

**Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Baugeschichte der Stadt Bruchsal vom 13. bis 17.  
Jahrhundert**

**Heiligenthal, Roman Friedrich**

**Heidelberg, 1909**

Straßen- und Brückenbau

[urn:nbn:de:bsz:31-289047](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-289047)

haben. Noch schöner war die Ansicht von der Kirche her nach dem Markttor über den weiten Platz mit seinen Giebeln und Erkern. Die sich verjüngende Straße ließ den Platz tiefer erscheinen; am Ende erhob sich das malerische Tor und darüber auf den Hügeln des Hintergrundes stand die St. Peterskirche mit ihrem schlanken hochragenden Turm.

Ein in den Einzelheiten zwar verändertes, im großen ganzen aber wohl ziemlich ähnliches Bild geben die Abbildungen, die in der Mitte des 19. Jahrhunderts vor dem Brande des Marktttores angefertigt wurden.

#### 4. Abschnitt: Der städtische Tiefbau.

##### Straßen- und Brückenbau.

Die ältesten Straßen waren einfache Erdwege. War das Terrain sumpfig, oder wurde die Straße stark abgenutzt, so verbesserte man sie durch Einlagen von Holz. Zu Bruchsal hat man Reste eines solchen Bohlweges in der Angelgasse gefunden. Die Einlagen bestanden in quer gelegten Rundhölzern. Die Landstraßen wurden im 16. Jahrhundert durch Sandeinlagen verbessert, wie die Rothenberger Inschrift bezeugt («vias lutas et aquosas sabulosa planitie instauravit»). Schon im 15. Jahrhundert hatte man begonnen, die Gassen mit Kies und Steinen zu beschottern, um Holz zu sparen. Von einer Pflasterung erfahren wir zuerst im Jahre 1413. Indes bestand das Pflaster zu Bruchsal, wie bei Grabungen wiederholt festgestellt werden konnte, vielfach nur in einer ziemlich minderwertigen Steinpackung, welche im Gefäll nach der Straßenmitte verlegt wurde. Die Bezeichnung «Steinweg», die meist auf einen ordnungsgemäß gepflasterten Verkehrspfad hinweist, findet sich in Bruchsal nicht. Die Unterhaltung der Straßen oblag den Nutznießern des Zolles und des Wegegeldes. So kam es, daß die Hauptstraßen der Städte zum Teil vom Staate, zum Teil von der Gemeinde unterhalten werden mußten, und daß öfter «Irrungen und Spenn» entstanden, wer dieselben nun «mit steynen bestreuen und pflestern» lassen solle.

Den Brückenbau beschränkte man im Mittelalter auf das Notwendigste. Bei kleinen Wasserläufen legte man oft nur einen Fußgängersteg an, der im besten Falle ein einseitiges Geländer trug. Die Fahrzeuge mußten dann ihren Weg durch das Wasser nehmen, dessen Ufer zu diesem Zwecke abgegraben waren. Das Material des Brückenbaus war zumeist Holz, manchmal mit Verwendung steinerner Pfeiler. Die Unterhaltung der Holzbrücken, die vielfach mit einem Dach versehen wurden, war keine sehr sorgfältige. Namen wie «die holperichte Brücke» illustrieren den Zustand dieser Bauwerke zur Genüge. Steinernen Brücken waren in der Frühzeit so selten wie steinerne Wohnbauten, sie erhielten daher ihren Namen oft nach dem Material. Im Jahre 1284 wird die erste Brücke an der Stelle der jetzigen «großen Brücke» zu Bruchsal erwähnt. Sie bestand damals wahrscheinlich aus Holz. Im Jahre 1380 hören wir von einer steinernen Brücke an dieser Stelle, die unter dem Namen «Steinsbrücke» von dieser Zeit an häufig in Urkunden erscheint. Sie übersetzte den Bach auf zwei Bogen von geringer Spannweite, aber beträchtlicher Tiefe; sie trugen außer der Fahrbahn noch dem Brauch des Mittelalters entsprechend eine kleine Kapelle. Holzbrücken zu Bruchsal waren der schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts erwähnte «Badsteg», die spätere «Haffenbrücke» und die schon genannte «holperichte Brücke» bei der Obermühle. Zu Ende des

17. Jahrhunderts wird auch die «Schafbrücke» erwähnt, deren Lage nicht genau festzustellen ist. Oberhalb der Stadt bestand schon um 1400 die «Schwabbrücke», über welche die alte Heildesheimer Straße führte. Über den Krottbach wurden im Jahre 1413 innerhalb der Ringmauer drei gewölbte Dohlen gebaut. Außerdem bestanden hier noch zahlreiche Privatstege aus Holz; im 16. Jahrhundert wurde öfter vom Rate gemahnt, «es solle keiner keinem seine Bruck wegnehmen». Holzbrücken, die leicht zu entfernen waren, führten auch über den Stadtgraben, das letzte Joch derselben war in der Frühzeit manchmal als Zugbrücke angelegt.

#### Wasserbau.

Die Wasserbauten des Mittelalters in Bruchsal dienten der Abwehr von Überschwemmungen, der Wässerung und

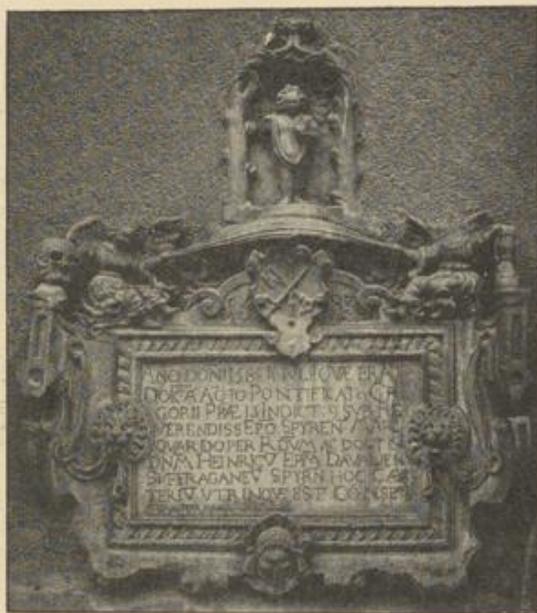


Abbildung 63. Weihinschrift des Stiftsfriedhofes.

der Verteidigung, außerdem dem Betrieb gewerblicher Anlagen, vornehmlich der Mühlen. Maßregeln hierfür waren die Korrektur der bestehenden Flüsse, die Herstellung von Dämmen und künstlichen Wasserläufen und die Stauanlagen. Bruchsal war bei der tiefen Lage einzelner Stadtteile und bei dem geringen Gefäll, welches die Flüsse dem Rheine zu besaßen, bis zur Korrektur des Hauptstroms im 19. Jahrhundert alljährlich Überschwemmungen ausgesetzt. Früh hat man deshalb die Flußbette verbessert, um einen rascheren Abfluß des Wassers zu ermöglichen. Die erste Flußkorrektur, von der wir hören, ist die des Saalbachs im Kammerforst, welche in den Beginn des 15. Jahrhunderts fällt. Eine Urkunde besagt darüber folgendes:

«Wir Raban von Gottesgnaden Bischof zu Speier bekennen und tun kund offenbar mit diesem Brief, daß von langen Zeiten her ein Bach von Bruchsal herab gen Udenheim zu fließt, die selbe Bach man zu Zeiten etwan geschieden und einen Teil durch den Wald genannt die Lußhardt gegen den hintern Bach zu gewiesen hat.»<sup>1</sup>

Trotzdem man also so dem Wasser zwei Abflüsse gegeben hatte, so brachen doch beide Bäche öfter aus und verwüsteten die Wälder. Man dämmte deshalb die Flüsse ein, reinigte sie von Schlamm und holzte die verwüsteten Waldstreifen ab, so daß breite Wiesengürtel entlang den Ufern entstanden. Die Stadt Bruchsal hatte die Flußbette in Ordnung zu halten, da ihr vor allem die Korrektur zugute kam. Zum Lohn für ihre Mühe erhielt sie die Nutznießung aus den durch die Abholzung geschaffenen Wiesen.

<sup>1</sup> Vergleiche auch: «Die wiesen Zins zum teil antreffend». Gelbes Buch, No. 73, S. 121.