

Ludwig FRANZIUS

geb. 1.3.1832 Wittmund

gest. 23.6.1903 Bremen

Oberbaudirektor

luth.

(BLO I, Aurich 1993, S. 143 - 246)

Franzius entstammte einer Beamtenfamilie. Sein Vater war Carl Egbert Franzius, seine Mutter Charlotte Friederike geb. Bütemeister. Franzius heiratete am 27.5.1859 in Harburg Marie Elisabeth Caroline Uslar. In Wittmund geboren, kam Franzius mit der Versetzung des Vaters 1836 nach Aurich. In Aurich wuchs er auf, hier ging er in die Schule. Seine besondere künstlerische Begabung förderten die Eltern mit Zeichenunterricht. Zeichenstift und Kreide begleiteten Franzius sein Leben lang, auch beruflich. Naturgeschichtliches und alte Sprachen beflügelten seine Wißbegierde, die er in der Schule nicht befriedigt fand. 1848 verließ Franzius das Gymnasium in Aurich mit der Primareife, weil der Vater nach Fürstenau versetzt wurde. Den Besuch des Gymnasiums in Lingen beendete er nach nur einem halben Jahr, um noch im gleichen Jahr 1848 - 16jährig - sein Studium am Polytechnikum in Hannover zu beginnen. Es war die Zeit politischer Erregung, unruhigen Zeitgeschehens. Es fügte sich gut, daß Franzius im großzügig geführten Haus seines Onkels in Hannover wohnen konnte. Hier erwarb er - eine hochgewachsene, stattliche Gestalt, die älter wirkte, als sie war - viel Lebensart. Seiner Größe von 182 cm mag zuzuschreiben sein, daß Franzius trotz jugendlichen Alters in der 1. Kompanie des Corps der Polytechniker 1. Flügelmann wurde. In seinem Studium widmete sich Franzius zunächst der Architektur, sah dann aber durch wohlwollende Hinweise bessere Aussichten im Wasserbau, in dem sein Großvater, Johann Nicolaes Franzius, in Ostfriesland schon tätig gewesen war. Er bestand im März 1853 sein erstes Staatsexamen für den Wasserbau "recht gut".



Ludwig Franzius (Quelle: Repr. aus seinen Lebenserinnerungen v. L. Bakker, Emden)

Seinen Leistungen konnte er verdanken, einem bekannten Wasserbaudirektor und Baurat in Harburg zugeteilt und mit der Praxis vertraut zu werden. Eine harte Arbeit erwartete ihn mit Vermessungen an der Unterelbe, aber auch bittere Erfahrung mit der Naturgewalt des Wassers. Eine Herausforderung wurde für den jungen Bauführer die Leitung und Aufsicht über alle verfügbaren Kräfte, als bei einer Sturmflut im Winter 1854 elf Deichbrüche zu schließen waren. 1855 in Neuhaus an der Oste oblagen ihm große Entwässerungsanlagen im Kehdinger Land. Im Herbst 1857 kehrte Franzius nach Harburg zurück, meldete sich im Frühjahr 1858 zur zweiten Staatsprüfung, die er 1859 im Frühjahr als bester unter den Prüflingen bestand. Inzwischen wieder in Hannover bei der Generaldirektion des Wasserbaues, vermißte er in seiner Anstellung als Wasserbaukondukteur die praktische Arbeit. Er bewarb sich um die Bauleitung der von ihm entworfenen Bauwerke in Papenburg, die er Anfang 1862 übernahm. Hier ging es im wesentlichen um den Bau einer Kammerschleuse mit eigenen technischen Neuerungen. Nach zwei erfolgreichen Jahren in Papenburg übertrug man ihm, zum Bauinspektor ernannt, die neugeschaffene Wasserbauinspektion in Osnabrück, die er schon bald wieder aufgab, um zur Generaldirektion nach Hannover zurückzukehren. Mit politisch liberaler Gesinnung akzeptierte Franzius 1866 die Annexion des Königreich Hannover durch Preußen. Unerwartet traf ihn der Ruf auf den Lehrstuhl für Wasserbau an der Bauakademie in Berlin

im Jahr 1867, verbunden mit dem Amt des Hilfsreferenten in der Abteilung für Bauwesen im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Franzius nahm diese neue Herausforderung an und erarbeitete sich mit dem ihm eigenen Fleiß, doppelt belastet, das wissenschaftliche Pensum zu seiner Dozentur, ertete Anerkennung bei den Kollegen und Beliebtheit bei den Studenten. Entspannung und Weiterbildung bot Berlin in der Begegnung mit Werken der Kunst, der Literatur, der Musik. Freude machte ihm das Aquarellieren bei Wilhelm Streckfuß, dem späteren Akademieprofessor. Seine Mal- und Zeichenutensilien vergaß er nicht in seinem Reisegepäck; so 1869, als Franzius die Einladung zur Einweihung des Suezkanals bekam. Diese Reise, die ihn auch nilaufwärts nach Assuan führte und zurück über Brindisi, Neapel, Rom und Venedig, hat er in zahlreichen Skizzen festgehalten. 1873 reiste er zur Weltausstellung nach Wien und weiter zu den Häfen Triest und Pola. Eine Studienreise unternahm er nach England und kam zurück über Calais, Rotterdam und Amsterdam. Die Wahrnehmung von Kunst und Natur war für Franzius beeindruckendes Erlebnis auf seinen Reisen, die in erster Linie der Erweiterung seines Wissens als Wasserbau-Ingenieur galten.

Franzius hatte sich inzwischen hohes Ansehen erworben, war als Fachmann und Gutachter gefragt. Mit seinen Plänen, die Binnenschifffahrt mit länderübergreifenden Wasserwegen in ein Konzept einzubeziehen, das nicht nur der Eisenbahn das Verkehrsnetz überließ, konnte er im Ministerium kein Verständnis finden. Unbefriedigt bekundete er im März 1873 - seit Anfang des Jahres 1872 Baurat - seine Stellung aufgeben zu wollen. Im Dezember 1873 wurde er Regierungs- und Baurat, bei der Ernennung zum Geheimen Baurat übergegangen. Franzius fühlte sich brüskiert, entschied sich im Januar 1875, die angebotene Stellung als Oberbaudirektor in Bremen anzunehmen und reichte am 27. Februar 1875 sein Abschiedsgesuch ein. Am 20. März 1875 wurde ihm für seine Verdienste der Rote Adler Orden verliehen. Die Studenten - von denen er sich ungern trennte - ehrten ihn mit einem Fest-Kommers. Jetzt - 1875 - stand er als Oberbaudirektor mit der Verantwortung für das gesamte Bauwesen am Anfang revolutionierender Aufgaben für Bremen, einer Stadt, in der hanseatischer Kaufmannsgeist demokratisch und sparsam regierte. Franzius mußte sich zu seinem Leidwesen erst der Neuordnung der Bauverwaltung zuwenden, ehe er große Aufgaben in Angriff nehmen konnte. Als die Weser im Winter 1880/81 mit heftigen Regenfällen schweres Hochwasser führte, Deiche und Uferbefestigungen wegriß, Eisgang und Überschwemmungen zur Katastrophe wurden, maß man allein ihm und seinen beiden Bauingenieuren die Schuld zu. Ein selbst gefordertes Disziplinarverfahren sprach zwar von aller Schuld frei, aber die Bitternis blieb. Ein drittes Hochwasser am 13. Mai 1881 mit weiteren Schäden blieb ihm nicht erspart. Franzius war nach Bremen geholt, um die Stadt vor dem Verfall als Hafen und als Handelsplatz zu bewahren, die versandete Weser von Bremerhaven her der Seeschifffahrt wieder zugänglich zu machen. Eine 1878 gegründete Kommission überließ ihm allein die Bearbeitung des Projektes Weserkorrektion. Er reiste nach England und Schottland und ins benachbarte Holland. Newcastle und Glasgow, als Seehäfen weit flußaufwärts, lieferten ihm Erfahrungen. Im Juli 1881 trug Franzius seine Pläne der Kommission vor, Ende 1882 wurde das Projekt in Berlin vorgelegt. Bismarck verweigerte seine Zustimmung. Damit scheiterten auch die Verhandlungen mit den betroffenen Nachbarn Preußen und Oldenburg.

Franzius verlor den Glauben an die Verwirklichung des hehren Zieles nicht. Ihm war klar, daß mit der Korrektion auch der Hafenausbau Bremens eng verknüpft blieb, und er machte sich weitsichtig, wenn auch ohne ausdrücklichen Auftrag, an die Planung, tat dies detailliert und umsichtig und vergaß keine strukturellen und technischen Notwendigkeiten. Das Projekt erfuhr nicht die dringliche Anerkennung und blieb als zu gigantisch umstritten. Es kam aber unerwartet eilig zur Geltung, als Bremen bereit war, sich dem Zollsystem des Deutschen Reiches anzuschließen mit der Voraussetzung eines angemessen großen Freihafenbezirks. Ablehnung wich in Bremen weitsichtiger Zustimmung, den Hafenausbau bis zum

Zollanschlußtermin am 15. Oktober 1888 fertigzustellen. Franzius übernahm 1885 die Bauleitung und Verantwortung für das mit 30 Millionen zu finanzierende Bauwerk. Termingerechert wurde der Hafenausbau fertig und in der Stadt ungewöhnlich festlich gefeiert. Franzius erntete langentbehrtes Vertrauen mit Lob und Dank. Inzwischen reifte auch wieder das Projekt der Weserkorrektur. 1886 entschloß sich der Senat der Stadt Bremen, die Pläne selbst zu finanzieren, und legte am 29. Juni 1887 eine Anleihe von 30 Millionen Mark auf. Die Vorbereitungen unter der Oberleitung von Franzius begannen; im Frühjahr 1888 konnten die ersten Wasserbauten ausgeführt werden, die 1889 ihr volles Ausmaß auf etwa 70 km Länge erreichten. Für zunehmende Wirtschaftlichkeit des Bremer Hafens sorgte Franzius durch ständige Verbesserung des Fahrwassers während der Bauzeit. Am 27. Oktober 1893 meldete Franzius dem Senat die Vollendung des Bauwerkes. Schiffe mit fünf Meter Tiefgang erreichten 1894 und fortan den Bremer Hafen. Weitere Korrektionspläne hatte er im Sinn, vor allem die der Außenweser, ebenso Pläne zur Förderung der Binnenschifffahrt. Am 1. April 1890 kam der Kaiser nach Bremen, ließ sich durch die Hafenanlagen führen und für das Korrektionsprojekt interessieren. Begegnungen mit dem Kaiser sollten sich für Franzius öfter wiederholen, zunächst im Gedankenaustausch zum Ausbau des Hafens von Helgoland und zur Sicherung der Düne vor der Insel. Unstimmigkeit gab es um den Neubau der Großen Weserbrücke, der Franzius schon im Zusammenhang mit der Hochwasserkatastrophe im Winter 1880/81 beschäftigt hatte. Im Gerangel um Standort und Konstruktion hatte die Brücke mehrere geistige Väter, zu denen nicht zuletzt auch Franzius gehörte. Am 8. November 1895 konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden.

Franzius war ein weit über die Grenzen bekannter Fachmann im Wasserbau mit weitreichender Gutachtertätigkeit im Inland und im Ausland. Er nahm an internationalen Kongressen teil. Belgien erbat sein Urteil für Antwerpen und das Schelddefahrwasser, Griechenland für den Hafen von Saloniki und die chinesische Regierung gar erwartete Vorschläge zur Regulierung des Jangtsekiang und Hwang Pu. Franzius reiste in die Donaustaaten und mit seinem jüngeren Bruder Georg, dem Geheimen Admiralsratsrat und Marine-Hafenbaudirektor, 1897 nach Kiautschou, das deutscher Hafenstützpunkt werden sollte. Mit ihm zusammen hatte er schon 1881 die wagemutigen Pläne des Hamburger Kaufmanns Dahlström zum Bau eines Nord-Ostsee-Kanals begutachtet. Eine Vielzahl von Küsten- und Binnenhafenstädten erbat mit speziellen Gutachten seinen Rat. Am 1. April 1900 beging Franzius sein 25jähriges Dienstjubiläum. Auf den festlichen Veranstaltungen ehrten viele Gratulanten den Jubilar, der sich im Wasserbau besondere Wertschätzung erworben, aber auch in seinem Amt für das gesamte Bauwesen in Bremen Zeichen seiner Handschrift hinterlassen hat. 1894 wurde auf sein Betreiben das Bremer Technikum eröffnet. Franzius war ein genialer Wasserbau-Ingenieur mit umfassender Bildung, Liebhaber der Künste, dabei selbst ein Künstler im Zeichnen, Malen und Modellieren. Mit seinem Wirken in Bremen hat er sich selbst ein Denkmal gesetzt, ihm verdankt die Hansestadt ihren weltweiten Ruf als Seehafen.

Franzius war, neben dem Roten Adler Orden, Träger des Kronenordens, erhielt das Ehrenkomturkreuz des Großherzogs von Oldenburg, das Kommandeurkreuz des belgischen Leopoldsorden und das Kommandeurkreuz des Ordens der rumänischen Krone. Franzius war Mitglied der Preußischen Akademie des Bauwesens, Ehrenmitglied des Bremischen Architekten- und Ingenieurvereins, im Centralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Canalschifffahrt und im Architektenverein in Berlin. Die englische Institution of Civil Engineers verlieh ihm die goldene Telford-Medaille. Auf der Weltausstellung 1900 in Paris erhielt er den Grand Prix. 1901 verlieh ihm die Technische Hochschule Charlottenburg den Titel des Dr.-Ing. Ehren halber, und die Stadt Bremen ehrte ihn mit der goldenen Ehrenmedaille im April 1903 kurz vor seinem Tod. Ein monumentales Denkmal auf der Altstadtseite am nördlichen Brückenkopf der Großen Weserbrücke wurde 1908 eingeweiht. Den Kriegs- und Nachkriegsereignissen des Zweiten Weltkriegs ist es zum Opfer gefallen.

Bescheidener fiel die Erneuerung 1962 am neuen Standort aus, auf der südlichen Seite der Großen Weserbrücke. An seinem erhaltenen Geburtshaus an Wittmunds Mühlenstraße enthüllten Vertreter der Stadt 1982 eine Gedenktafel.

Werke: Projekt zur Korrektio n der Unterweser, Leipzig 1882; Die Korrektio n der Unterweser, Bremen 1888; Die Korrektio n der Unterweser, unter Mitwirkun g von H. B ü c k i n g, Leipzig 1895; Flußmündun gen, deren Schiffbarmachun g und Erhaltun g (3. Internationaler Congress of Navigation), Frankfurt 1888; Neue Hafenanlagen zu Bremen, eröffnet im Jahre 1888, Hannover 1889; Obergutachten über die Wasserverbindun g der Stadt Leipzig, Leipzig 1891; [Bearb.] zusammen mit R. R u d l o f f, Seekanäle, Strommündun gen, Seehäfen, Leipzig 1894 (Fortschritte der Ingenieur-Wissenschaften, II,2); Aus meinem Leben. Erinnerun gen und Meinun gen für mich und die Meinigen, Bremen 1896; Appropriation des ports de commerce aux exigences de la navigation (8. Internationaler Congress of Navigation), Paris 1900; Project for the improvement of the Hwang Pu River, in the Port of Shanghai...prepared by Ludwig F r a n z i u s and Lindon W. B a t e s, London 1902; Hrsg.: Handbuch für Baukun de, Abt. 3, Der Wasserbau; Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Band 3, Der Wasserbau (zusammen mit Eduard S o n n e); Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Band 4, Baumaschinen (zusammen mit Felix L i n c k e). Außerdem zahlreic he Beiträge in: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins zu Hannover.

Literatur: DBA N.F.; AHB 1, S. 121-125 (Portr.); NDB 5, S. 377 (Walter S b r z e s n y); Biographisches Jahrbuch und deutscher Nekrolog, Band 8, Berlin 1905, S. 224-225 (A. B i r k); Bremische Biographien des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 150-159 ([Hermann] B ü c k i n g); Niedersächsische Lebensbilder, Band 4, 1960, S. 113-121 (Carl T h a l e n h o r s t) (Portr.); G[eorge Henry] de T h i e r r y, Ludwig Franzius, Berlin 1928 (Deutsches Museum, Abhandlungen und Berichte); Walter F r a n z i u s, Ludwig Franzius. Bremens großer Wasserbau-Ingenieur, Bremen 1982 (Portr.); Jan Siefke K u n s t r e i c h, Ludwig Franzius. Vor 150 Jahren in Wittmund geboren, in: Harlinger Heimatkalender 33, 1982, S. 19-26; Adolf E. H o f m e i s t e r, Ludwig Franzius und die Große Weserbrücke, in: Bremisches Jahrbuch 60/61, 1982/83, S. 9-25 (mit weiterführender Literatur).

Anneliese Kunstreich