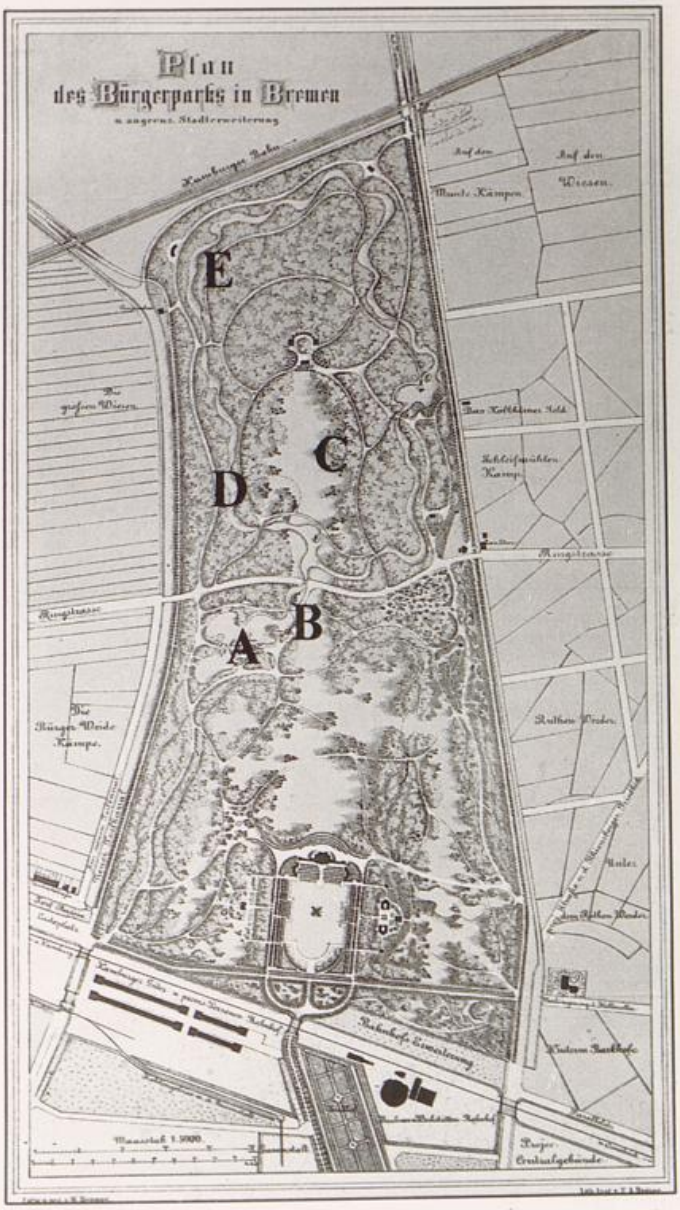
Zu S. 106

21. Melchersbrücke 1893
Drei Dänen in Bremen
Photographie
Original Heinz Beckmann LA 7011



Zu S. 96

22. Melchersbrücke 1950
Gaslaternen
photographie von konstantin von Eckardt
Weser kurier 14.10.1983
LA 5562

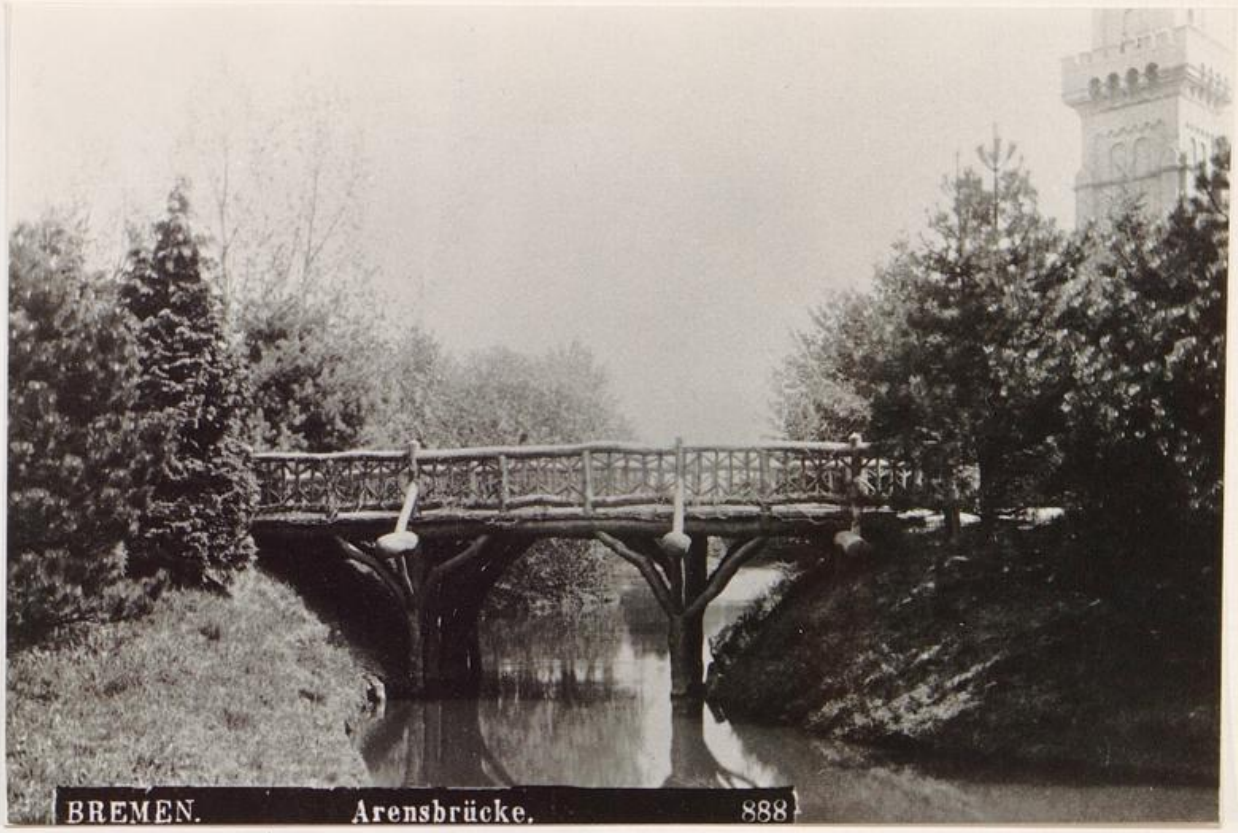


Zu
S. 111

LA 6744

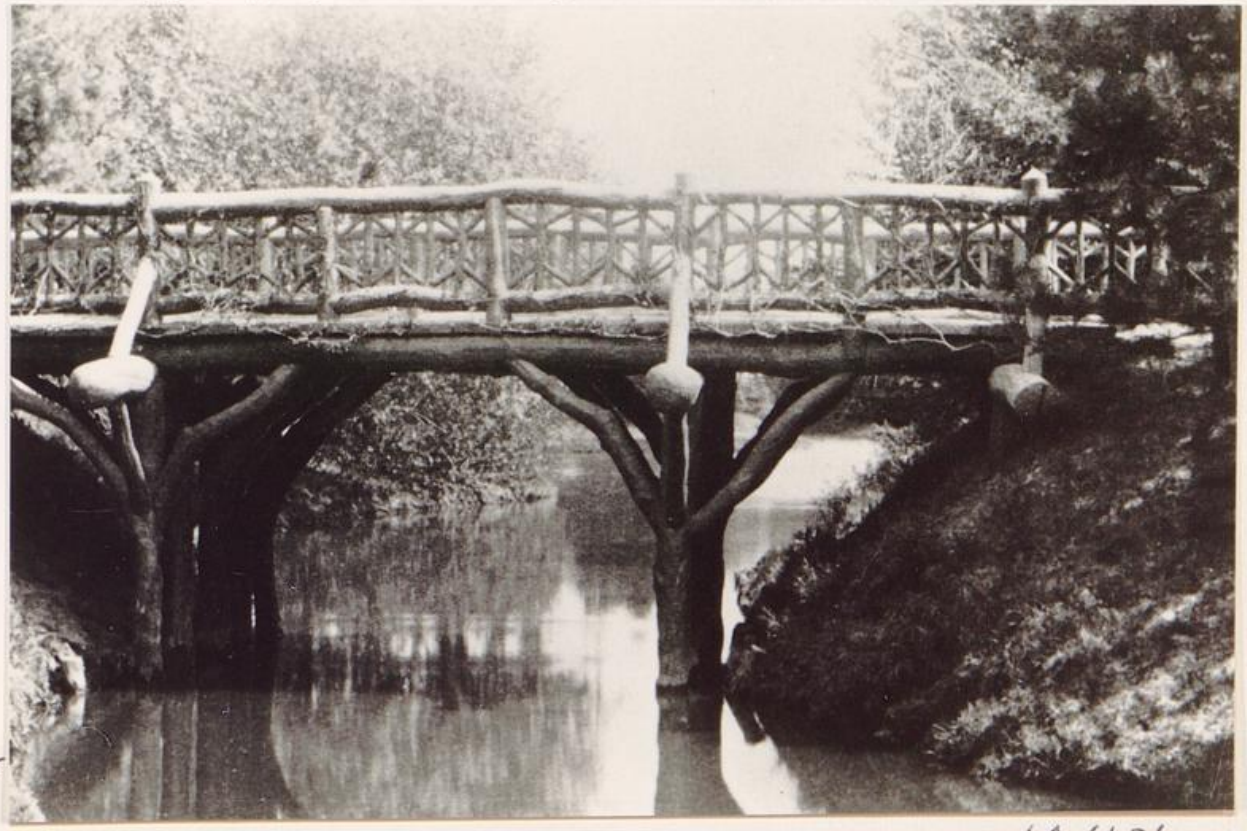
23. Generalplan Bürgerpark 1877
Zeichnung von Wilhelm Benque
Aus: Der Bremer Bürgerpark, herausgegeben von der Bremer Landesbank, Kreditanstalt Oldenburg, S. 17.

Zu
S. 125



24. Arensbrücke nach 1889
Photographie von Louis Koch
Original Herbert Schwarzwälder

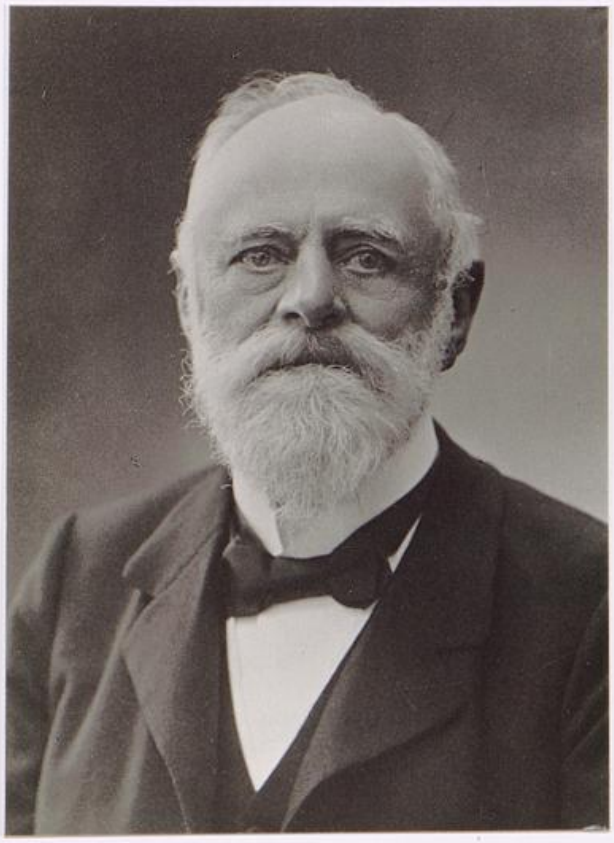
LA 6423



Zu
S. 125

25. Arensbrücke nach 1889
Ausschnitt aus Bild 24.

LA 6426



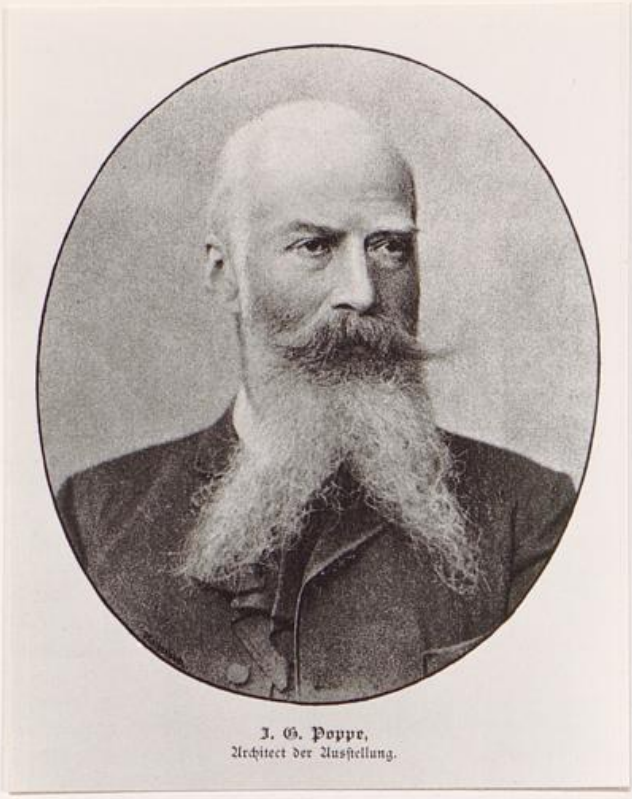
26. Carl Schütte

Fotografie Müller & Pilgram

Emil Tiedemann Nachf.

Bremen, Richtweg 12

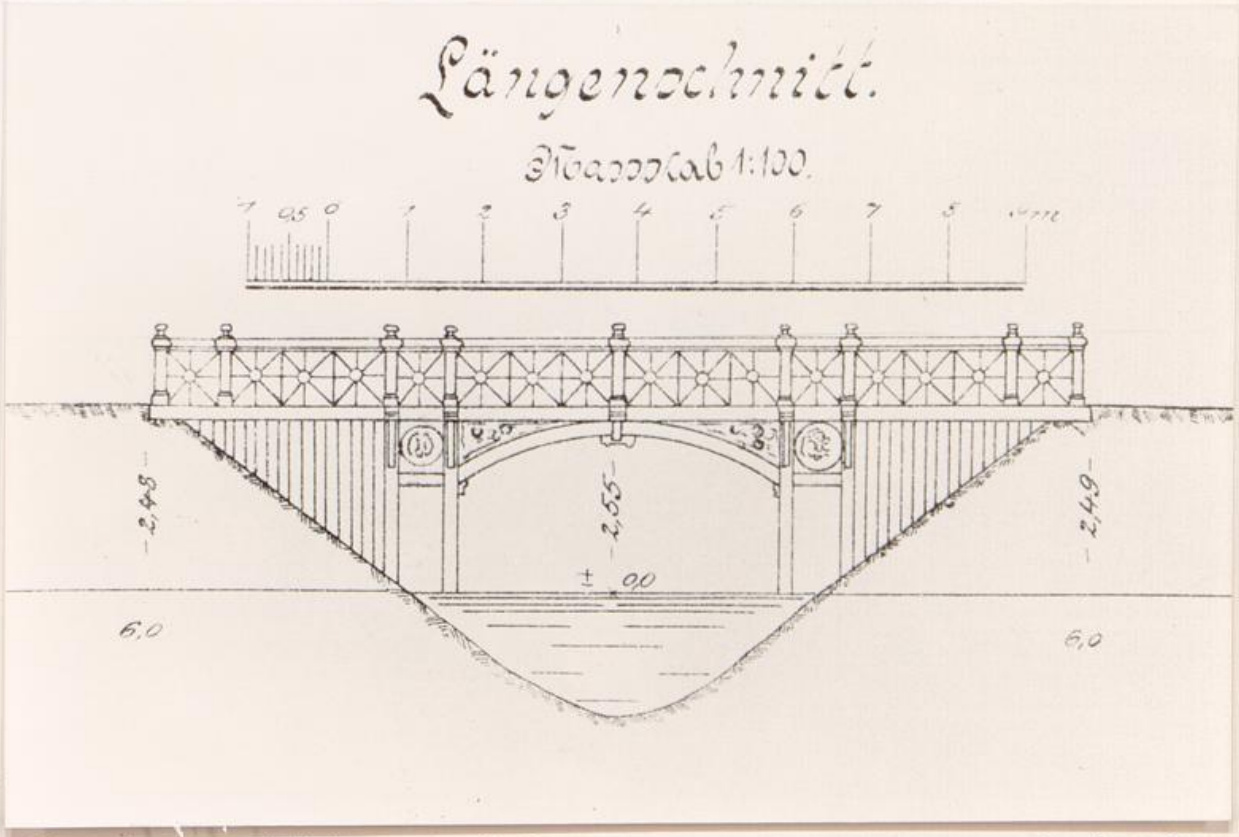
LA 7369 Zu S. 120



J. G. Poppe,
Architect der Ausstellung.

Zu S. 130

26a. Johann Georg Poppe 1890
Photographie
LA 6579



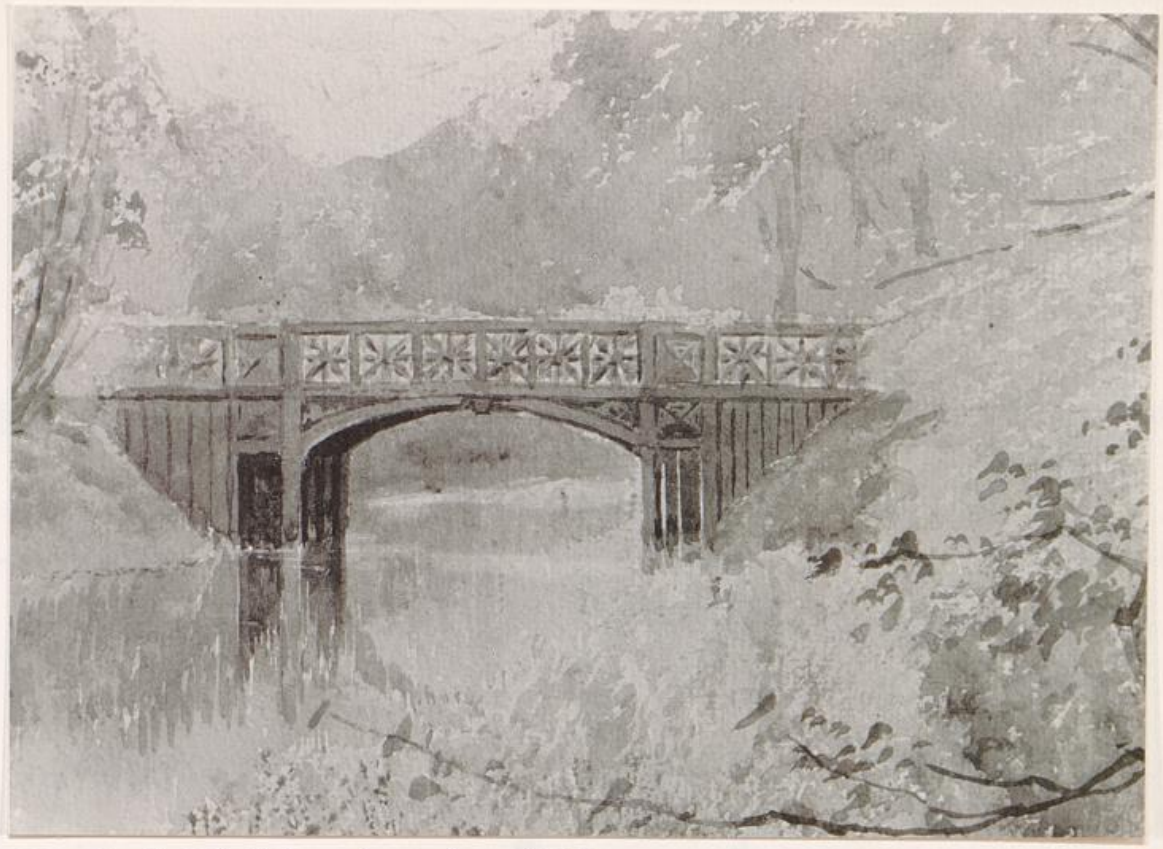
Zu S. 128

27. Carl Schütte-Brücke
Systemskizze um 1910
Original Bürgerparkverwaltung

LA 6038



28a. Carl Schütte-Brücke
Aquarell von Wilhelm Otto 1897
LA 7543 Zu S. 128



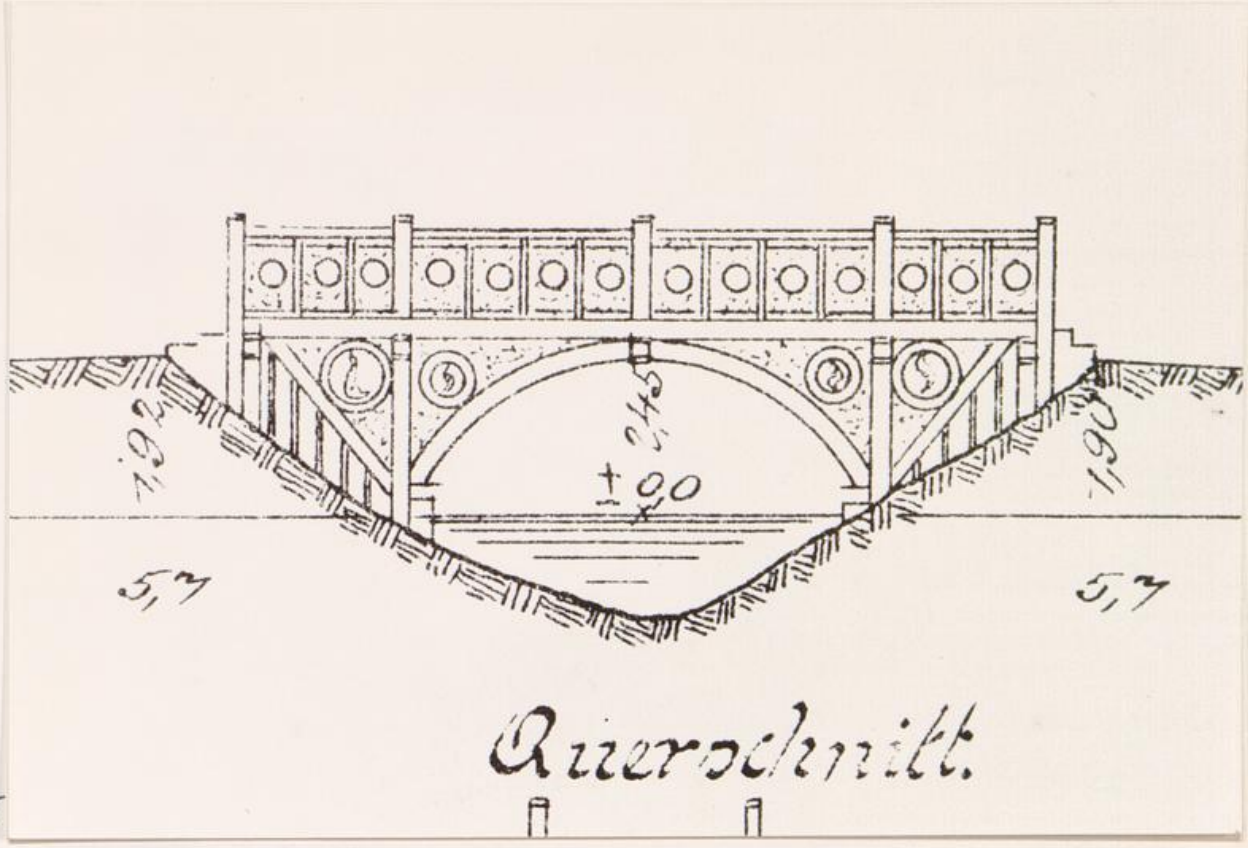
Zu S. 128

28. Carl Schütte-Brücke 1897 LA 6924
Aquarell von Wilhelm Otto Ausschnitt
Original Bürgerparkverwaltung



Zu S. 128

29. Carl Schütte-Brücke 1910 LA 6037
Fotografie
Original Bürgerparkverwaltung



Zu S. 135

30. Fischerbrücke LA 6030
Systemzeichnung um 1910
Original Bürgerparkverwaltung



Zu S. 135

31. Fischerbrücke LA 5570
Photographie um 1900, Repro Hermann Kippenberg
Original Staatsarchiv Bremen u. Landesamt für Denkmalpflege



Zu S. 135

32. Fischerbrücke
Photographie um 1910
Original Bürgerparkverwaltung

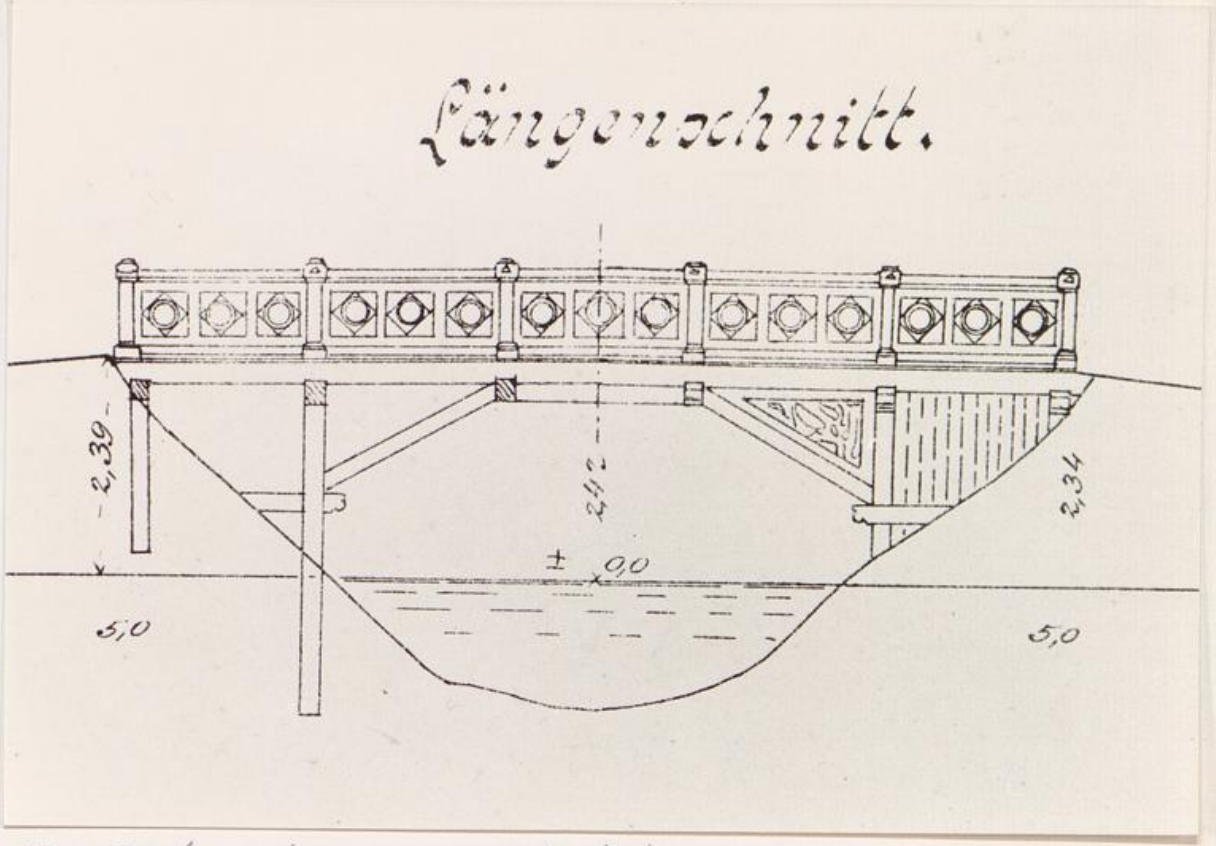
LA 6028



Zu S. 135

33. Fischerbrücke
Photographie um 1910
Original Bürgerparkverwaltung

LA 6029



Zu S. 140

34. Senior Lodtmann-Brücke LA 6033
Systemzeichnung um 1910
Original Bürgerparkverwaltung



Zu S. 140

35. Senior Lodtmann – Brücke LA 6032
Photographie um 1910
Original Bürgerparkverwaltung



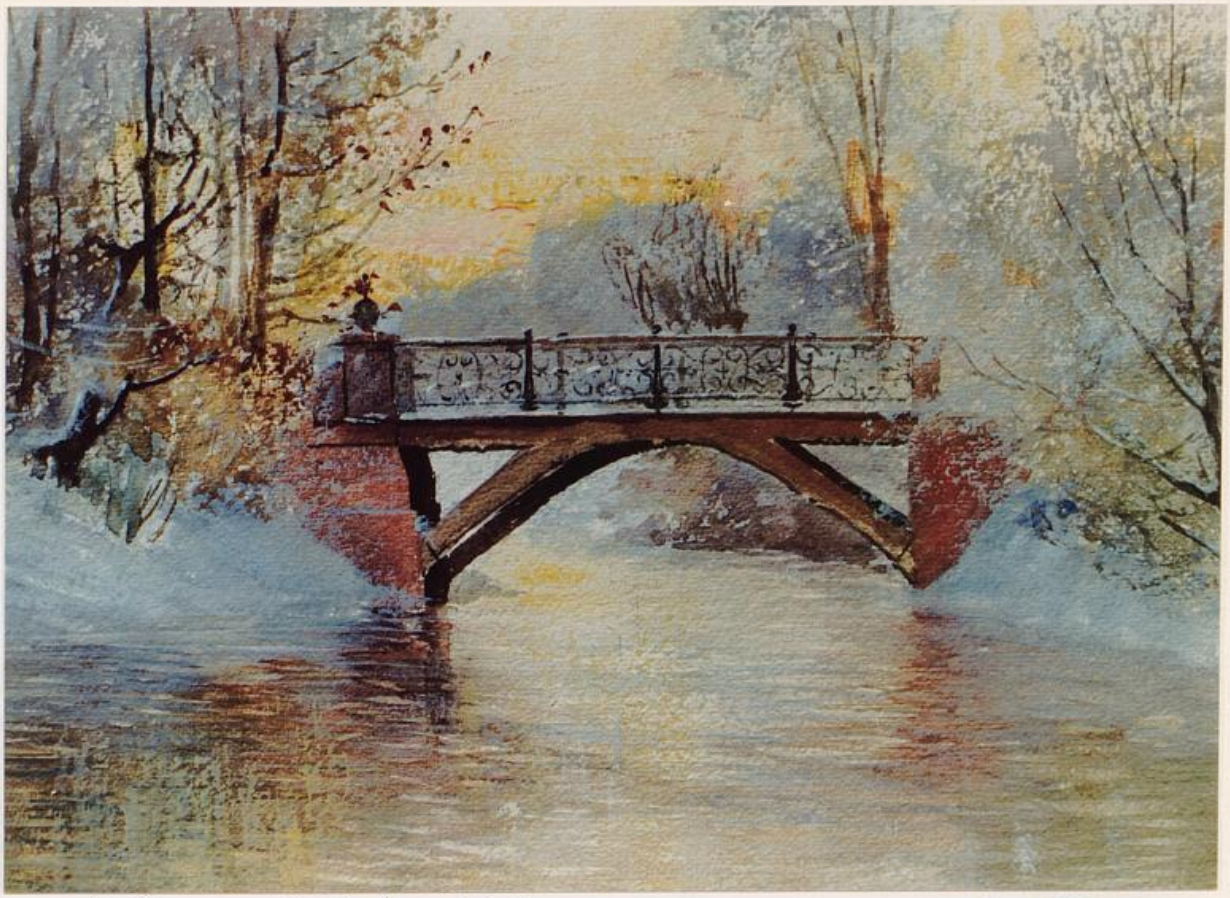
Zu S. 140

36. Senior Lodtmann-Brücke LA 6031
Photographie um 1910
Original Bürgerparkverwaltung



Zu S. 140

37. Senior Lodtmann-Brücke LA 6034
Photographie, Ausschnitt aus Bild 36



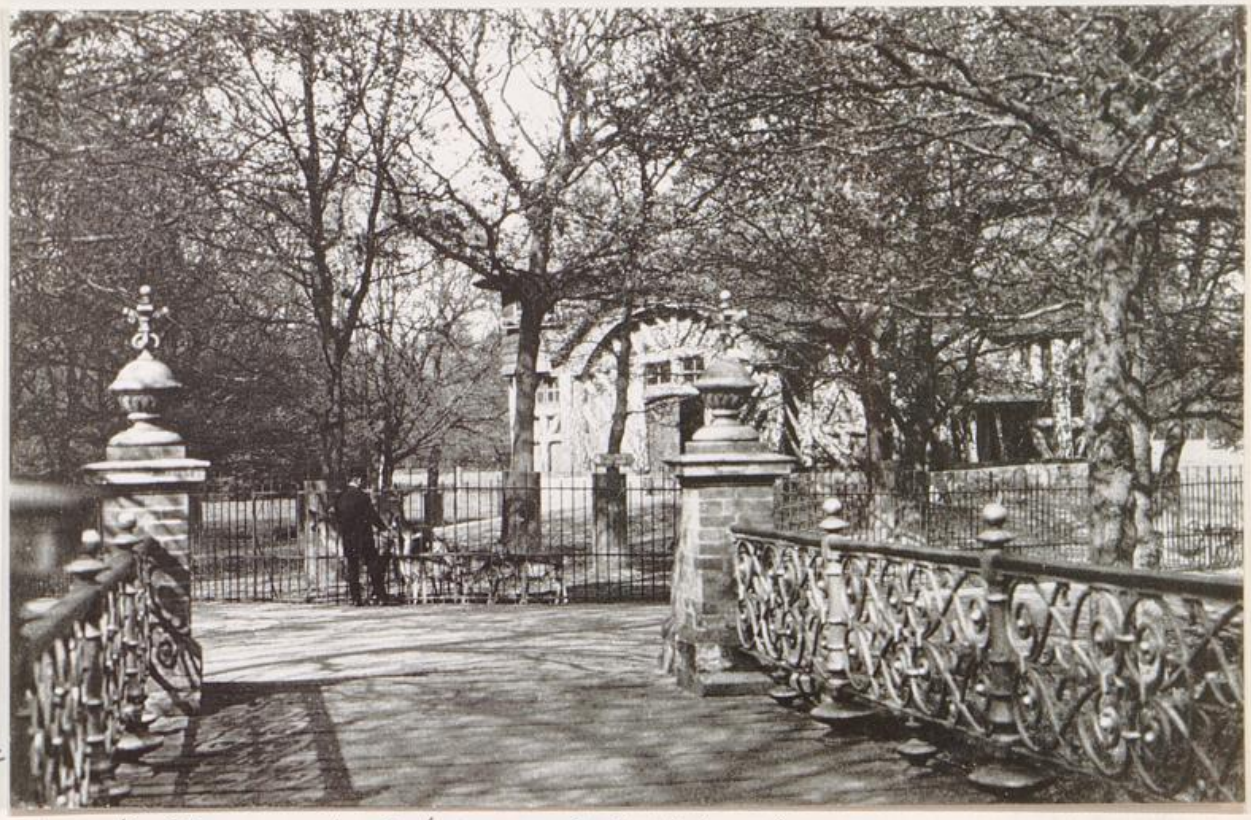
Zu S. 147

38. Hoffmannbrücke 1897 LA 7580
Aquarell von Wilhelm Otto
Original Focke-Museum



Zu S. 147

39. Hoffmannbrücke
Photographie, Ausschnitt
Original Bürgerparkverwaltung, Glasnegativ



Zu S. 147

40. Hoffmannbrücke und Wildgehege
Photographie, Postkarte im Verlag von Knackstedt und Näther, Hamburg, verschickt 1908
Original Bürgerparkverwaltung LA 6925



Zu S. 155

41. Inselbrücke beim Wildgehege LA 6562
Photographie, Ausschnitt
Original Focke-Museum



Zu S. 155

42. Inselbrücke beim Wildgehege LA 5688
Photographie, Ausschnitt
Original Bürgerparkverwaltung (Archiv 5213)



Zu S. 155

Bremen d. 24. Sept. 07. Das neue Wildgehege (im Bü
Ihre Frau Schwester u. Ihrer vereh

43. Inselbrücke mit Wildgehege LA 6474
Photographie, Postkarte im Verlag Alb. Rosenthal, verschickt 1904. Original beim Verfasser



Zu S. 155

44. Inselbrücke beim Wildgehege LA 5586
Photographie von Willy Dose. Postkarte von Schaefer & Co Verlagsanstalt G.m.b.H, Charlottenburg. Original beim Verfasser



Zu S. 155

45. Inselbrücke beim Wildgehege 1907 LA5684
Photographie. Postkarte im Verlag von Zedler & Vogel, Darmstadt. Original Bürgerparkverwaltung Archiv Nr. 5690



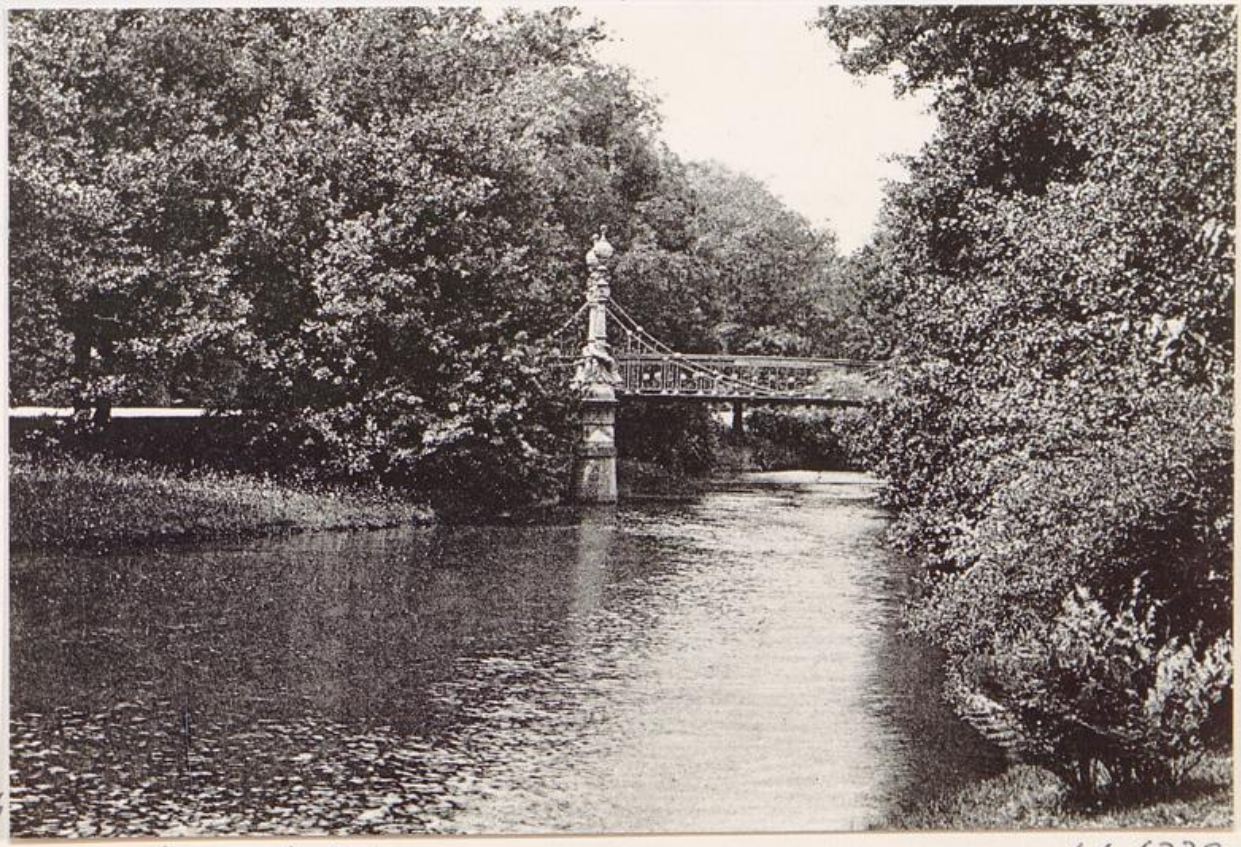
Zu S. 155

46. Inselbrücke beim Wildgehege LA 6931
Photographie
Original im Album Leue in der Bürgerparkverwaltung



Zu S. 166

47. Rickmersbrücke 1897 LA 6741
Aquarell von Wilhelm Otto
Aus: Der Bremer Bürgerpark .... S. 53



Zu S. 166

48. Rickmersbrücke LA 6339
Photographie (Ausschnitt), Postkarte im Verlag von Heinrich Künne, Bremen, Original Herbert Schwarzwälder



Bremen. Bürgerpark. Rickmersbrücke
Fotopostkarte Bokelberg



Bremen. Bürgerpark Rickmersbrücke
Fotopostkarte Bokelberg



Bremen. Bürgerpark. Rickmersbrücke
Fotopostkarte Bokelberg



Bremen. Bürgerpark. Rickmersbrücke

Fotopostkarte Bokelberg

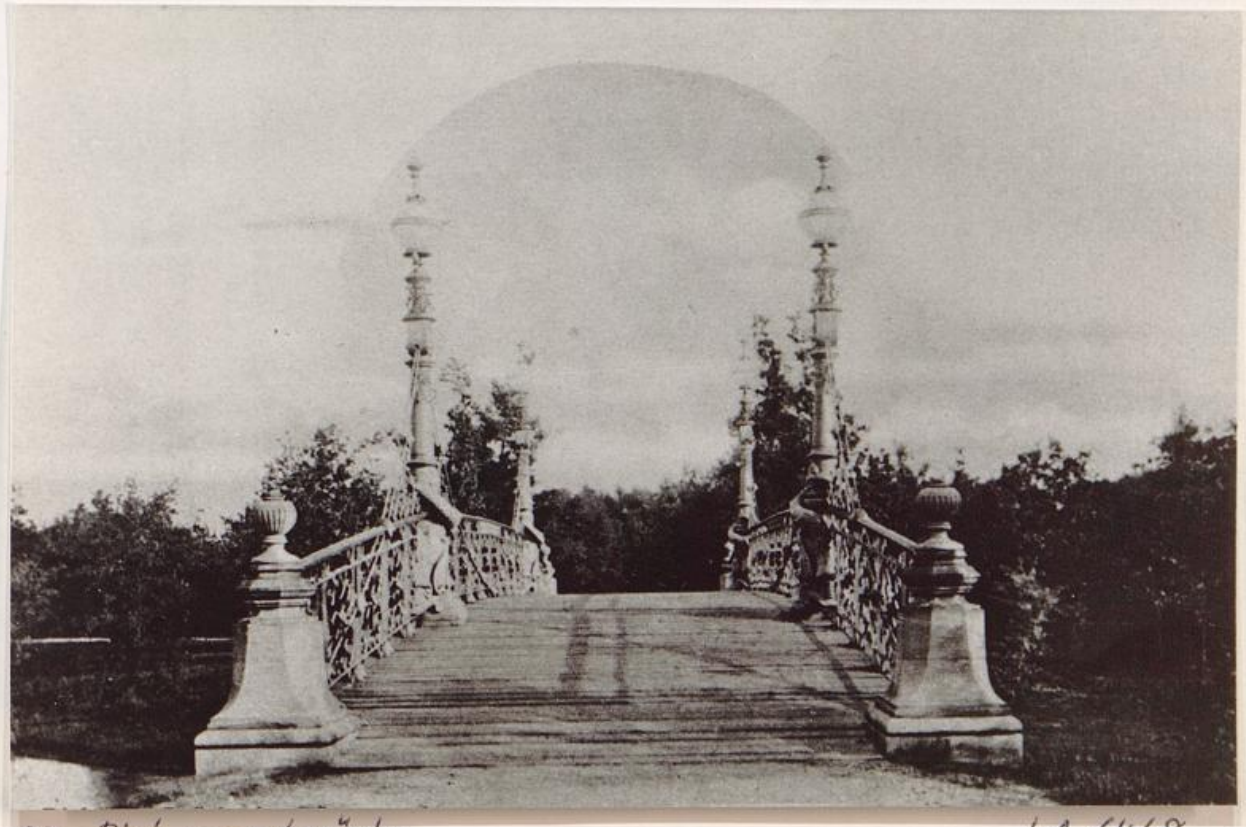


Bremen. Bürgerpark. Rickmersbrücke
Fotopostkarte Bokelberg



Zu S. 166

49. Rickmersbrücke LA 5690
Photographie von L. O. Grienwaldt, Verlag von G. A. von Halem
Original Bürgerparkverwaltung



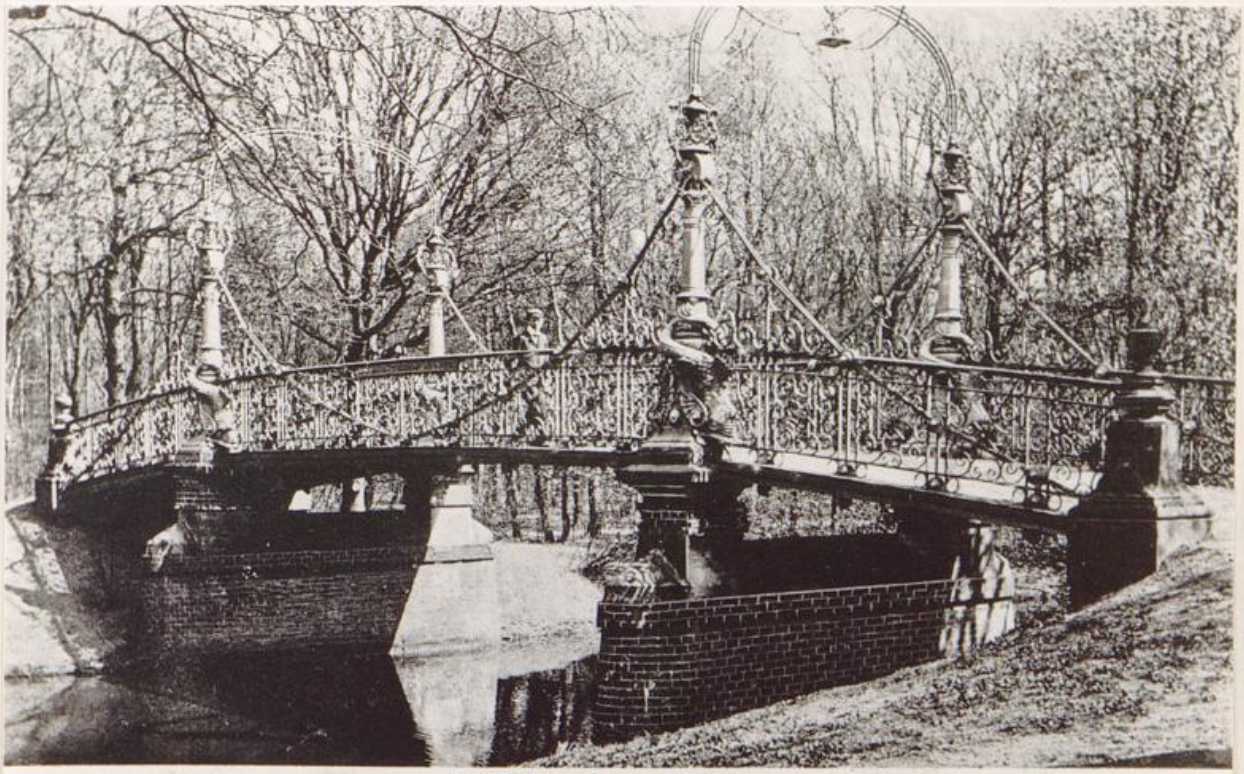
Zu S. 166

50. Rickmersbrücke LA 6468
Photographie
Original beim Verfasser



Zu S. 166

51. Rickmersbrücke LA 4065
Photographie, Postkarte im Verlag von Albert Rosenthal verschickt 1910. Original Herbert Schwarzwälder

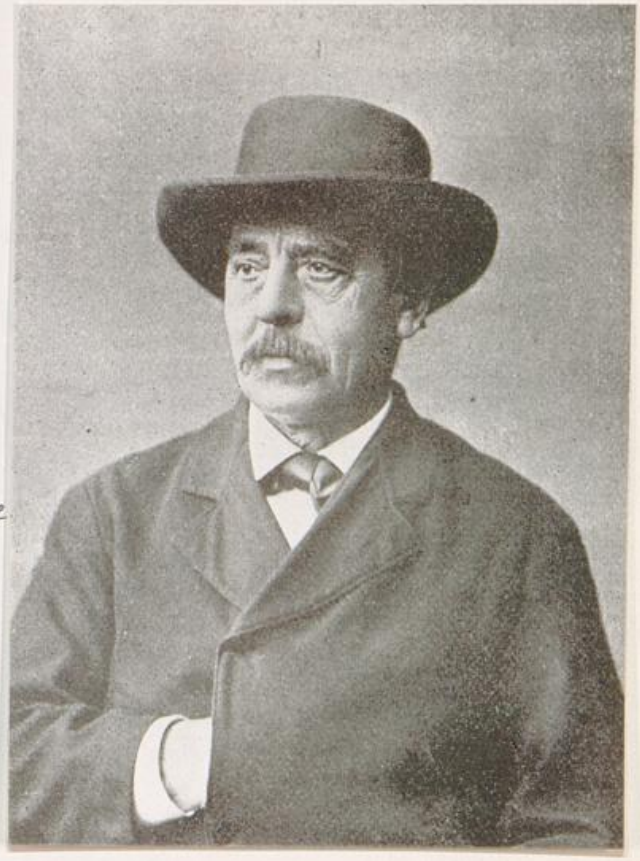


BREMEN. Rickmersbrücke

Zu S. 166

52. Rickmersbrücke LA 4066
Photographie. Postkarte im Verlag von Albert Rosenthal, Original Herbert Schwarzwälder

zu S. 171



53. Franz Wilhelm Benque
Altersbild
Photographie in Bremen und seine Bauten 1900, S. 569

LA 1264



Zu S. 176

54. Niemannbrücke
Photographie
Original Heinz Beckmann

LA 5572



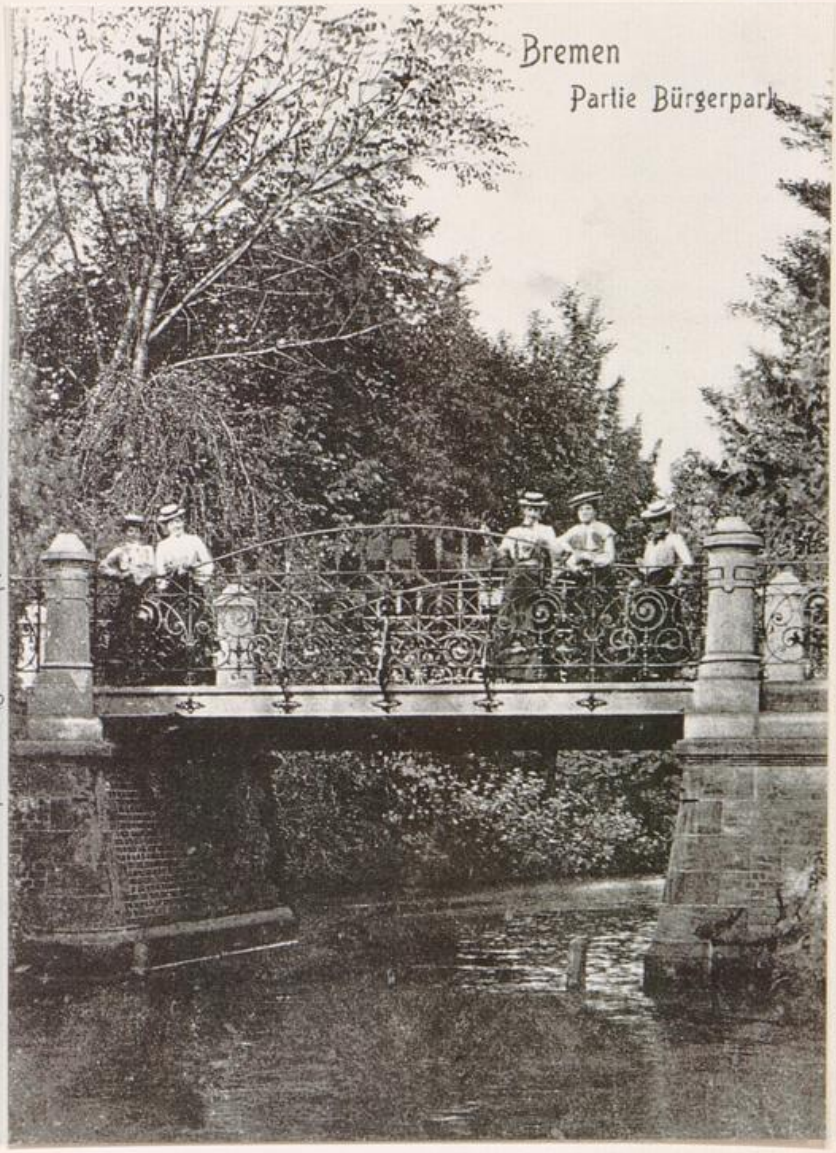
Zu S. 189

55. Monierbrücke 1890 LA 6622
Photographie von Louis Koch



Zu S. 204

56. Hachezbrücke LA 6025
Photographie, Postkarte Bürgerpark-Serie No. 8
Verlag von Herm. A. Peters, Bremen
Original beim Verfasser



Zu
S. 205

57. Hachezbrücke 1907
Photographie
Postkarte im Verlag
Albert Rosenthal
Original Herbert
Schwarzwälder

LA 4063



20.6.86

Zu
S. 206

58. Hachezbrücke. Stiftertafel in der Bürgerparkverwaltung L 20202



Dr. H. Wiegand, Bremen.

59a. Dr. Heinrich Wiegand
Fotografie
LA6584 Zu S. 209



60. Wiegandbrücke. Fotografie. Glasnegativ in der Bürgerparkverwaltung Zu S. 220



S. 214

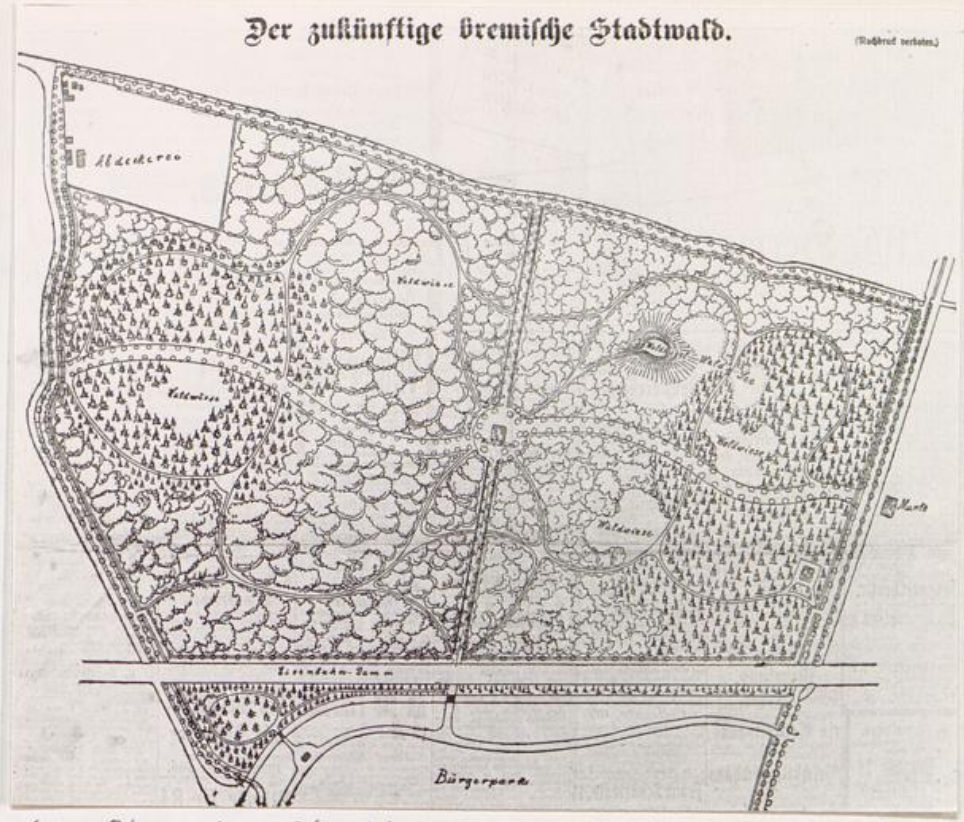
60a. Wiegandbrücke I LA 5571

Photographie, Postkarte Foto und Verlag von Albert Rosenthal, verschickt 1909
Original

Zu
S. 226

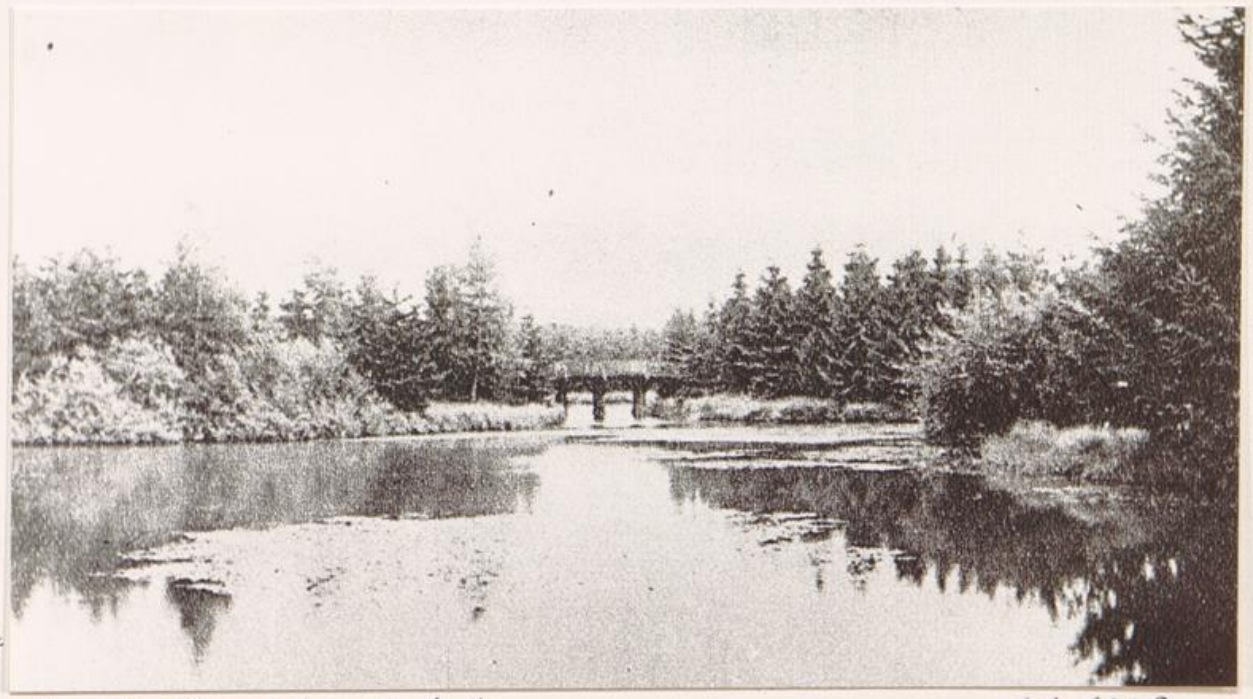


61. Aselmeyerbrücken LA 5662
Photographie
Aus Firmenprospekt der Firma Carl Brandt



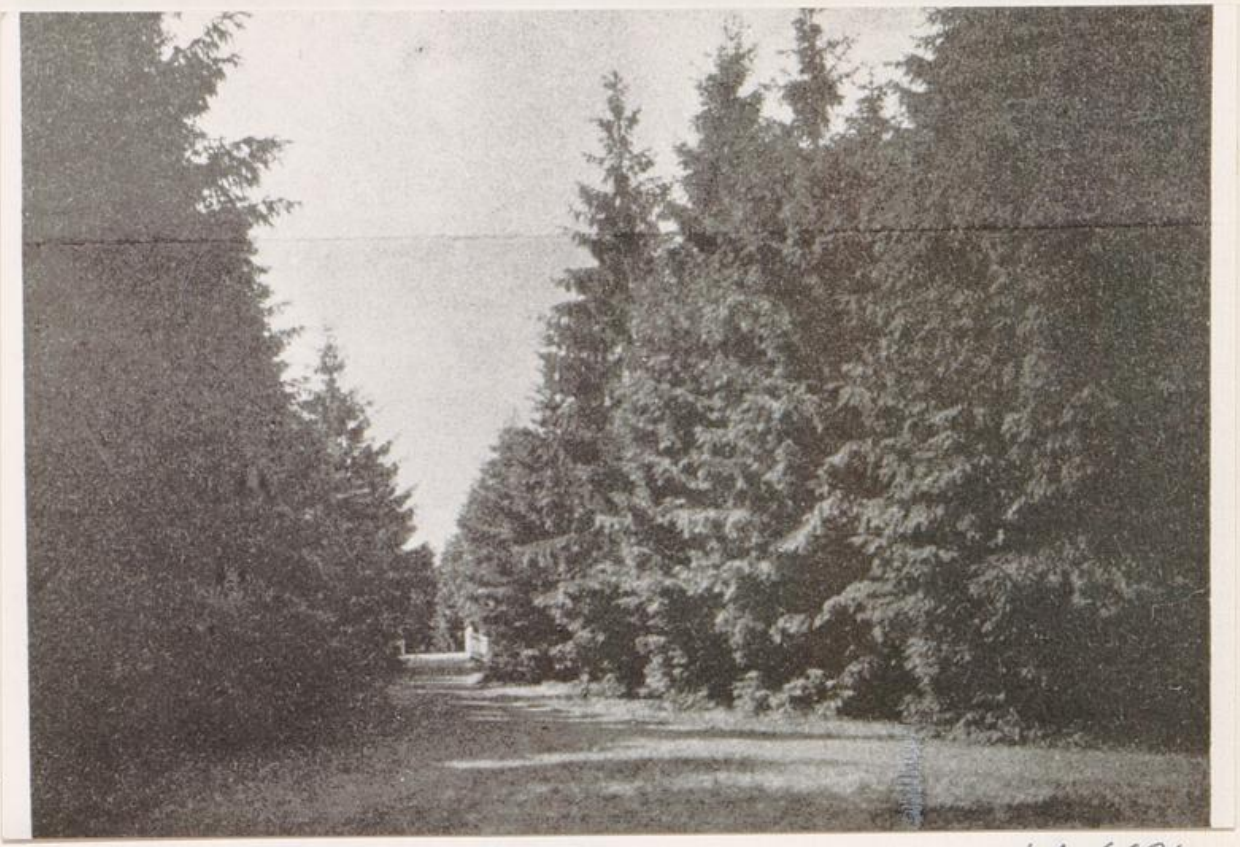
Zu S. 230

62. Plan des Stadtwald 1906 LA 6778
Zeichnung in Bremer Nachrichten 8.7.1906



Zu S. 234

63. Stadtwaldseebrücke LA 6728
Photographie von Heinz Griese
Bremer Nachrichten Bildbeilage 26.9.1925



Zu
S. 234

64. Stadtwaldseebrücke
Photographie
Weser-Zeitung 30.7.1932

LA 6694



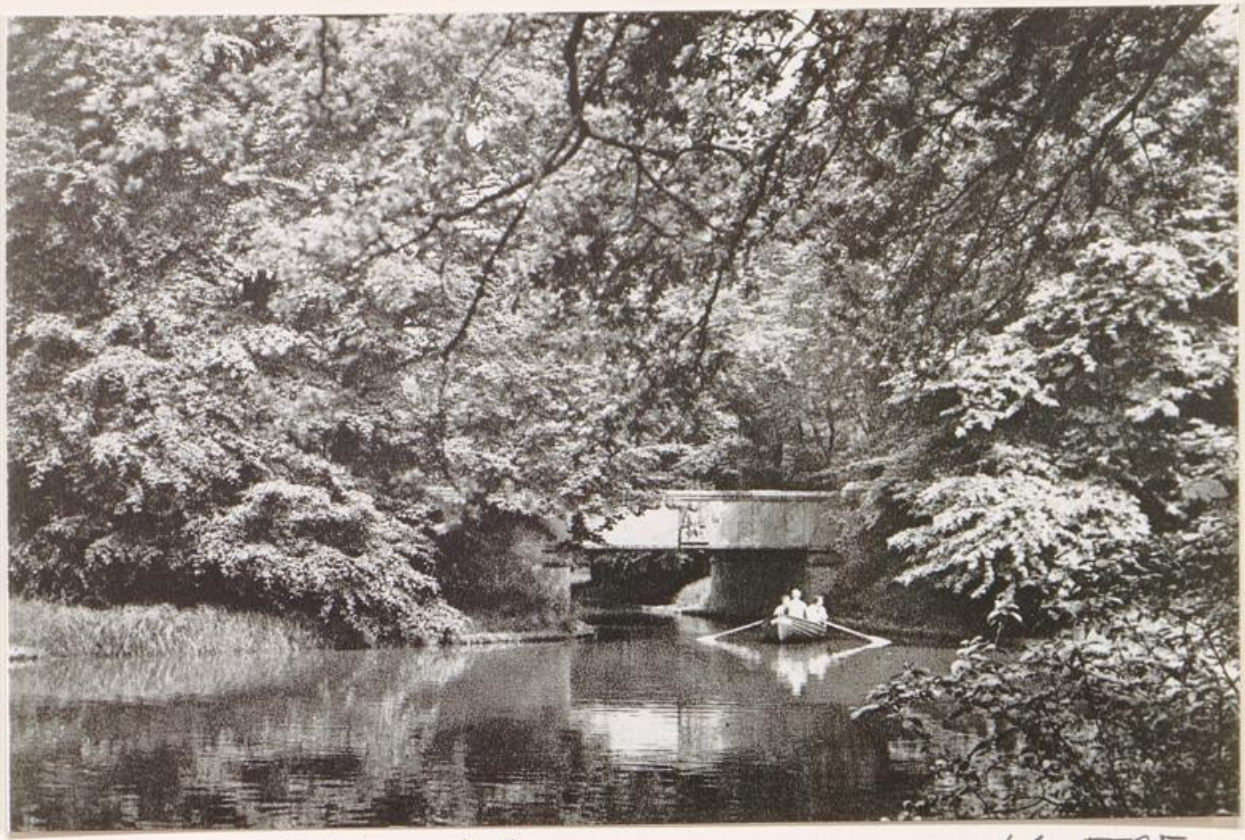
Zu S.252

65. Alfred Hoffmann - Brücke LA 5596
Photographie
Aus Der Bremer Bürgerpark, Text Hugo Riggers um 1926



Zu S.254

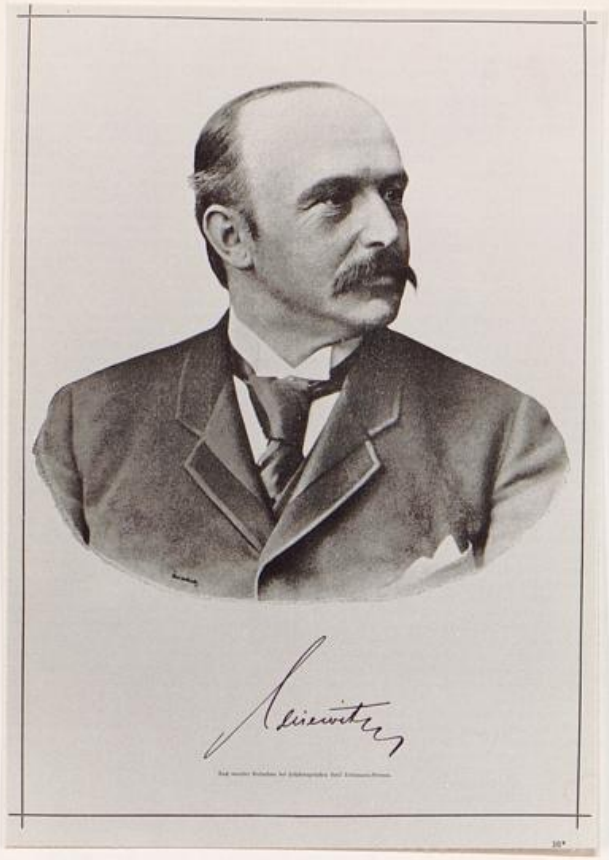
66. Alfred Hoffmann - Brücke L 20 220
Ehrentafel für den Architekten Gregor Werner Heyberger. Photographie 20.6.1986



Zu S. 259

67. Carl Schütte-Brücke
Photographie

LA 5595



Zu S. 260

68. Lambert Leisewitz
Photographie von Emil
Tiedemann

LA 6618

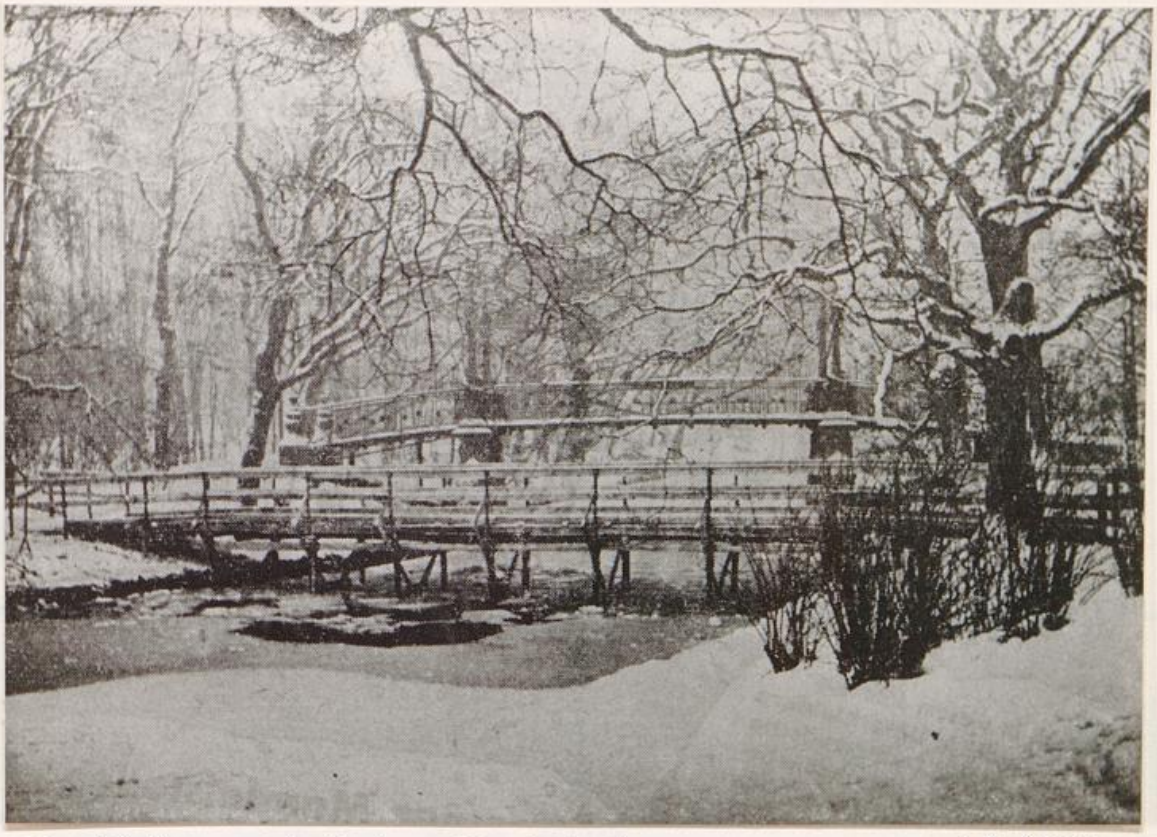
Zu
S. 265



69. Lambert Leisewitz-Brücke
Photographie

LA 5597

Zu S. 281

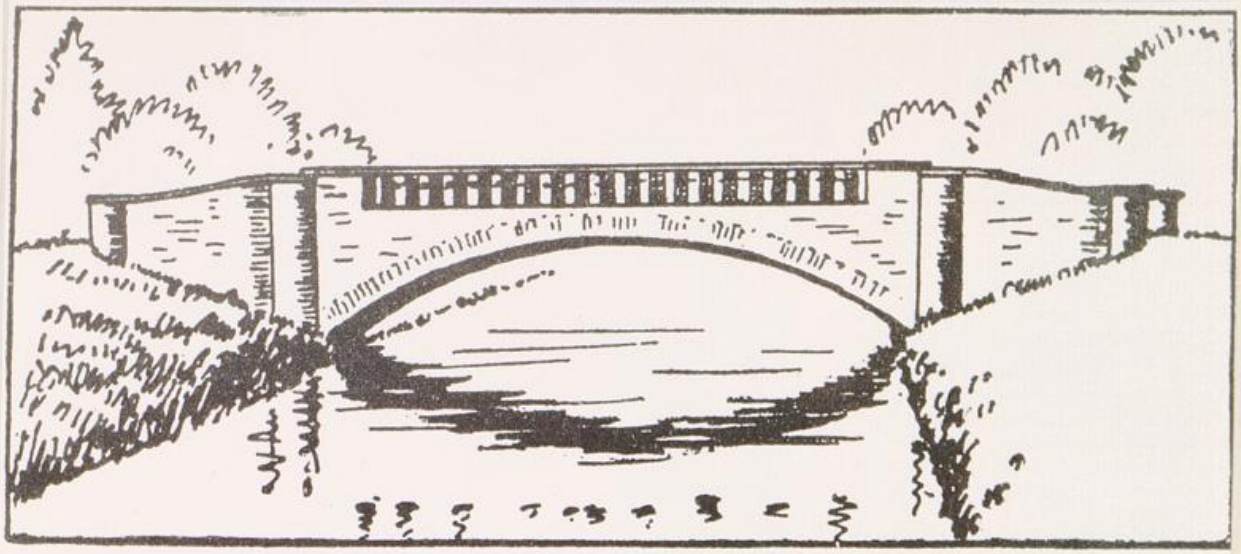


70. Rickmersbrücke. Notbrücke LA 6702
Photographie von Walter Cüppers
Bremer Nachrichten 19. 12. 1937

Zu S. 284



71. Rickmersbrücke, Abbruch LA 5541
Photographie von Theodor Carl Hoffmann
Bremer Zeitung 25. 1. 1938



Zu S. 283

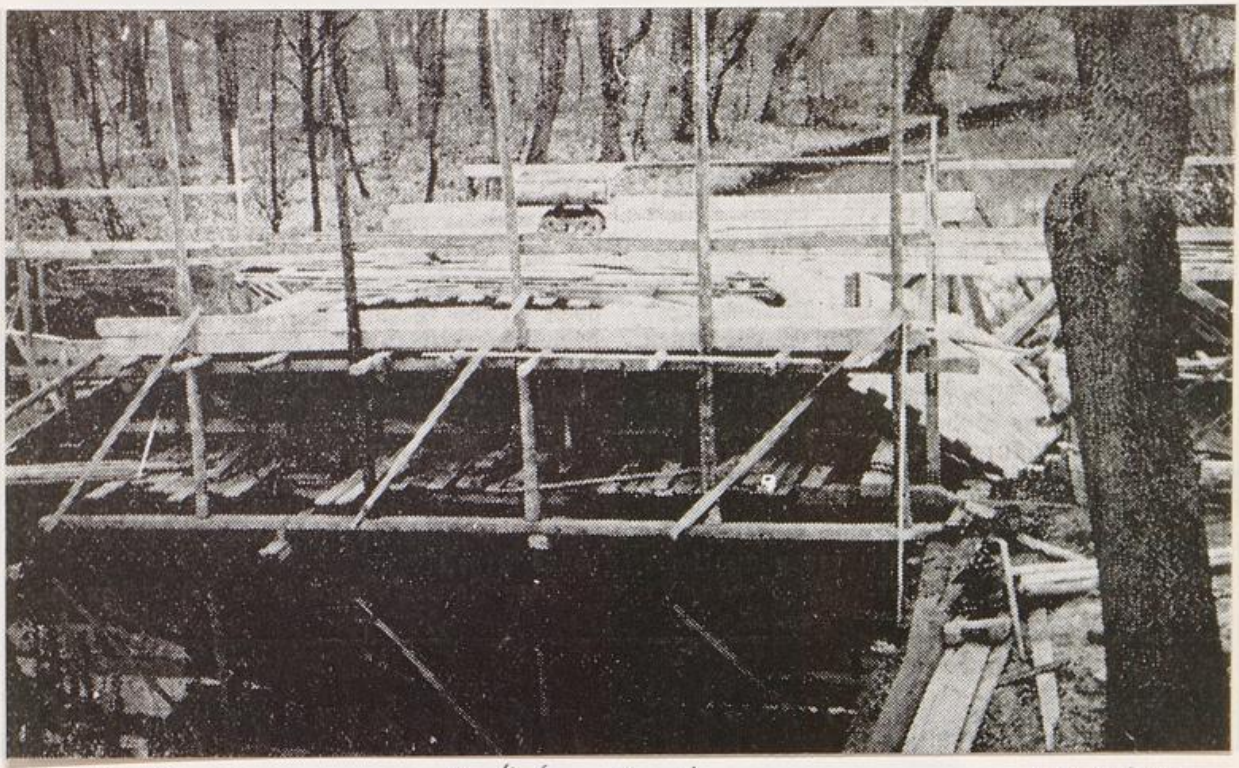
Eine Schauzeichnung von der endgültigen Gestalt der Brücke.

72. Marie Bergmann-Brücke LA 5543
Schauzeichnung
Bremer Zeitung 10.3.1938



Zu S. 284

73. Marie Bergmann-Brücke. Gründungsarbeiten
Photographie von Walter Cüppers
Bremer Nachrichten 11.2.1938 LA 6703



Zu S. 284

74. Marie Bergmann-Brücke. Neubau LA 5542
Photographie von Sommer
Bremer Zeitung 10.3.1938



Zu S. 285

75. Marie Bergmann-Brücke. Neubau LA 5544
Photographie von Kimsky
Bremer Nachrichten 10.4.1938



7.2.1985

76. Eichenhain-
brücke
L 21175



7.2.1985

77. Eichenhain-
brücke
L 21176



7.2.1985

78. Eichenhain-
brücke
L 21177



78a - 78c
Eichenhainbrücke
25.4.1990

L 21339



L 21338



L 21340



79. Melchersbrücke. Photographie Amt für Straßen- und Brückenbau Br. 418 1. 6. 1967



L 21089

80. Melchersbrücke 26. 5. 1982



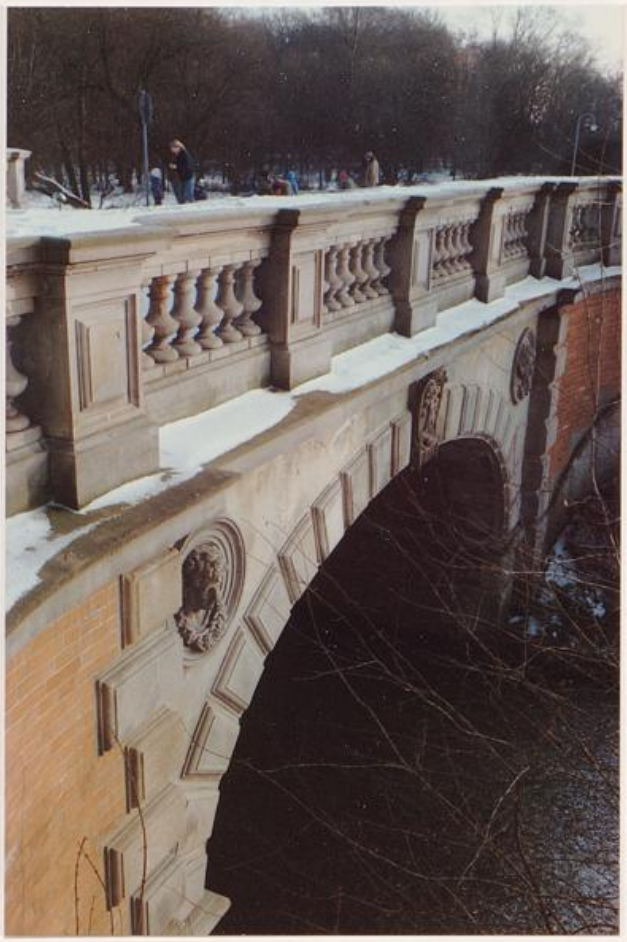
L 21091

81. Melchersbrücke 26.5.1982



L 21157

82. Melchersbrücke 20.1.1985



83. Melchersbrücke 5.1.1985
L 21131



84. Melchersbrücke 5.1.1985
L 21127



85. Melchersbrücke 26.5.1982 L 21093



L 21159



L 21164



L 21166



L 21163

86. – 89. Melchersbrücke. Vier Jahreszeiten 20.1.1985



L 21162

90. Melchersbrücke, Schlußstein 20.1.1985



13. 12. 1984

91. Wiegandbrücke
L 21110



5. 1. 1985

92. Wiegandbrücke
L 21126



26. 2. 1986

93. Wiegandbrücke
L 19958



28. 2. 1986

94. Aselmeyer-
brücken
L 19985



28. 2. 1986

95. Aselmeyer-
brücken
L 19988



28. 2. 1986

96. Aselmeyer-
brücken
Gedenktafel
L 19992



L 21174

97. Stadtwaldseebrücke 7. 2. 1985



L 21173

98. Stadtwaldseebrücke 7. 2. 1985



28.2.1986

99. Hachezbrücke
L 19977



28.4.1986

100. Hachezbrücke
L 20056



28.4.1986

101. Hachezbrücke
L 20057



26.2.1986

102. Alfred Hoffmann-Brücke L 19961



5.1.1985

103. Alfred Hoffmann-Brücke L 21121



5.1.1985

104. Carl Schütte-Brücke
L 21118



27.2.1986

105. Carl Schütte-Brücke
L 19967



28.2.1986

106. Carl Schütte-Brücke
L 19981



27.2.1986

107. Lambert Leisewitz-Brücke L19966



13.12.1984

108. Lambert Leisewitz-Brücke L21107



5.1.1985

109. Lambert Leisewitz-Brücke L21120



13. 12. 1984

110. Marie Bergmann-Brücke L 21101



26. 2. 1986

111. Marie Bergmann-Brücke L 19942



21. 3. 1986

112. Marie Bergmann-Brücke L 20 005



13.12.1984

113 Hoffmann brücke L 21113



26.2.1986

114. Hoffmann brücke L 19953