

Vor 40 Jahren wurden die Brücken nach Verden gesprengt

„Empfohlen wird, kurz zu treten“

Langwierige Verhandlungen über die Finanzierung des Weserbrücken-Neubaus

Verden/Thedinghausen (bn). Vor 40 Jahren, in den letzten Tagen des unseligen Krieges, wurden die Brücken, die den Weg nach Verden freigaben, von deutschen Kommandos gesprengt. In einem paragrafiierten dienstlichen Schreiben vom 31. Januar 1946 an die Alliierte Militärregierung hat der damalige Verdener Landrat Gröffel die Bedeutung der Brücken für die Stadt hervorgehoben. Es handele sich um die alte und die neue

Am 24. Oktober 1946 schrieb Landesoberbaurat Lillie von der Straßenbau- und Verkehrsdirektion aus Hannover an den Oberkreisdirektor nach Verden: „Nach den bisherigen Verhandlungen mit der Militärregierung ist Aussicht vorhanden, die Straßenbrücke über die Weser bei Groß-Hutbergen in endgültiger Form wiederherzustellen. . . . Die Kosten des Brückenbaues werden auf rund 500 000 Reichsmark geschätzt. . . .“

Sorgen bereitete die Finanzierung. Es war von Fritz Suhr, einem Mitglied des Verdener Kreistages, vorgeschlagen worden, die hiesige Bevölkerung solle notwendige finanzielle Mittel in Eigenleistung bereitstellen. Das Geld solle durch ein Brückengeld wieder eingekassiert werden. Die Militärregierung lehnte das ab.

Am 13. Dezember 1946 heißt es am Schluß des Protokolls der Kreistagssitzung: „Nunmehr wird einstimmig beschlossen, den Betrag von 170 000 Reichsmark als anteilige Kosten für die Wiederherstellung der

Brücke bei Groß-Hutbergen zu bewilligen.“

Es folgte ein reger Schriftwechsel um die weitere Finanzierung. Der Verdener Oberkreisdirektor (Name unleserlich) schreibt in deutscher und englischer Sprache an den Regierungspräsidenten in Stade, und am Ende des langen Briefes, der mit der wichtigen Verbindung der Brücke von Verden nach Thedinghausen und zur Grafschaft Hoya zu tun hat, heißt es: „ . . . die Dienststelle (Hannover) rechnet damit, daß die Genehmigung für diesen Brückenbau von der Militärregierung erteilt wird. Die Kosten sind auf rund 500 000 Reichsmark geschätzt.“ Das Schreiben trägt das Datum vom 7. Februar 1947.

Zwei Jahre nun geschah anscheinend nicht viel. Was war los? Die Währungsreform der Westzone hatte alle Finanzierungspläne über den Haufen geworfen. In einem Schreiben vom 11. Januar 1949 heißt es lakonisch: „ . . . Empfohlen wird, kurz zu treten. . . .“ Das Land hatte nicht genügend Fi-

nanzmittel. „Infolge der ungewöhnlichen Ereignisse nach der Geldreform wurden die bisherigen geleisteten Ausgaben für die Brücke in den nächsten zwei Jahren zu vollenden.“ Wieder wurde eine Selbsthilfeaktion des Landkreises in Erwägung gezogen.

Aber am 1. Februar 1949 gab der Baurat Dr. Friesen in der Ausschußsitzung des Landkreises bekannt, die Straßendirektion (Hannover) habe ihm mitgeteilt, daß der zur Fertigstellung der Weserbrücke bei Groß-Hutbergen erforderliche Beitrag aus Landesmitteln noch bereitgestellt worden sei. Die Arbeiten würden angeblich in Kürze wieder aufgenommen und eine Einschaltung des Kreises erübrige sich (gez. Niebuhr - Landrat).

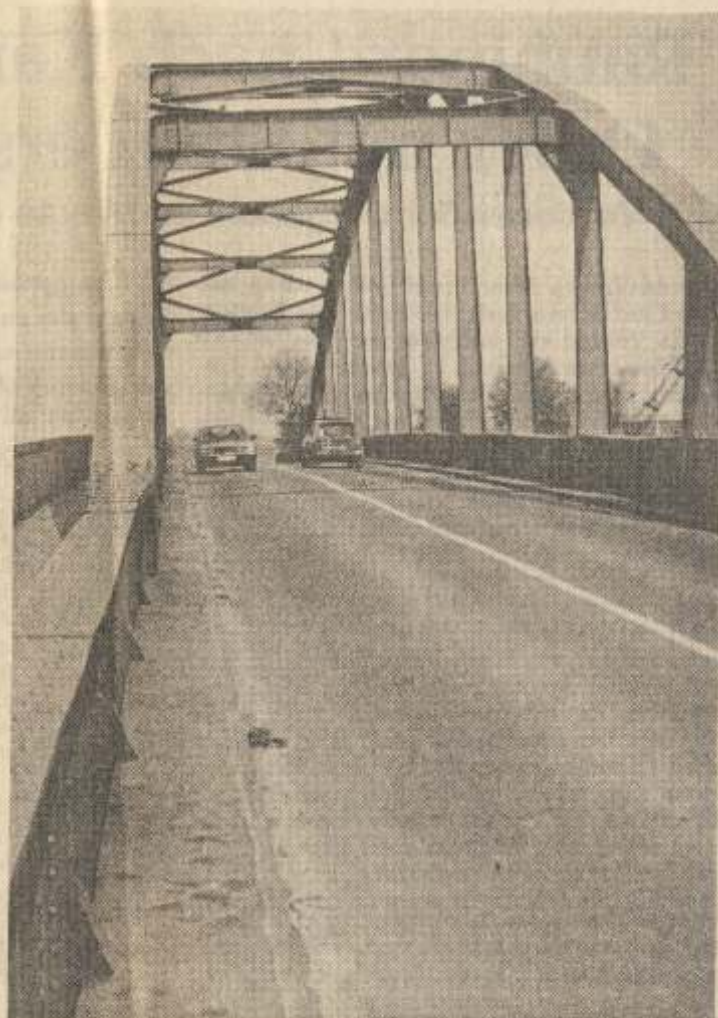
In den nächsten Monaten des Jahres 1949 ging es dann mit dem Brückenbau flott voran. In einer kurzen Aktennotiz heißt es: „Die Brücke wird am 3. August 1949 mittags 12 Uhr formlos dem Verkehr überge-

ben.“ Dem Aktenmaterial ist eine Rechnung beigelegt, handschriftlich von Erich Rode aus Blender an den Landkreis gerichtet.

Verzehrt wurden bei der formlosen Übergabe: 21 Bockwürste mit Kartoffelsalat - 16,80 DM; belegte Brote und Brötchen - 9,60 DM; 10 mal 2 Tassen Bohnenkaffee - 10 Mark; 15 Zigarren a 70 Pf. - 10,50 DM; 17 Glas Bier 5,95 DM; 20 Zigaretten - 2,50 DM; 42 Gl. Steinhäger 21 DM summa summarum 76,35 DM. Vermerk des Landkreises: „Die umseitigen Kosten sind anlässlich der Freigabe der Weserbrücke bei Groß-Hutbergen entstanden. Der Betrag von 76,35 DM ist aus den Verfügungsmitteln des Oberkreisdirektors zu entnehmen.“ Das war wirklich eine sparsame Einweihung.

1945 hatte es Sekunden gedauert, und die Weserbrücke war zerstört, aber erst nach viereinhalb Jahren war es dann so weit, daß eine neue Brücke an gleicher Stelle stand.

Nach langwierigen Verhandlungen wurde die Weserbrücke im August '49 für den Verkehr freigegeben.



Nach langwierigen Verhandlungen wurde die Weserbrücke im August '49 für den Verkehr freigegeben.

Foto: Bergmann