

# 1. Brückenbau



Nach dem Fährunglück im Jahre 1920 fand am 17. 11. 1921 eine Besprechung statt zur Klärung der Frage, ob es möglich sei, in Steinbild eine Brücke über die Ems statt der jetzigen Fährverbindung herzustellen.

Als alte Steinbilder begrüßten die Gebr. Leffers aus Wildeshausen bzw. Rüstringen den Bau der Brücke und spendeten zunächst 5 000 RM. Im Jahre 1923 erhöhten sie die Beihilfe auf 200 000 RM (Anzeichen der sich anbahnenden Inflation).

Die Brücke hatte folgende Maße: Gesamtlänge 102,80 m, Flußöffnung 56 m, Flutöffnung 54 m, Fahrbahnbreite 6 m. An der Oberstromseite befand sich ein 1,5 m breiter Fußweg, an der Unterstromseite ein 0,5 m breites Schrammbord zum Schutze der Eisenteile der Brücke. Das ganze Bauwerk ruhte auf einem Pfahlrost von 131 je 8 m langen und bis 40 cm starken Pfählen. Zum Schutze gegen Eisgang wurden die Pfeiler mit Granit verkleidet. Der Oberbau der Brücke war ganz verschweißt. Ihre Widerlager hatten eine Höhe von 2,20 m. An beiden Widerlagern waren Rollen angebracht, die der Brücke eine Ausdehnung von 2,5 cm nach jeder Seite gestatteten. Die Brücke spannte sich 6,5 über dem Normalen und 4 m über dem höchsten Hochwasserstand. Um eine gute Auffahrt zu ermöglichen, waren die Rampen 10 m breit mit einer Neigung 1 : 40 gebaut; davon entfielen 5 m auf die befestigte Fahrbahn, 2 m auf den Fußweg und 3 m auf den Sommerweg.

Nach Vorarbeiten von acht Wochen wurde im November 1934 mit den Bauarbeiten begonnen. Am 21. Sept. 1935 fand die Einweihung und Übergabe statt. Der Brücke war nur ein kurzes Dasein beschieden. Bei den Kampfhandlungen im April 1945 wurde sie vor den aus Richtung Süden anrückenden kanadischen und englischen Truppen von der deutschen Wehrmacht zerstört. Der Ort selbst wurde von den Schrecken des Krieges verschont.

# 2. Brückenbau



Es dauerte noch bis zum Frühjahr 1952, bevor mit den Arbeiten für die neue begonnen werden konnte. Vor Herstellung der Fundamente und Widerlager mußten die alten Fundamente durch Sprengungen beseitigt werden. Die im Wasser liegende alte Brücke sowie die über die Baustelle verstreuten Sprengtrümmer bereiteten beim Rammen der Stahlspundwände für die Baugrube große Schwierigkeiten. Die Konstruktion der neuen Brücke weicht dadurch von der alten ab, daß die neue Brücke in Stahlbeton mit einem zusätzlichen Mittelpfeiler errichtet wurde, wodurch erhebliche Kosten eingespart worden sind. Die von der „Norddeutschen Eisenbau Wilhelmshaven“ erbaute Stahlbogenbrücke konnte am 23. 11. 1952 eingefahren werden. Im Februar 1953 wurde die Brücke dem Verkehr übergeben. Der Leitsatz bei der Übergabe war: "Möge die Brücke helfen, das Band zu den holländischen Freunden wieder enger zu knüpfen."