

1937-1945

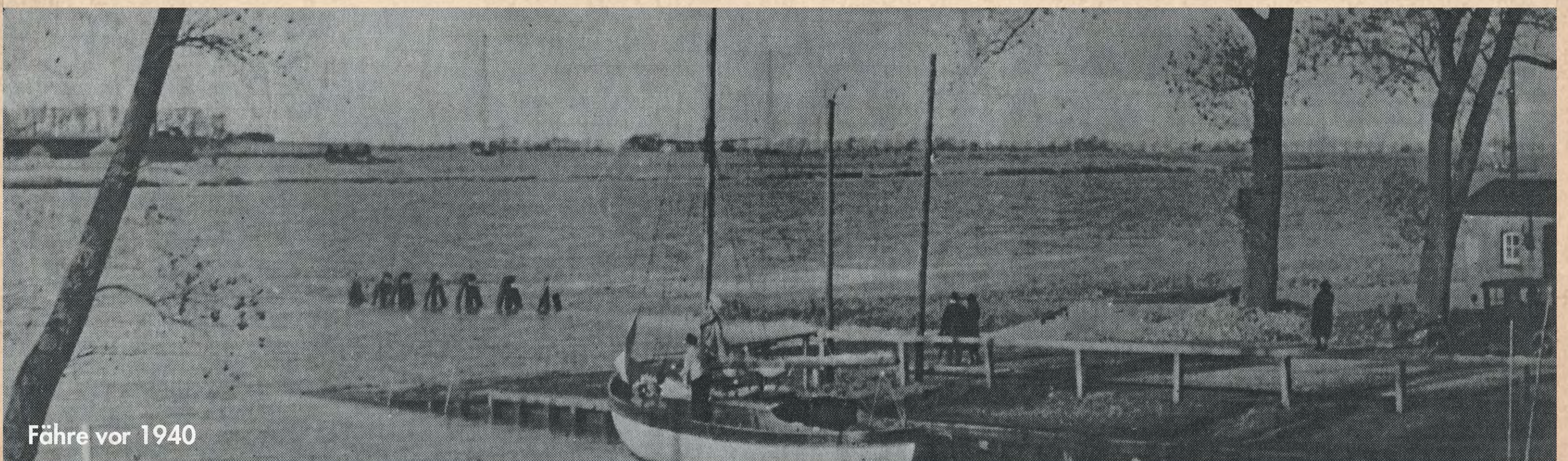
Vorgänger Drehbrücke „Emsbrücke Leerort“

Die Jann-Berghaus-Brücke gehört heute zu den größten und modernsten Klappbrücken Europas. Auch ihre Vorgänger waren immer ein wichtiger Teil der Verkehrsinfrastruktur in Ostfriesland. Denn als es den Emstunnel noch nicht gab, war sie – neben Fährverbindungen – die einzige Quermöglichkeit der Ems zwischen Emden und Papenburg.

Insgesamt liegt eine lange und bewegte Entstehungsgeschichte hinter dem imposanten Bauwerk. Im Jahr 1937 wurde etwa 50 Meter vom heutigen Standort entfernt eine Drehbrücke, die „Emsbrücke Leerort“ gebaut. Zuvor hatte es für Fahrzeuge seit der Jahrhundertwende einen Fährverkehr gegeben, der im Winter aufgrund der Witterung jedoch oft nur eingeschränkt genutzt werden konnte.



Brücke vor der Zerstörung 1945



Fähre vor 1940

1945

Zerstörung und Wiederaufbau

Der ersten Brücke war jedoch kein langes Leben beschert. Im April 1945 wurde sie von den sich zurückziehenden deutschen Truppen gesprengt.

Zwei Jahre später begann der Wiederaufbau, bei dem einige alte Bauteile wieder verwendet wurden.



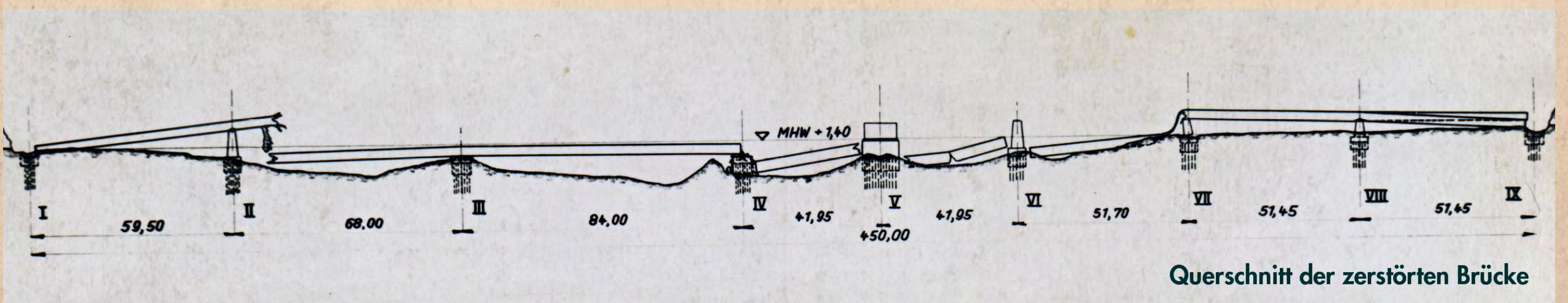
Schlepper transportieren Brücken-Trümmer



Wiederaufbau



Brücke nach der Zerstörung



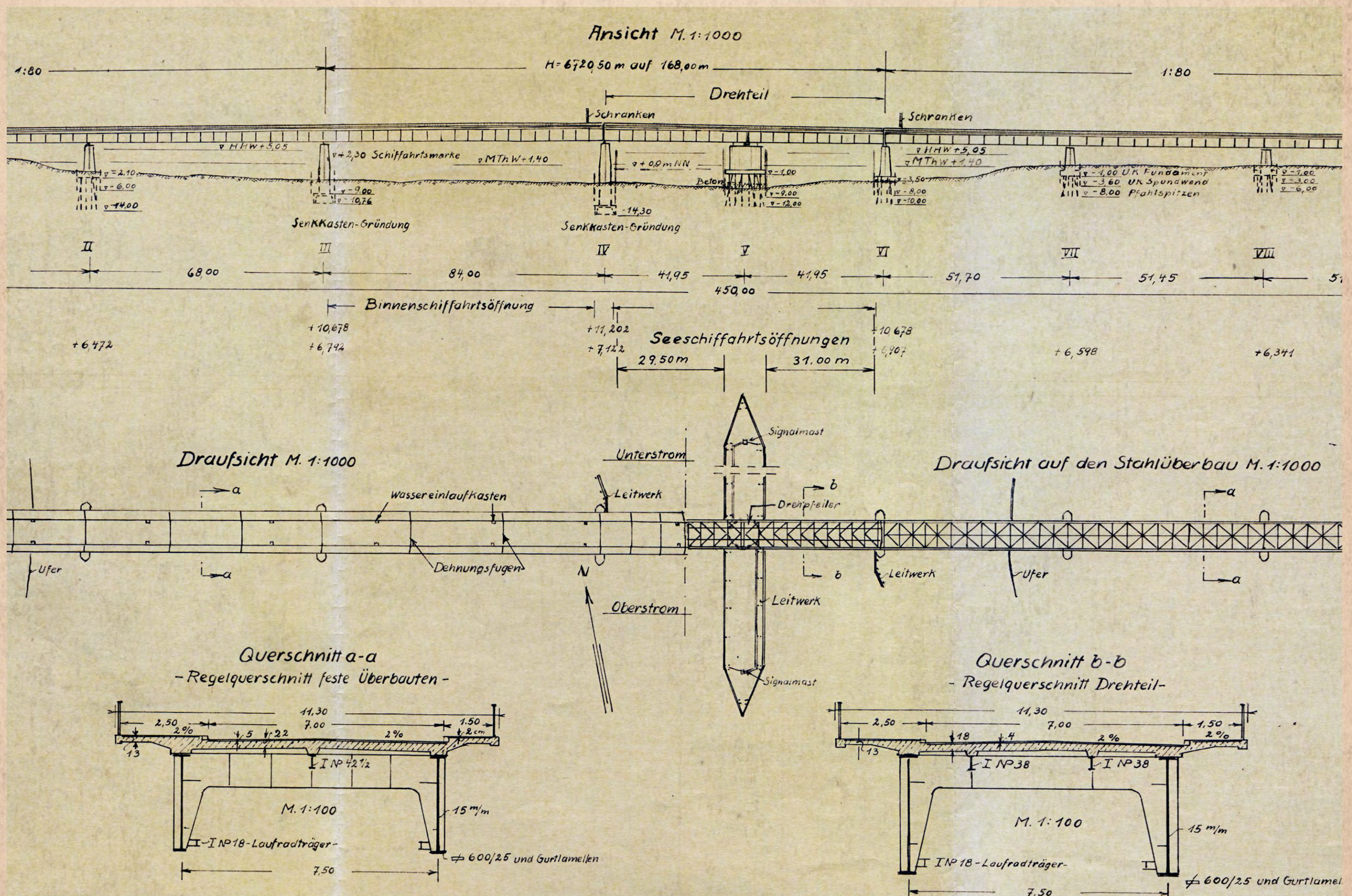
Querschnitt der zerstörten Brücke

1947-1991

Die neue Drehbrücke

Ein immer stärkeres Verkehrsaufkommen mit rund 10.000 Fahrzeugen pro Tag, zunehmender Schwerlastverkehr und die Passagen der Schiffe durch die nur 31,4 Meter breite Öffnung beanspruchten die Brückenkonstruktion erheblich. Die

ohnehin schon langen Wartezeiten für Autofahrer – rund 15 Minuten pro Drehung – nahmen durch Sperrungen aufgrund von Reparaturarbeiten zu. Oft wurde ein langer Umweg über die nächste Querung in Papenburg erforderlich.



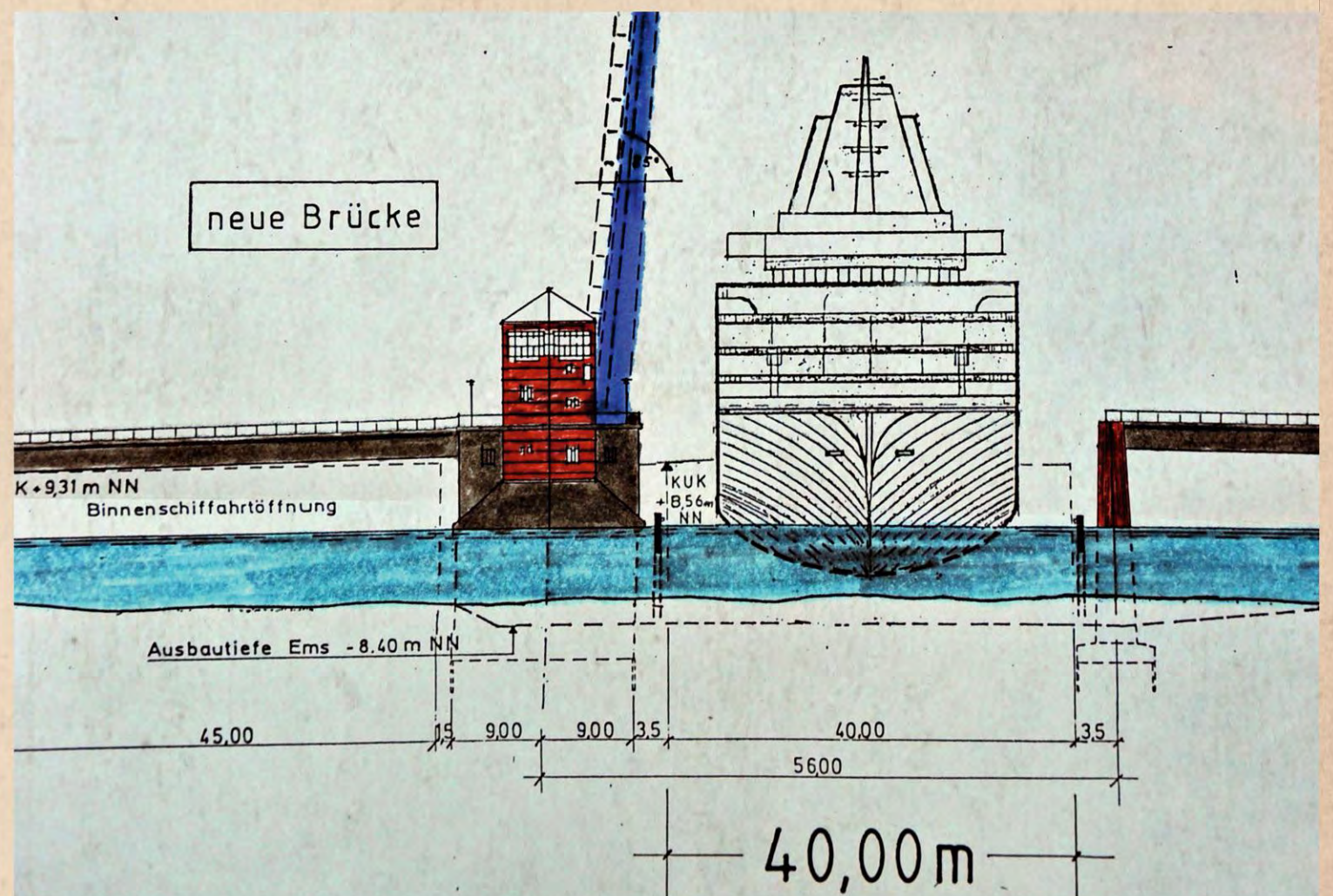
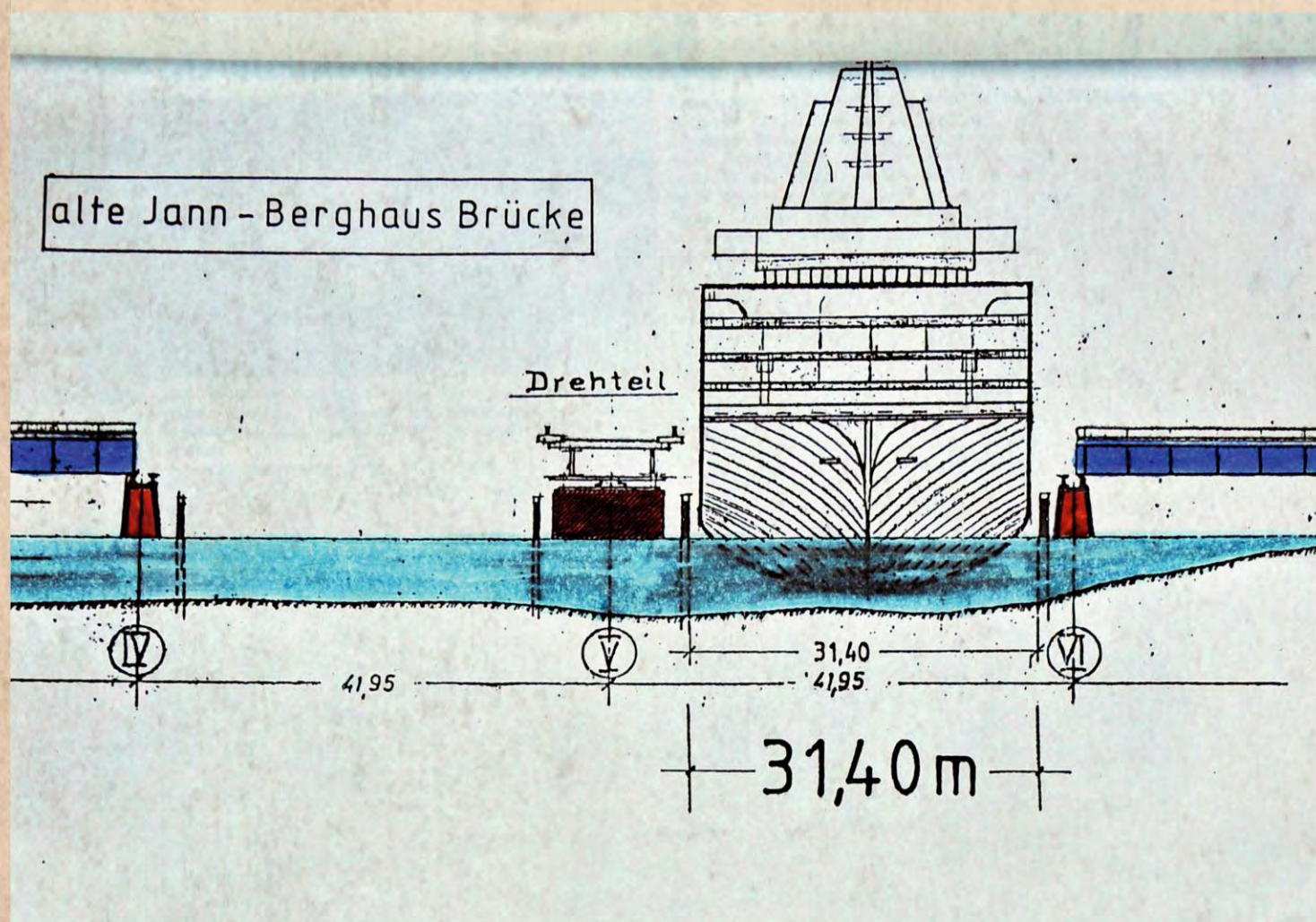
1989-1991

Die einflügelige Klappbrücke Teil 1

Erst im Jahr 1989 wurde durch den Bau des Emstunnels eine Alternative geschaffen. Im selben Jahr begann man mit dem Bau der heutigen Jann-Berghaus-Brücke. Das Bundesverkehrsministerium hatte seine Zustimmung gegeben, nachdem ein Gutachten ergeben hatte, dass ein Neubau nur unwesentlich teurer sein würde als die

Grundsanierung der alten Brücke. Das neue Bauwerk entstand rund 50 Meter nördlich seines Vorgängers. Die alte Jann-Berghaus-Brücke wurde nach Fertigstellung 1991 abgerissen. Allein der Königsstuhl, also das Lager der alten Drehbrücke, wurde erhalten und steht heute hier inmitten dieses Platzes.

Die alte und die neue Jann-Berghaus-Brücke

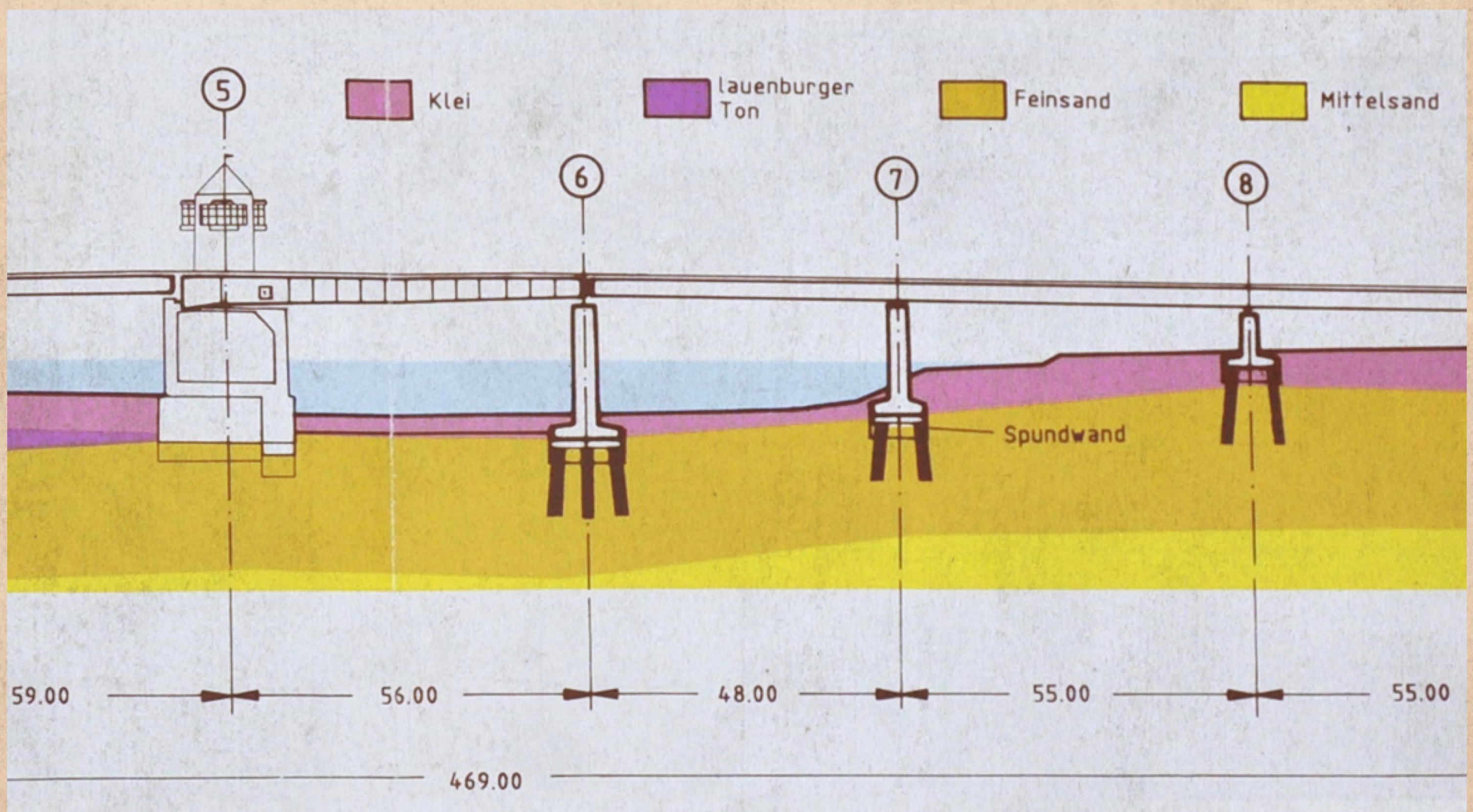


1991-2008

Die einflügelige Klappbrücke Teil 2

Um die Wartezeiten zu verkürzen, hatte man sich diesmal für den Bau einer Klappbrücke mit zunächst einem Flügel entschieden. Diese ließ sich in nur 90 Sekunden öffnen oder schließen. Die Durchfahrtsöffnung für Schiffe verbreiterte man von

31,4 auf 40 Meter. Außerdem wurde die Durchfahrtshöhe angehoben, so dass seither Binnenschiffe auch bei mittlerem Tidehochwasser unter der Brücke hindurch fahren können, ohne dass diese geöffnet werden musste.



SEIT 2008

Die zweiflügelige Klappbrücke

Damit auch große Schiffe von der Ems auf die Nordsee gelangen können, wurde die Durchfahrtsöffnung der Jann-Berghaus-Brücke im Jahr 2008 noch einmal auf 56 Meter verbreitert. Dafür entfernte man einen der Strompfeiler, stellte einen neuen etwas versetzt

wieder auf und montierte eine zweite, kleinere Klappe mit einer zweiten Hydraulikanlage.

Diese letzten Bauarbeiten wurden Ende des Jahres 2009 abgeschlossen und die Brücke einige Wochen später wieder freigegeben.

