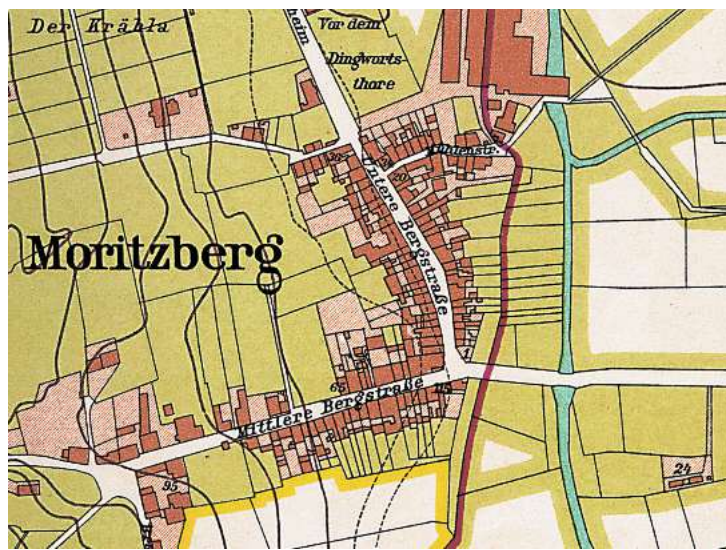
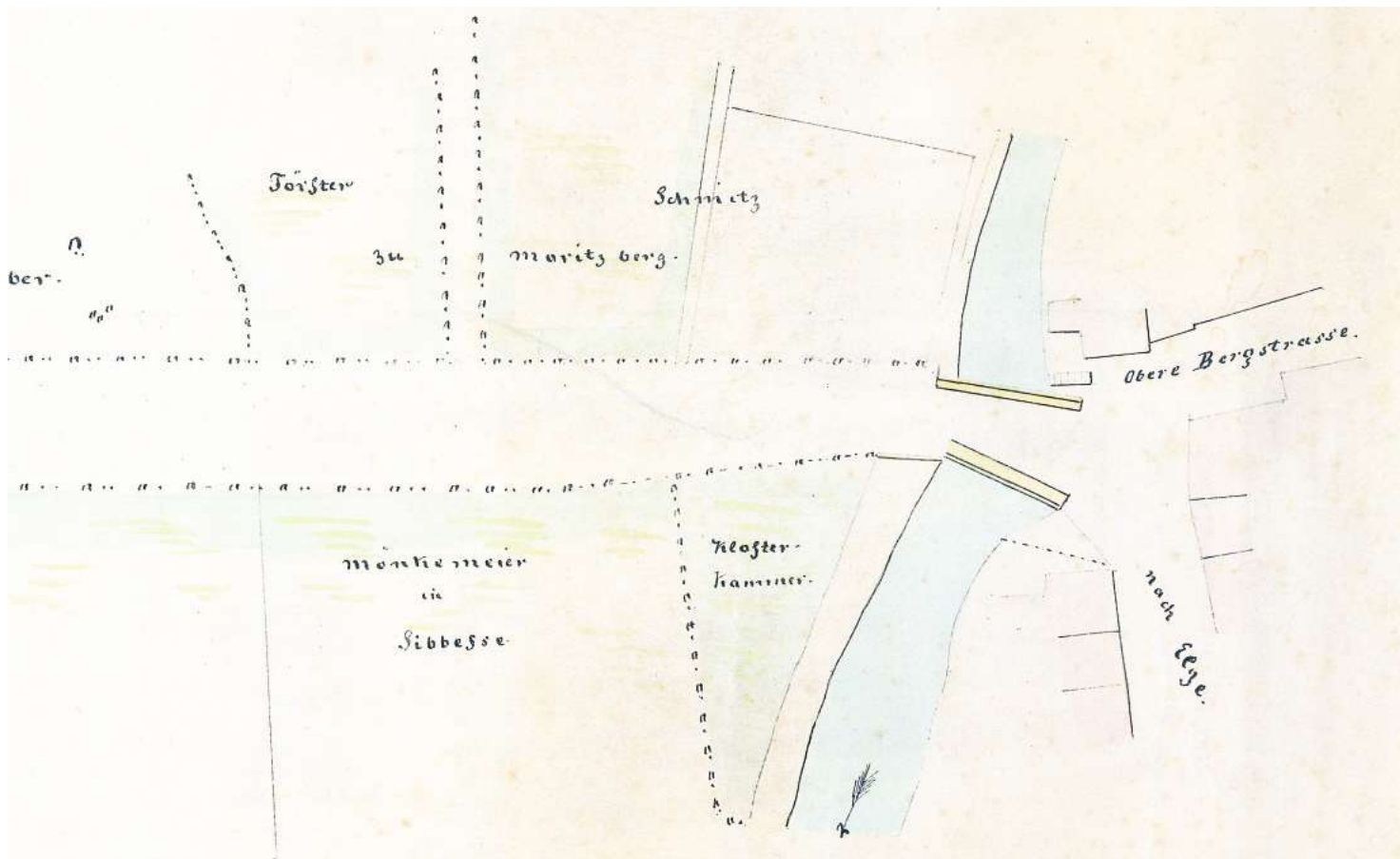


Die Bergbrücke vor Moritzberg

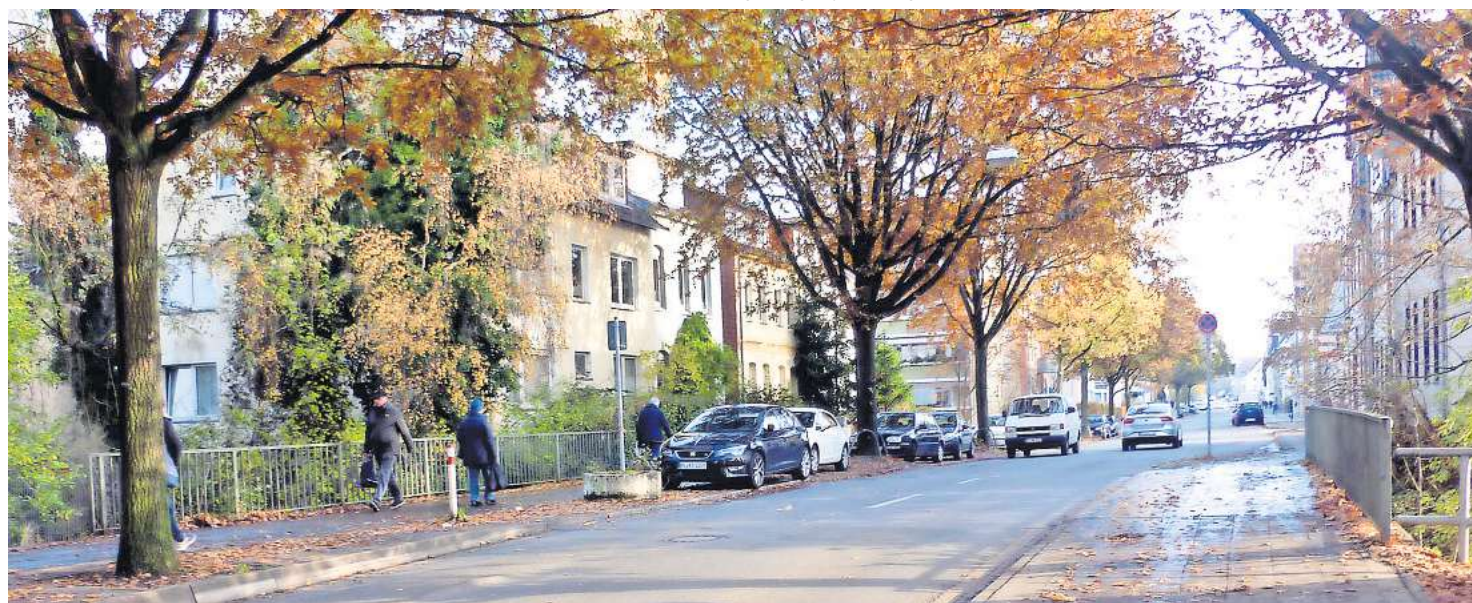
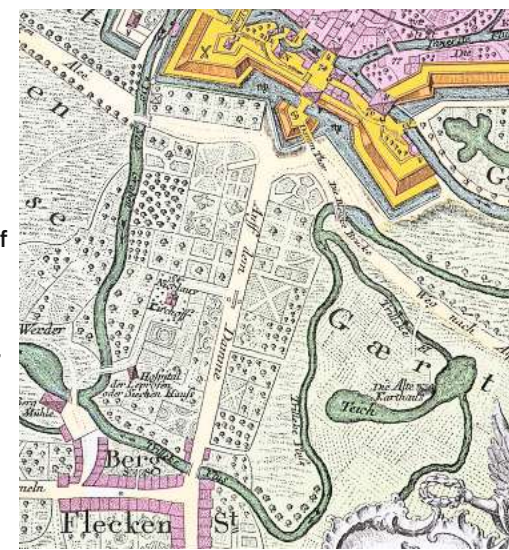
Von Jutta Finke



Die Lage der Bergbrücke vor 1871
ABBILDUNG: STADTA HI, BEST. 950, B 4 - 20

Bergbrücke und Blänkebach nach der Verlegung von 1871 und alter Grenzverlauf - Urkataster von 1875 (Ausschnitt)
FOTO: AUS: P. J. MEIER, STADTEATLAS HILDESHEIM, 1933

Plan Wiehen / Lotter um 1770 (Ausschnitt)
FOTO: ARCHIV VERLAG GEBR. GERSTENBERG



Die heutige Situation an der Bergbrücke

FOTO: FINKE

Bis zur Eingemeindung Moritzbergs im Jahre 1911 bildete der Blänkebach die Grenze zwischen Hildesheim und dem Bergflecken. Bis 1871 verlief der Bach – auch Trillke (vgl. Plan Wiehen/Lotter um 1770), Kupferstrang, Altes Wasser oder Innerste genannt – allerdings weiter westlich, fast unmittelbar an der heutigen Kreuzung am Guldernen Löwen. Hier befand sich eine Brücke, über welche der Bergsteinweg, die Verbindung zwischen Hildesheim und Moritzberg, über den Bach führte: die „Bergbrücke“, im 19. Jahrhundert auch als „Blänkebrücke vor Moritzberg“ bezeichnet. Erstmals erwähnt wird die Brücke 1383.

„Auf dem Damme“

In älteren Quellen heißt der Bergsteinweg auch „Auf dem Damme“. Er war Teil des alten Ost-West-Handelsweges, der in der Nähe der Bischofsmühle die Innerste-Niederung querte. Dieser Handelsweg verlief zunächst über den „Berg“ (Moritzberg) weiter, später durch die Untere Bergstraße (Dingworthstraße) und über den Krehlaberg (Krehlastraße), in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde er schließlich in Verlängerung der Dingworthstraße ausgebaut (Elze Straße). Im 19. Jahrhundert war für den Straßenverlauf die Bezeichnung Chaussee von Hildesheim nach Elze bzw. Minden üblich.

1196 war von Propst Poppo des Moritzstifts auf der Nordseite des „Dammes“ die Dammstadt durch die Ansiedlung flämischer Tuchmacher gegründet und diese 1232 von dem Vogt des Moritzstifts, Lippold, auf der Südseite des „Dammes“ erweitert worden. 1332 wurde die Dammstadt während einer Bischofsfehde zerstört, der Bereich wurde zwar 1333 zunächst der Stadt Hildesheim zugesprochen (Sona Dammonis – „Dammstühne“), fiel aber 1346 an den Hildesheimer Bischof zurück (Concordia Henrici). Der „Damm“ bildete in der Folge die Grenze zwischen dem Amt Steuerwald (nördlich) und dem Amt Marienburg (südlich). Im 18. Jahrhundert oblag die Unterhaltung des „Dammes“ und noch weitere acht Fuß der Straße westlich der Brücke der Stadt Hildesheim. Westlich der Brücke stand ein Schlagbaum, um dessen Zuständigkeit es in der Mitte des 18. Jahrhunderts zwischen der Stadt und dem Moritzstift zu Streitigkeiten kam, da jede Seite ihn für sich beanspruchte. Die Grenzregulierung zwischen der Stadt Hildesheim und dem Amt Steuerwald-Marienburg von 1844 sprach den Bereich beiderseits des Bergsteinwegs – bis zum Ostufer des Blänkebachs – der Stadt Hildesheim zu.

Die Baulichkeiten an der Bergbrücke

Auf Moritzberger Gebiet reichte die Bebauung bis an die Brücke heran. Die Häuser auf der Nordseite wurden der Unteren Bergstraße (Dingworthstraße), diejenigen auf der Südseite der Oberen Bergstraße (Bergstraße) zugerechnet. Für die Mitte des 18. Jahrhunderts ist an der Nordseite – unmittelbar neben der Brücke – eine Waschbank, dieser gegenüber auf der Südseite – vor dem „Haus an der Brücke“ – der Pranger oder „Kack“ des Moritzstifts belegt.

Östlich der Brücke und zwar auf der Nordseite des Bergsteinwegs – im Amt Steuerwald – legte der Hildesheimer Bischof im 16. Jahrhundert eine Münzstätte an, die bis in die Zeit des Dreißigjährigen Krieges bestand und 1632 zerstört wurde. Um 1660 baute Heinrich Eichen das Haus wieder auf und richtete in diesem eine Krugwirtschaft ein, den „Goldenen Engel“. Diesem gegenüber entstand fast gleichzeitig auf der Südseite – im Amt Marienburg gelegen – ebenfalls ein Krug, der „Braune Hirsch“. Beide Wirtschaften standen in keinem allzu guten Ruf. Wiederholt führten die beiden Ämter gleichzeitig Visitationen durch, weil man hier Diebesgesindel oder verstecktes Diebesgut vermutete. Der „Braune Hirsch“ wurde 1761 vom Amt Marienburg wegen Verschuldung des Inhabers zwangsverkauft und danach abgebrochen. Der „Goldene Engel“

scheint in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts dem Verfall preisgegeben zu sein, er wurde zu einem unbekanntem Zeitpunkt beseitigt.

Erwähnt werden 1745 außerdem zwei wüste (unbebaute) Hausstätten, welche unmittelbar an der Bergbrücke „an den Damme südwärts“ lagen.

Zustand der Brücke 1843 und 1868

Bald nach der Inbesitznahme des Fürstbistums Hildesheim durch Preußen (1802) übernahm die Königliche Chaussee-Verwaltung die Unterhaltung der Hildesheim-Mindener Chaussee und damit auch die Brücke. 1830 wurde die Brücke neu gebaut, aber bereits 1843 war sie in einem maroden Zustand. Der Wegbaumeister Wilhelm Frische berichtete darüber am 6. August der Königlichen General-Wegbau-Commission in Hannover: „[...] daß am 3ten d. M. Abends eine plötzliche

Senkung der Decke der Blänkebrücke vor dem Moritzberge stattgefunden hat, welche mich veranlaßte, zur näheren Untersuchung des Thatsachens, auf der gesunkenen Stelle die Steinschlagdecke der Brücke wegräumen zu lassen und hat sich dabei ergeben, daß nicht allein der Bohlenbelag theilweise tief eingefault, sondern auch von den Balken etwa die Hälfte auf den Mauerplatten verolmt [= vermodert] und dieserhalb niedergesunken ist. Die Brücke hat zwei Jochweiten jede 17 ½ Fuß im Lichten, massive Landpfeiler und ein unverschalltes Pfahlloch in der Mitte, sie ist vorne 22 und hinten 32 Fuß in der Fahrbahn breit, die Decke derselben besteht aus einfachen eichenen Balken 13/12 Zoll im [Querschnitt] stark, welche mit özligen dergleichen Bohlen und darüber mit einem 8 Zoll starken Steinstrich belegt ist; sie wurde im Jahre 1830 mit einem Kostenaufwande von 741 Rthlr. 12 gr. 6 Pf. unter der Leitung des Wegbaumeisters Siege-

ner erneuert. Die geringe Dauer dieses Bauwerks von nur 13 Jahren ist, theils mit verwandten Hölzern von schlechter Qualität, besonders aber dem Umstande beizumessen, daß die Balken auf den Mauerplatten mit Bruchsteinen ummauert sind, in welcher Hülle das Holz naß bleiben und ersticken mußte.“ Eine Reparatur schlug Frische auf 300 bis 400 Reichstaler an, wodurch die Brücke noch zehn bis 15 Jahre hinzuhalten wäre. Dann aber müßte sie durch einen Neubau – vorzugsweise durch einen Massivbau – ersetzt werden. Der veranschlagte Betrag wurde bewilligt, tatsächlich kostete die Reparatur dann aber doch 771 Rt., 20 gr, 1 Pf. Eine kurze Beschreibung der Brücke gibt auch die Wegbau-Inspektion Hildesheim am 23. September 1853, als wiederum eine Reparatur erforderlich wurde: „Auf der [...] hölzernen Brücke (mit massiven Versetzungen) befindet sich hochbekanntlich eine Steinschlagbahn,

die zu beiden Seiten von hölzernen Saumschwellen, theils 3, theils 4 Fuß von den Geländern entfernt, eingefast ist.“ Die Wegbau-Inspektion schlug eine Veränderung dieser Konstruktion vor, „wodurch auch eine erhebliche Verbesserung der Fußbahn erreicht werden würde.“ 1865 berichtete die Wegbau-Inspektion der Landdrostei erneut, dass die Geländer, die Behohlung der Fußwege sowie die Tragbalken der Brücke im nächsten Jahr erneuert werden müssten. Am 13. Juli 1868 wurde auch das Amt Marienburg (dem Moritzberg seit 1815 angehörte) bei der Landdrostei wegen der „Innerstebrücke in der Chaussee vor dem Flecken Moritzberg“ vorstellig: „Die [...] Chausseebrücke vor Moritzberg ist in einem so baufälligen Zustande, daß dem gründlich nur durch Neubaue abgeholfen werden kann. Der mündlichen Aeußerung der Wegbau-Inspektion hieselbst zufolge ist erst ein Neubau, dann Reparatur

veranschlagt, weder das Eine noch das Andere aber bis jetzt zur Ausführung genehmigt.

In Veranlassung der bevorstehenden Truppen Concentration wird die Brücke stark, namentlich auch von Cavallerie und in Moritzberg zu bequartierender Artillerie benutzt werden. Es fragt sich, ob nicht aus dieser Rücksicht eine sofortige Verstärkung derselben durch Unterschieben von Trägern oder dergleichen nothwendig ist.“ Die Landdrostei wurde gebeten, eine Untersuchung der Brücke vorzunehmen und das Nötige zu verfügen. Die Wegbau-Inspektion wurde daraufhin angewiesen, eine provisorische Verstärkung des baufälligen hölzernen Oberbaus der Brücke vorzunehmen.

Der Neubau der Brücke und die Verlegung des Blänkebachs 1871

Der Neubau der Bergbrücke erfolgte 1871 durch die Königliche Wegbau-Inspektion. Auf Antrag mehrerer Einwohner Moritzbergs genehmigte sowohl das Königliche Ministerium als auch die Königliche Landdrostei mit dem Neubau der Brücke eine Verlegung des Kupferstrangs oder Blänkebachs weiter östlich von Moritzberg nach Hildesheim, aus gesundheitspolizeilichen Rücksichten“ und die anschließende Verfüllung des alten Blänkebachs. Die Verlegung wurde insoweit mit Wissen der Stadt ausgeführt, als verschiedene amtliche Verhandlungen über die „Expropriation“ (Enteignung) des dazu erforderlichen Landes seitens der Wegbau-Inspektion eingeleitet und mit dem Königlichen Klosteramt (Unterbehörde der Klosterkammer) geführt wurden. Am 7. Juni 1871 wurde im Hildesheimer Rathaus eine Vereinbarung über die abzutretenden Grundstücke und die dafür zu leistenden Entschädigungen getroffen. Die Moritzberger „Interessenten“ stellten auf ihre Kosten den neuen Bachverlauf her, dafür erhielten sie eine Geldentschädigung und das verlassene Bachbett.

Bei der Verlegung des Blänkebachs blieb die Grenzfrage zwischen Hildesheim und Moritzberg unberücksichtigt. Der Urkataster von 1875 zeichnet daher mit der Grenzlinie noch den alten Bachverlauf nach. Mit der am 1. Januar 1888 in Kraft getretenen Grenzregulierung zwischen den beiden Kommunen wurde der neue Blänkebach bzw. der Kupferstrang als Grenze festgelegt, mit Ausnahme des Betriebsgeländes der Gummi-Fabrik, welches Hildesheim zuerkannt wurde. Das alte zugefüllte Bachbett wurde beidseitig des bis zur Einmündung der Dingworthstraße verlängerten Bergsteinwegs bebaut. An der Nordseite errichtete der Handelsmann Friedrich Behme 1877 ein Wohnhaus, das einige Jahre später von Bäckermeister Karl Heidorn übernommen wurde (heute Bergsteinweg 42). Auf der Südseite baute sich Schlachtermeister Richard Weinhardt 1887 (später Reineke) „an“ (heute Bergsteinweg 40).

Die Erneuerung der Brücke 1964

1914 wurde die Bergbrücke durch die hannoversche Firma Eilers verbreitert. 1964 war die Brücke dem modernen Verkehr nicht mehr gewachsen. Eine Erneuerung und Verstärkung der Brücke war erforderlich: „Die Stahlträger der Brücke tragen einen Fahrbelag aus Natursteinplatten, die nicht mehr genügend widerstandsfähig sind. Sie müssen in der gesamten Größe der Fahrbahn durch geschlossene Stahlbetonplatten ersetzt werden. Gleichzeitig werden die Stahlträger geprüft und gegebenenfalls verstärkt“ (HAZ vom 18. August 1964). Bei den Bauarbeiten wurden alle verrotteten Trägerelemente der Brücke durch neuzeitliche Baustoffe ersetzt. Vorgesehen war, dass die erneuerte Brücke einen Verkehr bis zu 30 Tonnen aufnehmen konnte. Eine Verbreiterung der Brücke wurde nicht vorgenommen. Auch stand die Brückenerneuerung mit der Verbreiterung des Bergsteinwegs, die 1965 folgte, nicht in Verbindung (HAZ vom 20. Oktober 1964).

Verantwortlich: Sven Abromeit