



Heimatverein

Samtgemeinde Barnstorf e.V.

Blätter für Orts- und Heimatgeschichte - Nachrichten

Nr. 145

Jürgen Ciglasch

September 2025

Der Wiederaufbau der Huntebrücke

Schon immer kommt der Überquerung der Hunte in Barnstorf eine bedeutende Rolle zu. Ehemals gab es hier ein Furth, später führten Brücken über das Wasser. Zur Zeit der Hanse lag Barnstorf auf dem Weg der wichtigen Verbindung der Hansestädte Bremen und Osnabrück. Unter Napoleon begann um 1811 der Ausbau zur Heerstraße „Chaussee Wesel-Hamburg“ mit Steinschüttungen und Pflastersteinen. Mit dem Aufkommen des Autoverkehrs wurde die Straße immer weiter ausgebaut. Sie wurde 1934 als Reichstraße 51 und nach 1945 als Bundesstraße 51 klassifiziert.



Huntebrücke um 1910

Doch Anfang April 1945 gab es eine kriegsbedingte Unterbrechung dieses wichtigen Verkehrsweges. Von Süden her rückten britische Truppen auf den Kreis Diepholz vor. Um den Vormarsch aufzuhalten, sprengte die deutsche Wehrmacht am 07.04. 1945 die 1893 errichtete Barnstorfer Huntebrücke und die Eisenbahnbrücke. Dabei entstanden größere Schäden an den Häusern Biesenthal, H.W. Schröder und Grütter (heute Kattau).

Da es keinen größeren Widerstand gab, konnten die Briten am 08.04.1945 während die Hunte überqueren und Barnstorf kampflos besetzen (siehe Heimatblatt 65). Innerhalb eines Tages errichteten britische Pioniere anstelle der gesprengten Brücke eine panzertaugliche Notbrücke und der Weg für den weiteren Vormarsch war frei.



Bailay-Behelfsbrücke ab 1945

Ende der 1940er Jahre begannen die Planungen und Arbeiten für den Neubau einer neuen Brücke. Die Gesamtleitung lag in den Händen des Straßenbauamtes Nienburg. Mit der Durchführung der Arbeiten wurde die Fa. Paproth & Co., Winsen/Luhe und Krefeld beauftragt.

Um größere Umleitungen des Straßenverkehrs zu vermeiden, sollte der Neubau bei laufendem Verkehr durchgeführt werden. Hierzu wurde die weiterhin in Betrieb befindliche Behelfsbrücke um einen halben Meter angehoben und mittels Holzpfählen abgestützt. Unterhalb war nun Platz für den Neubau. So konnte der Verkehr auch während der Bauarbeiten über die alte Brücke geführt werden. Die Auf- und Abfahrten erfolgten mittels Rampen.

Für den Bau der Brücke wurde das Verfahren der „Druckluftgründung“ gewählt, mit dem sich Brückenfundamente oder Tunnelbauwerke unter Wasser erstellen lassen.



Erste Arbeiten unter der Behelfsbrücke



Die Rampe für die angehobene Brücke

Ende März 1951 starteten die Bauarbeiten für das neue Brückenbauwerk. Begonnen wurde an der Seite zur Osnabrücker Straße. Zunächst mussten die oberhalb des Wassers zugänglichen alten Fundamente und Widerlager entfernt werden. Dann wurde unter der alten Brücke ein nach unten offener Senkkasten aus Stahlbeton gegossen. Dieser hatte entsprechend der Brückenbreite eine Abmessung von 11,4 * 2,7 * 2,5 Metern. Die offene Seite lag unten im Wasser auf dem Grund der Hunte. In diesem Kasten wurde ein Überdruck erzeugt und so das Wasser aus dem Innenraum herausgepresst.



Druckluftbehälter und Schleuse

Der Zugang in das Innere erfolgte über eine Druckluftschleuse. Fünf bis sieben Arbeiter stiegen hierüber in den Senkkasten ein und begannen den Boden und die Reste der alten Fundamente abzutragen. Das anfallende Material wurde über die Schleuse nach oben ausgebracht. Dabei sank der Kasten langsam nach unten. Zu Beginn der Arbeiten befand sich die Oberseite noch über dem Wasserspiegel. Hier wurde durch Maurer der Fa. Tappe, Diepholz, eine Stützmauer aus wasserfesten Klinkern für das spätere Widerlager errichtet. Nach und nach wurde die Konstruktion auf eine Tiefe von 5 Metern hinabgelassen. Der Druck in der Kapsel musste hierbei auf ca. 5000 mm Wassersäule, also 0,5 bar angehoben werden. Als die geplante Position erreicht war, wurde das gesamte System einschließlich des ummauerten Bereichs mit Stampfbeton aufgefüllt. Ende Juni war das erste Fundament für das Brückenlager fertiggestellt.

Anschließend wurde auf gleiche Weise am anderen Ufer im Abstand von 17 Metern das zweite Fundament errichtet. Anfang September wurden die Fundamentarbeiten abgeschlossen.

Die „Fahrbahntafel“, die die beiden Uferseiten verbindet, wurde unmittelbar neben der Behelfsbrücke über der Wasseroberfläche in Spannbetonbauweise gegossen.



Herstellung der Fahrbahntafel

Nach dem Aushärten des Betons wurde sie mittels Winden auf die Widerlager gehoben. So war die neue Brücke schon in der richtigen Position fast fertig aufgebaut. Die Behelfsbrücke konnte nun zurückgebaut werden. Im Anschluss wurde dann auf den neuen Brückenkörper der Fahrbahnbelag aus Basaltplaster gelegt und der Anschluss an die vorhandenen Straßen hergestellt. Fast alle diese Arbeiten wurden bei laufendem Verkehr ausgeführt. Nur gelegentlich musste die Überfahrt gesperrt werden.



Fußgänger passieren die Brücke bei laufenden Arbeiten

Am 03. November 1951 war es endlich soweit. Nach sechseinhalb Monaten Bauzeit erfolgte mit einem großen Festakt die Einweihung



Bürgermeister Stockinger und Vertreter von Kreis, Land und Straßenbaudirektion



Bgm. Stockinger zerschneidet das Absperrband



Hunderte Zuschauer sind gekommen, um an der Feier teilzunehmen



Kapelle Gottfried Meyer auf einem LKW der Firma Trappe



Zuschauer auf Biesenthals Balkon



Das erst Auto passiert die neue Brücke

Am 06.11.1951 schrieb der Redakteur des Diepholzer Kreisblattes Heinz Schäfer über die Einweihung: „Die behelfsmäßige Huntebrücke, Schmerzenskind der Gemeinde, ist durch eine moderne Spannbetonkonstruktion ersetzt worden, die uneingeschränkte Bewunderung genießt. Die Brücke ist der jüngste und bestgeratene Spross unserer Fleckensgemeinde – das darf ich wohl sagen?“



ca. 1952 Haus Biesenthal mit der neuen Brücke

Noch heute ist die Huntebrücke ein wichtiges Bauwerk für den Fahrzeug- und Personenkehr der B51. Darüber hinaus dient die Brücke auch als Querungsstelle für Versorgungsleitungen.

Bei den immer wieder auftretenden Hochwassern stellt die Brücke häufig ein Nadelöhr dar. Ihre Obergrenze ist bei einem maximalen Pegelstand von 3,66 Metern und der vorhandenen Breite von 17 Metern erreicht. Solche Hochwasserereignisse stellen eine Gefährdung für das Bauwerk und die an der Brücke montierten Gas- Wasser- und Elektroleitungen dar. Im Extremfall kam es aus diesem Grund schon zur Sperrung der Brücke.



Huntehochwasser Dezember 2023



Blick unter die Brücke mit Fahrbahntafel und Fundament



Fundament und Widerlager

Quellen:

Geschichte des Flecken Barnstorf ,1964 E. Gutzeit
Diepholzer Kreisblatt vom 30.06.1951
Heimatblatt Nr. 65 und 68
Fotos Ciglasch, Archiv Heimatverein

Heimatverein Samtgemeinde Barnstorf e.V.

1. Vorsitzender Jürgen Rattay 49406 Barnstorf
Telefon 05442 501041
Email: info@heimatverein-Barnstorf.de
www.heimatverein-barnstorf.de