

# Brücken im Taubertal

Bernhard Sprotte, Kreuzwertheim

Selten wird man so viele alte Brücken beisammen finden wie im Tal der Tauber. Es waren früher sogar noch mehr. Sie prägten jahrhundertlang durch ihre Anmut die Landschaft und könnten von sonderbaren Begebenheiten erzählen.

„Eine etwas schwerere Barschaft historischer Vorstudien sollte man beim Gang durchs Taubertal in die Tasche stecken“, empfahl schon 1865 der Kunsthistoriker W. H. Riehl. Es wäre gewiß hilfreich; denn die Vergangenheit spricht hier den Wanderer auf Schritt und Tritt an.

Die seit Napoleons Flurbereinigung (1806) angefallenen Dokumente über das örtliche Geschehen wurden zwar von der neuen badi-schen Obrigkeit in der Residenz Karlsruhe verwahrt, doch die alten Bauwerke wissen vielfach von älteren Zeiten zu berichten. So könnte sich der wißbegierige Fremdling in den sporadisch verstreuten Archiven verschiedener Herren orientieren. Wieviele in

Frage kommen, lassen alte Landkarten erahnen, die sich als unvergleichlicher Fleckel-teppich erweisen. Man sollte daher nicht versäu-men, jenes unentbehrliche Wissen zu nutzen, das von einzelnen besessenen Spürnasen vie-lerorts gesammelt worden ist.

Diese wandelnden Ortschroniken können und konnten nur in Gemeindearchiven und in ihrem ortsgebundenen Milieu gedeihen, wo die seßhaften Geschlechter noch herum-laufen, deren Altvordern im Rathaus die Ortsgeschichte formten und festhielten. Es sind meist emeritierte Schulmänner oder Geistliche gewesen, deren aus Heimatliebe geborenes Hobby-Resultat vorliegt, wenn sie nicht gar leibhaftig noch anzutreffen sind.

Schon der nichtbadische Oberlauf der Tau-ber präsentiert eine Kette von reizvollen Ge-wölbebrücken — voran die Doppelbrücke der freien Reichsstadt Rothenburg aus dem 14. Jahrhundert. Zwar im letzten Krieg zer-stört, aber danach konturengetreu wieder



Rothenburg/o. T.

aufgebaut, läßt sie sich von dem bezaubern- den, weltbekannten Stadtbild umrahmen, das sich dem Wanderer im Tal bietet.

Nicht so offenherzig spricht der Anblick der Tauberrettersheimer Brücke von ihrer Ver- gangenheit. Im Jahre 1732 fegte eine verhee- rende Flut durchs Tal und nahm hier in die- sem würzburgischen Zipfel eine Holzbrücke mit fort. Das Bauwerk hatte überörtliche Be- deutung; denn es lag im Zuge einer der drei Routen, die seit eh und je die Nürnberger Kaufleute auf ihrem Wege zur Frankfurter Messe einschlugen. Den Würzburgern war sehr daran gelegen, der geschädigten Ge- meinde unter die Arme zu greifen, „damit der Verkehr sich nicht einen fremdberrschaftli- chen Umweg angewöhne“ — wie sie sagten. Wäre doch der Kasse des Hochstifts der ein- trägliche Brückenzoll entgangen.

Auf diese Weise gelangte der notwendige Brückenbau zuständigkeitshalber in die Hände des berühmten Obristleutnants Bal- thasar Neumann, den man auf diesem Bau- sektor nicht vermutet. Er schuf hier nunmehr ein massives Bauwerk, und man erkennt an der Ausstattung und Formvollendung, daß die sonst gebotene Sparsamkeit nicht das letzte Opfer verlangte. Die 1732 gerettete St. Nepomuk-Statue krönt noch Neumanns Schöpfung.

Nicht nur den kalkulierbaren Aderlaß muß- ten die Kaufleute oft an den Engpässen ihrer Reisewege, an Brücken, erdulden. Die Raub- ritter wußten sehr wohl, wo die hohlen Gas- sen zu einem Überfall zu finden waren. Z. B. beraubten Götz von Berlichingen und seine Komplizen die ihm verhaßten Nürnberger Pfeffersäcke an der Mergentheimer Brücke. Man schrieb den 30. 7. 1513. Schlimm, daß die örtliche Obrigkeit verhinderte, die Täter zu verfolgen, obwohl sich genug Mutige dazu erboten.

Der 120 km lange Tauberlauf hat bereits viermal eine Landesgrenze passiert, wenn er bei Lauda-Königshofen das ehemalige Groß- herzogtum Baden erreicht. Es war nicht Liebe auf den ersten Blick, die die Ehe der

beiden Gemeinden stiftete; denn Königsho- fen gehörte ehemals dem Kurfürsten von Mainz, während Lauda — seit 1344 Stadt — im Jahre 1506 aus wertheimischem Besitz an Würzburg gefallen war. Man riß sich gern, wie das bei konkurrierenden Nachbarn gang und gäbe ist.

In den Vorköpfen der Laudaer Brücke be- zeugen die Jahreszahlen 1510 und 1512, daß Würzburg sehr bald guten Kontakt zur neu erworbenen Amtsstadt suchte. Dem schwe- ren Fernverkehr in Ost-Westrichtung, der bisher eine Furt an der Gemarkungsgrenze Königshofen/Lauda passieren mußte, sagte das bequemere Laudaer Bauwerk zu. Die Pfeiler waren solide gegründet, wie sich 1968 bei einer Generalüberholung erwies.

Als bald nach dem Brückenbau am Turm- berg bei Königshofen der Bauernkrieg ein blutiges Ende gefunden hatte (1525), wurden alle Einheimischen, die dem Würzburger Bi- schof den Gehorsam aufgekündigt hatten, auf der Wiese neben der Brücke enthauptet. Königshofen sah dem Zuspruch, den die Laudaer Brücke an sich gezogen hatte, nicht immer untätig zu, und da es über mehrere Steinbrüche verfügte, bauten die Bürger auf eigene Kosten im Jahre 1566 eine schöne, siebenbogige Brücke, „dergleichen man im ganzen Taubergrund nicht findet“, rühmte ei- ner der Ihren. Sogar der Kurfürst von Mainz hatte ein bescheidenes Scherflein (40 fl) dazu spendiert. Es lohnte sich für ihn; denn der kurmainzische Zoll nahm dem Fernverkehr „von Würtzburg und Nürnberg auff Packs- berg“ bald wieder ab, was der großmütigen Geste geopfert worden war.

Lauda verlor wieder an Verkehr, gewann je- doch durch reichen Dekor auf der Brücke. Ein Kruzifix aus dem Jahre 1593 mahnt sei- ter die Passanten zur Andacht. 1644 stiftete ein Metzgerobermeister Johannes Maier ei- nen Bildstock auf die Brücke. Sein Enkel, Dr. Joh. Bernhard Maier, versah 43 Jahre lang rühmlichst das Amt eines Weihbischofs, weiß die Würzburger Chronik zu berichten. Der Mode folgend setzte man im Jahre 1732



Tauberrettersheim

auch eine Statue des St. Nepomuk auf die Brücke, nachdem der Prager Generalvikar i. J. 1729 heilig gesprochen worden war.

Als die Hochflut im gleichen Jahr 1732 das Königshofer Bauwerk weggerissen hatte, das Laudaer aber überleben ließ, büßten das Erzbistum und die Königshofer eine Einnahmequelle ein. Alle Versuche der Mainzer, die verarmte Gemeinde zum Wiederaufbau zu nötigen, scheiterten an der hohen Verschuldung der Einwohnerschaft. Das Fürstentum Leiningen, dem der Ort 1803 zunächst zufiel, zählte nur 1277 Königshofer und noch 15 leibeigene Männer und 18 Weiber.

Der Notstand ohne Brücke wurde immer lästiger, nahm aber erst ein Ende, als Königshofen in die Hände Badens gelangte. Tulla, der namhafte Rheinlaufkorrektor, ließ 1826/27 eine neue Holzbrücke 300 m oberhalb der zerstörten, steinernen bauen. Erst seit 1930 gibt es wieder ein massives Bau-

werk, wenn auch ohne landschaftlichen Reiz.

Folgen wir talabwärts der alten Geleitstraße, die sich hier annähernd mit dem Verlauf der B 290 deckt. Man bemerkt kaum, daß kurz vor der Bahnschranke am Bahnhof Gerlachshof der Grünbach überquert wird. Doch lohnt es sich hier, einen Abstecher von nur 700 m ostwärts einzulegen, um eine andere, noch üppig dekorierte Grünbachbrücke vor der Kulisse des dortigen Klosters genießen zu können. Die Gänse kommen als Staffage oft unbestellt ins Bild gewackelt.

Die Brücke verbindet heute die Ortsmitte mit dem Bahnhof. Bevor der Bahnkörper die westliche Brückenzufahrt zerschneidet, diente sie schon z. Z. des Bauernkrieges und noch früher als Alternativroute den Geleitzügen der Nürnberger Kaufleute auf dem Wege zur Frankfurter Messe.

Hier sei zum besseren Verständnis eingeflochten: Unter Geleit verstand man seit dem 13. Jahrhun-

dert einen Schutz für Menschen und Warentransporte, den der Geleitsherr auf Grund eines kaiserlichen Privilegs mit bewaffneten Reisigen gegen eine Gebühr ausüben mußte. Die Gebühr enthielt u. a. eine Versicherungsprämie; denn der Geleitsherr haftete für Schäden durch Raubüberfälle. Die Reiserouten waren exakt vorgeschrieben und für die einzelnen Geleitsherren begrenzt.

Wenn die Nürnberger Kaufleute zur weithin bedeutenden Frankfurter Messe aufbrachen, hatte der Markgraf von Brandenburg zu Onoldsbach (= Ansbach) die Reiseroute zuvor gewählt und die Inhaber der betroffenen Geleitsabschnitte verständigt. Entweder ging es über Windsheim—Uffenheim—Aub — dann erreichte man bei Gerlachsheim das Taubertal — oder man führte über Bieberhain an der Tauber entlang, oder es wurde seit Anfang des 15. Jahrhunderts auch über Würzburg geleitet. Alle drei Routen setzten sich über (Tauber-)Bischofsheim—Milteneberg fort. Den Nürnbergern hatten sich zuweilen andere (Regensburger, Passauer, Salzburger) angeschlossen. Sie bildeten zusammen riesige Geleitzüge, die in der Blütezeit des Handels in drei Teile geteilt werden mußten und in Abständen von drei Tagen aufeinander folgten, damit die Geleitsmannschaft Zeit fand, alle drei Züge zu bedienen.

Die Gerlachsheimer Route erreichte unweit des Orts auf dem Gewann „Veitskirchlein“ die schon berührte Variante über Mergentheim. In der Weggabelung, etwa dort, wo heute ein Steinkreuz mit der Aufschrift „S. VEITS KIRCHLEIN“ anzutreffen ist, stand eine Kapelle, die i. J. 1525 im Bauernkrieg verloren ging. Hier entzündete sich zwischen dem Hochstift Würzburg und Kurmainz ein Streit über die Geleitsgrenze, ob sie wohl an der Kapelle oder an der (jetzt) verborgenen Grünbachbrücke — 120 m südlicher — rechtens sei. Der Kleinkrieg spielte sich seit 1511 an der Brücke über dem Grünbach ab und artete 1518 — und erneut 1524 — hitzig aus. Der Laudaer Amtmann hatte i. J. 1518 den ersten Nürnberger Geleitzug aus Richtung Königshofen kommend „mit ungefäh<sup>r</sup> 70 Pferden“ ungehindert bis zur Kapelle St. Veit geführt. Als aber der zweite Zug der Heimkehrer aus Frankfurt ebendort empfangen werden sollte, kam es zu lauthaltem Streit mit den Kurmainzern, der in Tötlichkeiten ausartete.

Der Konflikt beschäftigte die Gemüter am Rande des Reichstags zu Augsburg i. J. 1518 und fand erst i. J. 1526 — nach dem Bauernkrieg — sein Ende. Man beugte sich endlich einem Schiedsspruch des Pfalzgrafen, wonach Würzburg, das seit 1506 von der Kapelle St. Jobst im 2 km langen, würzburgischen Machtbereich bis St. Veit geleitet hatte, künftig das Geleit nur bis an das Grünbachbrücklein ausüben, dagegen die Mainzischen sich bis zum Standort des zerstörten Veitskirchleins begeben dürften und dort das Geleit annehmen sollten. Seither stand wohl das Steinkreuz mit der Aufschrift „S. VEITS-KIRCHLEIN“ als Mal. Es ist anlässlich einer Flurbereinigung 1974 versetzt worden und später annähernd an den alten Platz zurückgekehrt.

Talabwärts, links der Tauber, bietet sich bei Dittigheim Gelegenheit, reiche Fundstätten prähistorischer Siedlungen zu beachten. Dann folgt die Kreisstadt Tauberbischofsheim.

Eine massive Brücke, die uns bildlich überliefert wurde, führte hier über die Tauber. Niemand weiß verlässlich, wann sie errichtet wurde. Indizien lassen vermuten, daß sie mit der Stadtbefestigung am Ende des 13. Jahrhunderts entstand. Daß sie eine hohe Verkehrsbedeutung, wahrscheinlich die höchste am Tauberlauf, innehatte, steht außer Zweifel. Kurmainz gebot hier, solange es überschaubar ist, und die Geleitsrechte benachbarter Herren endeten an diesem Verkehrsknoten schon um das Jahr 1300. Die rekonstruierten Reisewege mittelalterlicher Kaiser (Itinerarien) weisen nach, daß schon Kaiser Barbarossa hier wiederholt den Tauberlauf überquerte.

Der Erzbischof Peter von Mainz äußerte am 23. 7. 1318, daß sein Geleit „*sich anhebt an dem markeht Bischofsheim*“. Das Mainzer Geleitsrecht rückte spätestens in den 20er Jahren des 15. Jahrhunderts bis zum „*Kalten Loch*“ (nahe der Autobahnauffahrt Kist) vor. Im Jahre 1584/5 wurde die Geleitsgrenze in Richtung Gerchsheim verlegt, wo noch heute

beim Forsthaus Irtenberg zwei hohe Geleitsäulen mit den Emblemen der einst beiderseits anrainenden Gebieter anzutreffen sind. Daß die 1833 dargestellte, massive Brücke zu Tauberbischofsheim zur Zeit der Stadtbefestigung mit entstanden ist, gilt als sehr wahrscheinlich. Suchte doch auch die dritte Geleitsroute der Nürnberger, über Würzburg geführt, trotz Umweg einen stabilen Tauberübergang. (Tauber-)Bischofsheim lud dazu ein!

Es ist gewiß, daß irgendeine Brücke damals vorhanden war; denn die Zufahrt vom Markt her hob sich am Stadttor so sehr, daß ein jähes Abfallen dahinter zu einer Furt nicht mehr vorstellbar ist. Dazu stand das Tor zu nahe am Fluß und seine Position zu hoch. Man darf auch schließen, daß es eine Brücke mit massiven, schwerfälligen Pfeilern war, die den Abfluß bei Hochwasser besonders gehemmt haben muß und zu ungewöhnlichen, alluvialen Ablagerungen Anlaß gab.

Bei der extremen Flut des Jahres 1732 war der Abflußquerschnitt der Brücke schon so gering, daß die entfesselte Gewalt drei Bogen wegriß. Die Pfeiler wurden danach instandgesetzt und die Überbauten in diesem Bereich durch schlichte Holzkonstruktion ersetzt. Die Finanzen der Stadt reichten kaum dazu. Da aber die Anlandungen weiter wuchsen, brachten sie der Stadt immer mehr Gefahr. Zwei der Hochfluten im Jahre 1845 nötigten schließlich dazu, die Gefährdung durch Baumaßnahmen weitgehend zu bannen. Im Jahre 1850 weihte man eine neue Brücke mit massiven Pfeilern und hölzernen Überbauten ein. Die Stadt verlor in dieser Zeit die letzten Reste ihrer einst mittelalterlichen Prägung.

Bei der danach folgenden Tauberkorrektur traf man oft vier bis sechs Grenzsteine übereinander an, einen sogar in einer Tiefe von 2,50 unter dem Niveau des Ufergeländes. Von Grenzsteinen weiß man aber, daß sie erst in karolingischer Zeit aufkamen. Der Einblick in die tieferen Regionen offenbarte, daß die Anlandungen in den letzten Jahrhun-

derten wesentlich ergiebiger gewesen waren als vorherige. Leicht abschwemmbares Erdreich infolge von Rodungen, wie sie uns besonders aus der Stauferzeit bekannt sind, aber auch ein einengender Brückenquerschnitt dürften als Ursachen in Frage gekommen sein.

Im Bruderkrieg von 1866 stand die Tauberbrücke im Mittelpunkt eines blutigen Gefechts. Am 24. 7. 1866 — vier Tage vor dem Waffenstillstand — ließen hier mehr als 100 junge Menschen aus Baden und Württemberg ihr Leben.

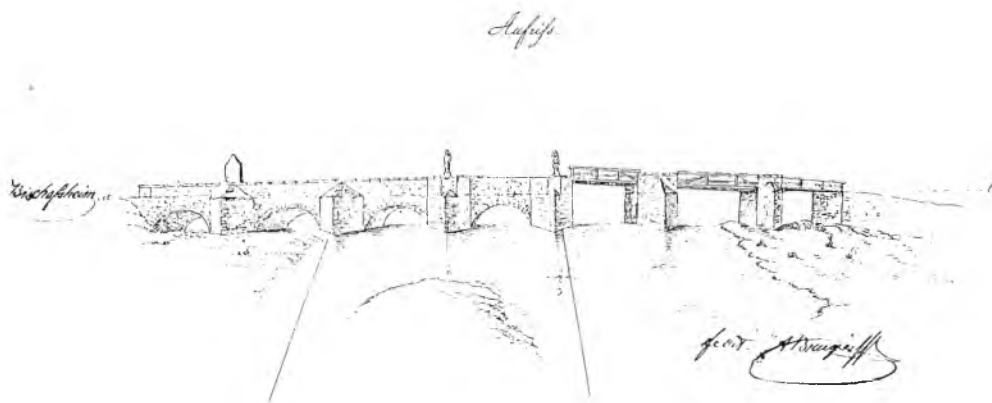
Die gegenwärtige Brücke an diesem Ort steht seit 1941 dem Verkehr zur Verfügung und leidet seit Karsamstag 1945 an den Folgen einer mißlungenen Sprengung. Eine Ortsumgehung, die ebenfalls über die Tauber führt, entlastet das vorzeitig kränkelnde Bauwerk.

Die Tauberbrücke von Hochhausen diente als Kulisse, als vor geraumer Zeit einige Szenen aus Rainer Maria Rilkes „Comet“ verfilmt wurden. Die roten Sandsteingewölbe verdanken ihren Charme der Lage abseits von Besiedlungen, dem gefälligen Bewuchs der Ufer und der unverbildeten Gestaltung des Mauerwerks. Sie vermochten in ihrer Schlichtheit den Kinobesucher in südöstliche Gefilde zu versetzen. Ein betont großer Brückenbogen neben einem kleinen soll dem Abfluß genügen. Wenn's nicht reicht, muß das Nachbarland erhalten zum Leidwesen der betroffenen Bauern.

Als Ludwig XIV in den Jahren 1672/73 seinen Marschall Turenne auf Raub über den Rhein geschickt hatte, gab es bei Hochhausen noch eine hölzerne Verbindung über die Tauber. Man konnte sie kurzer Hand „abwerfen“, als der böse Feind sich näherte.

Gab's dann eine Veränderung? Ein Situationsplan vom Jahre 1691 stellt an dieser Stelle einen Tauberübergang dar, den man am ehesten als Floßbrücke deuten kann.

Im Verlauf der Brückengeschichte folgt eine i. J. 1741 gestiftete Statue des Johann Nepomuk von künstlerischem Rang. Man hat sie



Aufriß der „Bischofsheimer Brücke“, Tauberbischofsheim, 1833

zu ihrem Schutz an die Kirche von Hochhausen gebracht und auf die Brücke einen Stellvertreter aus dem Jahre 1765 gesetzt.

In der rechts der Tauber liegenden Gemeinde Werbach wird das Andenken an den Bruderkrieg von 1866 durch ein Ehrenmal wachgehalten. Die kriegsentscheidende Schlacht von Königgrätz war bereits am 3. Juli in die Geschichte eingegangen, als am 24. 7. eine oldenburgische Brigade an der Tauberbrücke mit den Badenern noch ernsthaft um den Sieg rang. Der Bau der Taubertalbahn war dabei ins Stocken geraten. Von dem neuen Bahnkörper aus stießen die Oldenburger herunter auf die Brücke und nahmen sie im Sturm. Zwei Dutzend Menschenleben wurden hierbei sinnlos geopfert.

Nach dem Kriege zog wieder Ordnung ein. Das Nebeneinandergehen über die Brücke wurde bei drei Mark Strafe verboten. Das Verbot — in Stein gehauen — ließ man offenbar aus Pietät stehen, oder ist es vielleicht noch gültig? Ein Trost, daß es an Kontrolle fehlt!

Über den buckeligen Rücken, den St. Nepomuk beschützt, konnten die Bauern immer unbedenklich fahren. Als in der Neuzeit Omnibusse genötigt wurden, den Oldtimer zu benutzen, saßen längere Fahrzeuge beim Passieren des Scheitels gelegentlich auf und

hatten Not, die Krümmung am westlichen Brückenkopf gefahrlos zu meistern. Das Bauwerk, ohnehin in seiner Stabilität geschwächt, mußte im Jahre 1969 nach einem bedenklichen Verkehrsunfall gründlich saniert werden. Buckel und Krümmung der Westzufahrt wurden dabei gemildert in der berechtigten Hoffnung, daß eine verkehrsfreundlichere Lösung in der Nähe des reizvollen, erhaltenswürdigen Bauwerks bald gefunden würde. Regierungspräsident Dr. Munzinger hatte sich am 10. 10. 1966 höchstpersönlich an Ort und Stelle dafür erwärmt.

Das Taubertal verändert von hier an sein Gesicht. Mausgraue Äcker gehen allmählich ins Rotbraune über. Der Fluß hat sich in seinem Unterlauf in den Buntsandstein eingesägt und zeigt steilere und bewaldete Talhänge und einen kurios gewundenen Verlauf. Der regelgebundene Bahnbau konnte dem nicht mehr ohne Tunnel und Brücken folgen. Die Dimensionen dieser Kunstbauten sprechen allerdings von der enttäuschten Hoffnung, einmal einer zweigleisigen Bahn dienen zu können.

Wenn das Dorf Niklashausen, in dem der Pfeiferhannes vorm Bauernkrieg zu rebellieren begann, hinter uns liegt, sollte der Ausblick auf Gamburg von der Bahn aus genos-

sen werden. Der häßliche Bahndamm und die unharmonischen Industrieanlagen bleiben dann verborgen.

Die mittelalterliche Burg bewacht den alten Fernweg Kulsheim—Würzburg, der bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts die Tauber mit einer Furt überwand. Im Lehnbuch der Grafschaft Wertheim taucht dann bald — i. J. 1454 — erstmals die „*brucken zu Gamburg*“ auf.

Der Bürgermeister dieses Orts galt in alten Zeiten gleichzeitig als „*Brückenmeister*“ und wurde für seine Mühewaltung aus den Mitteln abgefunden, die der Brückenfonds durch Steuern und Zoll aufbrachte. Blättern wir in den aufschlußreichen Brückenrechnungen!

Im Dreißigjährigen Kriege sind am Brückentor immer und immer wieder Schäden zu beheben. Die Leibkompanie Piccolominis und der Herr Obrist persönlich strapazieren den Gemeindegürtel. Am Kriegsende kassiert der kurmainzische Keller zu Miltenberg einen hohen Tribut. Beim Franzoseneinfall 1673 sind neun Mann aus dem Ort und aus den Nachbardörfern geopfert worden. Die Plünderer zerstörten die Holzbrücke, die wohl überdacht gewesen ist; denn in der Abrechnung des Wiederaufbaus kommen Ziegel vor. Anfangs des 18. Jahrhunderts verursachten eine ganze Reihe von Hochfluten — besonders die von 1732 — erhebliche Unterhaltskosten. Wie der aus Liebe zur Heimat 1730 in der Ferne gestiftete St. Nepomuk die Hochflut überlebte, bleibt ein Rätsel.

Nach so vielen Katastrophen entschloß man sich, vom Brückentor beginnend Bogen um Bogen durch einen dauerhaften Massivbau zu ersetzen. Als man endlich im Jahre 1776 das Werk vollendet sah, hatte die Gemeinde genug Gönner gefunden, die die fehlenden Mittel durch Darlehen aufgebracht hatten. Konnte doch die Gemeinde durch Waldbesitz genügend Sicherheit leisten. Beide Herren am Ort, die Ingelheimer auf der Burg und das Würzburger Juliuspital (seit 1686), aber auch eine joviale Gönnerin hatten geholfen.

Es war Sache des Landes Baden-Württemberg geworden, sich um das reizvolle Bauwerk zu kümmern, als im Jahre 1970 ein Mißgeschick die längst fällige Instandsetzung unaufschiebbar machte. Etwa 300 m unterhalb der Brücke brach die Wehrkrone der dortigen Mühle ein. Der Wasserspiegel sank jäh und bewirkte an den Fundamenten unserer Brücke Erosionen. Dekorative, hohe Bäume drohten zu kippen und gefährdeten die Brüstungen und die Nepomukstatue. Bei der Instandsetzung im Jahre 1971 ersetzte man ortsseitig zwei kleine, verwahrloste Gewölbebogen durch einen für den Abfluß günstigeren, sanierte die Standfestigkeit des übrigen Mauerwerks und erneuerte den dekorativen Bewuchs durch fachkundige Hände. Die Zeit heilt sichtbar alle Wunden, die bei einer Baumaßnahme unvermeidlich hingenommen werden müssen.

Bei der Bronnbacher Tauberbrücke überragt neben dem hohen Alter das technische Wag-nis des Erbauers. Das Kloster baute einst im eigenen Interesse; denn nach den Ordensregeln der Zisterzienser mied man lebhaften Verkehr, ja suchte die Abgeschiedenheit. Das Bauwerk sollte daher vorrangig der Nutzung jenseitiger Liegenschaften des Klosters dienen.

Die ersten Erwähnungen der Klosterbrücke finden sich in Ablaßurkunden aus den Jahren 1336 und 1339. Danach sollte jede Hilfeleistung zum Wiederaufbau einer damals durch Hochwasser zerstörten Brücke durch Schuldentilgungen im Sündenregister honoriert werden. Wer viel säe, werde viel ernten. Ein Erzbischof und ein Dutzend Bischöfe, zuletzt der Würzburger, bürgten für die Zusage. Die Privilegien waren in Avignon ausgefertigt, wo zu dieser Zeit die Kurie unfreiwillig residierte.

Am 29. 1. 1408 — so sagt eine Inschrift in der gegenwärtigen Tauberbrücke — wurde die vorhergehende — wohl die von 1339 — durch Hochwasser zerstört und noch im selben Jahr erneuert. Zwei Gewölbe der Vorgängerin hatten die Flut überstanden. Sie

sind vom Garten des Klostergutes aus noch zu sehen.

Abt Hildebrand wählte zur Finanzierung seiner Bauvorhaben vertrauenswürdigere Wege. Er wollte offensichtlich etwas Bleibendes schaffen. Wie weit konnte man damals einen Brückenbogen wohl spannen? Würzburg hatte mit seinen Dimensionen Malheur bekommen. Hatte der Abt erfahren, daß man in Prag Weiten von 18 bis 25 m bei der Karlsbrücke riskiert hatte? Nördlich der Alpen gab es wohl nichts Größeres. So ließ er zwei Brückenbogen von etwa 22 m Weite errichten und stützte sie auf einen Mittelpfeiler von unvergleichlicher Wucht. Dazu holte er sich einen bewährten Steinmetzen herbei, der beim Bau der Wertheimer Stiftskirche mitgewirkt hatte. Sein Steinmetzzeichen verriet es uns. Die 1,10 m hohen Gurtbogensteine der Öffnung über dem Mühlkanal hat er bearbeitet, die noch heute ihren Dienst verrichten.

Daß man die östliche Brückenrampe auf der Fahrbahn der vorangegangenen, wenig stabi-

len Brücke enden ließ, machte erst nach 550 Jahren zu schaffen. Es waren aber noch andere Gründe, die 1959/60 eine Generalüberholung angeraten sein ließen, z. B.: zerstörender Bewuchs im Mauerwerk, tropfende Risse in den Gewölbeleibungen, bedrohliche Ausbeulungen der Stirnwände und die Fahrbahnenge. Jedoch die Hochfluten hatte Hildebrands Werk alle überstanden.

Der heutige Wanderer im Taubertal kann zwar noch aus der unterschiedlichen Farbtonung erkennen, was 1960 verändert wurde, man hatte aber schon i. J. 1502 und beim Bahnbau 1864 und abermals 1892 das Gesicht der Klosterbrücke narben müssen. Die Zeit heilte!

Wenn man Caspar Merians Stich von der Brücke betrachtet, kann man auf ihr einen Renaissancetorbogen entdecken, der gewiß die Erntewagen behinderte und wohl deswegen verschwunden ist. St. Nepomuk schützt seit 1731. Die Gegenwart schützt ihn auf einer exponierten Kanzel nach einem erlittenen Absturz in die Tiefe.



*Landa, Tauberbrücke L 511,  
1969*



Wer Abt Hildebrands Werk würdigen möchte, sollte das Kapitelhaus nicht übergehen. Dort findet sich das Epitaphium dieses Abtes, der zu den wohlverdienten zählte und dessen klösterliche Gemeinde, so lange sie bestand, alljährlich seiner am Todestag gedachte. Er starb am Gregorstag (12. 3.) 1416. Die Brücke zu Reicholzheim ist erstmals in einer Urkunde vom 16. 3. 1341 — ganz nebensächlich — genannt. Doch glaubt die Wissenschaft, daß hier bereits die merowingische Königstraße Speyer/Worms — Würzburg die Tauber überquert habe, wohl damals noch mit einer Furt. Daß die Route Miltenberg — Würzburg einst hier verlief, ist glaubhaft; denn sie ist die kürzeste Verbindung. Das dürfte schon 1636 der landfremde Lord Howard, Earl of Arundel and Surrey,

gewußt haben; denn er wählte diesen Weg als Gesandter seines Königs auf dem Wege zum Kaiser.

Ein Riß aus der Zeit ums Jahr 1700 stellt zwar am Tauberlauf in Reicholzheim eine Gewölbebrücke dar, doch dürfte das Bild Symbolbedeutung haben; denn im Josephsaa! zu Bronnbach zeigt eine hölzerne Brücke vor dem unverkennbaren Dorfbild, was der Maler Anfang des 18. Jahrhunderts sah.

Das schlimme Hochwasser von 1732 riß sie weg und ließ viel Vieh im Dorf umkommen. Man behalf sich wohl einstweilen wieder mit einer Furt. Eine Aussteinerung am Ufer soll angeblich sogar belegen, wo sie verlief.

Der Bronnbacher Abt kümmerte sich nun um die Finanzierung einer massiven Brücke, und die Dorfbewohner leisteten Frondienste, bis



*Bronnbach*

das Werk im Jahre 1772 vollbracht war. Die gegenwärtigen vier Bogen prägen seither das ansprechende Gesicht des Weindorfes.

Wertheim an der Mündung der Tauber in den Main zeigt heute nur noch Brücken aus modernen Werkstoffen. Aber gerade hier gab es eine bezaubernde, überdachte Holzbrücke. Wer ins Rathaus kommt, kann sich noch im Foyer am Anblick eines getreuen Bildes erfreuen.

Die räumlich beengte Stadt kannte schon am 7. 2. 1333 eine Tauberbrücke, als Kaiser Ludwig der Baier ihr die Rechte und Gewohnheiten der Stadt Gelnhausen verlieh. Sie sollten auch „*jenhalb der brugg*“ gültig sein. Der Ortsverkehr war auf eine Brücke angewiesen. Die Toten verlangten es mehr als die Lebenden; denn der Friedhof lag „*jenhalb*“.

Als nach dem Aussterben des Wertheimer Grafengeschlechts (1556) die Herrschaft in die Hände des Grafen Ludwig zu Stolberg übergegangen war, regelte dieser am 11. 3. 1562 sein Rechtsverhältnis zur Stadt in einem Vertrag zu Königstein/Taunus. Dieser Regelung zufolge fiel die Baulast der Brücke ohne Zutun der Herrschaft allein der Stadt zu. Falls die Brücke durch Hochwasser verloren ginge, waren die Mainfährer von eh und je schuldig, auch in der Tauber „*das Fahr*“ zu versehen. Die ganze Grafschaft half dann immer bereitwillig mit, den Notstand baldmöglichst zu beheben. Das nötige Holz wurde oft freigebig gestiftet.

Zur Klärung der nachfolgenden Verhältnisse in der Grafschaft: Dem Stolberger folgte einer seiner Schwiegersöhne in der Regentschaft, Graf Ludwig III zu Löwenstein aus dem kurpfälzischen Haus der Wittelsbacher. Dieser hatte vier Söhne, von denen der jüngste i. J. 1621 zum katholischen Glauben zurückkehrte. Es gab seitdem zwei gräfliche Linien in Wertheim. Die katholische wurde 1711, die evangelische erst 1812 gefürstet.

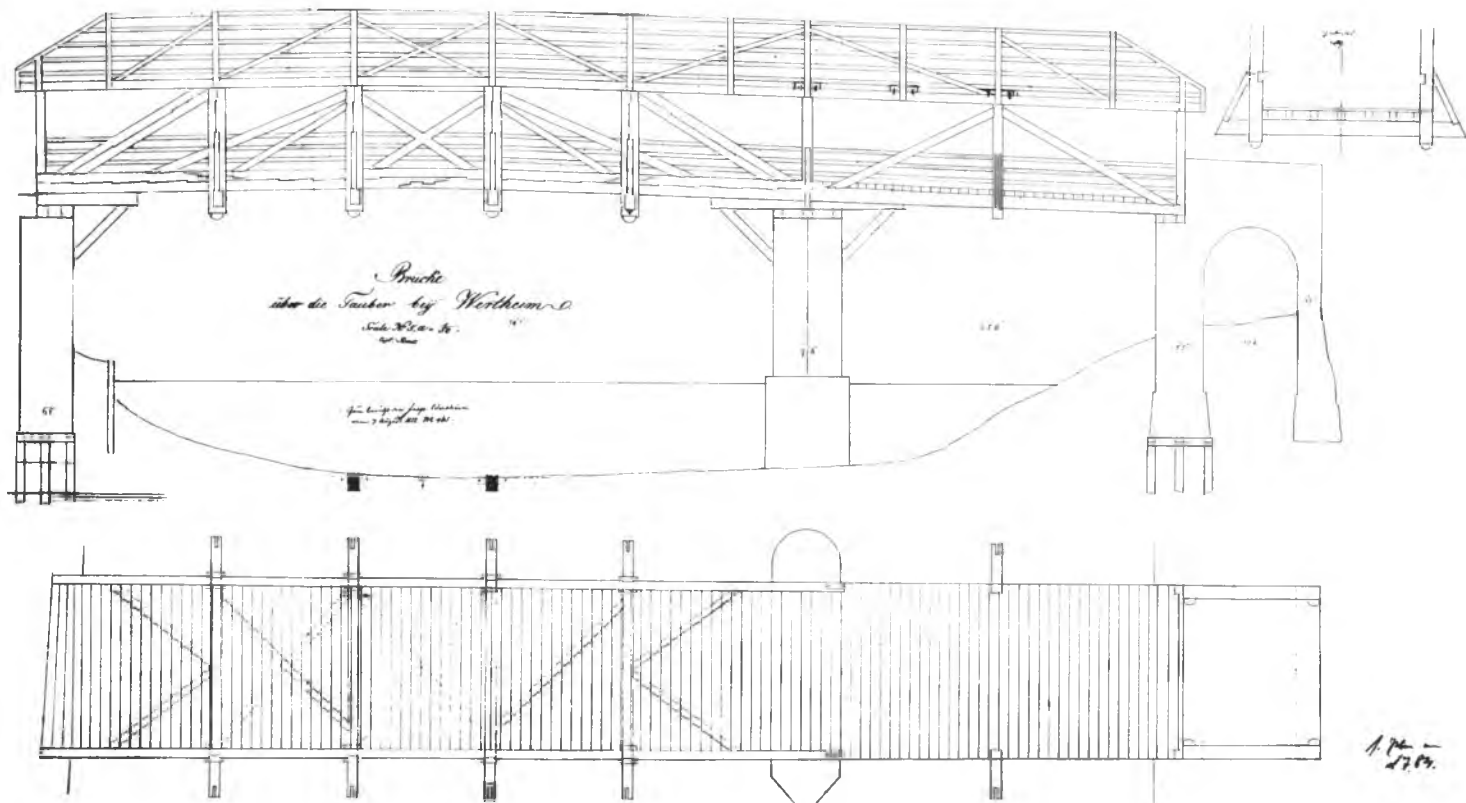
Die oft erwähnte Hochflut des Jahres 1732 (29. 9.) hatte in Wertheim extrem hohe Verluste verursacht. Die am Wasser gelegenen Häuser der Schiffer und Fischer traf es besonders hart. Sogar zwölf Menschenleben waren zu beklagen, davon allein neun in der

Stadtmühle. Der wirtschaftliche Schaden war so groß, daß der Wiederaufbau der Brücke fünf Jahre auf sich warten ließ.

Im Jahre 1776 war das Holz eines folgenden Bauwerks bedrohlich verfault. Man mußte trotz Geldnot handeln. Ein tragisches Mißgeschick bahnte sich an. Die fürstliche Regierung wünschte sich eine Bogenbrücke, wie sie zur Goethezeit in Frankfurt sehr ansprechend zu sehen war, doch später der Schifffahrt geopfert wurde. Die leeren Kassen der Stadt standen diesem Wunsch entgegen. Wer einen fürstlicherseits für die Planung engagierten Frankfurter Baumeister, namens Therbu, abfinden sollte, brachte den fürstlichen Kanzlei-Chef und den Stadtammann zu einer unüberbrückbaren Feindschaft. Therbu starb, das Holz faulte weiter, die Brücke mußte schließlich gesperrt werden.

Die hoch verschuldete Stadt entschied sich notgedrungen, bei einer wesentlich preisgünstigeren, hölzernen Brücke zu bleiben. Der Stadtammann bat dazu den Obristlieutenant Franz Ignaz Michael Neumann aus Würzburg, den Sohn des berühmten Balthasar N. um die Planung. Neumann war auf die Wünsche der Stadt weitgehend eingegangen. Die Pfeiler sollten jedoch massiv ausgeführt werden. Im übrigen wurde ein dreifeldriger Holzüberbau vorgesehen. So konnten die hierzulande gängigen, etwa 11 m langen Stämme mit ausreichender Zopfstärke verwendet werden.

Als der Bau schon in Gang gekommen war, zeigte sich die fürstliche Herrschaft höchst überrascht und wollte Einhalt gebieten. Hatte sie doch inzwischen den kgl. französ. Linieninspecteur Gavillet veranlaßt, ein Modell einer dreifeldrigen Gewölbebrücke zu entwerfen. Doch „*wie dieses kam, waren die zwei steinernen Pfeiler schon aus dem Wasser*“, viel zu dick, wie man fürstlicherseits tadelte, und ein Holzüberbau sei eine kurzsichtige Lösung. Die Pfeilerschäfte wurden erheblich schlanker (8 Schuh = 2,40 m) ausgeführt als die Fundamente (wie üblich), doch diese hatten wohl den Schrecken eingejagt. Die bei-



den älteren der vier regierenden Grafen, die den Stadtammann stützten, trösteten, man könne doch später bei besserer Kassenlage der Stadt jederzeit Bogen nachträglich einfügen, und so ging es weiter nach Neumanns Konzept.

Die aufwendigste aller bisherigen Brücken Wertheims, die erste mit massiven Pfeilern, erlebte nach nur 2 1/2 Jahren das höchste Hochwasser, das hier je gemessen wurde. Der Mainspiegel wirkte vom 27. bis 29. 2. 1784 rückstauend mit, so daß die Fluten wenigstens keine Häuser wegrissen. Die hölzernen Überbauten der neuen Brücke wurden jedoch vom Wasser abgehoben und davongeschwemmt. Der westliche der beiden Pfeiler ging verloren.

Die arme Stadt mußte notgedrungen wieder Abhilfe schaffen — nun tunlichst ohne kostspielige Hilfeleistungen Fremder. Der Stadtbaumeister Wießler erstellte zunächst im Oktober 1784 eine Interimsbrücke. Sie fiel kurzlebig aus. Schon im Dezember 1786 war zu erkennen, daß sie spätestens Ende 1787 ausgedient haben würde. Wießler plante indessen für den Dauerzustand ein bedachtes Hängesprengwerk und erhielt noch im Dezember 1786 die Zustimmung der beiden Regierungen. Jedoch der Fürst traute dem Stadtbaumeister nicht viel zu und gab sein Placet erst, nachdem Wießler in Frankfurt „bei kunstverständigen Personen Raths erholt hatte.“

Die Frankfurter hatten gemeint, der Schaden des rechten Pfeilers sei so groß, daß man ihm „so ein schweres und kostbares gebäude“ wie das geplante „Henkwerk nicht zutrauen dürffe.“ Was im einzelnen sanierungsbedürftig erschien, ist nicht überliefert. Wießlers Pfeilerschaft blieb jedoch so stark, wie er am 23. 5. 1781 am Neumannprojekt abgerechnet wurde und bis zum 14. 5. 1873 zur Verfügung stand. Das durch den Pfeilerverlust bedingte Hängesprengwerk fiel fachgerecht aus. Das asymmetrische Gebilde wurde nur dem Bahnbau geopfert — nicht einmal notgedrungen. Die Stadt begrüßte sogar am

28. 7. 1871 „die wesentliche Verschönerung.“ Der Begriff „Nostalgie“ war ihr fremd. Man ließ aus hygienischen Gründen gar noch ein vor dem Brückenkopf stehendes Stadttor mit verschwinden.

Zum Glück war die Stadt, seit sie badisch geworden war, die Baulast der Brücke losgeworden. Die danach zuständige Straßenbauinspektion Wertheim hatte am 7. 8. 1852 Anlaß gehabt, einen Zustandsplan der damaligen Tauberbrücke in Karlsruhe vorzulegen. Ihn gibt es glücklicherweise noch. In der rechten unteren Planecke wurde vermerkt: „s. Plan von 1784“. Auf diese irreführende Jahreszahl verließ sich lange Zeit die Ortsgeschichte in dem Glauben, Wießlers Projekt habe seit 1784 bestanden. Der Plan ist aber dennoch für die Nachwelt aufschlußreich. Er liefert nicht nur Maße, die mit der Abrechnung des Neumann-Projektes harmonieren, er zeigt auch am östlichen Brückende ein kleines Gewölbe, dessen Fragmente 1950/51 bei einer Baumaßnahme rätseln ließen. Es ging damals nur darum, die größten Mängel zu beheben, die bei der Sprengung von 1945 hinterlassen worden waren.

Die Odenwaldbrücke an der Taubermündung hätte mit 723 m Länge in dieser Betrachtung einen Rekord schlagen können — 65 m länger als der Autobahnviadukt im Süden von Tauberbischofsheim. Konnte man die beiden Bauwerke überhaupt noch zu den Tauberbrücken zählen? Gewiß nicht zu jenen, die einen Blick in die Vergangenheit gestatten, wie ihn Riehl 1865 dem Wanderer durchs Taubertal nahelegte.

#### Quellen:

Staatsarchiv Wertheim  
Stadtarchiv Wertheim  
Hugo Stang: in „Tauberbischofsheim“; aus der Geschichte einer alten Amtsstadt, 1955 (S. 77 ff.); Verl. Fränk. Nachr.

B. Sprotte: Geleit im Tauberland, 1975 (vergriffen)

B. Sprotte: Aus der Geschichte der Tauberbrücken, 1977 (vergriffen)

B. Sprotte: Der Wertheimer Mainübergang, 1982 (S. 36 ff.); Verlag: E. Buchheim Nachf., Wertheim