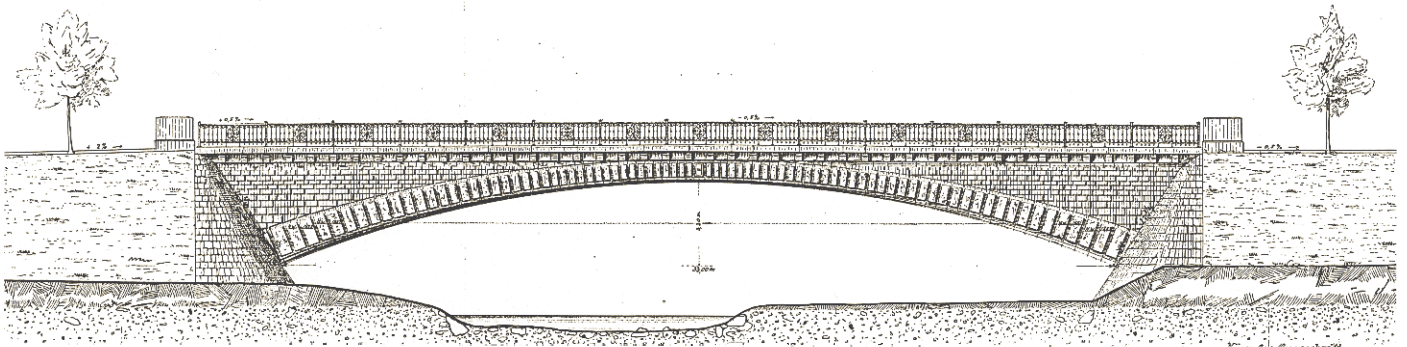


# Die Herrschaftsbrücken auf Station Teinach

Horst Roller, Stammheim



## Der Weg ins Teinach

Nur wenige kennen sie unter dem Namen Herrschaftsbrücke, die heutige Brücke über die Nagold auf der Station Teinach. Es spricht nichts dagegen, den alten Namen auf die heutige Brücke zu übertragen. Dazu passt, dass auf Stammheimer Markung ein Teil des Waldwegs zur Station Teinach Herrschaftssteige genannt wird.<sup>1</sup>

Auf einem Notizzettel des in Stammheim geborenen Pfarrers Kämpf<sup>2</sup> (1832–1914) ist zu lesen: *Der König (Herzog) fuhr einst über die Hochsträß (Hengstetter Markung), Weilheimer Weg<sup>3</sup>, über die Wiesen (Nb! nicht Forstweg), also über die Oberstwiesen (ganz im Tal) bis in das Günthersche Haus und Stall! [in Stammheim] weiter nach Teinach!* Das muss Kämpf von seinem Vater oder Großvater erfahren haben, die beide in Stammheim Schultheißen waren. Unter Hochsträß versteht man auch die Ochsenstraße bei Ostelsheim, über die der Herzog von Stuttgart her angefahren kam. Möglich ist, dass unter dem Güntherschen Haus das Gasthaus Linde<sup>4</sup> der Besitzer Günther in der Herrenberger Straße zu verstehen ist. Natürlich kann nur ein kleiner Teil der Reisegesellschaft aus Platzgründen in dem Dorfgasthaus einge-

kehrt sein (Stall für Fütterung oder über Nacht?). Womöglich war in der Notiz die aufwendige Reise des Herzogs im Jahr 1770 gemeint.

Die Fahrt ging von Stammheim weiter über die Hauptstraße, Seedamm (Jahnstraße), Teinacher Straße (nicht offiziell), entlang Rottannen, Rehgrundbrünnele und dann die enge und sehr steile Herrschaftssteige hinunter. Sie war wohl der gefährlichste Abschnitt für die herrschaftlichen Kutschen auf der ganzen Reise. Aber warum fuhr man nicht über Calw und das Nagoldtal? Bei Regenwetter wäre der Talweg durch die Pferdehufe und Wagenspuren unpassierbar geworden. Die Herrschaftssteige war das kleinere Übel. Deren Sandsteinpflasterung, die im stillgelegten Bereich<sup>5</sup> heute noch zu finden ist, konnte aber bei Nässe die Kutschen ins Rutschen bringen. Da mussten dann die hinten aufsitzenden Fahrbegleiter, die Carettenbockaffen, auch Heyduken genannt, die Migge<sup>6</sup> anziehen oder Radschuhe einlegen.<sup>7</sup> Unten an der Steige führte der Weg am Fluss weiter durch Wiesen zur Herrschaftsbrücke, siehe Bild 3.

Wer ehemals von Calw nach Teinach wollte, konnte das Nagold- und Teinachtal meiden und über die Höhe fah-

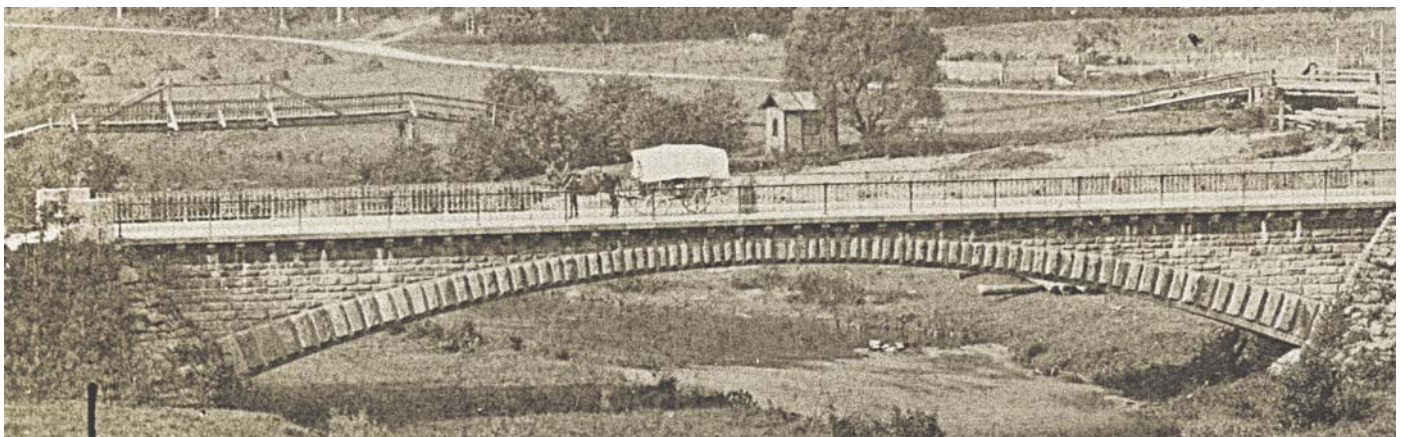


Bild 1 oben zeigt die Planzeichnung der Herrschaftsbrücke 1883 von Baumeister Braun, Calw.

Bild 2 unten zeigt als Foto die 1883 erbaute 3. Herrschaftsbrücke im Jahr 1888 Fluss aufwärts gesehen. Links dahinter eine steile Fußgänger-Behelfsbrücke. Oberhalb liegt der Kameralweg zum Waldecker Hof. Bei der Wegabzweigung befindet sich heute die Kurve der 1896 erbauten Bulacher Steige. Rechts im Bild die Brücke über die Teinach.

ren oder gehen. Der Fahrweg über Altburg und Rötensbach oder Zavelstein war aber nicht kürzer. Zeiller schreibt im schwäbischen Zeitbuch 1653: *Von diesem Stättlein kommt man sehr hoch herunter zum Flecken oder Dorf Teinach.* Crusius berichtet: *Man steigt vom höchsten Bergvorsprung, auf welchem Zavelstein liegt, in das ...in einem tiefen Thal gelegene Dorf Teinach.*<sup>8</sup>

Die württembergischen Herzöge<sup>9</sup> reisten, teils mit großem Hofstaat, im Sommer nach Hirsau, Liebenzell oder Wildbad, später auch, der Auerhahnjagd wegen, nach Naislach. Nach Teinach<sup>10</sup> führen sie ab dem Jahr 1617<sup>11</sup>. Herzog Karl Eugen kam 1770 mit seinem kompletten Hofstaat, zu dessen Beförderung man 1200 Pferde benötigte, nach Teinach.<sup>12</sup> Aus Platzgründen mussten Personen auch in Calw untergebracht werden.<sup>13</sup> Die Route über Stammheim kann man annehmen.

Zwei Jahre später, 1772, wurde die Straße von Stuttgart nach Calw, nämlich vom Hasenberg bei Stuttgart bis an die gepflasterte [lange] Steige bei Calw chausseemäßig hergestellt.<sup>14</sup> Sie führte über Magstadt, Schafhausen, Ostelheim. Über die Fortsetzung der Strecke 14 Jahre später schreibt Mönch und meint wohl die Talstrecke: *Die Straße von Calw nach Teinach wurde zwar im Jahr 1786 mit Hilfe der Salzkasse des Zavelsteiner Amtes erbreitert und verbessert, kam aber durch schwere Steuerbelastung der Gemeinden infolge der Revolutionskriege und Napoleonischen Kriege so herunter, dass König Friedrich*

*mit seinem Gefolge fast stecken blieb, als er 1810 nach Bad Teinach und Jagdschloß Naislach bei Würzbach reiste, obwohl er vorher den Schultheißen befohlen hatte, „die besten Pferde ohne Rücksicht auszuheben“.*<sup>15</sup> Im Zorn hierüber strafte er den Kreishauptmann von Calw“.

Somit dürfte ab 1772 oder 1786 die Route über Stammheim, Herrschaftssteige und Herrschaftsbrücke nicht mehr gewählt worden sein. 1790 kam ohnehin vorerst das Ende des Badvergnügens des württembergischen Hofes in Teinach wegen der Revolutionskriege.

Ab 1838 verbesserte man wichtige Strecken und wertete sie zu Staatsstraßen auf. Mönch schreibt 1925: *1853 wurde auch die Nagoldtalstraße vom Staat übernommen und in den nächsten [vier] Jahren umgebaut, „da sie die steilsten Partien und sogar oft gefährliche und im Winter unfahrbare Steigungen darbot“.* 1857 wurde sie

*feierlich eingeweiht und erhielt den Namen Wilhelmstraße...*

### Freudentag an der herrschaftlichen Brucken

Im Calwer Wochenblatt vom Februar 1886 fand sich die älteste Nachricht zur Herrschaftsbrücke aus dem Jahr 1731. Damals regierte Eberhard Ludwig Herzog zu Württemberg, der beeinflusst wurde von seiner langjährigen Mätresse Wilhelmine von Grävenitz. Die war ein Ärgernis im ganzen Land.<sup>16</sup> Nach dem über 20jährigen Verhältnis des Herzogs zur Grävenitz versöhnte er sich mit seiner legitimen und lange ignorierten Gattin Johanna Elisabeth, und hoffte noch einmal einen Thronfolger zu erhalten, weil der Erbprinz früh gestorben war. Zu



Bild 3: Lageplan der histor. Herrschaftsbrücke auf der späteren Station Teinach

dieser Zeit weilte er in Teinach, die Herzogin wohnte in Stuttgart. Sie fuhr zu ihm über Stammheim und die Herrschaftssteige, während ihr der Herzog von Teinach her entgegencam, siehe Bild 3.

*Freytags, den 13. July 1731 ware Callw ein von Gott gegebener Freudentag, weil Nachmittags 2 Uhr Ihre Durchlaucht, die regierende Frau Herzogin zu ihrem nunmehr wieder ausgesöhnten Durchlauchtigsten Ehegemahl unserm gnädigsten Landesvater in den Deinach gereißt, welcher ihre vom Deinach bis über die neue herrschaftliche Brucken unterhalb Waldeck, entgegenefahren, der Unterthanen Segenswünsche, Jauchzen, Danksagen und Frohlocken, waren unbeschreiblich, Gott segne das Amen dazu. Den 6. Aug. reisten sie wieder von der Deinach ab.*

Die „neue“ herrschaftliche Brucken muss also wieder einmal erneuert worden sein. Der Herzog passierte die



Brücke und erwartete dann die Herzogin auf der andern Nagoldseite auf den ebenen Wiesen des Großen Brühls an der Weggabelung, siehe Bild 3. Das Gelände ist heute hoch aufgefüllt und dient als Parkplatz (Bild 10).

Hier gab es eine Wendemöglichkeit und viel Platz für die Untertanen, denen dieses freudige Ereignis (in der Regel) von der Kanzel mitgeteilt worden war. Das Volk dürfte von der ganzen Umgegend zusammengeströmt sein, natürlich auch von Calw (siehe oben: *Freudentag für Calw*), vielleicht auch den Kutschen gefolgt sein. Wer trug die Segenswünsche der Untertanen vor?



Bild 4. Pfahljochbrücke bei Neckarhausen

### Die erste Herrschaftsbrücke

Weil die Brücke auf Bild 3 in der Richtung zur Straße nach Teinach liegt, dürfte das ihr ursprünglicher Standort, aber auch ihr beständiger Zerstörungsort durch Hochwasser und Eisgang gewesen sein.

Der heutige Wohnplatz *Station Teinach* hieß z.B.: 1731...bei der *herrschaftlichen Brücken unterhalb Waldeck*, also flussabwärts des Waldecker Hofes, nach 1820:...*bei der Brücke unterhalb Waldeck*, auch: *im Nagoldtal bei der Herrschaftsbrücke*. Der Sonnenhardter Schultheiß Dittus schrieb (1830) regelmäßig: *...auf dem Brühl bei der sogenannten Herrschaftsbrücke im Kentheimer Tal...* Als im Juni 1872 die Eisenbahnlinie Stuttgart – Calw – Nagold eröffnet wurde, bekam das Tal bei der Teinachmündung endlich einen eindeutigen Namen: „Station Teinach“. Auf schwäbisch heißt Teinach „in der Doanich“.

Die Herrschaftsbrücke bestand ursprünglich nicht aus Stein, sondern war als Pfahljochbrücke aus Holz hergestellt, vielleicht mit einem Dach. Eine historische Pfahljochbrücke ist bei Sulz–Neckarhausen heute noch zu sehen, Bild 4.

Verheerende Überschwemmungen an der Nagold sind überliefert aus den Jahren 1613, 1633, 1799 mit Eisgang, 1824 (36stündiger Regen, Wasser vier Meter höher, eine Anzahl Brücken weggerissen). Die Herrschaftsbrücke musste neu hergestellt werden kurz vor 1731, siehe oben und 1829 laut Calwer Wochenblatt, außerdem gab es laufend Reparaturen. Am 1. August 1851 folgte einem 12stündigen Wolkenbruch eine verheerende Überschwemmung im Nagold- und Teinachtal, die größte, an die man sich erinnern kann, hieß es

damals. Wege und sieben Brücken (im Umkreis) wurden zerstört, die Herrschaftsbrücke weggerissen.

Gesperrt waren danach:

1. die Straße über Kentheim und den Waldecker Hof nach Nagold, Umleitung über Herrenberg.
2. Der *ordentliche Weg am Beiterschen Garten* in Calw durch das Nagoldtal nach Teinach. Umleitung über Altburg und Röttenbach.
3. Der Fluss selber für die Flößer von Hirsau aufwärts bis zur Nagolder Oberamtsgränze.

Am 5. August 1851 stand im Wochenblatt: *Leichtere Fuhrwerke können von Wildberg bis zur Herrschaftsbrücke rechts der Nagold und von dieser Brücke abwärts links der Nagold nach Calw passieren*. Normalerweise musste man aber schon beim Waldecker Hof die Nagold queren und linksseitig auf dem alten „Cameraweg“, dem heutigen Radweg, weiterfahren. Das zeigen die Bilder 3,5,6.

Nun war aber die Waldecker Brücke<sup>17</sup> zerstört und man sollte deshalb vollends den Notweg rechts der Nagold bis zur Herrschaftsbrücke benutzen, so wie man heute fährt. Einen Tag später schreibt das Oberamt, der Notweg sei nicht zu gebrauchen.

Beim Waldecker Hof plante man als Ersatz eine *Springbrücke nach amerikanischem System über den Nagoldfluss*. Der zuständige Stammheimer Werkmeister Nüble schrieb, dass die höhere Genehmigung dafür nicht *eingekommen* sei. So blieb es bei einer Pfahljochbrücke als Interimsbrücke. Unter dem Begriff Springbrücke, die ohne Pfeiler über den Fluß „hinüberspringt“, meinte man vermutlich eine Stabfachwerk-Trogbrücke, wie sie damals in den USA mit Überdachung häufig gebaut



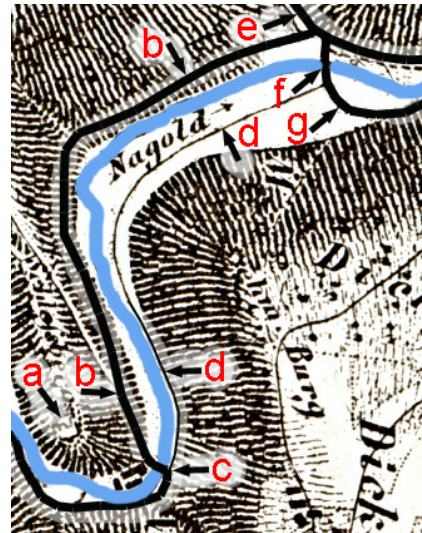


Bild 6.  
a=Ruine Waldeck, b=Kameralweg, c=Brücke beim Waldecker Hof, d=schmaler Notweg, e=Straße nach Teinach, f=Herrschaftsbrücke, g= Weg zur Herrschaftssteige Richtung Stammheim.

Ausschnitt aus Karte Königreich Württemberg 1847. Linien sind stark nachgezogen.

Bild 5. Bildmitte Brücke bei Waldeck, rechts vor Pfeil die Herrschaftsbrücke, Nebenwege sind unterschlagen. Karte von Bohnenberger 1798/1810. Ausschnitt aus Karte Königreich Württemberg 1847. Auch auf der Karte des K.u.K. Generalmajors J.H. von Schmitt von 1797 (hier nicht abgebildet) sind diese Wege und Brücken zu erkennen.

wurden. Sie ermöglichten größere Spannweiten, so dass oft keine Wasserpfeiler nötig wurden.<sup>18</sup> Es gab solche Trogbrücken schon vorher in Deutschland und der Schweiz.

### Die zweite Herrschaftsbrücke

Tatsächlich hatte die Herrschaftsbrücke 1851 solche Schäden erlitten, dass wieder ein Neubau nötig wurde. 1852/53 entstand sie, wie man damals schrieb, als Interimsbrücke, also ein Provisorium, siehe Bild 7 u. 10. Zuständig war von jetzt ab die K. Straßeninspektion unter Straßenbauinspektor Feldweg, siehe Beitrag Feldweg in diesem Heft.

Neben der alten Brücke, siehe Bild 3, befand sich der sogenannte Klötzplatz für die Niederlage von Floß-, Säge- oder Bauholz (Polterplatz, Stammlagerplatz) und eine Floßeinbindestelle, auch Floßanbindestelle. 1832 hies es für die Schiffer und Flößer, dass die Brückenpfeiler geschont werden müssen. Da prallten also öfters Stämme an.

Die neue 2. Brücke plante man zwischen aufgeschütteten Dämmen, die zusätzliche Fläche benötigten. Wohl aus diesen Platzgründen wählte man einen neuen Standort 135 Meter flussabwärts, was auch einen Straßenumbau zur Folge hatte,<sup>19</sup> siehe Bild 7 u. 10.

Wieder kam eine der üblichen Pfahljochbrücken zur Ausführung. Bild 8 zeigt die mutmaßliche Jocheinteilung und die Spannweiten.<sup>20</sup> Die Pfähle der Joche mussten in den Fluss gerammt werden. Dazu diente die Ramme, ein hohes Holzgerüst mit einer Radscheibe, über die ein Gewicht (Rambär, Rammkatze, Fallgewicht) hochgezogen und dann auf den Pfahl fallen gelassen wurde. Das Zugseil war unten in mehrere Seile geteilt, so dass etwa sechs Männer miteinander ziehen konnten. Die Ramme stand entweder im Fluss oder auf einem Floß.

Die neue Brücke kostete 2650 Gulden. Sie wird 1853 erstmals befahren worden sein. Im März war auf dem Hof Dicke die Versteigerung des Holzwerks der alten Brücke.

Auch weiterhin kam es laufend zu Schäden und Abnutzungen. Im Oktober 1857 versteigerte man den abgenutzten Belag bestehend aus 22' langen und 5 4/5" starken tannenen Flöcklingen.<sup>21</sup> Im März 1860 brach der linksseitige Ortpfeiler (Bild 8) der Brücke zusammen, als eben ein 4spänniger Müllerwagen passiert hatte. Inspektor Feldweg hatte die Reparatur vorher beantragt. Ende 1861 und im Februar 1862 kam es durch Hochwasser und Eisgang wieder zu schweren Schäden. Im selben Jahr im September Sperrung wegen einer Erneuerung. Es ist die alte Cameralstraße über die Teinachbrücke bei der Widmann'schen Sägmühle [Straßengabelung Bad Teinach/Neubulach] und die Nagoldbrücke unmittelbar bei Waldeck zu benutzen, also nicht der inzwischen (1856<sup>22</sup>) ausgebaute ehemalige Notweg.

1867 verschob man das Flussbett der Nagold unterhalb der Herrschaftsbrücke wegen des dort im April 1866 begonnenen Eisenbahnbaus, siehe Bild 7 rechts. Außerdem fiel die ebene Strecke der Herrschaftssteige im Nagoldtal dem Bahnbau zum Opfer. Der Ersatzweg oberhalb der Bahnlinie erhielt 1871 den Namen „Bahnweg“, er zieht im Tal bis Kentheim.

Im Oktober 1871 durfte die Brücke wegen Umbau nur mit leichten Fuhrwerken befahren werden. 1872 war auf dem Rathaus in Teinach die Verakkordierung der Vertäferung (Vertäfelung) der Herrschaftsbrücke ausgeschrieben. Bretter sollten das Abraspeln der Holzpfosten der Joche bei Eisgang verhindern. 1875 hängte man eine neue Wasserleitung für die Bahnstation unter die Brücke<sup>23</sup>. 1876 und 1879 wurde wieder repariert.

Gleich im Januar 1880 heißt es in der Zeitung: Zwei Wasserpfeiler (im Gegensatz zu Ortpfeilern) durch Treibeis stark beschädigt, Brücke gesperrt. Inspektor Feldweg schrieb: Von der Eisenbahnstation traf telegraphisch die Nachricht ein, dass durch den Eisgang an der dortigen hölzernen Nagoldbrücke einer der Jochpfeiler







Badegäste ein repräsentatives Bauwerk darstellen.<sup>27</sup> Die Brückenachse liegt deshalb genau in der Mitte des Bahnhofgebäudes, siehe Bild 10 und 17.

Auch während der Bauarbeiten kam es im Dezember 1882 zu einer dramatischen Überschwemmung. Fünf Personen der unteren Sägemühle (im Bild 10, rechts oben) konnten durch die Calwer Feuerwehr mit einem Floß nicht gerettet werden, die Stammheimer schafften es mit einem Wagen.

Zur Brückenübergabe im Mai 1883 schrieb das Calwer Wochenblatt u. a.: *Die neue Steinbrücke bei der Station Teinach ersetzt die sogenannte Herrschaftsbrücke, die im Jahr 1851 noch die bei- den Ufer der Nagold ver- band, aber durch das größte Hochwasser, an das man sich bis heute erinnern kann, weggerissen wurde. Ein Provisorium [Interimsbrücke], das unterhalb derselben bisher den Dienst versah, musste ebenfalls einige Male fast vollständig erneuert werden. Am 19. Sept. 1881 wurde unter Leitung des Herrn Baumeister Braun mit den Bauarbeiten überhaupt und am 3. Juli 1882 mit dem Quadergewölbe begonnen, und letzteres am 29. Juli geschlossen. Sechs Wochen blieb das Gewölbe auf der Schalung. ... Die Leerbogen wurden von den eisernen Kästen getragen, die mit trockenem Sand gefüllt waren, zwecks der Ausschalung ließ man den Sand aus den Kästen laufen, wodurch sich die Leerbogen senkten und das Gewölbe dadurch frei machten*, siehe Bild 13. Die Baukosten betragen 66 000.- Mark. Es wurden 2900 Zentner Zement verwendet.

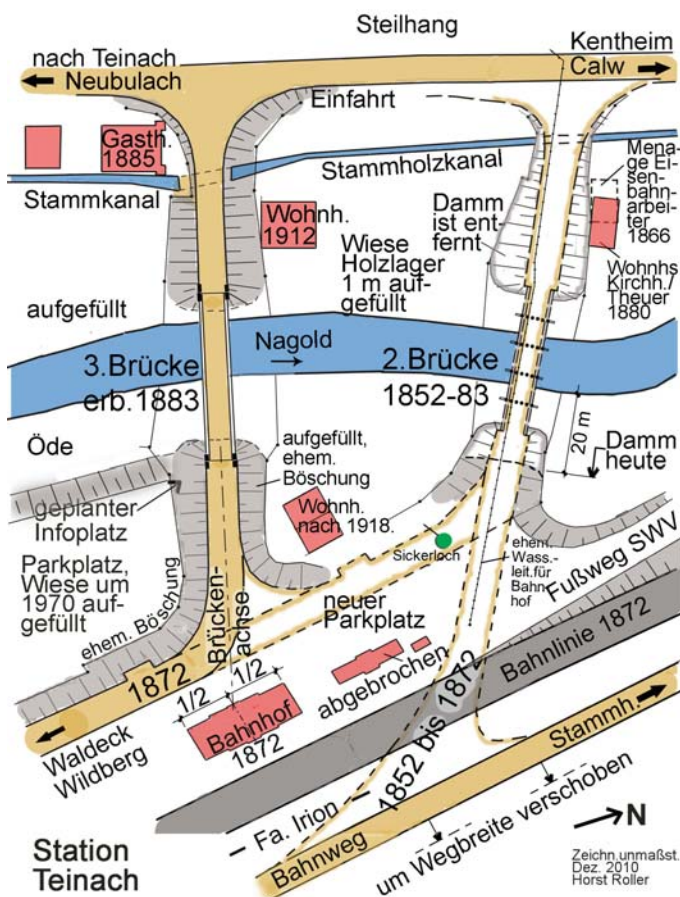


Bild 10 zeigt die 2. und 3. Herrschaftsbrücke mit den Straßenverläufen und Fahrbahndämmen vor und nach dem Bahnbau. Die heute befahrenen Straßen sind angelegt.

Diese Brücke ist bezüglich ihrer sichtbaren Spannweite von 33 Metern die erste im deutschsprachigen Raum der weit gespannten Konstruktionen, die nur aus Natursteinquadern und Zementmörtel gemauert ist. Damals gab es intensive Untersuchungen am Königl. Polytechnikum Stuttgart, seit 1884 die Materialprüfungsanstalt<sup>28</sup> bezüglich des Steinmaterials, um Belastungsgrenzen zu

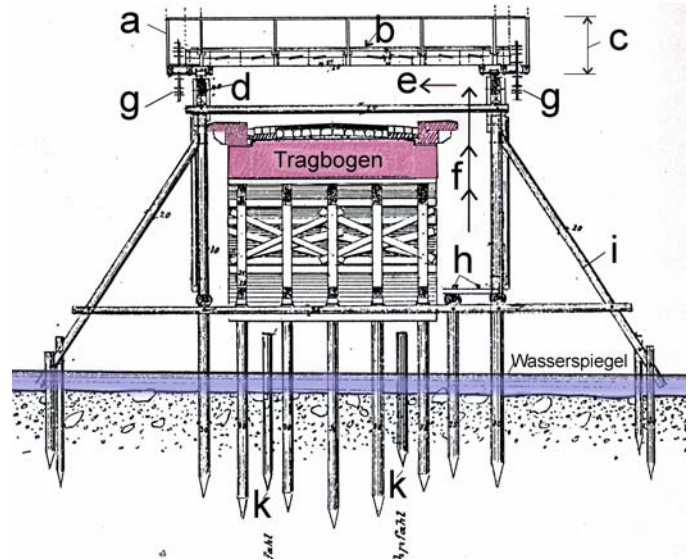


Bild 11. Brückenquerschnitt mit Gerüst für die Brückenschalung und das Versetzgerüst mit dem Steinversetzwagen vgl. Bild 12.

a=Geländer des Versetzwagens; b=Schienen für nichtgezeichnete Winde; c=Versetzwagen; d=Laufrollen des Wagens; e und f =Transportweg der Gewölbesteine; g= großes Holzrad vermutlich für die Wagenbewegung; h=Schienenweg für die Rollbahn mit Loren; i=Verstrebung des Versetzgerüsts; k= Sreichpfähle als Abweiser zum Schutz der Baugerüste während der Durchfahrt von Floßen. Ausschnitt aus Zeichnung von Baumeister Braun 1883, mit Ergänzungen..

erhalten, wie auch des Mörtels mit Portlandzement, der jetzt serienmäßig hergestellt werden konnte.

Die Steine des 100 bis 160 cm hohen tragenden Brückenbogens wurden an ihren Fugen, die man durch Abstandshalter sicherte, mit Portlandzementmörtel ausgegossen. Zementmörtel kam auch auf die Sandsteine als Ausgleichsmörtel, darauf eine (kontaminierte) Asphalt-schicht, darüber Pflaster. Um die 1960er Jahre ist statt Pflaster<sup>29</sup> eine 5 bis 15 cm starke Betonplatte mit Bau-stahlgewebe aufgebracht worden.

### Sanierung der Herrschaftsbrücke im Jahr 2009

Der dringende Anlass für die jüngste Brückensanierung war die zu schmale Fahrbahnbreite von 4,60 m und die Gehwegbreite von nur 80 cm. Die den Gehweg tragen-den Sandsteinplatten lagen auf 45 cm weit auskragen-den Sandsteinkonsolen, Bild 14, von denen immer wei-tere abbrechen und herunterfielen.

Es musste jetzt eine 8,50 m breite und 40 cm dicke Stahlbeton- Fahrbahnplatte hergestellt werden. Sie dient auch zur Lastverteilung und verhindert, dass Wasser und Salzwasser in die tragende Unterstruk-



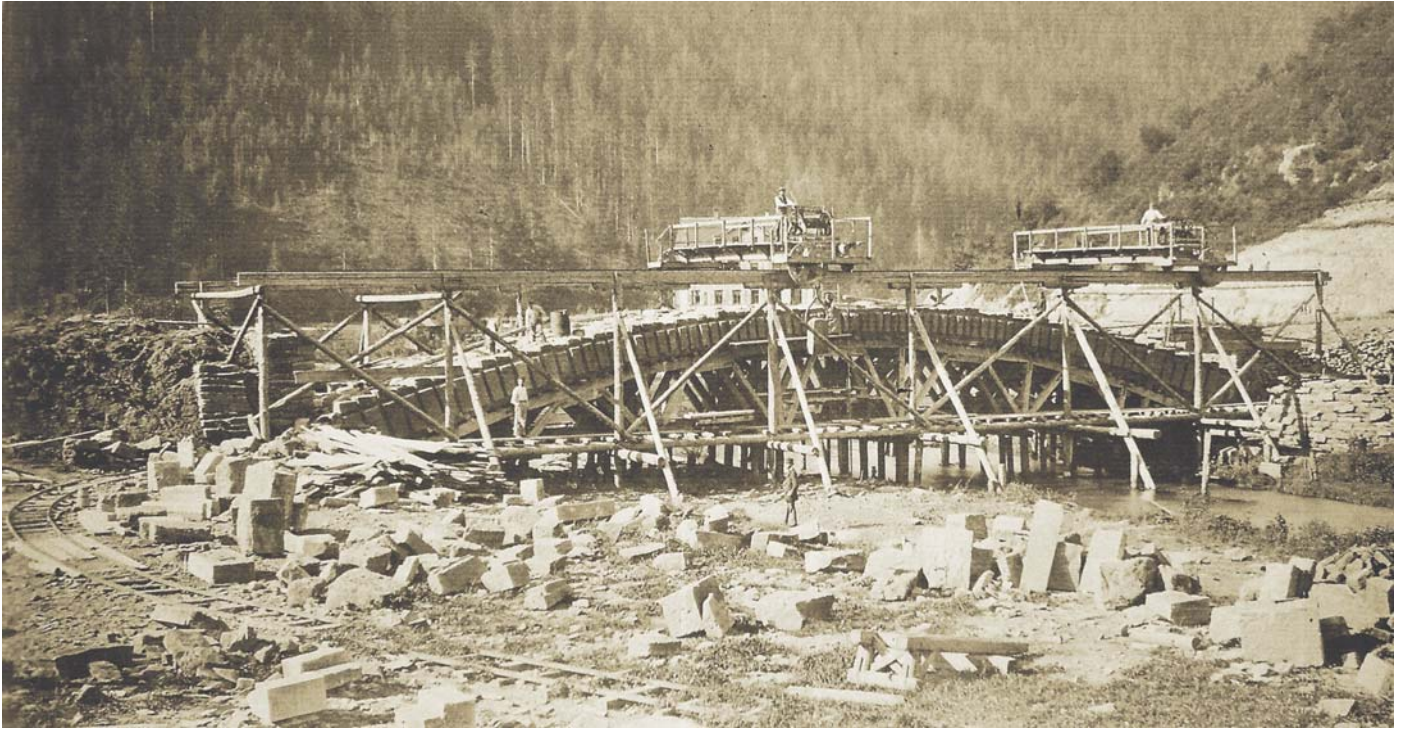


Bild 12. Beim Brückenbau im Jahr 1882. Im Vordergrund ist links die Rollbahn zu sehen, die im Bogen auch am Gerüst durchläuft. Oben stehen die beiden verschiebbaren Stein-Versetzwagen. Ihre Länge entspricht der Brückenbreite, vgl. Bild 11.

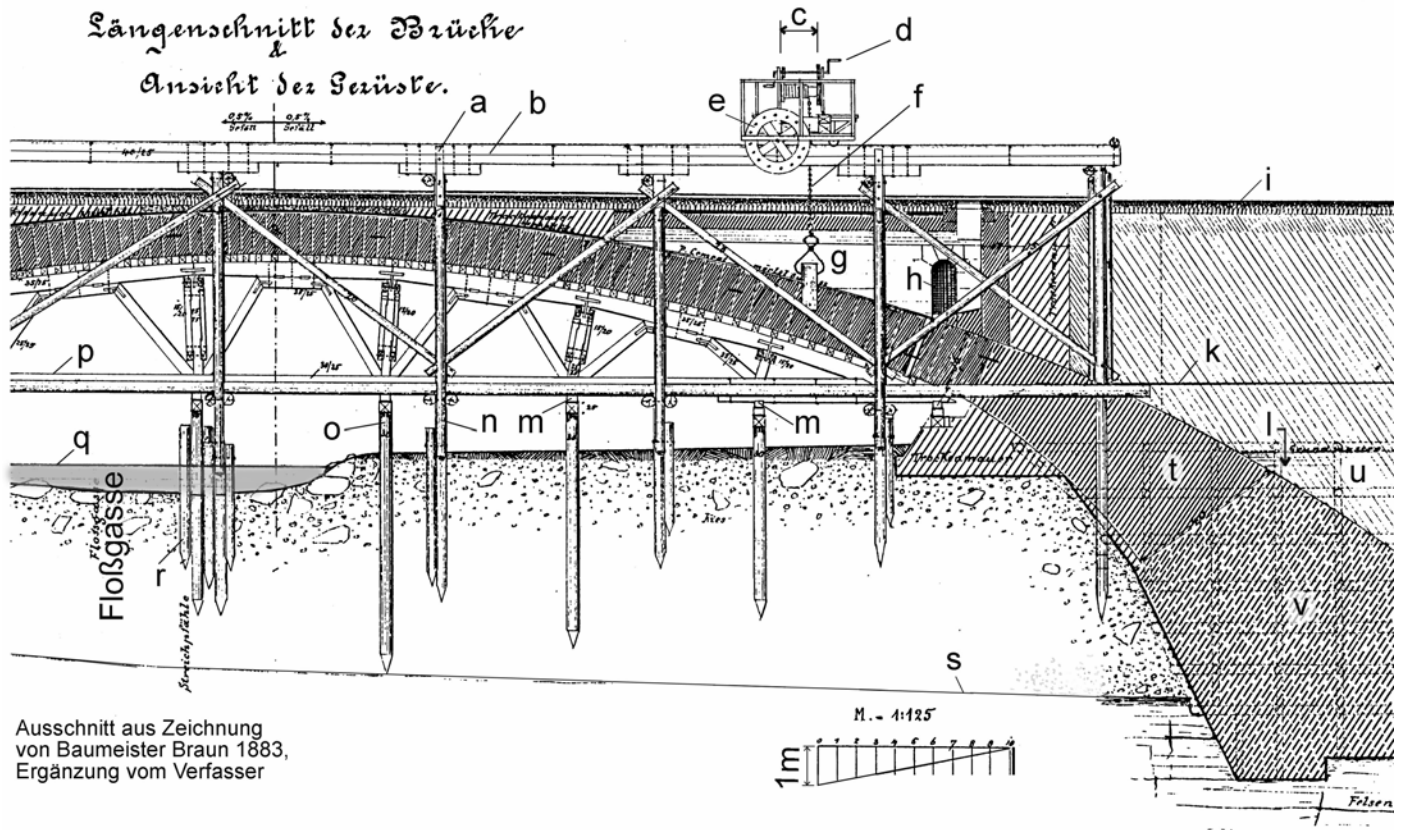


Bild 13 zeigt 1. die Schalung für das Brückengewölbe, 2. das Arbeitsgerüst mit der Rollbahntrasse auf halber Höhe und oben die Fahrbahn des Versetzwagens mit Winde für den Steintransport an jede Stelle der Brücke, vgl. Bild 11.

**a**=Auflager des Versetzgerüsts; **b**=verschraubte Balken beidseitig der Brücke als Rollbahn für die Versetzwagen; **c**=Lücke im Versetzwagen für die Versetzwagen; **d**=Winde auf dem Versetzwagen auf Schienen auf Brückenbreite verschiebbar; **e**=linke Radrolle mit großem Antriebsrad für Handbedienung?; **f**=Kette mit Steinzange innerhalb des Versetzgerüsts; **g**=Steezange mit eingehängtem Gewölbstein; **h**=Zugang zum Spandriggewölbe; **i**=Straßenoberkante Richtung Bahnhof; **p** bis **k**=Rollbahn für Steintransport (Loren) zu den Arbeitsplätzen, nach rechts bis auf Straßenniveau ansteigend; **l**=Grundwasserspiegel; **m**=Sandkästen; **n**=Pfeosten des Versetzgerüsts; **o**=Pfeosten des Gerüsts für die Gewölbeshalung; **q**=Niedrigwasserspiegel; **r**=Streichpfähle an der rechten Seite der Floßgasse (verdeckt hintereinander), somit fahren während des Baues Floße durch; **s**=Beginn der Felschicht, maßgebend für die Gründungstiefe; **t**=Bruchsteinmauerwerk; **u**=Hölzer waagrecht und senkrecht bilden den Baugrubenverbau (Abstützung) des ausgehobenen Fundamentschachtes, der über 7 m ins Grundwasser reicht. Wasserhaltung mit Lokomobile (Dampfmaschine) für den Antrieb der Pumpen; **v**=Betonfundament.





Bild 14. Brückengeländer von 1996 mit den statisch nicht ausreichenden Pfosten. Die Füllungen mit Löwenköpfen blieben bei der Sanierung 2009 erhalten. Die Konsolsteine, die der Brücke eine schöne Gliederung gaben, von denen aber viele abbrachen, sind bei der Brückensanierung durch die 40 cm hohe rot eingefärbte auskragende Fahrbahnplatte (Bild 15 u. 16) ersetzt worden.

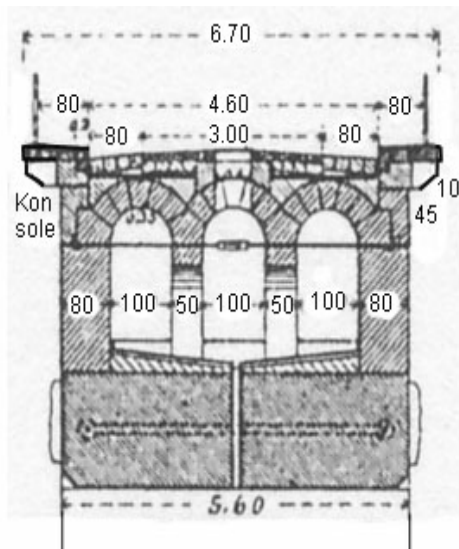


Bild 15 zeigt das alte inzwischen ausgeräumte Gewölbe siehe Bild 12 u. 18, die sogenannte Spandrilie.

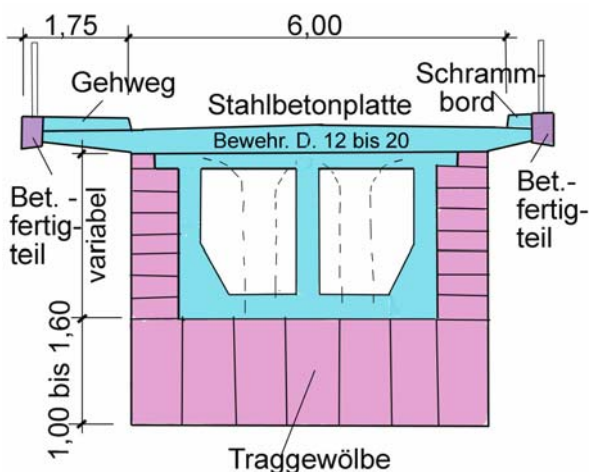


Bild 16 zeigt den neuen Zustand von 2009, außen Sandstein, innen Stahlbeton. Dieser Spandrilie-Hohlraum dient zur Gewichts- und Materialeinsparung. Darüber liegt die neue Stahlbetonfahrbahnplatte.

tion aus Sandstein eindringt. Die Auskragung ist oberstromseitig 1,75 m für den Gehweg, unterstromseitig besteht nur ein Schrammbord, siehe Bild 16.

Die Fahrbahnbreite ist um 1,40 m auf 6 m erhöht worden. Die Konsolsteine erübrigten sich jetzt wegen der neuen auskragenden Fahrbahnplatte.

Eine Forderung des Denkmalschutzes war, dass man zumindest in der Materialfarbigkeit bleibt. Als Kompromiss dienen jetzt rot durchgefärbte Betonfertigteile zur Verblendung der Brückenkanten, siehe Bild 16.<sup>30</sup>

Das Landesdenkmalamt schrieb 1995 u. a. über die unter Denkmalschutz stehende Brücke: *Die Brückengewölbung ist durch plastisch hervorgehobene Steine [an den Seiten] betont. Das historistische Geländer ist durch antikisierende Pfosten und Löwenköpfe mit Volutenrahmung charakterisiert.* Dieses aufwendig gestaltete Geländer bestand aus gusseisernen Pfosten und mit Nieten daran befestigten Füllungen aus Handlauf und senkrechten Stäben, Bild 14. Diese Zwischenstücke wurden in die neue Konstruktion eingepasst. Über dem alten Handlauf liegt jetzt ein neuer, der das vorgeschriebene Halteseil, das mehrfach geschlauft ist, im Innern enthält. Das Seil muss verhindern, dass Fahrzeuge ganz durchbrechen und abstürzen können. Das alte Geländer bot in dieser Hinsicht keinen Schutz.

Es stehen jetzt nicht nur die üblichen vier Anprallschutzsteine am Geländeranfang, sondern acht. An der Bahnhofseite stehen die vier Originalsteine und zur Kreuzung hin die neuen aus gefärbtem Beton. Zwischen den Steinen steht jeweils als erhaltenswertes Relikt einer der alten gusseisernen Geländerpfosten, die auf der Brücke nicht mehr zu gebrauchen waren.<sup>31</sup>

Die Brückensanierung führte aus: Firma Hirschberger-Kusterer, Bad Liebenzell, Bauleiter Gerhard Kloos.





Bild 17. Während der Brückensanierung 2009 bestand oberstromseitig eine Behelfsbrücke (Interimsbrücke).

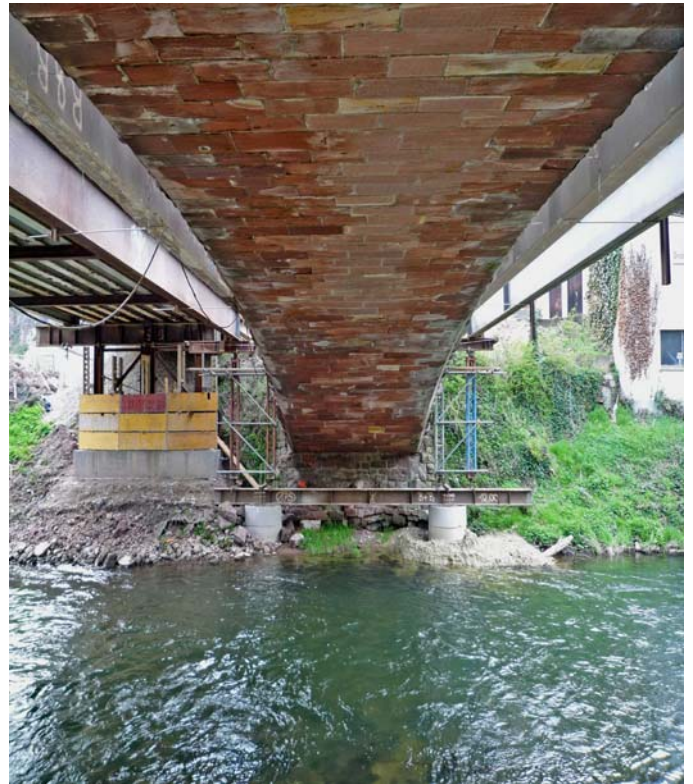


Bild 19. Beide Brücken von unten gesehen, links zwei der drei verkleideten Behelfspfeiler im Jahr 2009.



Bild 18. Im Vordergrund liegt in der Vertiefung (Spandrillhohlraum Bild 16) zwischen dem Mauerwerk die neue Betonplatte auf dem Traggewölbe. Dahinter liegt die rechts und links auskragende Bewehrung der Fahrbahnplatte, die in einem zweiten Betonierabschnitt auch über dem Vordergrund aufgebracht wurde.



**Informanten:** Dipl. Ing. Ulrich Boeyng, RP Karlsruhe, Denkmalpflege.  
Bauleitung: RP Karlsruhe, Dipl. Ing. Detlev Arnold und Thorsten Petter. Bauamtsleiter Karl Lechler, Bad Teinach-Zavelstein.

**Literatur:** Siehe Fußnoten.

**Fotos:** Bild 1, 11, 13, 15 aus den Konstruktionszeichnungen des Baumeisters Braun von 1883 (!) vom ehem. Straßenbauamt Calw (H. Vöhringer). Die Zeichnungen tragen das Datum Mai 1883. Dies ist das Datum der Brückeneröffnung. Deshalb sind sie wohl eine Aufbereitung mit wenig Maßangaben für eine Fachzeitschrift.  
Übrige Fotos, Repros und Zeichnungen Horst Roller.

- 1 Die Steige wird sonntags durch Schranken gesperrt.
- 2 Zettel lag in Kämpfs Oberamtsbeschr. 1860. Buch von seinem Verwandten H.forscher Eberhard Epple erhalten.
- 3 Es muss Weilemer - nicht Weilheimer - Weg heißen, weil der Weg von Richtung Weil der Stadt her kommt.
- 4 Noch nicht bekannt, ob Gasthaus Linde, Besitzer Günther, damals schon bestand.
- 5 1881 wurde im oberen Bereich der noch zu erkennende alte steile „Stich“ durch eine Umleitung - in Talrichtung gesehen nach links - entschärft. Im „Stich“ ist viel vom historischen Pflaster von Forstschleppern herausgerissen.
- 6 Die mech. Bremse mit Kurbel drückt gegen die Reifen. Migge vom franz. „freiner mecanique“ oder von „Mike“, ein Unterlegkeil für Kanonenräder, kein Radschuh.
- 7 Carette (franz.) kleiner Karren. Die Bremser wurden spaßhalber so bezeichnet, weil sie sehr flink sein mussten. Berichtet von Enkelin von Insp. Feldweg Elisabeth Trostel geb. Wurm, geb. 1896 in Stammheim.
- 8 SWV (Schwarzwaldvereins)-Blätter Sept. 1908, Seite 187.
- 9 SWV- Blätter Sept. 1911 Zur Geschichte des Bads Teinach (1618-1707) von Hofrat Theodor Schön.
- 10 Zeitraum lt. Heimatkunde Oberamt Calw 1925. Forstm. Wurm, Stammh. meinte: ..bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in SWV-Blätter August 1908, Seite 166.
- 11 Schon früher kamen Gäste nach Teinach, so z.B. 1473 Herzog Ludwig von Bayern, Bischöfe von Speyer, Worms usw., SWV-Blätter 1908, Seite 186.
- 12 Mönch, Heimatkunde Oberamt Calw 1925, Seite 126.
- 13 Damals jagte der Herzog von Teinach aus, wohl über die Herrschaftssteige, bei Stammheim, 50 Hirsche wurden erbeutet. Durch eine solche Jagd muss in Stammheim der Feldwegname *Herrenweg* entstanden sein, der die Herren ins Jagdgebiet *Stammheimer Mark* führte.
- 14 Mönch, Heimatkunde Oberamt Calw 1925, Seite 115.
- 15 Dienten die ausgehobenen Pferde als zusätzlicher Vorspann, also 4-spännig oder zur Schonung der eigenen mitgebrachten Pferde?
- 16 Aus den Initialen des Herzogs (Eberhard Ludwig Herzog zu Württemberg), E-L-H-Z-W, bildete sich damals der Spruch= *Ein Lump hat zwei Weiber*.
- 17 Zum Vergleich: Am 21. Oktober die sog. Neue Brücke beim Öländerle als Interimsbrücke wieder befahrbar. Walkmühleweg war dann verboten. K. Oberamt, Fromm.
- 18 Fachwerk evtl. unter der Fahrbahn, vielleicht nur ein Sprengwerk (Encyclopädie von Krünitz), woher der Name „Spring“ auch rühren könnte. Neue Fachwerktrögbrücken stehen bei der Pfrondorfer Mühle und bei Unterreichenbach an den Radwegen. Sie ähneln dem „amerikanischen System“, vermutlich den Howe Trägern aus gekreuzten Diagonalen (Holzstreben) und Eisenzugstangen, seitlich verschalt. Noch in Benutzung z.B. die Midde Road Covered Bridge (Ohio) von 1868 und die Knights Ferry Covered Bridge (Kalifornien) von 1864.
- 19 Deshalb im Sept. 1852 Herrschaftssteige gesperrt.
- 20 Spannweiten bei der Brücke Neckarhausen: 7,2 - 11,1 - 9,2 - 4,1 m.
- 21 22' Schuh=Fuß x Faktor 0.28649 = 6.30 m lang, quer verlegt? Dicke 5 4/5" (Zoll) x 2,5 cm = 14,5 cm.
- 22 Laut Bericht über Insp. Feldweg hier im Heft: Straße Calw-Wildberg 1856, nach Nagold 1863 ausgebaut.
- 23 Quelle bei heutiger Kreuzung, früher Pumphauschen.
- 24 Mündl. Mitteilung von Elisabeth Trostel.
- 25 Feldweg, jetzt Baurat, ging am 30. Sept. 1881 70jährig wegen Alter u. körperl. Gebrechen in den Ruhestand.
- 26 Steininschrift „Leibbrand, Stuppel, Braun“ von alter Brückenkante wird bei der Brücke noch aufgestellt.
- 27 Aus Landesdenkmalamt B-W, Liste Kulturdenkmale
- 28 Aus: Ulrich Boeyng, Weitgespannte Brückengewölbe im ehemaligen Königreich Württemberg, Fachzeitschrift Bautechnik 7/2006, Verlag Ernst & Sohn.
- 29 Bild von 1935 zeigt Randpflaster dazwischen Schotter.
- 30 Bei der Ortsdurchfahrt am Hang nach Zavelstein-Rötenbach lies Bauamtsleiter Lechler die Randkappen am Gehweg mit rot eingefärbtem Beton ausführen.
- 31 Infos von Dipl. Ing. Ulrich Boeyng, Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 25 Denkmalpflege. Beiträge von ihm auch in Denkmalpflege B-W, Nachrichtenblatt 2/2006 und Mitteilungsblatt 31. Mai 2006 Bad Teinach-Zavelstein.