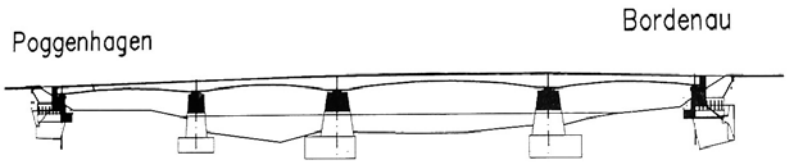
Bordenau
und die Brücke über die Leine

Von der Personenfähre für Kirchgänger 1620
bis zum Bau einer Brücke im Jahre 1907



Dieses ist der Versuch einer Zusammenfassung
historischer Texte und überlieferter Geschichten
über die Entstehung der Bordenauer Leinebrücke.

Von Peter Breitenstein

Vorwort des Verfassers

Dieser Bericht erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit oder historische Authentizität. Leider gibt es aus der Zeit um 1900 keine Augenzeugen mehr, sodaß dieser Bericht sich nur auf die Fakten berufen kann, die in den gesammelten Schriften des Archivs der Region Hannover aufbewahrt werden, das im Schloß Landestrost in Neustadt a. Rbge. untergebracht ist und dessen Mitarbeiterinnen mir freundlicherweise Einblick in die historischen Unterlagen gewährt haben. Die hier wiedergegebenen Erkenntnisse beruhen daher nur auf kurzfristigen Recherchen im Archiv der Region Hannover, die aus Anlaß eines Interviews gemacht wurden, das im Mai 2006 im Lokalradio Neustadt a.Rbge zu hören war. Noch nicht aufgearbeitet sind die Jahre zwischen der ersten Fertigstellung und der Renovierung der Brücke Anfang der 60er Jahre und wie es schließlich zu einem Neubau im Jahre 2006 gekommen ist. Hierzu behält sich der Verfasser die Freiheit vor, zu gegebener Zeit eine Ergänzung dieses Berichtes zu schreiben.

Dieser Bericht wird ebenfalls auf den Bordenauer Internetseiten veröffentlichen. Für beide Publikationen gilt, daß die hier wiedergegebenen Informationen nur für den privaten Gebrauch verwendet werden dürfen.

Peter Breitenstein
Im Juni 2006

Quellennachweis:
Archiv der Region Hannover, Kreisarchiv Nr. 393 und 394
sowie
BORDENAU, Geschichte und Struktur 889-1089 (Dorfchronik)

Hinweise auf neue Einsichten, weitere Ereignisse und Korrekturen von Fehlern nehme ich unter folgender eMail-Adresse entgegen:
peter.breitenstein@bordenau.de

Die Leine-Fähre von 1620

Lange bevor es hier bei Bordenau die Brücke gab, hat es bereits eine Möglichkeit zur Überquerung der Leine an eben dieser Stelle gegeben.

Erstmals wird eine Fähre im Zusammenhang mit dem Bau einer Kirche erwähnt, die Tönnies von Campen 1615 in Poggenhagen errichten will. Darum wird für Kirchgänger ab 1620 der Fährbetrieb über die Leine aufgenommen, allerdings zunächst nur für Personen, Vieh oder gar Fahrzeuge dürfen nicht befördert werden. Ob das im Zusammenhang mit den Ereignissen des Dreißigjährigen Krieges, dessen Beginn zwei Jahre zuvor datiert, zu tun hatte, darf wohl infrage gestellt werden. Daß zu dieser Zeit unter den Kriegwirren und Zerstörungen auch Bordenau zu leiden hatte und die Armut der Menschen noch größer wurde, sei hier nur am Rande erwähnt. Mehr als nur Personen zu befördern bleibt jedenfalls der Ricklinger Fähre vorbehalten, während es hier Dietrich Bullermann, dem „Fehrmann“ (so schrieb man das damals!) am Bordenauer Leineufer nicht erlaubt war, mehr als einen Kahn für die Überfahrt zu benutzen.

Doch offenbar verstoßen Bullermann und seine Nachfahren bald regelmäßig gegen dieses Verbot, denn 1668, achtundvierzig Jahre später und „Bullermanns Dietrich“ nicht mehr aktiv, beklagt sich Christoph v.Campen, ein Nachkomme Tönnies v.Campens, beim Amt Blumenau darüber, daß übergesetztes Vieh und Pferde seine Felder und Wiesen auf Poggenhagener Seite zertrampeln. Zu vermuten ist, daß zu dieser Zeit schon eine größere Fähre vorhanden gewesen sein dürfte, sonst wäre der Transport eines Stückes Großvieh wohl kaum möglich gewesen. Anderenfalls muß man sich mal diesen enorm hohen Unterhaltungswert vorstellen, den ein solches Schauspiel gehabt hätte, wenn eine Kuh mühsam in den Kahn bugsiert und dann in dem schaukelnden Gefährt über die Leine gerudert worden wäre.

Wenn man den überlieferten Erzählungen Glauben schenken darf, dann muß dieser Bullermann ein recht unangenehmer Zeitgenosse gewesen sein, um den sich glatt noch im Nachhinein Geschichten erfinden lassen, die der Sage vom Baxmann in Hessisch-Oldendorf in nichts nachstehen. Und sicher sind die Bullermanns nicht gerade zimperliche Kerlchen gewesen, vielleicht waren sie sogar die ersten echten Hooligans, wer weiß?
Jedenfalls wird ein Bullermann wegen seines ständigen Ungehorsams schließlich bei Strafe untersagt, Pferde über die Leine zu befördern, wogegen er allerdings gleich mehrmals verstößt, bis es der Obrigkeit zu bunt wird und sie ihm deshalb ein Bußgeld von 10 Talern auferlegt. Weil er aber bettelarm ist, wie die meisten Bordenauer der damaligen Zeit, konnte er das Geld nicht bezahlen und so wurden ihm zwei Kühe und ein Pferd – das war alles, was er an Vieh und Pfändbarem besaß – gepfändet.
Die Tiere wurden daraufhin in einem öffentlichen Stall untergestellt, aber es kümmerte sich niemand darum und deshalb sollen die armen Viecher nach einiger Zeit jämmerlich verreckt sein

1722, inzwischen heißt der Fährmann Franz Ernst Bullermann, werden, wie es heißt, Frachtwagen übergesetzt. Das jedenfalls geht aus einer Beschwerde des Amtes Blumenau in diesem Jahr hervor. Es muß also schon ein recht leistungsfähiges Gefährt gewesen sein, das nun als Fähre im Einsatz war.

Vor langer Zeit, als man auf dem „Leine-Fluß“, wie die Leine dereinst genannt wurde, noch mit Schiffen Waren transportierte, wurden die Kähne mit Tauen flußaufwärts gezogen. Weil aber die Fähre ebenfalls an einem quer über die Leine gespannten Seil hing, gab es jedesmal Ärger mit den Bullermanns. Der Fährmann mußte nämlich das Fährseil jedesmal absenken, damit der Schiffsverkehr passieren konnte. Und dafür verlangte er jeweils einen nicht zu knapp bemessenen Wegezoll, den die Schiffer natürlich nur äußert ungern zu zahlen bereit waren. Manche lustige Rauferei dürfte es daher an der Stelle gegeben haben, an der heute eine neue Bordenauer Brücke errichtet wird.

Schlitzohrig waren sie schon, die Bullermanns. Als nämlich 1731 erneut Beschwerde aus Blumenau geführt wird, Bullermann habe verbotswidrig einen holländischen Pferdehändler mit 16 Tieren übergesetzt, da verteidigt sich dieser, vorboten sein das Übersetzen von *Osterwalder Pferden*, von *holländischen Roßhändlern* sei in diesem Verbot jedoch keine Rede gewesen.

Die Fähre, wohlgemerkt die alte Fähre von 1620, befand sich etwa 100 Meter oberhalb der Brücke bei dem heute noch Fährhaus genannten Wohnhaus, das derzeit von Josef, einem zwar gutmütigen, aber nur selten wirklich gehorchenden Bernhardiner und seinen Menschen bewohnt wird.

Ein schlichter Ackerweg führte von der heutigen Kreisstraße 33 zwischen Wunstorf und Neustadt hinunter zur Fähre, durch Bordenau hindurch, am Leinebogen entlang und vorbei am Rettmer Berg, einem sandigen Hügel südlich des Dorfes, nach Schloß Ricklingen. Die Straße nach Frielingen, wie wir sie heute kennen, gab es seinerzeit noch nicht. Die wurde erst in den 50-er Jahren, als die Arbeiter aus Bordenau zum Volkswagenwerk und zu Continental fuhren und immer mehr Menschen ein eigenes Auto besaßen, ausgebaut und 1960 in den Zustand versetzt, in dem wir sie heute vorfinden. Vorher war diese Straße ein besserer Feldweg. Schon weit vor der Stelle, wo die Straße heute „Am Leineufer“ genannt wird und eine steinerne Brücke über den von der Kläranlage in Horst gespeisten Schmutzwassergraben, die Beeke, führt, war Bordenau damals zu Ende. Das Wasser dieses kleinen Grabens hatte etwa bis 1960 Badequalität und Kinder spielten an seinem Ufer!

Außer daß die Fährmänner wechselten und die Fähren leistungsfähiger wurden änderte sich in den nachfolgenden Jahren bis zum Ende des 19. Jahrhunderts am Leineübergang nur wenig, es mag aber sein, daß in einigen Archiven noch Geschichten zu finden sind, die aufzuschreiben sich lohnen würde. Der Verfasser dieses Berichtes wird in dieser Richtung weiter recherchieren und wer weiß, was noch alles ans Tageslicht gefördert wird.

Etwa um die Jahrhundertwende des vorigen Jahrhunderts, also um 1900 herum, muß in Bordenau der Ruf nach einer Brücke über die Leine laut geworden sein. Welchen Ursprung diese Begehren hatte, läßt sich (aus der Sicht des Verfassers) nicht mehr genau rekonstruieren. Straßenverkehr, wie wir ihn uns heute vorstellen, dürfte wohl weniger ausschlaggebend gewesen sein, als vielmehr die Anforderungen der wenigen wohlhabenderen Landwirte, die diesseits und jenseits der Leine Äcker und Weiden besaßen. Sicher, es fuhren auch schon manche Autos auf den Straßen des Landes umher, aber deren Zahl stand in keinem Verhältnis zum heutigen Verkehrsaufkommen, so daß diese wohl kaum ein vordringlicher Grund für den Bau gewesen sein dürften. Außerdem bestand die Dorfbevölkerung – bis auf wenige Ausnahmen – überwiegend aus Arbeitern, die nichts besaßen und durchweg als arm zu bezeichnen waren. Und war lehrt uns die Geschichte? Arme Leute haben nichts zu melden und folglich auch keine Wünsche vorzubringen, und schon gar nicht nach einer Leinebrücke in Bordenau.
Wer sich dann schließlich doch zu Kaisers Zeiten traute, untertänigst in feinstem Sütterlin um eine Brücke zu ersuchen, ist nicht mit Sicherheit bekannt, jedoch beginnt der im Archiv der Region Hannover unter den Nummern KA NRÜ 393 und 394 abgelegte Schriftverkehr mit einer Antwort auf eine diesbezügliche Anfrage, die vermutlich der damalige Gemeindevorsteher Stünkel zuvor an das zuständige Landesdirektorium Hannover gerichtet hatte.

Bau der Leinebrücke ab 1902

Brücken fallen ja bekanntlich nicht vom Himmel oder sind schon immer da gewesen, sie müssen erst einmal gebaut werden. Vor dem Bau steht aber zunächst der Plan. Und so begann es:

20.2.1902 Das Landesdirektorium in Hannover schreibt an den Gemeindevorsteher Stünkel in Bordenau Kreis, Neustadt a. Rbge.:

„Wir werden durch die Landesbauinspektion Hannover I das gewünschte Projekt für den Bau einer Leinebrücke bei Bordenau feststellen lassen."

Gleichzeitig wird der Landrat, Herr v. Woyna, in Kenntnis gesetzt:

„Abschrift an den Landrat zu Neustadt a/Rbge. ergebenst übersandt mit dem Ersuchen um Mittheilung, ob die Gemeinde leistungsfähig genug ist, um den Brückenbau ihrerseits zu übernehmen, eventuell ob seitens des Kreises oder sonst wie ein Theil der Kosten getragen werden soll."

10.3.1902 antwortet der Herr Landrat:

„Die Gemeinde Bordenau erscheint leistungsfähig genug, um die Baukosten der zu erbauenden Leinebrücke 25.000 bis 30.000 Mark zu verzinsen und zu tilgen."

Und weiter heißt es in diesem Schreiben:

„... daß sich die Gemeinde Moordorf mit einem Anteil von 5.000 Mark an den Baukosten beteiligen wird."

Ob es sich bei den 30.000 Mark um die Gesamtkosten oder nur um einen Anteil, den Bordenau tragen muß, handelt, scheint fraglich. Wenig später ist dann aber schon die Rede von 40.000 Mark Gesamtkosten. Dem stehen jährliche Kosten von 1.800 Mark für den Betrieb der Fähre gegenüber, die man als Argument für die Errichtung einer Brücke herangezogen hatte. Noch später wird in einer Studie festgehalten, daß täglich 60 Personen die Leine überqueren, darunter Schulkinder aus Poggenhagen, die in Bordenau die Schule besuchen, und um Arbeiter, deren Arbeitsplätze bei der „Wunstorfer Cementindustrie", bei den Gleisbauarbeiten der Bahn und weiteren seinerzeit noch in Betrieb befindlichen Arbeitstätten waren.
Mit welchen Begründungen hier der Brückenbau argumentiert wurde, das liest sich in den Dokumenten, die das Regionsarchiv in Neustadt aufbewahrt, recht spannend.

Nun muß man wissen, daß Bordenau zu der Zeit, als mit der Planung der Brücke begonnen wurde, etwa 700 Einwohner hatte (1852 sind es 600). Und bis auf wenige Ausnahmen waren alle arm wie die Kirchenmäuse.

30.10.1903 wird mitgeteilt

„Das Projekt für den Bau einer Leinebrücke bei Bordenau im Kreis Neustadt ist, wie die Landesinspektion bekannt gibt, generell bearbeitet und die Kostensumme durch den Bauinspektor Gräbler der Inspektion mitgeteilt worden.
Die Kreisvertretung wird darnach ihre Beschlüsse über den Brückenbau fassen können.
Der genannte Bauinspektor hat die spezielle Bearbeitung in Angriff genommen, wird dieselbe aber kaum vor Ende Januar k.J. erledigen können, da unaufschiebliche Arbeiten vorliegen.“

3.3.1904 Anfrage des Landesdirektoriums der Provinz Hannover bei der Landesinspektion Hannover I, in der es u. a. heißt:

„... wünschen wir von der Landesregierung zu erfahren, ob bei der Vertretung des Kreises Neustadt die Absicht besteht, im kommenden Sommer den Bau einer Leinebrücke in Bordenau in Angriff zu nehmen.
Äußerem Vernehmen nach soll das nicht der Fall sein. Unsere Geschäftslage ist derzeit nicht derart, daß es angängig erscheinen könnte, umfangreiche Projekte zu bearbeiten, deren Verwirklichung noch im weiten Felde liegt“

Allem Anschein nach hat sich hier in 24 Monaten nicht mehr viel getan und man wird ungeduldig. Inzwischen wird zwar weiterhin rege miteinander korrespondiert, aber es ereignet sich nichts Greifbares mehr. Etliche dieser Dokumente bedürfen sicher noch einer weiteren Prüfung, nur müßte man dann perfekt in Sütterlin sein.
Eines jedoch ist schon bemerkenswert: Man wirft sich nicht einfach Unhöflichkeiten an den Kopf, sondern man wahrt Anstand, wie wir später noch lesen können.

19.5.1905 kommt wieder Leben in die Bude, das Landesdirektorium teilt dem Kreisausschuß in Neustadt a. Rbge. ihre neue Einschätzung mit, wonach die Baukosten nun schon auf 50.000 Mark

„... ausschließlich der Anfahrtsrampen“

angewachsen sind, und schränkt ein:

„Wir glauben, daß eine erhebliche Abweichung von der oben angegebenen Bausumme bei der Bauausführung nicht stattfinden wird!“

Na, wenn das mal gut geht!?

25.2.1906 Wieder ist reichlich Zeit vergangen, der Gemeindevorsteher von Bordenau schreibt der Landesinspektion Hannover I:

„Die Gemeinde Bordenau erklärt sich bereit, nach den von der königlichen Regierung zu genehmigenden Plänen eine Brücke über die Leine, ungefähr an der Stelle der jetzigen Poggenhagener Fähre zu bauen und zu den Kosten des Unternehmens 30.000 Mark mitzutragen“

gez. Stünkel, Vorsteher der Gemeinde Bordenau

Im Mai 1906 liegt eine Rechnung für die Ausfertigung von Zeichnungen über 41,50 Mark vor, darin enthalten sind 1,50 Mark für die Bearbeitung. Um welche Art von Zeichnungen es sich dabei handelt, ist allerdings nicht vermerkt. Vermutlich ist es aber nur ein Lageplan, denn selbst zu damaligen Zeiten dürfte eine detaillierte Bauzeichnung einiges mehr gekostet haben.

Inzwischen sind 4 Jahre seit der ersten Bauplanung vergangen und es ist noch immer nichts passiert. Da meldet sich im September 1906, - das ist auf das heutige Datum berechnet nun schon bald 100 Jahre her und man fühlt sich ein wenig an die schwere Geburt des Deichbaus in Bordenau erinnert -, die Wunstorfer Cementindustrie und fragt an:

„Hochwohlgeborener Herr v. Woyna, ob denn noch in diesem Jahr mit den Fundamentarbeiten der Bordenauer Leinebrücke begonnen werden kann?“

Es ist immer wieder erfrischend, mit welcher Unterwürfigkeit man sich seinerzeit spreizte.

Im Sept.1906 wird erstmals ein Kostenvoranschlag erstellt, der in der Rubrik „Gegenstände der Veranschlagung“ u.a. folgende Position aufweist:

„... Fundamente, Pfeiler etc. für Gewölbe und die Sichtflächen der Gewölbe und nur die stromaufgelegenen spitzen Pfeilerköpfe in Sandstein verblendet werden sollen.“

Allein die Position „Fundamente und Pfeiler“ wird von der Firma Wunstorfer Cementindustrie mit 70.000 Goldmark angeboten.
Hinzu kommen noch etliche Gewerke wie links- und rechtsseitige Abgrabungen, die besonders interessant erscheinen. Sieht man sich das heutige Profil der Leine einmal genauer an, dann erkennt man ganz deutlich die Profilerweiterung auf der Poggenhagener Seite, die offenbar notwendig wurde, um den von den künftigen Brückenpfeilern beeinträchtigten Wasserdurchlaß zu gewährleisten. Dazu mußten allein auf der Poggenhagener Seite 11.000 cbm und auf der Bordenauer Seite *nur* 1.850 cbm Erdreich
„ausgelöst und abtransportiert“
werden. Alles zusammen machte 12.850 cbm, der Kubikmeter zu 1,- Mark.
Am Ende der Rechnung wurden dann für *„Unvorhergesehenes“* noch einmal 5.246 Mark vorgesehen, so daß ein Gesamtbetrag von 100.000 Mark fällig geworden wäre.

Nach der Überarbeitung des Angebotes durch die Landesinspektion Hannover I blieben dann allerdings nur 72.670 Mark übrig, wovon Bordenau immerhin noch 30.000 Mark aufbringen soll.

Und dann bahnt sich ein finanzielles Desaster an, das den Brückenbau benahe noch infrage gestellt hätte!

Denn inzwischen werden die ehemaligen Eigentümer der für den Brückenbau benötigten Grundstücksflächen unruhig und drängen auf Bezahlung ihrer nicht mehr genutzten Wiesen.

Der Kleinkötner Ludwig Grahle, Bordenau Nr. 21 und 48, gibt zur Niederschrift, daß er um die Einleitung des Entschädigungsverfahrens bittet. Dem schließen sich wenig später auch der Großkötner Friedrich Wilhelms, daselbst Nr. 10 und der Eigentümer Wilhelm Akemann, Bordenau Nr. 38 an.

Aber offenbar fehlt der Gemeinde das Geld.

Am 3.5.1907 schreibt die Hannoversche Landes-Credit-Anstalt an den Bordenauer Gemeindevorsteher:

> *„Zu unserem Bedauern können wir der Gemeinde Bordenau das erbetene Darlehen von 30.000 Mark nicht bewilligen!“*

Hierzu finden sich im Schriftverkehr noch weitere Hinweise, wonach an Gemeinden, Kommunen usw. generell keine Kredite gewährt werden. Hatte man damals etwa schon schlechte Erfahrungen mit der Zahlungsmoral der Obrigkeit?

Die Fragen der Entschädigungen ziehen sich derweil noch jahrelang hin, schließlich wird ein Schiedsgericht bestellt, das den Wert der überlassenen Grundstücke festlegen soll. Das Bemerkenswerte bei diesem Vorgang ist jedoch nicht, daß der Kreisausschuß von Neustadt a. Rbge. die Zahlung verweigert, sondern wie hartnäckig die Bordenauer auf einer ihrer Meinung nach angemessenen Entschädigung beharren!

26.1.1907 Inzwischen hat man die Vorzüge der Schreibmaschine entdeckt und zwischen der Wunstorfer Cementindustrie und dem Kreisausschuß des Kreises Neustadt a. Rbge. kommt ein Vertrag über den Bau einer Brücke zustande. Darin heißt es:

> „Die Brücke wird vollständig aus Beton hergestellt. Der Beton der Gewölbe erhält die Mischung: 1 Teil Zement, 3,5 Teile Sand und 4,5 Teile Kies; alle übrigen Teile die Mischung 1 Teil Zement 4 Teile Sand und 6 Teile Kies. Die Gewölbelaibungen bleiben roh, während die sonstigen sichtbaren Ansichtsflächen scharriert werden. Mit hartem, hammerrecht bearbeitetem, im Mittel 50 cm starkem Sandstein verkleidet werden nur die spitzen, stromaufgelegenen Vorköpfe“

Und im weiteren Verlauf des Vertragstextes ist zu lesen:

> Die Unternehmerin verpflichtet sich, die übernommenen Arbeiten spätestens 14 Tage nach Aufforderung zu

beginnen und demnächst so zu betreiben, daß dieselben am 1. November 1907 beendet sind, wobei vorausgesetzt wird, daß die Aufforderung zum Beginn des Baues spätestens 6 Monate vor diesem Termin erfolgt ist.

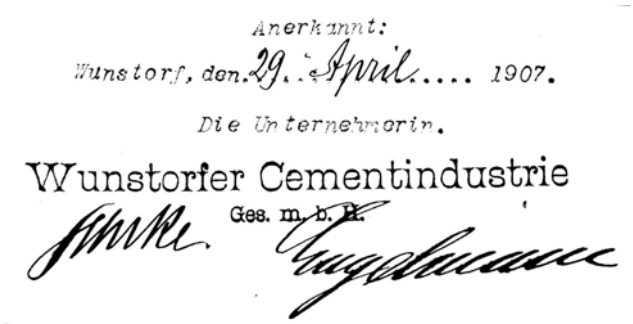
Das heißt mit anderen Worten: Verbindlicher Baubeginn sollte spätestens der 1. Mai 1907 sein und in nur 6 Monaten hat die Brücke fertig zu sein. Freundlicherweise berücksichtigt der Vertrag aber auch die Möglichkeit, daß Hochwasser die Bauarbeiten beeinträchtigen könnte, darum heißt es im gleichen Absatz:

„Sollte durch Hochwasser oder sonstige Naturgewalten oder durch Streik eine Unterbrechung eintreten, so wird der bezeichnete Endtermin um die Dauer der etwaigen Unterbrechung hinausgeschoben.“

Nun hieß es aber loslegen, denn schließlich drohte der Vertrag bei Fristüberschreitung mit einer empfindlichen Geldstrafe, die selbst für die Wunstorfer Cementindustrie kein Pappenstiel gewesen sein dürfte:

Bei Überschreitung der Frist ... verwirkt die Unternehmerin für jeden Tag der Verspätung eine Konventionalstrafe von 20 Mark.

Erst einen Tag vor der Frist für den Starttermin, am Montag, den 29. April 1907, ist der Vertrag unterschriftsreif und wird von der Wunstorfer Cementindustrie angenommen und unterzeichnet.



Die Baustelle wurde eingerichtet, aber erst nach fast viermonatiger Tätigkeit scheint es wirklich gefährlich zu werden und der Landrat v.Woyna bestand darauf, ein Hinweisschild anzubringen, auf dem in heutiger Schreibweise ganz einfach „Betreten verboten“ zu lesen gewesen wäre. Damals aber war alle viel komplizierter. Herr v.Woyna schreibt nämlich an den Provinzialbauaufseher folgende bemerkenswerte Zeilen:

„ Urschrifltlich an den Provinzialbauaufseher an dem Neubau der Leinebrücke in Bordenau mit dem Auftrage, den Zugang zu dem Brückenbau auf beiden Ufern alsbald mit einem Zaun abzusperren und beiderseitig eine Tafel aufstellen zu wollen, auf der vermerkt ist:
Unbefugten ist das Betreten des Bauplatzes und der Stege über die Leine bei einer Geldstrafe bis zu 30 Mark, an deren Stelle im Falle des Unvermögens eine Haftstrafe bis zu drei Tagen tritt, verboten.
Neustadt a/Rbge., den 13.8.1907
der königl. Landrath v. Woyna“

Und v.Woyna fügt dann noch eine Fußnote hinzu:

„Bis zum 15. d.M. ist hierher anzuzeigen, daß die Tafeln aufgestellt sind!“

Man sieht, schon damals hatten die Schildermaler Hochkonjunktur. So wie heute, denn demnächst müssen an allen öffentlichen Straßen, außer an der neuen Leinebrücke natürlich, Schilder aufgestellt werden, die auf deren katastrophalen Zustand hinweisen

Dem eben erwähnten Vertrag beigefügt sind diverse Zeichnungen, die eine Brücke zeigen, wie sie auf einem Bild in der Dorfchronik von Bordenau aus dem Jahre 1989 auf der Seite 285 zu sehen ist. Auf diesem Bild sieht man sehr schön die Brüstungen des linken und des rechten Brückenkopfes, die aus Natursteinen gebildeten Brückenbögen, wie sie bis zum Abriß vor wenigen Wochen noch zu sehen waren und die Pfosten auf den Pfeilern, zwischen denen schmiedeeiserne Geländer angebracht waren.

Wie verlief denn nun der Bau?

Über den Brückenbau selbst wird im Einzelnen nur wenig berichtet, es geht aber aus den Unterlagen des Regionalarchivs hervor, daß nach einigen Wochen Bauzeit Anfragen aus Hannover kamen, wie weit denn nun der Bau fortgeschritten sei. Offenbar hatte man Befürchtungen, daß die Auftragnehmerin ihre Arbeiten nicht ordentlich machte, was natürlich nicht begründet war. Wieder geht es um das liebe Geld, die Wunstorfer Cementindustrie bittet mehrmals *unterlänigst* um Überweisung einer Abschlagszahlung und weil das Geld knapp ist, müssen wieder die Unternehmer in der Umgebung Geld für den Bau stiften, darunter auch das Kaliwerk Sigmundhall in Bokeloh:

In Erledigung des geehrten Schreibens vom 6.9. teilen wir ergebenst mit, daß

wir das Bankhaus Adolph Meyer, Hannover, beauftrag haben, an die Kreis-Kommunal-Kasse Neustadt a/Rbge

M 500,-

zu überweisen.

Wir bitten diesen Betrag als erste Rate zu den Baukosten der Leinebrücke bei Bordenau zu verwenden.

Darunter steht fein säuberlich der Vermerk, daß der Betrag vom M500,- nunmehr eingegangen sei. Nach weiteren Spendenquittungen wird bei der nächsten Überarbeitung dieses Textes geforscht.

Wie das Verhältnis von Obrigkeit zu Baufirmen damals war, läßt sich wunderbar aus folgenden Zeilen vom 24. Sept. 1907 herauslesen, die von der Wunstorfer Cementindustrie stammen und an den Vorsitzenden des Kreisausschusses in Neustadt a. Rbge., Herrn Landrat v.Woyna, gerichtet waren:

„ Wir erlauben uns hiermit die ergebene Anfrage, ob für uns eine Abschlagszahlung vom Bordenauer Brückenbau in Höhe von M 25.000 anzuweisen ist und wann wir die hiermit noch zu empfangenden M 20.000 in Empfang nehmen können.

Wir würden Ihnen recht dankbar sein, wenn sich dieses bald ermöglichen ließe, da wir zur Zeit größere Verbindlichkeiten haben.

Wir bleiben Ihrer angenehmen Anschrift gern erwartend und zeichnen hochachtungsvoll und ergebenst... “

Untertänigster geht’s ja wohl kaum noch!

Den vorgefundenen Unterlagen zufolge ist die Brücke erst im November 1908 nach 18-monatiger Bauzeit gänzlich fertiggestellt und wird in einem feierlichen Akt der Öffentlichkeit übergeben. Natürlich muß ein solches Bauwerk einen Namen haben und was lag näher, als sie einer Berühmtheit der damaligen Zeit zu widmen. Weil Kaiser Wilhelm I (1797-1888) schon vielfach anderweitig abgenutzt war, und weil Wilhelm II (1859-1941, Kaiser seit 1888) wohl keine Lust hatte, seinen Namen zur Verfügung zu stellen, entschied man sich für den in Bordenau geborenen Heeresreformer Gerhard Johann David von Scharnhorst (1755-1813) als Namenspatron. Der war schon seit fast 100 Jahren nicht mehr am Leben und konnte sich folglich solcher Ehrung nicht mehr erwehren.
Nun hatte Bordenau also die „Scharnhorst-Brücke“ und voller Stolz brachte man drei Bronzetafeln an, die zum einen den Namensgeber, zum anderen das Konterfei des Kaisers und ein weiteres das seiner Frau Viktoria zeigte. Diese drei Tafeln sind wahrscheinlich schon lange vor der Brückenerneuerung Anfang der 60-er Jahre verschwunden und fristen ihr Dasein auf irgend einem Dachboden, oder die Engländer, die nach dem Krieg in Bordenau das Sagen hatten, haben sie geklaut.



den meisten Dokumenten befinden sich echte, kleine Kunstwerke. Nun muß man wissen, daß viele Dokumente, aus denen die hier wiedergegebenen Zitate stammen, handschriftlich verfaßt worden sind und zwar, wie es seinerzeit üblich war, in Sütterlin. Vergleicht man die damals mit künstlerischem Geschick gepflegte Schrift mit dem Gekritzel, das uns heute genügt und unseren Kindern beigebracht wird, dann kann man nur froh sein, daß mittlerweile Computer mit ihren zwar gestochen scharfen, aber eher langweiligen Schriftarten die gefällige Gestaltung der schriftlichen Konversation übernommen haben. Allerdings muß man auch ehrliche zugeben, daß mit Computerschrift die Mitteilungen endlich auch für in dieser Schreibweise weniger Geübte lesbar wurden.