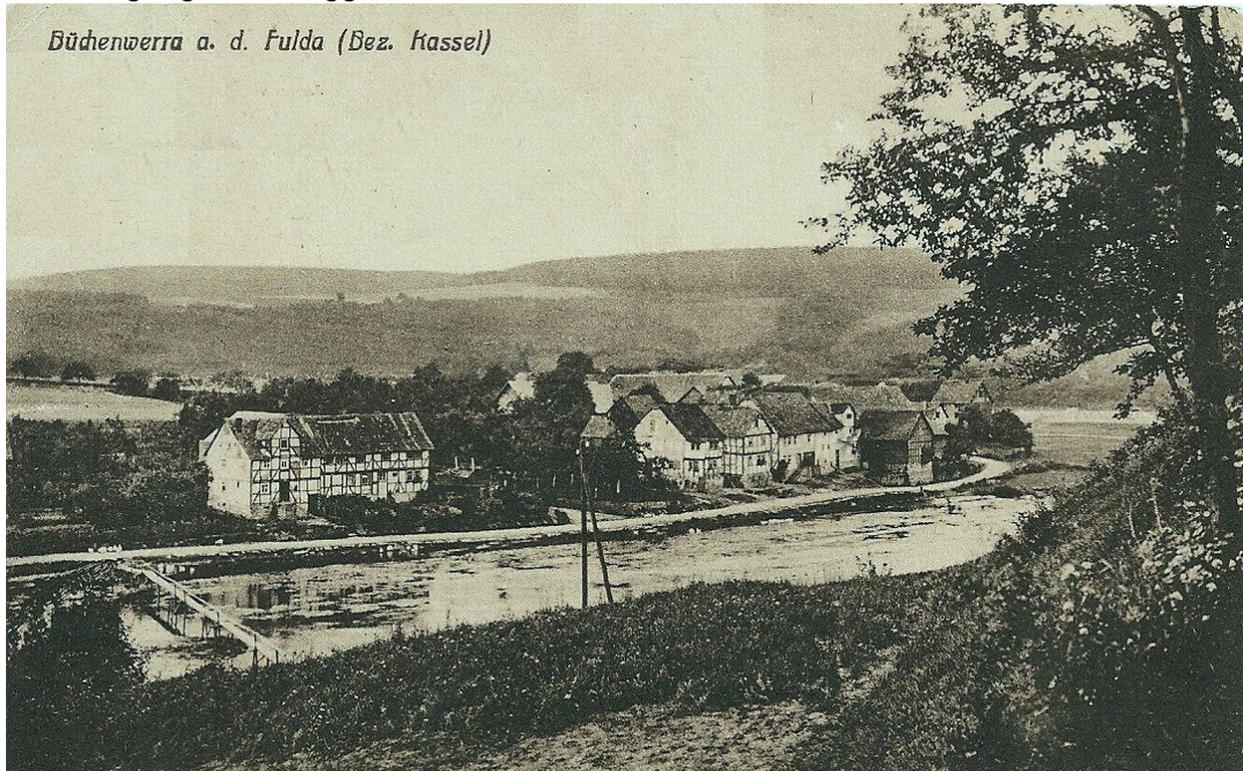


## Zur Geschichte der Brücke(n) von Büchenwerra

Jahrhundertlang gab es in Büchenwerra keine Brücke über die Fulda, obwohl ein Teil der Länder auf der Ellenberger Seite des Flusses lag. Die Landwirte benutzten mit ihren Fuhrwerken eine Furt unterhalb des Dorfes. Fußgänger setzten im Winterhalbjahr mit einem Kahn über, bzw. benutzten im Sommer eine Specke, einen Holzsteg, der von den Büchenwerr'schen Männern im Frühjahr auf- und im Herbst wieder abgebaut wurde. Dieser Abbau war nötig, damit das Bauwerk bei Hochwasser oder Eisgang nicht weggerissen wurde.



Die Specke wurde seit 1912 aufgebaut.

Anfang der 60er Jahre wurde der Wunsch nach einer Brücke immer stärker, nachdem schon in der Zeit zwischen den beiden Kriegen mehrere Versuche unternommen worden waren. Die Genehmigung der Brücke hatte viele Väter! Das Wasserwirtschaftsamt, der damalige Baurat August Franke, der Landtagsabgeordnete Brühbach (Witzenhausen), der Kreistagsvorsitzende Angersbach (Brunslar), das Kreistagsmitglied Andreas Siebert (Greibenau), Bauernpräsident Jacob (Körle), Bürgermeister Heinrich Lange, sein Stellvertreter Heinrich Eberth und nicht zuletzt Landrat Franz Baier. Seinen Vorgänger Waldmann hatten die Büchenwerr'schen trotz Fischgericht und Aal bei Hartungs und „ahler Worscht“ von späteren Bürgermeister Reuße nicht überzeugen können. Endlich konnte im Juni 1964 mit dem Brückenbau begonnen werden, der 475.000,00 DM kosten sollte (Fa. Gerdum & Breuer). Die Einwohner trugen mit 20.000,00 DM zur Finanzierung bei. Am 30.10.1965 wurde die Brücke eingeweiht. Dazu fuhr das Kuhgespann von Heinrich Eberth und ein 16 PS-Hanomag-Bulldog, gefahren von Herbert Ebert, über die Brücke. Auf einem Schild stand: „Derch de Folle fuhr mein Vadder, ech süs´ drewer mit Geknatter“. Heinrich Albrecht hatte seinen Pferdewagen mit den Senioren des Dorfes „vollgeladen.“

Am Abend fand das Brückenfest in Hartungs Gastwirtschaft statt mit einem Wildessen, das Adam Hartung gespendet hatte.

Der blinde Heimatdichter Wilhelm Pfeiffer aus Körle dichtete u.a.: „Mach´s gut, du aale Wackelspecke! Die Büchenwerr´schen hon ´ne Brecke!“



Doch die Freude währte nicht allzu lange. Schon 12 Jahre später stellte man wegen offenen Fugen und mangelnder Abdichtung fest, dass die neue Brücke wegen Korrosionsschäden saniert werden muss. „Vorläufig“ wurde die Traglast von 30 auf 20 Tonnen reduziert.



In 1999 wurde Richtung Grebenau die Radbrücke erstellt

Zwar wurden im Jahr 2001 Sanierungsarbeiten vorgenommen, dennoch sollte die Brücke durch einen Neubau ersetzt werden. Hessen-Mobil aber war sogar der Meinung, eine Rad- und Fußgängerbrücke reiche aus, da der Umweg über Guxhagen zumutbar sei. Plötzlich schien eine Lösung zur Rettung in Sicht: Die Universität Kassel habe einen besonderen Beton entwickelt, mit dem die Brücke stabilisiert werden könne. Aber auch dieser Vorschlag stellte sich als nicht tragfähig heraus. Nach unendlichen Verhandlungen mit der Gemeinde zeichnete sich eine Lösung ab: EU, Bund und Land finanzierte etwa die Hälfte der Baukosten in Höhe von 2 Millionen Euro durch ein Programm mit dem Ziel zur Förderung der Landwirtschaft.

Im Sommer 2019 stellte Herr Kaiser vom Ingenieurbüro Fehling und Jungmann das Projekt vor. Im Frühherbst, nachdem die Ausführungsplanung geprüft worden war, wurde die Baustelle eingerichtet, bzw. die Baustraße hergestellt.



Anfang Oktober begann der Abriss der Brücke, von der der Baggerfahrer sagte, so ein gutes Bauwerk habe er noch nie abgerissen.

Bericht von Ralf Löber