

Geschichtliches aus Sigmaringendorf-Laucherthal nach Quellen und Überlieferung

„Über sieben Brücken . . .“

Teil 3

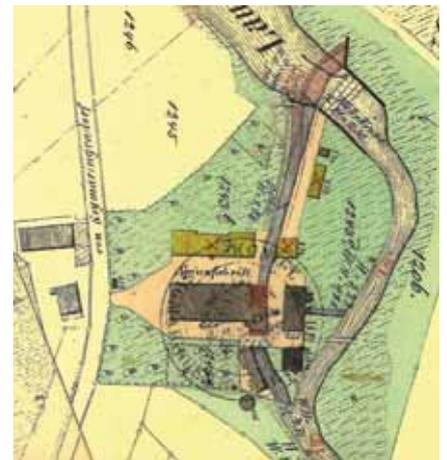
Die Brückenlandschaft im Dorf an Donau und Lauchert

Teil 2 der Brückengeschichte der Gemeinde befasste sich mit den zehn Überquerungen der Lauchert und ihres Seitenarmes Werkskanal im Bereich des Ortsteiles Laucherthal. Die dritte Folge behandelt die Bauwerke in Sigmaringendorf, die das ortsbildprägende Flüsschen überspannen, beginnend beim Stauwehr am Kraftwerk an der Laucherthaler Straße, bis es unterhalb des Sportplatzes seine Eigenständigkeit verliert und sich mit dem Wasser der Donau vermischt.

Vier Brücken im Werksgelände

Die ersten Überbrückungen der Lauchert bzw. des Werkskanals im „Dorf“ liegen innerhalb der 1885/86 erbauten ehemaligen Holzstofffabrik Schaal und des zugehörigen Kraftwerks und sind nicht öffentlich zugänglich. Der erste Steg, ein rund fünf Meter langer und ein Meter breiter Betonsteg mit tragendem Eisenrahmen, wird für die Wartung und Bedienung des Fallstocks benötigt, mit dem die Wasserführung des Kraftwerks gesteuert wird. Er stammt möglicherweise noch aus

der Zeit der Erbauung des Kraftwerks. Nur wenige Meter kanalabwärts dient der zweite, ein Metallsteg mit etwa den selben Maßen, dem gleichen Zweck. Dicht dahinter durchfließt das Lauchertwasser zunächst einen Rechen zur Entfernung von Treibgütern, hauptsächlich Holz, die beim Durchfluss an den Turbinen Schaden anrichten könnten. Die betonierte Ablagefläche dafür und der geteerte, zusammen etwa zwölf Meter breite Überweg, der bis vor wenigen Jahren zu dem dahinter liegenden Personal-Wohnhaus



Ein Ausschnitt aus dem Lageplan für den Bau des Kraftwerks und der Holzstofffabrik. Er zeigt den Verlauf des Werkskanals vom Stauwehr durch das Werksgelände, durch das Turbinenhaus bis zum Austritt und der Mündung in das Lauchertbett.

dicht über der Lauchert führte, bilden die dritte Brücke innerhalb des Werksgeländes.



Die dritte Brücke innerhalb der Werksanlagen, angebaut an das Kraftwerksgebäude.

Der erste Bedienersteg am Werkskanal



Der zweite Steg.



Die Brücke auf der anderen Seite des Kraftwerks. Unterhalb des Zaunes links tritt die Lauchert, rund siebeneinhalb Meter tiefer, nach getaner Arbeitsleistung wieder ins Freie. Dabinter ein Produktionsgebäude, das in den Nachkriegsjahren bis 1961 der Gemeinde als Turnhalle diente.



Zwei Aquarelle von Elise Schaal (24 × 32 cm). Links die Brandruine der Spinnerei Gmür, 1885, rechts der Neubau der Holzstofffabrik Schaal, 1886. Auf beiden Bildern sind die Stege von der Walke über die Lauchert und den Kanal zu den Schrotäckern zu erkennen. In der abgebrannten Spinnerei wurde das Wasser des Kanals mittels Wasserrad zum Antrieb der Maschinen genutzt. Für die Holzstoffproduktion wurde 1886 das heute noch bestehende Kraftwerk gebaut. Die Malerin, Urgroßmutter von Gerhard Schaal, hat sich, dem Malstil jener Zeit entsprechend, am rechten unteren Bildrand des linken Bildes selbst verewigt.

Innerhalb des Kraftwerks fällt das Wasser rund 7,3 Meter und treibt zwei Francis-Turbinen zur Stromgewinnung an. Damit werden, durch schwankende Wassermengen bedingt, zwischen 50 und maximal 330 KW Strom erzeugt, was einer Jahresleistung von ca. 1,3 Mio. KW entspricht. Fabrikant Carl Schaal hatte die abgebrannte mechanische Spinnerei Gmür gekauft und baute 1885 ein Kraftwerk zur Erzeugung von elektrischem Strom und eine Holzstofffabrik. Anfangs der 1960er Jahre zeichnete sich ab, dass das

Geschäft mit dem Holzschliff, den der Betrieb auf den Werksmühlen erzeugte, keine Zukunft mehr hatte. Der Enkel des Betriebsgründers, Dr. Dietrich Schaal, stellte die Produktion um auf Metallveredelung. In der Folgezeit wurden mehrere Erweiterungsbauten erstellt. 2010 übernahm der auf dem Energiesektor tätige Günter Malisi aus dem bayrischen Dietmannsried das Kraftwerk und das dazugehörige Wasserrecht an der Lauchert, der Produktionsbetrieb ging an die Firma Gosma aus Spaichingen.

Von der Walke zur Lauchertthaler Straße
Die beiden nebenstehenden Bilder zeigen, dass bereits in den 1880er Jahren zwei hölzerne Stege eine Verbindung für Fußgänger von der Walke zur Lauchertthaler Straße hergestellt haben. Auch im Ortsbuch Sigmaringendorf sind die beiden Stege auf S. 158 zweimal dargestellt, allerdings, in künstlerischer Freiheit, nicht unten im Taleinschnitt, sondern auf der Höhe.

Wann die beiden Stege unterhalb der Werksanlagen, so wie sie heute - auch nach ihrer Stilllegung 2015 bestehen, erstellt wurden, ist nicht zu ermitteln. Das unten stehende Bild (links) zeigt, dass der Steg über den Kanal bereits in den 30er Jahren aus Beton bestand. Er wurde durch die Firma Schaal erstellt, die auch unterhaltspflichtig war. Bei einer Untersuchung auf Verkehrssicherheit Mitte der 1990er Jahre wurde festgestellt, dass der etwa 7,5 Meter lange und 1,10 Meter breite Steg den Vorschriften nicht mehr entsprach. Pläne für einen Neubau ergaben 1994 Baukosten von rund 45.000 DM. Im Sommer 1998 ließ die Gemeinde den Steg durch Schlossermeister Adolf Kordovan mit der Auflage eines Metallrahmens und der Belegung mit rutschfestem Blech für rund 7500 DM renovieren.

Der Steg über die Lauchert war eine Eisenkonstruktion, ursprünglich belegt mit dicken Längsdielen. Für Lausbuben war



Die Stege über den Werkskanal (links) und die Lauchert mit dem Zugangsweg von der Walke her im Jahr 1936.



Seit der Eröffnung der neuen Brücke sind die alten Stege gesperrt.



Die neue Brücke von der Walke in die Goetbestraße wird am 31. März 2015 mit einem großen Lastkran eingeboben.



Der gelungene, schöne Steg 2018.

es ein Leichtes, die Brücke durch Rütteln heftig zum Wackeln zu bringen. Ende der 60er/-Anfang der 70er Jahre wurde statt der Dielen eine 11 cm starke Betonschicht aufgebracht. Als Tragekonstruktion nahm man der Einfachheit halber die bestehenden Eisenrahmen. Bei der angesprochenen Untersuchung wurde festgestellt, dass diese weit unterdimensioniert waren und die Brücke nicht verkehrssicher war. Weil sie nur von Fußgängern und Radfahrern benutzt wurde, beließ man das etwa 14 Meter lange und 1,2 Meter breite Brücklein dennoch in dem Zustand.



Endabnahme am Tag der Einweihung: Belastungsprobe bestanden, die neue Brücke hält!

Den lange Jahre gehegten Wunsch in der Bevölkerung nach einem höhengleichen Übergang über die Lauchert nahmen Gemeindeverwaltung und Gemeinderat mit dem Beschluss eines Neubaus im Dezember 2012 in Angriff. Die bisherigen Stege waren, vor allem wegen der sehr steilen Rampe auf der rechten Flussseite, von Gehbehinderten, mit Rollstühlen, aber auch mit Kinderwagen nicht oder nur mühsam passierbar. Vor der Realisierung mussten in langwierigen Verhandlungen wasserrechtliche Fragen geklärt werden. Der instabile Untergrund mit weichen Tauchsandschichten erforderte eine tiefe Gründung der beiden Widerlager. Baubeginn war im Herbst 2014. Die Brücke wurde von der Brückenbaufirma Schafitzel in Schwäbisch Hall vorgefertigt und mittels Schwerlast-Spezialtransport nach Sigmaringendorf gebracht. Am frühen Morgen des 31. März 2015, während eines kurzen, heftigen spätwinterlichen Schneesturms, wurde die 26,5 Meter lange und 2,5 Meter breite Brücke mit einem Schwerlastkran eingesetzt. Am 13. Mai 2015 erfolgte in einem kleinen Festakt die Segnung des Bauwerks durch die Pfarrer Kasimir Fatz und Micha Fingerle und die Freigabe für die Bevölkerung. Es handelt sich um eine „Unterspannte Holzbrücke, belegt mit Gussasphalt“. Die Kosten beliefen sich auf insgesamt 370.000 €, davon entfielen auf die Brücke 260.000 €, auf die beiden, von der Bau-



Der Fußgänger- und Radfahrersteg, die sogenannte „Rohrbrücke“ als Überdeckung des Abwasserkanals von der Goethestraße zum Schlossgarten.

firma Hammer erstellten Widerlager 60.000 € und auf die Verlegung der Wasserleitung rund 37.000 €. Die elegante, leicht wirkende, zur Mitte hin schwach gewölbte Brücke wird von Spaziergängern, Radfahrern und Fußgängern als günstige Verbindung gerne angenommen.

Die Brückenlandschaft wird dichter: Vier Brücken auf Sichtweite

Eine Brücke auf dem Kanalrohr

Im Rahmen der Verlegung der Ortskanalisation war es erforderlich, die Entwässerungsrohre für das neue Baugebiet Sturren, die Lauchertstraße und das Gebiet Schrotäcker durch die Goethestraße und mittels einer Rohrbrücke über die Lauchert in Richtung Schlossgarten zu verlegen. In diesem Zusammenhang kam bei dem damals jungen Bürgermeister Alois Henne und dem planenden Tiefbauingenieur Fritz Kovacic die Idee, auf diesem Rohr einen Steg als fußläufige Verbindung aus dem Gebiet Lauchertthaler Straße/Schrotäcker zu Schule und Kirche zu schaffen. Dadurch verkürzte sich vor allem auch der Weg der Schul-

kinder bei ihrem Marsch zu und von der Turnhalle in der Au. Außerdem konnte dadurch der gefährvolle Bahnübergang und eine große Strecke entlang der Lauchertthaler Straße vermieden werden. Das 21,15 Meter lange und 45 Tonnen schwere Kanalrohr wurde Mitte Dezember 1982 eingesetzt. Für die äußerst schwierige Montage waren zwei besonders große Autokrane mit einer Hebekraft von 95 und 65 Tonnen erforderlich. Einer stand auf der Schlossgartenseite, der andere gegenüber an der Schillerstraße. Im Frühjahr 1983 wurde auf die selbe Weise der Fußgängersteg aus Stahlbeton auf die Widerlager des Kanalrohrs aufgesetzt. Die Betonbrücke ist rund 27 Meter lang, 2,40 Meter breit und neigt sich zum Schlossgarten hin um 2,2 Prozent. Das aufwändige Projekt kostete 195.223 DM, davon entfielen auf den Steg 37.000 DM.

Die Brücke der Hohenzollerischen Landesbahn

Eines der größten Ärgernisse in der Gemeinde war über Jahrzehnte die Einfahrt der „Kleinbahn“, der Hohenzollerischen Landesbahn, mit ihren schier unendlich



Seit 1992 fahren die Güterzüge der Hohenzollerischen Landesbahn über die Lauchertbrücke und den Fußgängerdurchgang direkt und ohne langwieriges Rangieren nach Mengen.



Die Brücke der Deutschen Bahn mit der Bauwerksnummer 1823 nach der Renovierung von 1924/25 vom Schlossgarten flussabwärts gesehen.



Die Eisenbahnbrücke und das Überlaufwehr der Lauchert in einer Winteraufnahme von 1962/63.

langen Ketten der Salzwagen aus Stetten bei Haigerloch und Gütern wie Holz oder Metallprodukten des Hüttenwerkes. Beim Rangieren, der Umsetzung der Züge auf das Hauptgleis der Deutschen Bahn, gab es oft einen bis zu zehnminütigen Verkehrsstau bis hinaus zur „Krone“. Es ist das Verdienst von Ludwig Noeske, dem damaligen Vorsteher des Bahnhofsmengen, dass diese Misere ein Ende fand. Bereits 1983 brachte er bei den zuständigen Stellen die Idee vor, den Bahnübergang Lauchertthaler Straße und den Bahnhof Sigmaringendorf zu entlasten. Er ist damit der „Vater“ der neuen Trassierung. Die Züge der HzL sollten direkt in die Bundesbahnstrecke eingeschleust werden. Für die Streckenplaner war es eine große Herausforderung, auf nur 300 Metern Länge eine derart enge Kurve mit einem Radius von 140 Metern von der Goethestraße bis zum Hauptgleis so zu konstruieren, dass sie von der Bahn befahren werden konnte. 1987 gab es die erste konkrete Planung, in deren Fortgang, vor allem wegen der Finanzierung, sich auch der Innenminister Dietmar Schlee einschaltete. Auch die Gemeinde mit Bürgermeister Henne hatte größtes Interesse an der Maßnahme.

Die Baugenehmigung wurde Ende 1989 erteilt. Im selben Jahr erfolgten erste Dammschüttungsmaßnahmen, die erforderliche neue Brücke wurde im Frühjahr 1991 gebaut und Ende Mai fertiggestellt. Am frühen Morgen des 22. August 1992 befuhr der erste Zug die neue Strecke, am Nachmittag des 26. August fuhr der letzte Salzzug in den Dorfer Bahnhof ein. Bereits am Morgen des nächsten Tages war die endlose Wartezeit am Bahnübergang Vergangenheit. Es dauerte bis zum Juni 1993 bis die ganze Maßnahme mit der Reduzierung auf ein einziges Durchgangsgleis und die gesamte technische Umstellung abgeschlossen war. Die Kosten für die Neutrassierung der Kurve beliefen sich auf 4,5 Millionen DM, größter Posten war die neue Brücke über die Lauchert und den Weg. Die gesamte Länge der Brücke beträgt, inklusive der beidseitigen Auflager 46,60 Meter. 23 Meter überbrücken die Lauchert, der Mittelpfeiler ist 2 Meter breit und 8,50 Meter entfallen auf den Weg zum Spielplatz und dem Schloßle, der eine Durchgangshöhe von 3,50 Meter hat. In der Gesamtbreite von 6,60 Meter ist das Gleisbett mit 4,40 Meter enthalten.

Entsprechend der Gesamtkurve ist auch die Brücke leicht geschwungen, die Geleise sind mit 6 Zentimetern Höhenunterschied nach innen geneigt. Konstruktionstechnisch handelt es sich bei dem in Spannbetontechnik hergestellten Bauwerk um eine Hohlkastenbrücke mit 1,54 Meter Stärke und einem Hohlkasten von 2,40 x 0,94 Meter.

Aus dem vorletzten Jahrhundert: Die Brücke der Deutschen Bahn

Der Bau der Eisenbahnlinie Tübingen-Aulendorf bzw. Ulm-Donauessingen veränderte das Ortsbild gravierend. Min-



Das Innenleben der Eisenbahnbrücke.

destens fünf kleinere und größere bäuerliche Anwesen mussten abgebrochen und andernorts wieder aufgebaut werden, weil sie der Trassenführung der Bahn im Wege standen. Dazu kommt der Neubau der Brücke über die Lauchert bzw. den Mühlkanal. Genau bei Bahnkilometer 88,812 der Strecke Ulm-Sigmaringen erstellte die Maschinenbaugesellschaft Heilbronn 1872/73 für die damalige Reichsbahn die Brücke als Eisenkonstruktion. Es handelt sich dabei um ein zweifeldriges, parallelgurtiges Rautenfachwerk auf Durchlaufträgern mit oben liegender Fahrbahn und unmittelbarer Schwellenauflagerung. Die Brücke mit der bahnn internen Bauwerksnummer 1823 ist 33 Meter lang und fünf Meter breit. Die beiden Durchlauföffnungen haben eine maximale Stützweite von 15,40 Metern. Das Eisenfachwerk vom Auflager bis zur Gleis-



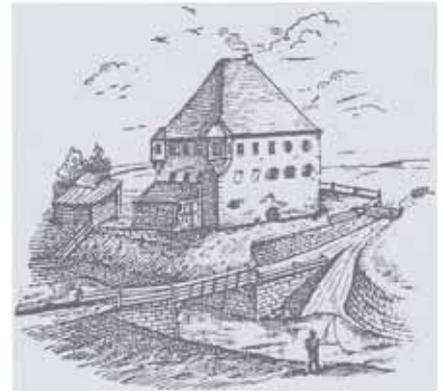
Ein Regionalexpress der Deutschen Bahn fährt über die Eisenbrücke von 1873/1924 in den Bahnhalt Sigmaringendorf ein.

oberfläche ist 3,30 Meter hoch, die Bauwerksfläche beträgt 165 Quadratmeter. Mehrere tausend Stahlrieten verbinden die Konstruktionsteile und halten sie zusammen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Das derzeitige Erscheinungsbild beruht auf einer grundlegenden Renovierung und Verstärkung des Bauwerks in den Jahren 1924/25 durch die Firma Walde, Kade und Erath aus Hall-Steinbach. Dabei wurde die bisherige Konstruktion mit 33 Tonnen Gewicht durch den Einbau von weiteren 16,4 Tonnen Eisenmaterial verstärkt. Der zunächst wohl gemauerte Pfeiler wurde durch einen Eisenbetonpfeiler ersetzt, genauso wie die Auflager der Widerlager. Diese sind seither, ebenso wie die seitlichen Mauern in Kalktuffstein ausgeführt. Der in das

Stauwehr des Mühlkanals integrierte Mittelpfeiler hat die Außenmaße von 1,4 x 3,2 Meter.

1964 erfolgte durch das spezialisierte Rostschutzunternehmen Fuß aus Heilbronn eine gründliche Entrostung. Es wurden zwei Rostschutz- und zwei Deckanstriche aufgetragen. Die zu bearbeitende Fläche betrug rund 705 Quadratmeter. Außerdem brachte man beidseitig neue Gitterroste und linksseitig einen Kabelkanal an. Der damalige grüne Anstrich ist mittlerweile wieder einem einheitlichen Rostbraun gewichen.

Die Brücke wird von der Eigentümerin, der DB Netz AG, regelmäßig auf Sicherheit überprüft und durch kleinere Reparaturen, zum Beispiel Schwellaustausch, instandgesetzt. Planungen für einen Neubau, vermutlich als Stahl-



Schlössle „Ratzenhofen“. Zeichnung angefertigt etwa 1880-1900 von Max Stauss „nach einer alten Bleistiftzeichnung“.

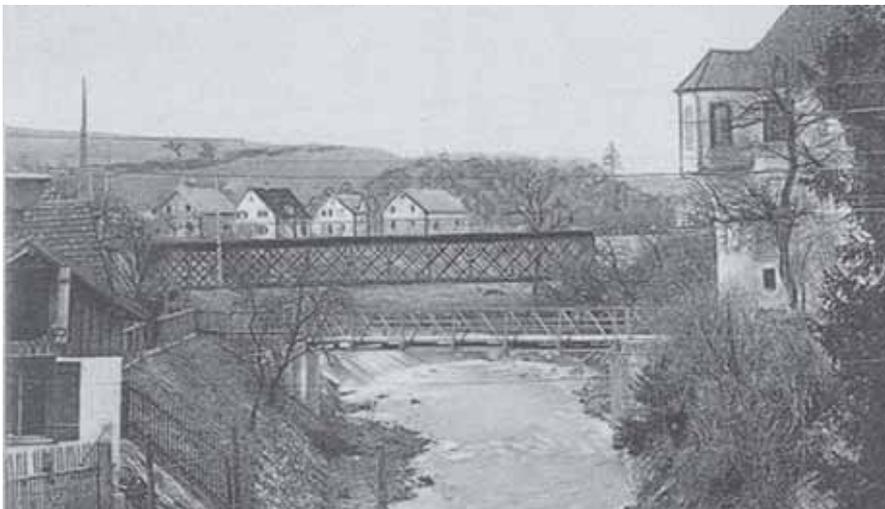
betonbrücke, sind bereits im Gange. Sie sehen vor, dass dieser bis etwa 2023 verwirklicht wird.

Ein uralter Überweg, jetzt ganz neu: Die Brücke am Schlössle

Seit es die Mühle „an“ oder besser „bei“ der Lauchert gibt, ist der Flusslauf durch den Menschen stark beeinflusst und gestaltet. Sie ist 1581 in der Dorfer Chronik erstmals erwähnt, als sie durch Graf Karl von Hohenzollern-Sigmaringen verpfändet wurde. Vermutlich ist sie deutlich älter, denn schon 1306 ist in einem „Urbar“ vermerkt, was der Müller der Herrschaft gegenüber zu leisten hatte. Bereits 1623 ließ der Graf eine Sägemühle errichten. Die Einwohner waren an die Mühle „gebannt“ und hatten ihr bei Bedarf zu fronen.

Der Übergang über Kanal und Lauchert im Bereich des Schlössle ist zweifellos einer der ältesten Flussübergänge im Dorf. Mit der Anlage der Mühle war zwangsläufig auch die Anlegung des Mühlkanals verbunden, mit der Überquerung der Lauchert war deshalb stets auch der Kanal zu überschreiten. 1748 ersetzte die Herrschaft die baufällig gewordene Mühle und verlangte von der Bevölkerung das ganze Jahr über dauernde Fronen, so dass Beschwerden aufkamen, die Leute müssten ihre Feldarbeit vernachlässigen.

In der Dorfer Chronik ist S. 126 die obenstehende Zeichnung abgebildet, die Max Stauss nach einer Bleistiftskizze von 1861 anfertigte. Sie zeigt, dass der hölzerne Steg und der Weg entlang des Schlössle deutlich tiefer lagen als die Nachfolgebrücken. Vom Weg, der so tief lag, dass ein weiterer Steg die Gärten links und rechts verband, führte ein Zugang zur Lauchert, der eine Viehtränke ermöglichte-



1895 wurde die erste eiserne Brücke über die Lauchert beim Schössle gebaut, darüber die Eisenbahnbrücke.

Die Schlösslebrücke von 1956 mit dem Schlössle (2013) rechts und mit dem Haus Schneck am „Schneckenbuckel“ (1964) unten.





Die neue Schlöslebrücke wurde am Straßenfestsamstag 2013 nach rund dreimonatiger Bauzeit offiziell für den Verkehr übergeben.

te. Der Übergang über den mit Sicherheit mehr Wasser als die Lauchert führenden Kanal ist nicht dargestellt.

Die Grundlage für die wenige Jahre später erfolgenden Änderungen im Mühlenbereich war 1891 der Kauf der Mühle von Fabrikant Carl Schaal für 75.000 Mark. Er baute sie ein Jahr später zu einer „Kunstmühle“ aus.

Möglicherweise im Zusammenhang mit den gravierenden Veränderungen im Bereich E-Werk ließ die Gemeinde 1898 die bis dahin hölzerne Schlöslebrücke abtragen und einen neuen Steg bauen.

Die Spezialfirma Leins & Cie. aus Stuttgart erstellte eine Eisenkonstruktion mit Holzbohlenbelag und einer Erd-/Schotter-schicht als Decke. Die 13,85 Meter lange und 2,60 Meter breite Brücke mit einem beidseitigen Eisengeländer kostete, ohne die beiden Betonwiderlager, 2000 Mark.

1955 war diese Brücke durch Rost und Holzfäulnis so baufällig, dass eine Sperrung drohte. Der Gemeinderat beschloss deshalb Ende Oktober 1955 den Bau einer neuen Brücke und beauftragte den 28 Jahre alten örtlichen Architekten Karl Rebbholz mit der Planung einer Betonbrücke. Ein Kostenvoranschlag belief sich auf 25.000 DM. Der Bauauftrag ging am 28. Mai 1956 an die Sigmaringer Bauunternehmung Deutschmann, die im selben Sommer eine neue Brücke erstellte. 14,80 Meter lang, 4,60 Meter breit, aus 50 Zentimeter dickem Eisenbeton mit einer zwei Zentimeter starken Schicht aus Gussasphalt, hatte sie eine Höhe von 4 Metern über der Flusssohle. Das Geländer bestand aus Eisenrohren mit jeweils 2 Meter breiten Gitterfüllungen. Die Kosten der Brücke beliefen sich auf 22.600 DM, die Gesamtmaßnahme erforderte den Betrag von 27.175 DM.

Heutzutage wohl nicht mehr möglich: Bei der Prüfung der Statik wurden seitens der Baubehörde Änderungen angemahnt. Ob sie erfüllt wurden, ist nicht bekannt. Die schriftlichen bau- und wasserpolizeilichen Genehmigungen des Landratsamtes gingen jedenfalls erst im Januar 1957 ein. Da war die Brücke längst fertig und in Verkehr genommen!

Ende der 70er Jahre traten an dem Bauwerk offensichtliche Mängel auf. Die Gemeinde ließ es für rund 1000 DM von einem Fachmann untersuchen. Das Ergebnis dieser Prüfung war sehr negativ: Oberflächlich war Wasser in den Beton eingedrungen, an den Seiten waren Betonabplatzungen zu konstatieren, auch deutliche Eisenkorrosion war vorhanden. Der Fachingenieur empfahl äußerst dringlich, sofort zu sanieren. Der Kostenanschlag hierfür belief sich auf 38.000 DM. Weil die Gemeindekasse zu der Zeit ein tiefes Loch hatte, wurde die Sanierung auf 1980 verschoben. Außer ein paar Schönheitsreparaturen verblieb die Brücke noch über 30 Jahre in diesem Zustand. Im Dezember 2012 beschloss der Gemeinderat, eine neue Schlöslebrücke zu erstellen. Eine Grundsanie rung war mittlerweile auf rund 170.000 € veranschlagt.

Die Kostenschätzung für einen Neubau als Stahlbetonbrücke lag bei ca. 240.000 €. Zur Finanzierung konnte die Gemeindeverwaltung rund 60 Prozent (138.000 €) an Fördermitteln akquirieren.

Im März 2013 wurde die große Kastanie, die Generationen von Schulkindern ihre Früchte als Spiel- und Bastelmaterial lieferte, gefällt. Sie war beim Neubau im Wege. Der Abriss der alten Brücke erfolgte im Juni, im Mai hatte Hochwasser der Lauchert die Arbeiten für einige Wochen verzögert.

Die Arbeiten im Sommer gingen zügig vonstatten, so dass die neue Brücke wie geplant am 7. September, zum Straßenfestauftakt, ihrer Bestimmung übergeben werden konnte. Das Bauwerk hat eine Gesamtlänge von 14,61 Meter, die lichte Weite beträgt 13,30 Meter, die Breite 4,20 Meter und die Gesamtfläche 68,7 Quadratmeter. Sie ist ausgelegt für eine Last von 12 Tonnen und, wie ihre Vorgängerin, für den Kfz-Verkehr gesperrt.

„Das Wasser verschwindet“

Unscheinbar und von den Meisten, die sie überqueren, gar nicht als Brücke wahrgenommen, ist der zweite Teil der Schlöslebrücke. Sie ist integriert in die Abdeckung des Mühlkanals vom Wehr bis zum E-Werk. Ab dem Fallenstock am Fuße des „Schneckenbuckels“ fließt das Lauchertwasser unterirdisch dem Kraftwerk zu.

Obwohl im Besitz der gräflichen, später fürstlichen Herrschaft, war der Unterhalt der gesamten Anlage Gemeinschaftsaufgabe und deshalb mit Fronpflicht belegt. Immer wieder riss Hochwasser das Wehr weg und es bedurfte großer Anstrengungen, es wieder instandzusetzen. So mussten 1784 von der Bevölkerung über 1500 Tage Fron geleistet werden und es bedurfte 712 Wagen mit Steinen. Diese dürften schon damals im Steinbruch am



Die Brücke, aus dem Fenster des Erkers am Schlösle gesehen. Im sehr trockenen Sommer und Herbst 2018 ist die Lauchert als Überreich des Mühlkanals nur ein spärliches Rinnsal.



Das Lauchertwasser fließt als Mühlkanal bei der Schlösslebrücke unter dem Grünstreifen, der Straße und den Gärten entlang des Fußweges zur Mühle, ...



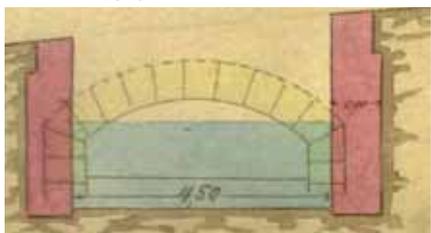
... tritt hinter dem Mühlengebäude für wenige Meter ans Tageslicht, ...



... bevor es zur Arbeitsleistung an den Turbinen im Kraftwerk Schaal beim Rechen und einer kleinen Bedienerbrücke wieder verschwindet, ...



... um nach getaner Arbeit mehr als fünf Meter tiefer wieder zu erscheinen und der Mündung in die Donau zuzustreben.



Der größte Teil des überbrückten Mühlkanals ist seit 1849 als Gewölbe ausgeführt.

Stauden gewonnen worden sein. Im Herbst 1826 erfolgte erneut eine grundlegende Reparatur.

1845 riss das Hochwasser das Wehr erneut weg und es musste mit großem Aufwand erneuert werden. Beim Aufbau kamen am 20. Mai zwei Arbeiter ums Leben, als sie von einem halb weggerissenen Balken erschlagen wurden. Ein äußerst folgenschweres Hochwasser trat am 6. Januar 1849 auf: Wieder wurde das Wehr weggerissen, gegenüber der Mühle stürzte die Ölmühle ins Wasser. Bei der Wiederherstellung wurde der Mühlkanal, bis dahin ein offen fließendes Gewässer, vertieft und mit einem Gewölbe aus Steinquadern abgedeckt, so dass von ihm fortan nicht mehr allzu viel zu sehen war und er kaum mehr wahrgenommen wird. Durch diese Maßnahme und den Bau des E-Werks wurde die Gefahr durch das Lauchert-Hochwasser weitgehend gebannt. Beim Bau des E-Werks bekam der Kanal bei seinem Eingang eine mehrere Meter breite Eisenbetonabdeckung, desgleichen im Bereich der Mühle. Hier baute man eine rund fünf Meter breite Öffnung ein, um angeschwemmtes Treibgut mit einem Rechen entfernen zu können. Nur wenige Meter oberhalb, schon im Hof der Mühle, war noch zu Anfang des 20. Jahrhunderts eine weitere Öffnung, abgesperrt lediglich durch ein Eisenrohrgeländer, vermutlich zur Wasserentnahme. Sie ist heute durch Betonplatten abgedeckt.

Um den Rechen bedienen und sauber

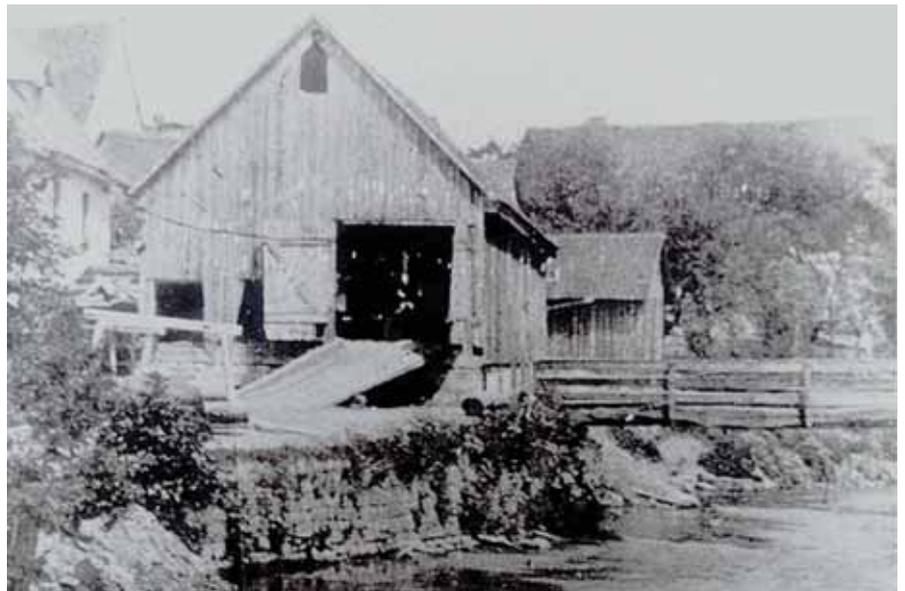
machen zu können, baute man als Einlass ins Kraftwerk eine weitere, etwa vier Meter breite Brücke. Der hier angebrachte Fallenstock steuert die Wasserführung des Kraftwerks. Der Fallenstock bei der Schlösslebrücke dient nur einer eventuellen Absperrung des Mühlkanals für Reparaturarbeiten. Er hat für den Normalbetrieb keine Funktion.

Im Inneren des Kraftwerks treibt das Wasser mit einer Fallhöhe von 5,5 Metern zwei Francis-Turbinen an. Mit ihnen werden jährlich rund 1,2 Millionen kW Strom erzeugt. Wurde dieser in früheren Jahren in das firmeneigene Netz eingespeist und damit das Dorf mit Strom versorgt, wird er seit Jahrzehnten an das Netz der EnBW abgegeben.

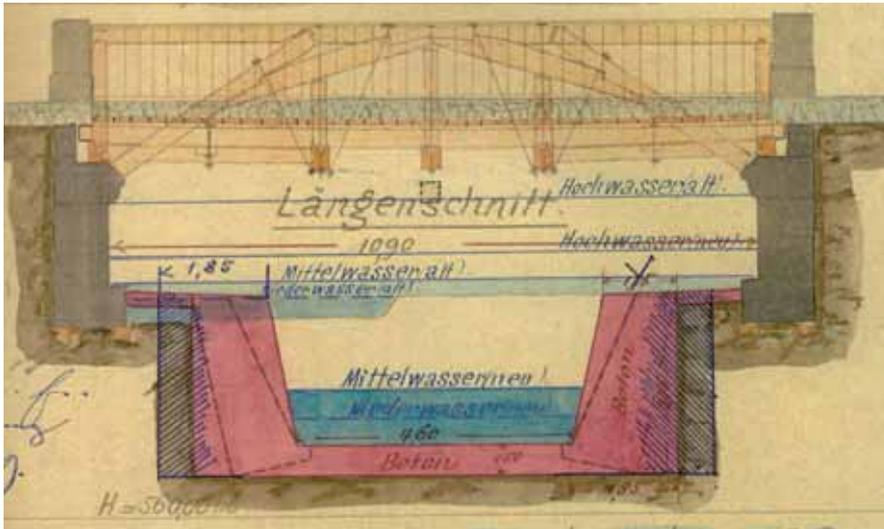
Eine Insel mitten im Dorf: Mühlbach- und Sägbücke sowie der Steg zur Kirche

Vom Lauchertwehr beim Schlössle bis südöstlich der Lindenschmiede erstreckte sich über Jahrhunderte hin bis 1897/98 eine zunächst sehr schmale, im Bereich des heutigen Rathauses breiter werdende Insel. Sechs Brücken verbanden das Gebiet mit dem linken Lauchertufer wie auch dem Dorf westlich davon. Der Bau des E-Werks durch Fabrikant Carl Schaal 1897/98 veränderte das ganze Viertel und das Ortsbild grundlegend.

Die ersten Brücken waren die bereits beschriebene Schlösslebrücke und die Überquerung des Mühlkanals. Wie der Plan auf



Bei dem ehemaligen Sägewerk, von Säger und Zimmermann Gabriel Springer pachtweise betrieben, führte dieser hölzerne Steg zum Fußweg zur Kirche zwischen den heutigen Häusern Buck und Schäfer am Schlössleweg. Er wurde wie die Säge- und die Mühlbachbrücke beim Bau des E-Werks durch Carl Schaal entfernt. Dieser Bau führte zu einer völligen Veränderung des Ortsbildes von der Mühle bis zu Lindenschmiede.



Dieser kleine Ausschnitt aus dem Bauplan von E-Werk und neuer Lauchertführung zeigt die erste, hölzerne Lauchertbrücke im Jahr 1896 nach der gründlichen Erneuerung von 1884. Er verdeutlicht außerdem die Wasserstandshöhen vor und nach der Tieferlegung des Flussbettes.

Seite 10 zeigt, war vorgesehen, den Weg nach der Schloßlebrücke zweimal rechtwinkelig fortzuführen und eine weitere Brücke über den Kanal zu bauen. Dieses Vorhaben wurde jedoch so nicht umgesetzt. Weitere Überquerungen des früheren Mühlkanals und heutigen Wasserzulaufs für das E-Werks wurden ebenfalls schon beschrieben.

Unterhalb der Mühle (Ziffer 16. Die in Klammer gesetzten Zahlen beziehen sich auf den Ortsplan auf den Seiten 10 und 11) querte bis 1897/98 die sogenannte „Sägbrücke“ (18) den Kanal. Über sie wurde, vom großen Haus Gulde an der Hauptstraße aus über den Ortsweg zwischen Haus und Scheune „Baldesbeck“ List (34) das Sägewerk mit Langholz beschickt. Das südlich daran anschließende Sägewerk, bis dahin von Säger und Zimmermann Gabriel Springer pachtweise betrieben, wurde ebenso wie die Sägbrücke abgerissen. In diesem Zusammenhang wurde auch der schmale, hölzerne Steg, der von der Sägerei zum Kirchweg zwischen den Häusern Eisele (3) und Spoh (Brunna-Done) (5) hinaufführte, entfernt.

Auch die kleinbäuerlichen Häuser Schlosser Fleisch und der Witwe von Konstantin Spoh (32) mit ihren Gärten mussten weichen. In der Reihe dieser Anwesen stand bis zum Bau des Rathauses (35) 1886/87 die Schmiede der Brüder Schöb, die ihr Anwesen an die Gemeinde verkauften und nach Amerika auswanderten. Diese Schmiede hatte einen eigenen Kanal, der etwa Mitte der Zehntscheuer (heute Feuerwehrhaus) mittels Fallen-

stock von der Lauchert abzweigte und mit einem Wasserrad den Schmiedehammer antrieb. Der Kanal verlief noch rund zehn Jahre dicht unterhalb des Rathauses. Im Bereich der Mühlbachbrücke (39)/ „Adler“-Gaststall (38) vereinigte er sich mit dem Mühlbach. Beim E-Werk-Bau 1897/98 wurde das Stauwehr entfernt und der Schmiedekanal verfüllt. Nachdem das Wasser des Mühlkanals seine Arbeit in Mühle und Sägewerk verrichtet hatte, floss es, jetzt unter der mehrfach zitierten Bezeichnung Mühlbach, zwischen Metzgerei Gulde (44) und dem alten Feuerwehrhaus (40) hinter der Lindenschmiede (42, 43) vorbei, der Mündung in die Lauchert (49) zu. Bei der Schmiede wurde das

Wasser nochmals auf zwei Wasserräder geleitet, zum einen, um auch dort den Schmiedehammer anzutreiben, zum anderen für den Betrieb einer Dreschmaschine. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnten die Bauern dort für drei Pfennig je Garbe ihre Ernte dreschen lassen.

Wichtigste Brücke in diesem Bereich, lange vor dem Bau der Lauchertbrücke (29) am heutigen Standort, war die aus Holz gebaute Mühlbachbrücke beim heutigen Alten Feuerwehrhaus. Von ihr existiert leider keine Abbildung. Größere Brückenbauarbeiten waren 1847 zu verzeichnen. Zwei kleinere Lauchertbrücken (Sägbrücke?, Mühlbachbrücke?) wurden abgetragen und durch neue ersetzt. Die Mühlbachbrücke erhielt ein steinernes Gewölbe.

Mit dem Bau des E-Werks wurde der Mühlbach zugeschüttet, die Brücke abgebrochen, die Lauchert in ihr heutiges, tief gelegtes Bett gezwängt. Als erste Anfänge einer Kanalisation verlegte man vor der Verfüllung „Cement“-Rohre und leitete das Oberflächenwasser aus dem Bereich Rathaus/„Adler“ an der Lindenschmiede vorbei in die Lauchert. Für den Metzger Gulde wurde dabei ein Anschluss für sein Abwasser eingerichtet. Die Insel wurde dadurch auf einen bis heute noch bestehenden schmalen Streifen vom Stauwehr bis zum Wassereinlass ins E-Werk verkleinert. Bedingt durch die Überdeckung (Überbrückung) des Kanals wird sie als solche gar nicht mehr wahrgenommen.



Nicht einmal 60 Jahre alt wurde diese Lauchertbrücke (gebaut 1904, abgerissen 1962) mit ihrem schönen schmiedeeisernen Geländer.

Die Bewohner der Insel waren bei Hochwasser ganz besonderer Gefährdung ausgesetzt. Am 3. März 1744 riss das Wasser von Lauchert und Mühlbach zwei Stege weg und lief am alten Schul- und Rathaus 5 Schuh hoch auf. Im besonders strengen Winter 1829 löste sich beim Eisgang bei der Ölmühle eine riesige Eisscholle, trieb den Mühlbach hinunter bis auf die Straße beim „Adler“. Sie musste mit Leitern erstiegen und mit Äxten zerschlagen werden.

Beim bereits angesprochenen großen Hochwasser 1849 musste das Vieh sogar auf den „Heustall“ hinaufgezogen werden. Vom Sägewerk wurde ein drei Festmeter starker Eichenstamm bis auf den Hof des Kreszenzbauers (heute Hugo Häberle) geschwemmt.

Die Brücke der Bundesstraße 32

Vergleichsweise jüngeren Datums ist die heutige zentrale Lauchertbrücke. Die erste Brücke an dieser Stelle wurde auf Anordnung der Herrschaft im Jahr 1819 gebaut. Die Gemeinde musste die Baulast mit der Lieferung von Holz, Steinen und Sand tragen. Sie wehrte sich zunächst dagegen mit dem Argument, in diesem Jahr bereits 1000 Gulden für die Donaubrücke aufgebracht zu haben. Die Brücke aus Holz wurde dennoch gebaut, im Nachhinein war die Gemeinde froh darüber. Bis zum Jahr 1819 konnte die Lauchert mit Fuhrwerken nur über eine Furt zwischen dem vermutlich 1717 erbauten alten Schul- und Rathaus und der Lindenschmiede überquert werden, aus heutiger Sicht nur schwer vorstellbar. Nach Karl



Der völlig schmucklose Betonzweckbau der Lauchertbrücke von 1962 im Jahr 2018.

Theodor Zingeler in einem Aufsatz in den „Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Alterthumskunde“ von 1892/94 verlief eine Römerstraße von Scheer kommend hinter der Bohlkapelle und dem Pfarrhaus zu der Furt. Diese Trasse dürfte bis 1812, bis zur Verlegung der Straße nach Scheer in der heutigen Führung, bestanden haben.

Die Überquerung der Lauchert war nur möglich, weil das Gelände zum einen bedeutend tiefer lag als heute, zum anderen das Flussbett weit höher verlief, sogar noch etwas höher als der heutige mittlere Absatz (siehe Skizze und Plan alte Lauchertbrücke, S.7). Weiteres Kriterium war die Tatsache, dass die Hauptwassermenge über den Mühlkanal/-bach abließ und erst nach der Furt wieder in die Lauchert

einfluss. Die Lauchert selbst dürfte, vergleichbar vielleicht mit dem heutigen Abschnitt beim Schlössle, weniger Wasser geführt haben.

Für 737 Mark musste die Lauchertbrücke im Jahr 1884 repariert werden, vor allem der Bohlenbelag wurde erneuert. Im Bauplan zum E-Werk Schaal ist eine Ansicht der Brücke im Zustand von 1884 erhalten. Bemerkenswert und heute nicht mehr vorstellbar ist, dass die Hochwasserlinie (s. Längsschnittzeichnung im Bauplan) nur wenige Zentimeter unter der Balkenlage verlief.

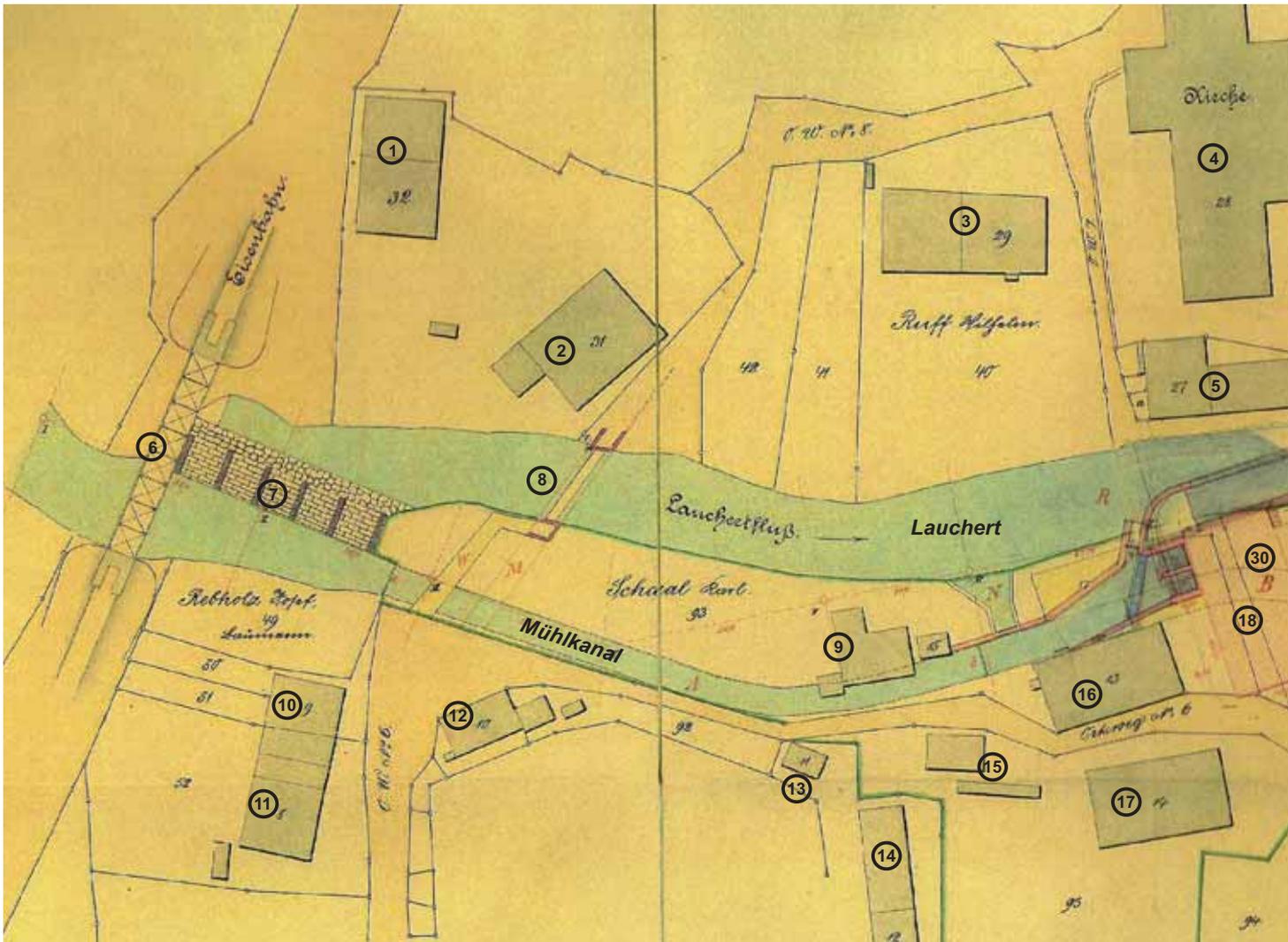
Im November 1904, sechs Jahre nachdem das Flussbett im heutigen Zustand enorm vertieft und die Lauchert geradezu kanalisiert und hochwasserfrei gemacht wurde, baute die Gemeinde eine neue, jetzt eiserne Lauchertbrücke.

Die Konstruktion mit vier 64 Zentimeter hohen Längsträgern wurde von der Fürstlich Hohenzollerischen Maschinenfabrik Immendingen gefertigt. Die Anlieferung der Einzelteile erfolgte per Eisenbahn, die Gemeinde hatte für ein Pferdeuhrwerk zum Transport vom Bahnhof zur Baustelle zu sorgen. Die Monteure aus Immendingen wurden unterstützt durch Zimmerleute der Firma Anton Rebholz, die ein Arbeitsgerüst erstellten. Die erforderlichen Betonierarbeiten führte Maurermeister Anton Geschwender aus, sechs Kubikmeter Beton mussten gemischt und verbaut werden, der Kubikmeter fertig eingebaut zu 16 Mark.

Auf die Längsträger montierte man 13 Zentimeter hohe stumpfkegelförmige Querträger. Die Zwischenräume dieser Querverbindung und die 12 Zentimeter



Wichtigste und am stärksten frequentierte Lauchertbrücke im gesamten Gemeindegebiet: Die Bundesstraße 32 überquert mit einer leichten Kurvenkrümmung die Lauchert. Auf beiden Seiten ist ein Gehweg angebracht. Oberhalb des Bauwerkes führen seit 2010 die hell glänzenden Versorgungsleitungen der gemeindeeigenen Fernwärmeversorgung über den Fluss.



starke Deckschicht bestanden aus einem gestampften Schotter-Sand-Gemisch. Etwa 1906-10 wurde die Brücke im Zug der Teerung der Durchgangsstraße mit einer Teerschicht versehen.

Besonderes Merkmal war das beidseitige, kunstvoll geschmiedete Geländer der Brücke. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 5072 Mark, davon auf die Eisenkonstruktion 4032 Mark. Das Hohenzollerische Landesbauamt beteiligte sich mit 1900 Mark, der Verkaufserlös von 320 Mark für das Holz der alten Brücke konnte dem Neubau gutgeschrieben werden. Schon Ende der 1950er Jahre war die nur 6,78 Meter breite, mit zwei schmalen Gehwegen von 84 Zentimetern und einer Fahrbahn von 5,10 Meter ausgestattete Brücke dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen. Wenn immer größer werdende Lkws und Pkws, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Fuhrwerke sowie Fahrräder und Fußgänger die Brücke passieren wollten, kam es immer wieder zu brenzligen Situationen.

10 Im Zuge des Ausbaus der als Bundes-

straße eingestufenen Ortsdurchfahrt war 1962 ein Neubau der Brücke unumgänglich. Nach Plänen des Stuttgarter Regierungsbausrats Albert Kaiser erstellte die Firma Züblin aus Friedrichshafen für 87.000 DM in der Zeit vom 30. Juli bis 13. Oktober die neue Brücke. Das 12,10 Meter lange und insgesamt 11 Meter breite Bauwerk hat eine Fläche von 133 Quadratmetern, eine Längsneigung von 0,6 und eine Querneigung von 5 Prozent. Die lichte Weite beträgt 10,90 Meter, die lichte Höhe über dem Mauerabsatz 2,20 Meter. Es handelt sich um eine biegesteife, einfeldrige, freiaufliegende Stahlbetonplatte. Die beiden 2,50 Meter breiten Gehwege grenzen sich mit einem 15 Zentimeter hohen Schrammbord zur Fahrbahn ab. Als Schutzvorrichtung ist ein 90 Zentimeter hohes Stahlgeländer mit Füllstäben angebracht.

Von September 1985 bis Juni 1986 erfolgte durch die Firma Steidle aus Sigmaringen eine gründliche Sanierung der Brücke. Zum Schutz des Betonkörpers wurde eine Kunstharz-Abdichtung auf-

gebracht. Diese aufwändige Maßnahme erforderte einen Betrag von 97.883 DM. In regelmäßigen Abständen erfolgt durch das zuständige Bauamt eine Überprüfung der Brücke auf Stand- und Verkehrssicherheit.

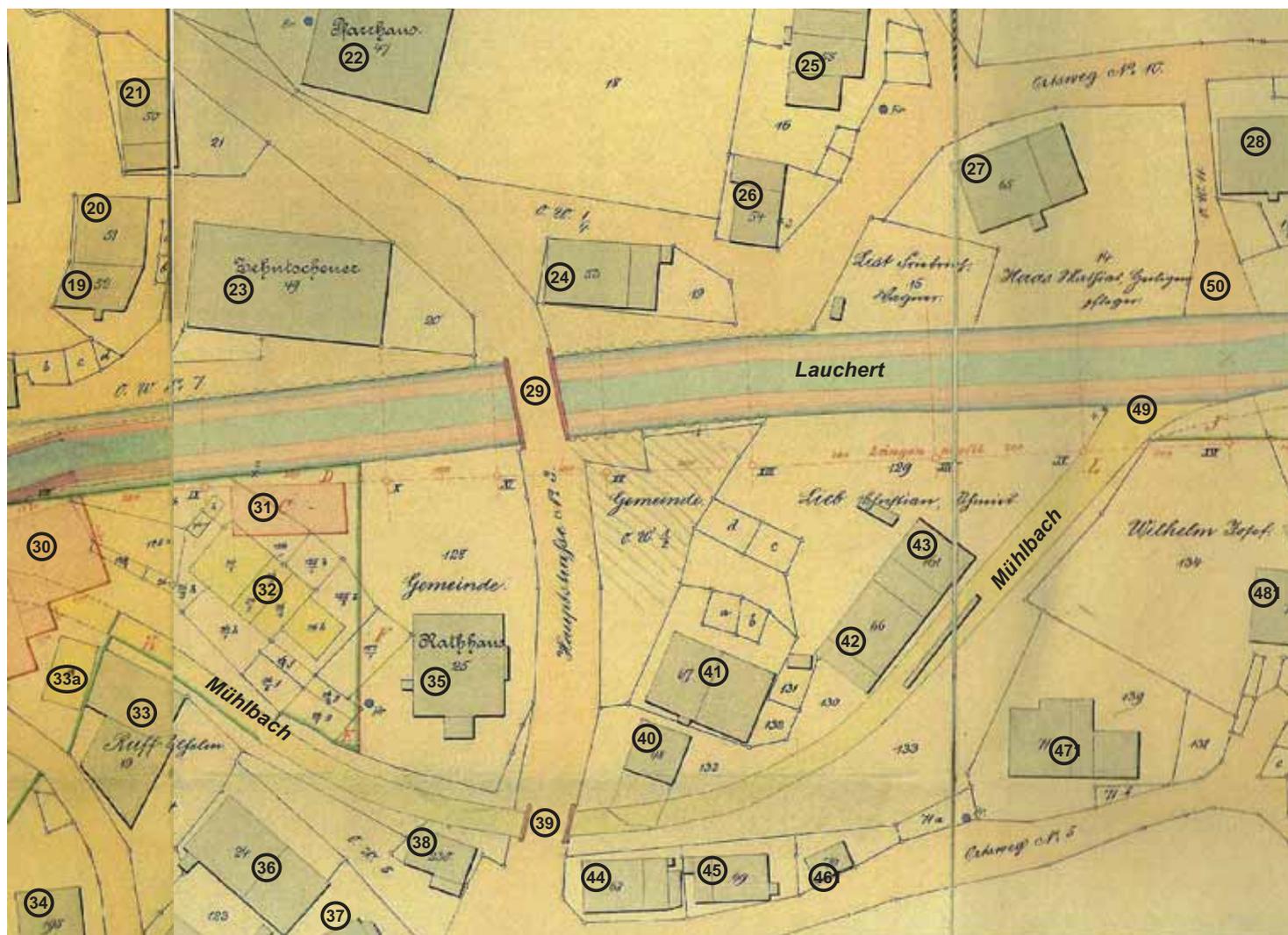
Seit der Installation der gemeindlichen Fernwärmeversorgung queren oberhalb der Lauchertbrücke dafür erforderliche Rohrleitungen den Fluss.

„Letzte“ Brücke über die Lauchert: Das Sportplatzbrückle

Die letzte Brücke über die Lauchert in ihrem 60 km langen Lauf ist der oberhalb der Mündung gelegene Steg, der einen Spaziergang von der Donaubrücke bis zu den letzten Häusern der Sigmaringer Straße zum Grauen Stein hin ermöglicht. Nur rund fünfzig Meter flussabwärts ergießt sie sich in die Donau und übergibt ihr Wasser dem fortan größeren Fluss.

Der Steg ist das zweite, kürzere Teilstück der 1986 erworbenen früheren Argenbrücke (siehe Beschreibung in Unser Dorf Nr. 6/2018, Seite 8).

Nach der Tieferlegung des Donaubettes im Zuge des Neubaus der Donaubrücke



Legenden

Auszug aus dem Lageplan für die Baugenehmigung des E-Werks 1897. Die Erläuterungen zu den Seiten 10 und 11 beziehen sich auf bereits damals bestehende und auch auf mittlerweile abgerissene Bauwerke. Einige der entfernten Häuser sind im Bildband „Sigmaringendorf - Unsere Gemeinde in Bildern aus früheren Tagen“ noch fotografisch festgehalten.

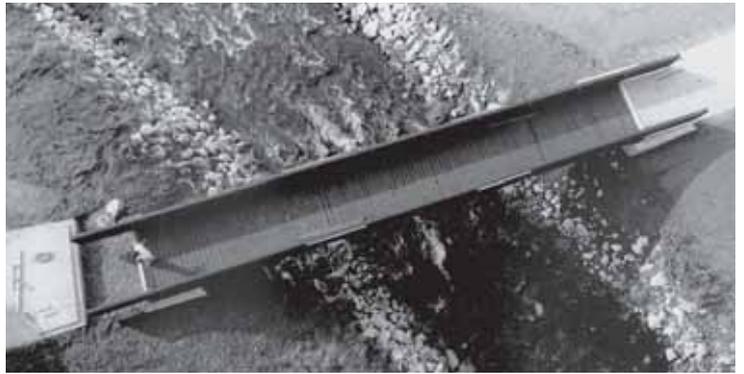
- 1 Hof Glaser mit Scheune (abger. 1984), heute Standort der Schule.
- 2 Schlössle (mit abger. Nebengebäude)
- 3 Haus Lehrer Eisele, heute Schäfer, bei der Kirche
- 4 Pfarrkirche St. Peter und Paul
- 5 Haus „Brunna-Done“ Speh, später Witsch, heute Buck
- 6 Eisenbahnbrücke
- 7 Stauwehr, Beginn des Mühlkanals
- 8 Schlösslebrücke. Der eingezeichnete, abknickende Weg mit einer Brücke über den Mühlkanal wurde nicht gebaut.
- 9 Werkstatt von Schlosser Carl und Hugo Hoffmann, Erbauer der Dorfer Wasserleitung (abger.)

- 10 Haus Schneck namengebend für den „Schneckenbuckel“ (abger.)
- 11 Haus „Schneider“ List, heute Ehm.
- 12 Haus Gfrörer mit Nebengebäuden (abger.)
- 13 Haus ??? (abger. siehe Bildband).
- 14 Haus Bühlschreiner Häberle (abger.)
- 15 Nebengebäude der Mühle (Saustall, u.a) (abger.).
- 16 Mühle
- 17 Mühlescheune (abger.)
- 18 Ehemalige Sägrücke (abger. 1897)
- 19 Altes Mesnerhaus (abger. 1971)
- 20 Sogenanntes altes Pfarrhaus (abger. 1971)
- 21 Hofstelle Ströbele (abger. 1964)
- 22 Pfarrhaus
- 23 Zehntscheune, jetzt Feuerwehrhaus
- 24 Altes Rat- und Schulhaus
- 25 Hofstelle Schmid (abger. ca. 1962), dahinter Hof Jakob Häberle
- 26 Kleinbauernhaus Scherer (abger.)
- 27 Haus Speh (abger. 2018)
- 28 Hofstelle Steinhart
- 29 Lauchertbrücke Bundesstraße 32
- 30 E-Werk Schaal
- 31 Nebengebäude E-Werk, heute Garagen
- 32 Anwesen Schlosser Fleisch und

- Witwe Konstantin Speh mit Gärten (abger. 1897/98)
- 33 Haus Alfons Ruff mit Scheune (abger. 1971)
- 33a Senfmühle (abger. 1897/98)
- 34 Scheune „Baldesbeck“ August List, heute Haus Ströbele
- 35 Rathaus
- 36 Haus Hinder, Hofstelle Sebastian List
- 37 Gasthof „Adler“, heute „La Penisola“
- 38 Gaststall „Adler“ (abger. 1962.)
- 39 Brücke über den Mühlbach (abger. 1897/98)
- 40 Altes Feuerwehrhaus von 1852
- 41 Haus Glaser Linder - Familie Fürst (abger. 1952)
- 42 Lindenschmiede (abger. 1971)
- 43 Haus Degler (abger. 2014)
- 44 Metzgerei Gulde (abger. 1996)
- 45 Haus Wälder (abger. 1996)
- 46 Werkstatt, später Waschhaus
- 47 Haus List/Gulde/Sell
- 48 Kleinbauernhaus Wilhelm
- 49 Mündung Mühlbach in die Lauchert, bis 1897/98
- 50 Weg zur Viehtränke am Lauchertufer



Bürgermeister Henne testet die Stabilität der Brücke, Bauleiter Franz Rebbolz ist sichtlich zufrieden mit der Arbeit seiner Leute.



Ein Blick aus hoher Warte: Der Fotograf befand sich in luftiger Höhe an der Spitze des Baukrans.

und den Baumaßnahmen zum Hochwasserschutz 1989 konnte die Gemeinde einen schönen Rad- und Wanderweg anlegen, der mit dem Brücklein ein letztes Mal die beiden Uferseiten verbindet. Die 18 Meter lange und 2,50 Meter breite Holzbohlenbrücke mit dem 0,95 Meter hohen Vollholzgeländer wurde Ende

Der Steg über die Lauchert beim Sportplatz: Von der Talseite aus (oben) und in Richtung Sportplatz gesehen. Die Brücke ist seit dem Bau mit Bäumen und Büschen eingewachsen. (2018).



Oktober 1989 durch die Baufirma Hammer auf ihre beiden seitlichen Widerlager gesetzt. Bei Gesamtkosten von zirka 50.000 DM erhielt die Gemeinde vom Naturpark Obere Donau einen Zuschuss von rund 30.000 DM.

Nachtrag zu Nr. 6/2018:

Neuer Steg zur Laucherthaler Kirche

In der Ausgabe von „Unser Dorf“ des vergangenen Jahres ist auf Seite 8 der hölzerne Steg des Fußweges von der Lau-

cherthaler Straße zum Wohngebiet Untere Hülen und zur Meinradskirche beschrieben. Dieser Steg erwies sich mittlerweile als marode und nicht mehr verkehrssicher. Die Gemeindeverwaltung lässt aus diesem Grund anfangs des Jahres 2019 den bisherigen Steg durch eine neue Brücke ersetzen.

Der Steg, gefertigt vom Leichtmetall-Baubetrieb Peter Maier aus Singen, wird 34 Meter lang und 3,10 Meter breit werden. Die neun Tonnen schwere Aluminiumkonstruktion ist um vier Tonnen leichter als die bisherige Holzbrücke. Sie wird freitragend, so dass der bisherige Mittelpfeiler im Flussbett nicht mehr benötigt wird. Zimmerleute von Holzbau Arendt bauten Anfang November 2018 die alte Brücke ab, die beiden äusseren Widerlager mussten etwas verbreitert und auch erhöht werden. Diese vorbereitenden Arbeiten waren Ende November abgeschlossen. Der danach vorgesehene Einbau der Aluminium-Fachwerkbrücke verzögert sich wegen Lieferschwierigkeiten, so dass die eigentliche geplante Freigabe der Brücke rechtzeitig vor Weihnachten um einige Wochen verschoben werden muss.

Die Brücke kostet rund 148.000 Euro, für die weiteren anfallenden Arbeiten müssen zusätzlich 100.000 Euro aufgewendet werden.

Kurt Ott

Herausgegeben von der Gemeindeverwaltung Sigmaringendorf

Text und Gestaltung: Kurt Ott (21)

Für Bilder und Vorlagen (), Informationen und Unterstützung danke ich herzlich: Claus Bayer, Herbert Dom (1), Dr. Otto Fular +(1), Max Geschwender (1), Herbert Haga, Alois Henne, Birgit Meyenberg, Oskar Rauser, Albert Rebbolz, Liane Rebbolz, Gerhard Schaal (2), Mario Schlopschnat (2), Carolin Schoßer, Anton Speh (1), Eva Maria Will.

Quellen: Gemeinearchiv (14); Chronik Sigmaringendorf 1249-1981 unter der jeweiligen Jahreszahl; Gerold Hoffmann, Schwäbische Zeitung vom 1.8.1962; RP Tübingen Straßenbauamt, Hans Klawitter; DB Netz AG Regionalbereich Südwest, Clemens Muckle (1); HzL Hechingen, Mathias King.