



Geschichtliches aus Sigmaringendorf-Laucherthal nach Quellen und Überlieferung

„Über sieben Brücken . . .“

Teil 1

Die Brückenlandschaft im Dorf an Donau und Lauchert

Die Verfügbarkeit von Wasser war bei der frühgeschichtlichen Besiedlung das wichtigste Kriterium, sich irgendwo sesshaft niederzulassen. Die Lage am Zusammenfluss von Lauchert und Donau war für unsere Vorväter deshalb geradezu ideal. Zunächst links und rechts der Lauchert, später auch auf der rechten Donauseite entstanden die Wohngebiete. Um zueinander zu kommen, vor allem aber um die landwirtschaftlichen Nutzflächen oder benachbarte Ansiedlungen erreichen zu können, mussten die Flüsse überquert werden. Zunächst geschah dies mittels einer Furt durch den Fluss, Brücken oder Stege darüber hinweg entstanden bei uns vermutlich erst in mittelalterlicher Zeit.

„Wieviele Brücken über Donau und Lauchert gibt es in Sigmaringendorf-Laucherthal?“ war eine Frage in einem Quiz anlässlich der 750-Jahrfeier der Gemeinde im Jahre 1999. „Vierzehn Brücken“ war die richtige Antwort. „Öffentlich zugängliche“ hätte die korrekte Fragestellung lauten müssen, denn es gibt noch einige Flussüberquerungen mehr. Damit weist die Gemeinde eine, bezogen auf die Einwohnerzahl, höhere Brückendichte auf als die Brückenstädte Venedig oder Amsterdam: Auf jeweils etwa 255 Bewohner entfällt eine Brücke, in den beiden Großstädten sind es 608 bzw. 632.

Leben am Fluss heißt leben mit dem Fluss. Ihm wurde teilweise das Trinkwasser für Mensch und Tiere entnommen, am Ufer wurde die Wäsche gewaschen, es wurden die Nutztiere getränkt, Enten und Gänse gehalten. War das nie versiegende Wasser einerseits Lebensgrundlage und Segen für die Menschen, so brachten Donau und Lauchert auch viele Gefahren für das tägliche Leben. In erster Linie waren es die regelmäßig auftretenden Hochwasser, die existentielle Bedrohungen darstellten und vielfach Häuser und Bauwerke in Mitleidenschaft zogen. Weil sich das Leben früher viel dichter am Fluss und am Ufer abspielte, kam es häufig zu Unglücksfällen. Allein im 19. Jahrhundert verzeichnet die Chronik 19 Todesopfer durch Ertrinken, darunter elf Kinder, sei es beim Spiel am Wasser, bei der Arbeit oder beim Badevergnügen.

Die Überquerung der Donau

Der erste Teil der Dorfer Brückengeschichte beschäftigt sich mit den

Übergängen und Brücken über die Donau. Wie erwähnt, war die erste Möglichkeit, den Fluss ohne Boot, Floß oder ähnlichem zu überqueren, eine Furt an einer seichten Stelle. Dies war nur bei niedrigem Wasserstand möglich, bei Hochwasser war das andere Ufer oft tage- oder gar wochenlang nicht zu erreichen. Die erste Erwähnung einer Furt in der Dorfer Chronik datiert aus dem Jahr 1400, als eine „tublins furt“ genannt ist, nach Chronist Dehner eine bekannte Furt über die Donau in den Hedinger Wiesen.

1818 ließ die Gemeinde auf der rechten Donauseite für 80 Gulden den Weg vom Steinbruch zum Krottenbach bauen. Vorher war die „Obere Mengerau“ nur durch eine Furt von „Hinter den Höfen“ aus zu erreichen. Die beladenen Heuwagen mussten bis dahin über den „Unteren Krottenbach“ in einem weiten Umweg über die Höhe, dem sogenannten „Heuweg“ (1802), nach Hause gebracht werden. In einem Aufsatz des Heimatforschers K. Th. Zingeler von 1893/94 ist eine Donaufurt im Bereich „Grauer Stein“ erwähnt. Eine Römerfurt im Bereich der Lauchertmündung, seit Generationen in Sigmaringendorf weitererzählt und in verschiedenen Medien zitiert, kann bisher wissenschaftlich nicht nachgewiesen werden. Als örtliche Verbindung der verschiedenen bekannten römischen Gutshöfe wäre sie aber durchaus denkbar. Dass die bis zur Herstellung der Krauchenwieser Straße 1958 auf Höhe des Gastgartens der „Linde“ vorhandene Abfahrt von der Straße zum Flussbett auch als Rampe für einen Übergang über die an dieser Stelle besonders seichte Donau gedient hat, ist ebenfalls eine Möglichkeit.

Die Brücken aus Holz

Wann die erste Brücke gebaut wurde, ist nicht mehr zu ermitteln. Der erste schriftliche Nachweis einer Brücke über die Donau ist gleich dramatisch: Am 17. Oktober



Die Donaubrücke flussabwärts von der Friedhofsseite aus. Etwa um 1915 auf einer Postkarte, handkoloriert, die Kaufmann Wendelin Brugger herstellen ließ und verkaufte.



Die Donaubrücke, flussaufwärts, mit der Bruckkapelle, dem landwirtschaftlichen Anwesen Speh (Saleses) und dem Feuerwehr-Übungsturm im Hintergrund. Etwa um 1915, Postkarte

1633 werden zwei Dorfer Bürger während des Dreißigjährigen Krieges von schwedischen Soldaten auf der Donaubrücke „mit Bleikugeln getötet“.

Wie ein roter Faden zieht sich ein Thema durch die Geschichte der Donaubrücke(n): Hochwasser. Am 5. März 1684 ist die hölzerne Brücke „weggeschwemmt“ worden. Geradezu dramatische Ausmaße nahm das Hochwasser am 15. März 1760 an. Die Brücke wurde in zwei Teilen samt der Auffahrt bei der Kapelle weggerissen. Ein großer Teil des weggeschwemmten Brückenholzes konnte unter Mithilfe von Fuhrwerkern aus Blochingen, Ennetach, Bingen und Hitzkofen in Scheer geborgen und zurückgebracht werden. Mittels eines Floßes, das beim ersten Versuch jedoch bis zur Lauchertmündung abgetrieben wurde, wurden Männer, die im Bruckösch gearbeitet hatten, ins Dorf zurück gebracht. Bis eine neue Brücke erstellt werden konnte, behalf man sich mit einer schmalen Notbrücke. Zimmermeister Hilarius Pröpstle verpflichtete sich, für 160 Gulden eine neue Brücke innerhalb von acht Wochen zu erstellen. In umliegenden Orten wurde um finanzielle Unterstützung „gebettelt“, was offensichtlich recht erfolgreich war, namentlich wurde die Gemeinde Rulfingen erwähnt. Die gesamten Baukosten betrugen 400 Gulden, zusätzlich waren 1000 Hand-Fron-Tage und 500 Fuhr-Fron-Tage erforderlich. Bereits 18 Jahre später, am 26. Oktober 1778 wurde die Brücke bei einem Hochwasser wieder weggerissen. Diesesmal wurde keine Notbrücke erstellt und es war, bis die Brücke wieder hergestellt war „groß unkommod gewesen“ die Donau durch das Wasser zu überschreiten, möglicherweise an der bereits beschriebenen Stelle. Mehr Glück hatten die Dorfer am 31. Dezember 1801, als die Brücke einem Hochwasser standhielt und unbeschädigt blieb. Ebenso 1830, nach einem sehr strengen Winter, stauten sich beim Eisgang am 10. Februar Eis und Wasser an der Brücke, das halbe Dorf stand unter Wasser; die Brückenpfeiler

hielten jedoch stand. Bei einem Hochwasser im März 1851 war die Brücke längere Zeit nicht passierbar, so dass ein Verstorbener nicht zum Friedhof gebracht werden konnte. Er wurde beim südlichen Kirchenportal provisorisch beigesetzt und erst 1852 auf den Friedhof umgebettet.

Die Brücke war offensichtlich jetzt so stabil gebaut, dass sie das Hochwasser vom 14./15. Januar 1899 heil überstand. Allerdings mussten einige „Ledige“, die in der „Linde“ saßen, ihren Heimweg über die Brücke in Sigmaringen nehmen: Die Dorfer Brücke war nicht mehr zu erreichen. Auch am 19./20. Dezember 1910 versperrte Hochwasser den Zugang zur Brücke. In der Weihnachtszeit 1919 war der Verkehr nach „Zizenhausen“ wieder unterbrochen (s. Abbildung unten).

Nicht nur die Hochwasserschäden erforderten große finanzielle Mittel, auch für den laufenden Unterhalt mussten durch die Bürgerschaft beträchtliche Summen und Arbeitsleistungen aufgebracht werden. 1812 wurden für eine Renovierung 208 Gulden aufgewendet, 1819 musste die Donaubrücke fast gänzlich erneuert

werden, 1831 waren weitere Baumaßnahmen erforderlich. Im Juni 1834 war die Brücke für Fuhrwerke zwei Wochen lang gesperrt, bis auf die Joche musste sie komplett erneuert werden. Die Arbeiten kosteten, einschließlich der verwendeten Eichen, 1723 Gulden. Dazu kamen noch die Kosten für Hand- und Fuhrfronen. 1877 waren für eine Reparatur 6925 Gulden aufzubringen. Im Herbst 1899 wurde für 4432 Mark von Hofbaumeister Steidle aus Sigmaringen ein neuer Belag aufgebracht und die Brücke auch sonst vollständig repariert.

Brückengeld

Mit obrigkeitlicher Genehmigung hatte die Gemeinde ab 1670 das Recht, von Fremden zur Finanzierung der Brücke Brückengeld für das Passieren zu erheben. Nach dem Dorfrodel wurde dieses im Jahr 1700 „renoviert“ (neu festgesetzt): Für einen Wagen, für ein Ross und für eine Kuh waren je 2 Kreuzer zu zahlen, für ein Stück Schmalvieh 1 Kreuzer. Die Erhebung des Brückengeldes war offensichtlich an einen Pächter vergeben. So zahlte 1809 Wilibald Speh 44 Gulden 15 Kreuzer als Abgabe. Nach der Renovierung der Brücke 1819 wurde als Brückengeld neu festgesetzt: Für ein eingespanntes Pferd, einen Ochsen oder eine Kuh hin und zurück je 2 Pfennig, für ein Reitpferd oder ein nicht eingespanntes Zugtier 1 Pfennig, ein Schwein 1 Pfennig und ein Schaf oder eine Geiß 1 Heller. 1822 musste Peter Speh als Pachtschilling 30 Gulden an die Gemeinde zahlen, 1824 waren es 50 Gulden und 1830 noch 25 Gulden. Offensichtlich schwankten die Einnahmen sehr stark, 1833 hatte der Pächter Thaddäus Wälder 148 Gulden und 15 Kreuzer Pacht zu zahlen, 1835 schon 172 Gulden. Durch eine Verordnung des



Die alte Donaubrücke bei Hochwasser, Weihnachten 1919, im Hintergrund rechts der Friedhof

Fürstentums vom 20. April 1838 wurde das Brückengeld aufgehoben, die Berechtigten wurden für den Unterhalt ihrer Brücken entschädigt. Sigmaringendorf erhielt nunmehr jährlich 135 Gulden aus der Landeskasse.

Unglücksfälle auf der Brücke

Dass die Brücke auch Schauplatz für dramatisches Geschehen und Unglücksfälle war, wurde bei der erstmaligen Nennung bereits beschrieben.

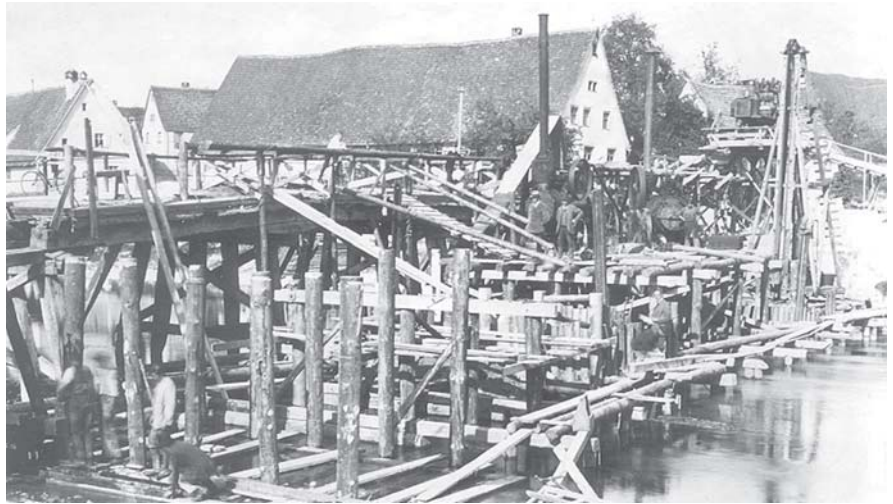
Am 4. März 1837 erlitt Johann Buck aus Hitzkofen auf dem Heimweg von Krauchenwies bei der Bruckkapelle einen Schlaganfall. Er wurde noch ins Gasthaus „Traube“ gebracht, wo er verstarb.

Der Maurer Johann Waldruff aus Rulfingen wurde am 4. Oktober 1905 bei der Donaubrücke durch einen mit Gerüstholz beladenen Wagen erdrückt und tödlich verletzt.

Am Weißen Sonntag 1912 verunglückte Adlerwirt Mors aus Krauchenwies als in der Nähe der „Linde“ die Pferde an seiner Kutsche wegen eines „Motorfahrers“ scheuten und davon rasten. Die Kutsche schlug auf der Brücke um, Mors wurde an das eiserne Geländer geschleudert, war besinnungslos und starb am anderen Tag. Sein mitfahrender Schwager erlitt einen Oberschenkelbruch, seine Frau leichtere Verletzungen.

Unter äußerst tragischen Umständen kam am 24. April 1945 der kriegsverwundete August Oesterle, der mit einem Verwundetentransport Stalingrad in letzter Minute noch verlassen konnte, auf der Donaubrücke ums Leben. Französische Besatzungstruppen, zwei Tage vorher ins Dorf eingezogen, schossen im Bereich der Donaubrücke auf Enten und Gänse. Ein Querschläger, abgelenkt von einer Mauer oder, wie Zeitzeugen berichten, von der Wasseroberfläche, traf ihn in die Halsschlagader. Er wurde noch ins Haus von Spitzbeck Häberle verbracht, starb dort aber an der schweren Verletzung mit hohem Blutverlust.

Durch einen Sturz aus einem fahrenden Auto auf der Donaubrücke starb der 27-jährige Emil Gobs am 6. März 1966 wenige Stunden später. Er hatte schwere Kopfverletzungen erlitten.



Bau der ersten Donaubrücke aus Stahlbeton, 1921-22. Mit zwei Dampfhammern wurden Spundwände und Gründungspfähle eingerammt. Oben die als Notbrücke stehengebliebene und umgebaute alte Brücke

1921-22 Bau der ersten Betonbrücke

Der zunehmende Verkehr und die immer wiederkehrende Hochwassergefahr veranlassten den Gemeinderat Sigmaringendorf zu Anfang der 1920er Jahre den Bau einer neuen „hochwassersicheren“ Donaubrücke aus Eisenbeton in Angriff zu nehmen.

Planung und oberste Bauleitung übernahm Landesbaurat Schmid, Leiter des Hohenz. Landesbauamtes in Sigmaringen. Für die örtliche Bauleitung wurde ein im Straßen- und Brückenbau erfahrener Bauingenieur gesucht. Der bei Baubeginn erst 26-jährige Josef List aus dem Dorf, gelernter Zimmermann und kurz zuvor erst mit seinem Studium als Bauwerksmeister fertig, bewarb sich darum. Von Schmid wurde er zunächst wegen seines jugendlichen Alters und geringer Erfahrung abgelehnt, die Gemeinde setzte sich aber durch und berief den jungen Baumeister. Er führte gewissenhaft ein Tagebuch, in das er vom Baubeginn am 16. August 1921 bis zum Bauende am 22. Juli 1922 jeden Tag penibel den Baufortschritt eintrug.

Für die Konstruktion der Brücke wurde zur Bedingung gemacht, dass zwei Fuhrwerke im Begegnungsverkehr Platz haben mussten. Die Tragkraft wurde ausgelegt für eine Dampfwalze mit 16 Tonnen

Gewicht oder für ein „Menschengedänge“ von 400 Kilo/qm.

Erste Schätzungen im Juli 1920 gingen von Baukosten von 500-600.000 Mark aus; die Reparatur der alten Brücke, als „Flickwerk“ bezeichnet, hätte etwa 770.000 Mark verschlungen. Für den Bau mit vier Pfeilern und fünf Durchflussöffnungen wurden im Frühsommer 1921 fünf leistungsfähige Bauunternehmen in Stuttgart und zwei in München angeschrieben. Die Angebotssummen lagen zwischen 1,17 und 1,40 Millionen Mark. Den Zuschlag erhielt in der Gemeinderatssitzung vom 9. August das Unternehmen Tiefbau- und Eisenbetongesellschaft Stuttgart. Bereits ab dem 16. August wurde in Stuttgart die Baustelleneinrichtung in Eisenbahnwagen verladen. Baubüro war die zu dieser Zeit gemeindeeigene Gaststätte „Traube“; die Scheune diente als Materiallager. Am linken Ufer, vor der „Traube“, wurden Magazine und Wohnhütten für auswärtige Arbeiter aufgestellt; flussabwärts die umfangreiche Betoniereinrichtung aufge-

Bis zum Bau der derzeitigen Brücke und der Tieferlegung des Flussbetts 1988/89 fror die Donau in strengen Wintern öfters zu und ermöglichte Eislauf auf dem Fluss. Im Winter 1984/85, Aufnahme 6. Januar 1985, war letztmals Eishockey oberhalb der Brücke möglich.





Neubau der Donaubrücke 1921/22. Rechts die Betonmischmaschine. Im Hintergrund: Sturzen und Weingarten noch völlig unbebaut

baut. Auf der rechten Donauseite war ein großer Reissboden angelegt.

Die auf der rechten Straßenseite stehende prächtige Linde vor der Brückkapelle musste gefällt werden. Die neue Brücke erhielt ihren Standort flussabwärts der alten Brücke, die durch Umbauarbeiten für rund 40.000 Mark für einspurige Befahrung als Notbrücke erhalten blieb.

Unter Verweis darauf, dass die Gemeindefür schuldenfrei sei und über Waldbesitz verfüge, wurde vom Hohenz. Landesauschuss ein Zuschuss abgelehnt, endgültig erst am 12. März 1923, neun Monate nach Fertigstellung und mitten in der Inflation. Die Gemeinde musste die gesamten Kosten also selbst stemmen. Ein großer Teil wurde mit dem normalen Jahreshieb im Wald von 223.000 Mark und einem Sonderhieb, der rund 550.000 Mark erbrachte, gedeckt. Außerdem wurde bei einer Tuttlinger Kreditanstalt der Betrag von 500.000 Mark zu 4,5 Prozent Zinsen aufgenommen

Um die Hochwasserbedrohung zu minimieren, wurden die Auffahrtrampen auf beiden Seiten um zwei Meter angehoben, außerdem erhielt die Brücke in der Mitte einen deutlich überhöhten Scheitelpunkt, gelegentlich auch „Katzenbuckel“ genannt.

Der Brückenbau fiel in eine Zeit rasant ansteigender Inflation, die Material- und Lohnkosten steigerten sich innerhalb der elf Monate Bauzeit enorm. Dies zeigt ein Vergleich der Löhne und Materialkosten bei Baubeginn und Bauende (s. Tabelle unten). Löhne und Materialkosten stiegen

sprunghaft an. Oft galten sie nur wenige Wochen, manchmal auch nur Tage. Ein gewaltiger Brocken war auch die am 13. Juni 1922 verfügte Umsatzsteuerverdoppelung von einem auf zwei Prozent rückwirkend zum 1. Januar. Allerdings hatten die Dorfer mit ihrem Brückenbau noch Glück. Hätten sie ein Jahr später mit dem Bau begonnen, wäre es doch fraglich gewesen, ob der Bau überhaupt hätte durchgestanden und bezahlt werden können. In den Folgemonaten und im Jahr 1923 wurde mit ganz anderen Zahlen gerechnet: Millionen, Milliarden, Billionen usw.; die Inflation stieg ins Uferlose.

Für die Auszahlung der Löhne bekam der jeweilige Vorarbeiter von der Baufirma die Vollmacht, wöchentlich bestimmte Summen von der Gemeinde in Empfang zu nehmen und damit die Arbeiter immer am Freitagnachmittag in bar auszuzahlen. Für Dorfer Landwirte, Geschäftsleute und Fuhrunternehmer bot die Großbaustelle vielfache Arbeit, vor allem Fuhrgeschäfte. Der Zement wurde per Eisenbahn aus Blaubeuren und Schelklingen angeliefert und musste zur Baustelle transportiert werden: in 100-kg-Säcken, teilweise aus Papier (für einen Papiersack wurden ab Februar jeweils 5 Mark extra berechnet), zumeist aber in 100 kg-Stoffsäcken, für die ein Pfand zu zahlen war, das bei Rückgabe verrechnet wurde. Die Eisenteile, vor allem Körbe für die Pfeiler, sowie Schalungen wurden am Sitz der Firma in Stuttgart gebogen bzw. vorgefertigt und ebenfalls mit der Bahn angeliefert. Maurermeister Josef Geschwender

und Landwirt Anton Ott lieferten Kies und Sand. Schmied Müller aus der Laucherthaler Straße sammelte Abfallstücke der Eisenbewehrung ein und zog sie mit dem Handwagen nach Hause, um sie für seine tägliche Arbeit zu verwenden.

Das Tagebuch von Josef List verschafft einen Einblick in die Arbeitsbedingungen. Gearbeitet wurde sieben Tage die Woche, nur etwa jeder vierte Sonntag war arbeitsfrei, ebenso hohe Feiertage. Heiligabend, Silvester und Neujahr waren ganz normale Arbeitstage, die beiden Weihnachtstage und Dreikönig waren frei. Minustemperaturen, auch tagsüber, bis zu 11 Grad waren ebenfalls kein Grund, die Arbeit ruhen zu lassen. Nur vom 6. bis zum 13. Februar machten Temperaturen um minus 20 Grad und Schnee die Arbeit unmöglich. In den ersten Monaten bis zum Jahresende waren in der Regel zwischen 20 und 45 Mann beschäftigt, nach dem Jahreswechsel waren es noch 15 bis 20 Mann. Der akribisch täglich festgestellte Wasserstand der Donau zeigte, dass der Brückenbau durch einen nahezu konstanten Wasserstand der Donau begünstigt wurde; es gab während der Bauzeit kein Hochwasser.

Welche enorme Arbeitsleistung die Arbeiter erbrachten, zeigt die Tatsache, dass allein das Betonieren der Tragekonstruktion der drei mittleren Felder zwei Wochen in Anspruch nahm.

Die Brücke wurde mit einem graugrünen Porphyrfpflaster aus dem Fichtelgebirge belegt. Es wurden über 100 Tonnen Steine verlegt. Insgesamt mussten rund 240 Tonnen Zement und 44 Tonnen Eisen verbaut werden. Für den Beton sowie für Aufschüttungen lieferten die Dorfer Fuhrunternehmer 1360 Kubikmeter Sand und Kies.

Am 18. Juli 1922 war Bauabnahme, am 22. waren die Bauarbeiten abgeschlossen. Die Notbrücke wurde abgebaut, das anfallende Holz für 185.000 Mark an einheimische Bürger und Zimmereibetriebe, aber auch an auswärtige Handwerker verkauft.

Die Einweihungsfeierlichkeiten am 8. August fielen inflationsbedingt sehr bescheiden aus. Nur die Schulkinder erhielten Wurst mit Brot. Die Wurst kostete 40 Mark, das Brot 30 Mark!

Bereits in den Siebziger Jahren zeichnete sich ab, dass die Brücke von 1922 den Anforderungen des permanent zunehmenden Verkehrs, vor allem der schweren Lkws, nicht mehr gewachsen war. Durch das geschlossene Betongeländer und die starke Überhöhung in der Mitte war sie auch sehr unübersichtlich. Die Hoffnung, dass die Gemeinde durch Hochwasser nicht mehr beeinträchtigt werden würde,

Löhne	Juli 1921	Ende Mai 1922
Vorarbeiter je Woche	265,00	1195,00 Mark
Facharbeiter/Maschinist je Std.	4,90 / 5,35	20,90 / 22,00 Mark
Hilfsarbeiter/Tagelöhner je Std.	4,60	19,70 Mark
Jugendliche unter 18 Jahren je Std.	4,30	15,70 Mark
Sonntagsarbeit wurde im Mai 1922 mit 25,50 Mark /Std. vergütet.		
Material:		
Zement je 100 kg	48,00	294,00/354,00 Mark
Kies und Sand je cbm	30,00/38,00	80,00 Mark
Die Preise für Eisen entwickelten sich ähnlich rasant, ebenso wie die anfallenden Frachtkosten.		
Die Zementpreise wurden jeweils von einer Reichsstelle aus genehmigt.		

erfüllte sich ebensowenig. 1972 wurden Überlegungen angestellt, beidseitig außen an die Brücke einen Fußgängersteg anzuhängen, um dadurch eine breitere Fahrbahn zu erhalten. Im Vorgriff auf den avisierten Brückenbau und veränderte Verkehrsführungen erwarb die Gemeinde das ehemalige landwirtschaftliche Anwesen Speh (Saleses) neben der Bruckkapelle und ließ es 1976 abbrechen. Das „Jahrhundert“-Hochwasser 1980 beschleunigte die Überlegungen für einen Neubau der Donaubrücke.

Die alte Donaubrücke, hier beim großen Jahrhundert-Hochwasser im Februar 1980, hielt den Wassermassen stand, war aber dennoch mehrmals nur schwer zu erreichen



Anfangs der 1980er Jahre war das Pflaster der Brücke so schadhaft, dass, obwohl sich ein Neubau abzeichnete, noch ein Teerbelag aufgebracht werden musste. Weil dadurch die Bordsteinkante zum

Gehweg entfiel und eine Gefährdung für die Fußgänger entstand, erhöhte man 1984 aus Sicherheitsgründen den Gehweg um über zehn Zentimeter, damit wieder ein Schrammbord entstand.

Nur der zündende Funke hat noch gefehlt: Das Geschehen rund um die Donaubrücke im April 1945

Dramatisch war die Situation an der Donaubrücke während der letzten Tage des Zweiten Weltkrieges: Nur dem beherzten Eingreifen einiger verantwortungsbewusster Männer und der letztendlichen Einsicht der beteiligten Soldaten in ihr sinnloses Unterfangen ist es zu verdanken, dass die Donaubrücke, die Bewohner der umliegenden Häuser und die ganze Gemeinde von einer Katastrophe verschont blieben.

Die Brücke sollte im Rahmen der Parole „Verbrannte Erde“ vor dem Einmarsch der französischen Armee gesprengt werden, um deren Vormarsch aufzuhalten. Anfangs April 1945 kam ein Sprengkommando eines Pionierbataillons ins Dorf. Die Soldaten brachten vier 250 kg-Fliegerbomben - in Lattenkisten, die später noch lange Zeit vor dem Gasthaus „Traube“ als Sitzgelegenheit im Freien benutzt wurden - und verteilten diese auf der Brücke. Wer in diesen Tagen die Brücke passieren wollte, musste an den Unheil verheißenden Bomben vorbei seinen Weg nehmen. Die erforderlichen Zündschnüre wurden zunächst in der Scheune gelagert und erst am Tag der vorgesehenen Sprengung von den Soldaten montiert. Der Leiter der Truppe logierte in der „Traube“, Wachsoldaten waren im Haus Mauch einquartiert.

Die „Traube“ war in den letzten Wochen des Krieges Schauplatz entscheidender Ereignisse für die Brückenanlieger. Der Keller des Gasthauses, zugänglich von der Scheune aus, war ein in Form eines Doppel-„T“s verzweigter Gang, der in den weichen Schwemmsandberg dahinter gegraben war. Dieser Keller, ausgestattet mit Möbelstücken, diente als Luftschutzraum für die Bevölkerung der umliegenden Häuser. Er wurde vom Volkssturm und von Polizist Euler überwacht und bot Platz für etwa hundertfünfzig Personen. Bereits viele Wochen vor Ende des Krieges hatten deutsche Truppen in diesem Keller etwa 20 Fässer mit Wein (jeweils ca. 200 Liter) eingelagert, vermutlich Beutegut aus dem Frankreichfeldzug. Drei Tage vor Einmarsch der Franzosen wurden diese Fässer wieder abgeholt und nach Berchtesgaden gebracht, zwei davon blieben zurück: Wegen Platzmangels beim Transport oder als „Miete“ für die Wirtin? Gäste der „Traube“ und auch die Pioniersoldaten wurden aus diesen Fässern bewirtet bzw. versorgten sich selbst.

Am Samstag, 21. April, stürmte Bürgermeister August Stecher in das Haus seines Stellvertreters Zimmermeister Franz Sales Speh, der mit seiner Familie gerade beim Mittagstisch saß, mit den Worten: „Franz, du muascht komma, dia wellat d'Bruck schprenga!“. Die beiden Männer eilten in die „Traube“, wo sich noch weitere Anlieger einfanden, beispielsweise auch Matthias Geschwender, der „China-Häfner“, Zimmermeister Johann Springer, die Landwirte Josef Fischer „Wänglerle-Sepp“ und Julius Stauß, alles mehr

oder weniger nahe Anlieger der Brücke. Mit Versprechungen, mit Appellen an die Vernunft, mit Wein, Bier und Schnaps, aber auch mit massiven Drohungen für Leib und Leben, versuchten die besorgten Dorfer Bürger die Soldaten von der sinnlosen Sprengung abzuhalten. Sie führten ihnen drastisch vor Augen, dass die gesprengte Brücke keinerlei Hindernis für die französischen Panzer sei, zumal sich nur wenige Meter flussabwärts eine sehr seichte Stelle befand, die auch von Kindern leicht zu durchwaten war. Franz Speh und Philipp Degler evakuierten vorsorglich ihre Familien. Frauen und Kinder zogen mit einem Handkarren, hochbepackt mit Bettzeug, Kleidern, Kochgeschirr und Essensvorräten - unter anderem eine halbe Sau, die kurze Zeit zuvor geschlachtet worden war -, zum alten Schützenhaus in der Kies- und Sandgrube am Brand und verbrachten dort einen Nachmittag voller Angst und Sorge.

Ob aus Vernunft und Einsicht oder durch die Einflussnahme der Dorfer Männer: Die Soldaten willigten ein und führten die Sprengung, gegen ihren Befehl, nicht durch. Kinder, Jugendliche und Männer „organisierten“ das lange Zündkabel für die verschiedensten Zwecke. Die Soldaten wurden für mindestens eine Nacht in einem Keller versteckt, mit Zivilkleidung versehen, bekamen jeder ein Fahrrad, von Josef Geschwender, Josef Fischer (2) und Bürgermeister Stecher zur Verfügung gestellt und machten sich, in Furcht vor der SS, unbehelligt aus dem Staub, rechtzeitig vor dem Einmarsch der Besatzungsmacht. Ihre Waffen wurden, so Zeitzeugen, von der Hauwiese aus, dort wo sich bei der Donauverbreiterung ein gefährlicher und tiefer „Triller“ bildete, von Matthias Geschwender und Josef Fischer in den Fluss geworfen. Die evakuierten Familien kehrten am späten Abend wieder in ihre Häuser zurück.

Die vier Bomben wurden etwa vier Wochen später von französischen Spezialisten auf dem Stauden in einer alten Erzgrube zur Explosion gebracht. Ehemalige befreite Zwangsarbeiter aus Laucherthal hatten von den Weinfässern in der „Traube“ Wind bekommen, bemächtigten sich dieser und feierten ein „berauschendes“ Befreiungsfest.

Im Jahr 1958 meldete sich der Leiter des Sprengkommandos als Bürger der DDR und erbat bei der Gemeinde für seine mutige Entscheidung eine Entschädigung: Ein VW sei das Mindeste als Lohn für seine Tat. Gemeinderat und Bürgermeister Maucher lehnten ab mit der Begründung, die Kommune dürfe keine offiziellen Kontakte mit Bürgern der „Sowjetzone“ aufnehmen, dies könne nur das Gesamtdeutsche Ministerium in Bonn. Eine erneute Anfrage des ehemaligen Soldaten 1964 mit der Bitte um einen einwöchigen Ferienaufenthalt im Dorf blieb unbeantwortet.



1987-88 Bau der zweiten Betonbrücke

Nach langen Jahren der Überlegungen und Planung konnte am 8. April 1987 der Start für den Bau einer neuen, den Erfordernissen des ständig wachsenden Verkehrs entsprechenden Brücke erfolgen. Das Land Baden-Württemberg, Straßenbauamt Überlingen, zuständig für die Landesstraße 455 und damit auch für die Überquerung der Donau, erstellte nach den Plänen des Ing-Büros Bechert + Partner aus Stuttgart die neue Brücke. Die örtliche Bauleitung lag in den Händen von Ingenieur Hermann Linke vom Straßenbauamt Sigmaringen. Ausgeführt wurde der Bau von der Baufirma Emil Steidle GmbH & Co. KG aus Sigmaringen.

Die neue Brücke wurde oberhalb der bestehenden angelegt, so dass während der Bauzeit ihre Vorgängerin genutzt werden konnte. Diese wurde, nachdem der Neubau befahrbar war, im Juli 1988 abgebrochen. Große Betonteile der alten Brücke wurden rund zweihundert Meter flussaufwärts beim Bau des Rückhaltewehres, einer sogenannten Sohlgleite, verwendet. Die neue Brücke ist 58,50 Meter lang, 11 Meter breit und hat eine Gesamtfläche von 644 Quadratmetern. Sie besteht aus einer Betonplatte in Spannbetontechnik mit eingestegtem Querschnitt. Die drei Felder der auf den beiden seitlichen Widerlagern und zwei Pfeilern gelagerten



Bau der Donaubrücke 1987. Rechts eine Spundwand zur Aufnahme des rechten Pfeilerfundamentes. Links: Einbringen eines Betonpfahls zur Gründung des rechtsseitigen Widerlagers.



Sommer 1987: Zwei Donaubrücken. Die alte Brücke (rechts) wurde im Juli 1987 abgebrochen.

Die Donaubrücke nach Fertigstellung aller Maßnahmen 1989. Im Vordergrund die 1986/88 mit großem Einsatz vieler Bürger mustergültig renovierte Brückkapelle.



Erste Bewährungsprobe für die neue Brücke: Hochwasser im Februar 1990. Nur wenige Zentimeter fehlten noch, dann wäre das Wasser an der Brücke angestanden. Eine große Überschwemmung konnte gerade noch vermieden werden.



Platte überspannen 17, 25 und 16,50 Meter. Die Längsneigung von 2,5 Prozent, die Querneigung von 2,7 Prozent und eine Krümmung von 50,7 Grad ermöglichen eine elegante Straßenführung. Die Brücke liegt auf neun Topflagern, die die erforderlichen Schubverformungen zulassen. Während die beiden Pfeiler auf einer Flachgründung stehen, der rechte mit sechs und der linke mit drei Metern Tiefe, die bis auf den Jurafels niedergebracht wurde, sind die Widerlager mit Bohrpfählen aus Beton mit 50 Zentimetern Durchmesser tiefengegründet.

Der gewaltige Wandel in der Bautechnik gegenüber dem Bau der Vorgängerbrücke zeigte sich darin, dass die gesamte Tragwerksplatte an einem einzigen Tag gegossen wurde. Rund 650 Kubikmeter Beton wurden im Non-Stop-Betrieb mittels großer Pumpen eingebaut. Minutiös getaktet, schafften zahlreiche Mischfahrzeuge das Baumaterial heran.

Ganz neue Wege wurden bei der Gestaltung der beiden Sicherheitsbegrenzungen beschritten. Es wurden breite Gehwege angelegt und der Rammschutz mit einem eisernen Geländer gesichert. Unterbrochen ist die beidseitige Geländerführung durch jeweils zwei über die Brückenbreite hinausragende Kanzeln aus Beton, auf denen die Brückenbeleuchtung mit Doppel-Kandelaberlaternen stilvoll angebracht ist. Dieses architektonische Detail ist ein besonderes Unterscheidungsmerkmal, das die Brücke von vielen anderen abhebt.

Die neue Brücke wurde eingebunden in ein gestalterisches Gesamtkonzept von Straße, Fluss und Neugestaltung des rechtsseitigen Umfeldes. Im Zuge des Brückenbaus wurde das Flussbett der Do-

nau um etwa 90 Zentimeter tiefergelegt, um die für Hochwasserfreiheit erforderliche Durchflusshöhe zu erreichen, eine Massnahme, die sich bereits im Februar 1990 bei einem sogenannten Jahrhunderthochwasser auszahlte.

Die Straße zu den Wohngebieten Flachsacker und Laizer Öschle, die vorher direkt neben der Kapelle in die Landesstraße mündete, wurde einige Meter weitergeführt und mit der Zufahrt Brandweg und Grubbühl vereinigt. Dies war durch den Abbruch des Hauses Stehle und des Gaststalls der „Linde“ möglich geworden. Zu der Gesamtmaßnahme gehört auch die Verlegung der Abwasserleitung durch die Donau und der Bau eines Regenwasser-Überlaufbeckens wenige Jahre zuvor.

Für die Gestaltung der Brücke und für das Gesamtkonzept des umgebenden Brücken- und Straßenbereiches wurde der planenden Architektin Agnes Moschkon 1989 ein Preis der Architektenkammer Baden-Württemberg zugesprochen.

1986 wurde die Brückkapelle unter grossem Einsatz vieler Bürger unter Federführung eines Fördervereins und mit planerischer Unterstützung des Denkmalamtes grundlegend renoviert. Das Dach wurde an einem Stück abgenommen und nach gründlicher Sanierung wieder aufgesetzt, das Mauerwerk, um das Höheniveau gegenüber der angehobenen Brücke wieder herzustellen, um 1,50 Meter erhöht.

Der Bau der Brücke und die Gestaltung des Umfeldes fand mit der Einweihung am 4. November 1988, an der auch Innenminister Schlee teilnahm, ihren Abschluss. Die ganze Maßnahme kostete 3,1 Millionen DM, davon entfielen auf den Brückenbau 1,8 Millionen DM.



Abbau des auf Dorfer Gemarkung stehenden Teils der Eisenbahnbrücke 1957 durch die Firma Weck (links).

Der linke Teil der heutigen Brücke steht auf Dorfer Gemarkung, der Brückenteil über den Fluss gehört zur Stadt Scheer. Durchfahrt eines Regional-Express-Zuges (unten)



Die Eisenbahnbrücke bei Scheer

Am 26. Juli 1873 wurde die Bahnlinie Mengen-Sigmaringen feierlich eröffnet. Für die Donautalbahn mussten auf Dorfer Gemarkung zwei Brücken gebaut werden: über die Lauchert beim Schlössle und über die Donau, dicht an der Gemarkungsgrenze zu Scheer. Die Grenze verläuft an dieser Stelle über den mittleren der drei Pfeiler an der linken Uferseite. Der Scheerer Brückenteil überspannt den eigentlichen Fluss, die Dorfer Seite führt über den Flutkanal, der bei anhaltend niedrigem Wasserstand oft trocken liegt. Die Eisenbrücke wurde gebaut als zweiteilige Bogenbrücke, der Mittelteil über der sogenannten Insel erhielt keinen Bogen. In den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges sprengten deutsche Soldaten auf dem Rückzug den Scheerer Brückenteil, um den Vormarsch der französischen Armee zu behindern, völlig sinn- und wirkungslos. Die Brückenteile fielen in den Fluss, die Dorfer Seite blieb, weil mutige Scheerer Bürger die Sprengung zweimal verhindern konnten, vollständig erhalten. Vier Jahre lang mussten in der Folge die Züge von Mengen über Zielfingen-Krauchenwies nach Sigmaringen umgeleitet werden. Für die Bahnfahrer aus dem Dorf

war solange der Bahnhof Josefslust Zustiegemöglichkeit für Fahrten mit der Bahn. 1948/49 wurde die eingestürzte Brücke neu gebaut. In der Flussmitte wurde ein weiterer Pfeiler erstellt und die heute noch bestehende Brücke, aus zwei Teilen bestehend, in leichtem Winkel montiert. Am 3. März 1949 konnte der Bahnverkehr wieder freigegeben werden.

Im Herbst 1957 wurde der stehen gebliebene Dorfer Teil der neuen Brücke angehängt. Dazu war ein weiterer Pfeiler im Flutkanal erforderlich. In der Nacht vom 26./27. 8. wurde mittels eines Verschieberüsts der alte Brückenteil, zunächst das erste Teilstück über der Insel, zur Seite gezogen und die neue Brücke, gebaut von der Niederlassung Berlin der Krupp AG, eingeschoben. Am 1./2. 10. erfolgte der Einschub des zweiten Teiles über den Flutkanal. Die vielen tausend Nieten wurden vor Ort im Schmeldefeuer erhitzt und glühend eingeschlagen. Die Dorfer Firma Weck zerlegte anschließend die abgebaute Eisenkonstruktion.

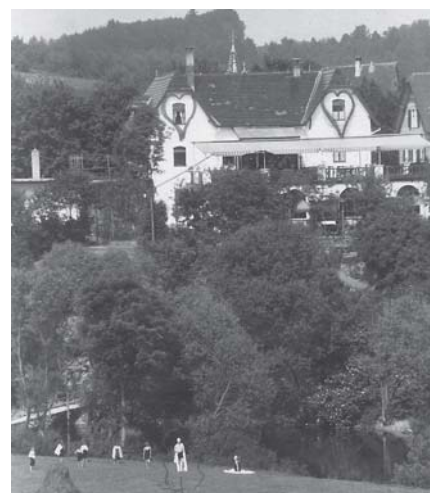
Die heutige gesamte Brücke ist rund 115 Meter lang und ruht auf drei Pfeilern. Sie besteht aus vier Stahlträgern, die beiden äußeren sind 1,50 Meter hoch, die inneren jeweils 45 Zentimeter.



Die alte Eisenbahnbrücke nach der Sprengung vom April 1945

Brücke zum Schwimmbad Hoffmann

1927 kauften Karl und Irene Hoffmann das Bahnhofshotel von der Erbauerfamilie Josef Rauch und eröffneten es nach gründlichem Umbau als Hotel mit gehobenen Ansprüchen. Neben den Gasträumen im Haus gab es auch einen gemütlichen Gastgarten. 1929 bauten sie in der Hauwiese auf der gegenüber liegenden Donauseite eine große, U-förmige Badehütte und nutzten die Donau für ihr Schwimmbad Hoffmann. Erreichbar war das Bad über eine Treppe vom Hotel aus und über einen hölzernen Steg, der auf leeren Fässern montiert war. Diese Badegelegenheit wurde von der örtlichen Bevölkerung und den Hotelgästen gleichermaßen genutzt. Vermutlich machten ein großes Hochwasser 1936/37 und wirtschaftliche Schwierigkeiten dem Badebetrieb ein Ende. Der Steg wurde zerstört und nicht wieder aufgebaut, die Badeeinrichtungen in der Hauwiese entfernt. 1934 richtete die Gemeinde wenige Meter weiter flussabwärts an der Hammerstatt eine öffentliche Badestelle ein



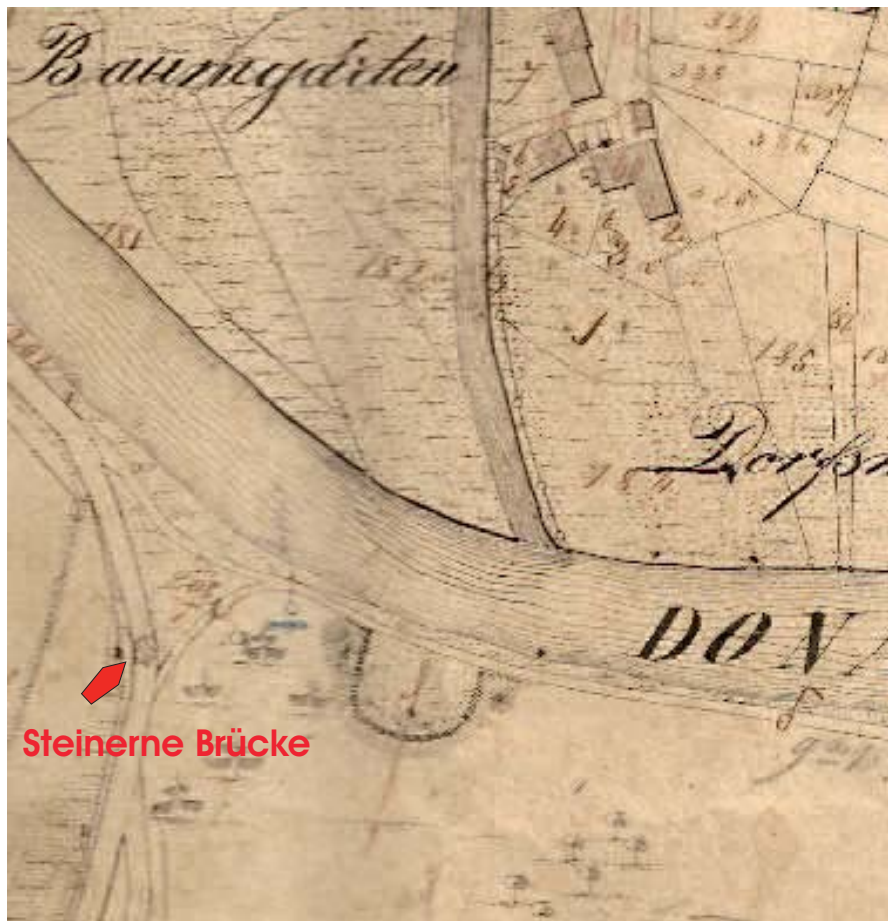
Das über der Donau stehende Bahnhofshotel mit dem Gastgarten und dem Badesteg (unten links) und Badegästen in der Hauwiese



Die Badeanstalt Hoffmann in der Hauwiese



Der vom Hochwasser zerstörte Badesteg



Steinebruck oder „Steinernes Brückle“

Sie hat mit Donau oder Lauchert nur indirekt zu tun, nur Wenige wissen noch von ihrer Existenz und der Zeitpunkt ihrer Erbauung ist bis jetzt völlig unbekannt. Über den Zweck dieses Bauwerks kann heute nur noch spekuliert werden.

„Steinebruck“ oder „Steinernes Brückle“, wie sie auch genannt wird, war bereits Mitte des vergangenen Jahrhunderts fast völlig vergessen. Ein Zeitungsartikel von Gerold Hoffmann vom 9. September 1931 in der Hohenz. Volkszeitung und ein Ausschnitt aus einer Flurkarte von 1845 geben ein wenig Aufschluss.

Unterhalb der Waldbühne stand die aus Kalkstein-Mauerwerk bestehende Brücke, über die der Weg, ab 1958 als geteerte Straße, nach Krauchenwies führte. 1931 war das Gewölbe schadhaft und für die Ausbesserung musste die völlig zugewachsene Brücke freigelegt werden, um an die eingebrochene Stelle zu kommen. Die Brücke war 10 Meter lang, sieben Meter breit und beachtliche fünf Meter hoch. Das Kalksteingewölbe war in der Mitte durch eine Mauer gestützt. Die eine Hälfte des Gewölbes war zugemauert, in der anderen befand sich eine gemauerte Wasser- rinne, durch die der vom Kälberhau her kommende kleine Bach die Straße querte und auf der anderen Seite der Donau zufluss. Es ist zu vermuten, dass das ganze

Ausschnitt aus einer von Geometer Sell 1843 gezeichneten, aber später modifizierten Flurkarte. Die „Steinerne Brücke“ ist deutlich eingezeichnet, darüber das von drei Wegen umgebene Dreieck des späteren Waldbühne-Fahrradparkplatzes. Rechts davon der Steinbruch, darüber die Lauchertmündung, wie sie 1849 entstanden ist. Zuvor lag sie ein Stück weiter flussaufwärts gegenüber der „Steinernen Brücke“.

Gelände zwischen der Brücke und der Donau viel tiefer lag, etwa auf Donauniveau, und der Bach bei starkem Regen oder Schneeschmelze auch deutlich mehr Wasser brachte. Vor dem Bau der Brücke wurde so möglicherweise der Weg nach Krauchenwies öfters unpassierbar. Der Bach ist heute ab dem landwirtschaftlichen Anwesen „Ziegler“ Ott in Betonröhren verschwunden.

Die „Steinerne Brücke“ ist in der Chronik drei Mal erwähnt: Die Lauchertmündung, die ursprünglich gegenüber der „Steinernen Brücke“ lag, wurde durch ein großes Hochwasser weiter flussabwärts verlegt und begradigt (1849). 1870 wurden bei Abräumarbeiten für den Steinbruch an der „Franzosenhalde“ bei der „Steinernen Brücke“ acht Skelette aufgefunden, möglicherweise aus dem Franzosenkrieg (1797-99). 1904 errichtete die Gemeinde an der Donau bei der „Steinernen Brücke“ Badehütten für Schulkinder.

Das auf der Flurkarte deutlich erkennbare Geländedreieck war bis anfangs der Sech-

ziger Jahre Fahrradparkplatz für die Waldbühne. Bewacht und gegen eine kleine Gebühr, waren dort oft hundert oder zweihundert Fahrräder von Besuchern in hölzernen Ständern abgestellt.

Zum Zeitpunkt und Zweck des Brückenbaus ist folgende Möglichkeit denkbar, die aber so nirgends festgehalten ist: Rechts neben dem Dreieck ist der Steinbruch zu erkennen. In der Chronik ist 1701 erwähnt, dass die Gemeinde vom Fürstenhaus die Genehmigung erhielt, im Gewann Wieselbahn, das möglicherweise bis zur Donau hinunterreichte, einen Kalkofen zum Brennen von Maurerkalk zu errichten. Beim großen Hochwasser von 1760 meldet die Chronik, dass ein Floss von Höhe der Donaubrücke bis zum alten „Kalchofen“, wo die Lauchert in die Donau mündet, abgetrieben wurde. Dieser Kalkofen, wenn man ihn in der Spitze des Dreiecks vermutet, wurde sicher mit Material aus dem Steinbruch versorgt. Vielleicht - manches spricht dafür - wurde die „Steinerne Brücke“ in diesem Zusammenhang erbaut. Die zweifelsfreie Auffüllung des dortigen Geländes würde die enorme Höhe von fünf Metern erklären.

Am 2. Jan. 1823 erhielt Ziegler Johann Ott von der fürstlichen Regierung die Erlaubnis, einen Kalk- und Ziegelofen zu bauen. War dies das Ende des Kalkofens bei der Donau? Wurde für ihn die „Steinerne Brücke“ gebaut, damit er einen sicheren Zufahrtsweg zu den neuen Öfen hatte?

Bei Kanalisierungsarbeiten 1958 wurde die „Steinerne Brücke“ durch den Bagger „angekratzt“ und teilweise sichtbar. Die Linienführung des Kanals wurde aber etwas verlegt, die Brücke, die bereits vorher unter dem Weg völlig verschwunden war, zugedeckt und überteert. Der etwa 1,50 Meter hohe Bachdurchlass diente noch in den 1960ern Kindern als Durchschlupf und Versteck. Beim Neubau der Rulfinger Straße und ihrer Anbindung an die Krauchenwieser Straße wurde das Kalksteinmauerwerk der „Steinernen Brücke“ abgerissen und entfernt. Kurt Ott

**Herausgegeben von der
Gemeindeverwaltung Sigmariningendorf**

Text und Gestaltung: Kurt Ott (4)

Für Bilder (), Informationen und Unterstützung danke ich herzlich: Karl Binder, Herbert Dom, Egon Fischer, Jürgen Gensch, Eugen Heim, Dr. Marcus Meyer, Fidelis Stecher, Maria Wälder, Knut Weck (1). Besonderer Dank an Anton Speh für ausgiebige Recherchen in seinem Zeitungsarchiv

Quellen: Gemeindearchiv (14); Chronik von Sigmariningendorf 1249-1981 unter der jeweiligen Jahreszahl; Sigmariningendorf - Beiträge zur Geschichte eines hohenz. Bauern- u. Industrieortes: Edwin E. Weber, S. 213; Walter Bleicher, Chronik der Stadt Scheer (1); K. Th. Zingeler, Die vor- u. frühgesch. Forsch. in Hohenzollern, 1893/94; Bauwerksbuch RP Tübingen Straßenbauamt Überlingen