

Eckart Hannmann: Die Alpirsbacher Kinzigbrücke

Ein Werk von Johann Adam Groß d. J.

Zu den Bauwerken, die in zunehmendem Maße in den Blickpunkt einer breiteren, nicht allein historisch, sondern eher soziologisch orientierten Öffentlichkeit rücken, zählen die sogenannten technischen Kulturdenkmale, wie z. B. Mühlen, Markthallen, Fabriken, Keltern, Gerbereien, Salinen und Brücken. Gerade die Brücken jedoch beanspruchten im Vergleich zu anderen technischen Bauten immer schon ein größeres Interesse. Dies dürfte im wesentlichen in der Tatsache begründet sein, daß bis etwa zur Mitte des 19. Jahrhunderts das Wissen des Architekten und Ingenieurs meist noch in einer Person vereinigt war und damit zwangsläufig bei der Betrachtung der Werke eines Architekten auch die Brücken, die man häufig wegen ihres technisch-künstlerischen Aufwands zur „schönen Baukunst“ zählte, einbezogen wurden. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte sich allgemein eine Trennung zwischen den Aufgaben des Ingenieurs und Architekten durch, nicht zuletzt bedingt durch neue Techniken – es sei in diesem Zusammenhang nur auf die zunehmende Verwendung des Eisens verwiesen – und die daraus resultierenden komplizierteren Berechnungsverfahren, mit deren Hilfe man jetzt exakt die Tragfähigkeit einer Konstruktion vorherbestimmen konnte. Bis zu diesem Zeitpunkt beruhte die Statik in der Regel auf empirisch gewonnenen Werten. Doch schon im 18. und frühen 19. Jahrhundert gab es insbesondere in England Ingenieure, die sich ganz auf das Brückenbauwesen spezialisiert hatten. In Deutschland zählte zu den bekanntesten der Leiter des bayrischen Wasser- und Straßenbaubüros Carl Friedrich Ritter von Wiebeking (1762–1842), der seine Kenntnisse in zahlreichen Schriften der Nachwelt übermittelt hat.

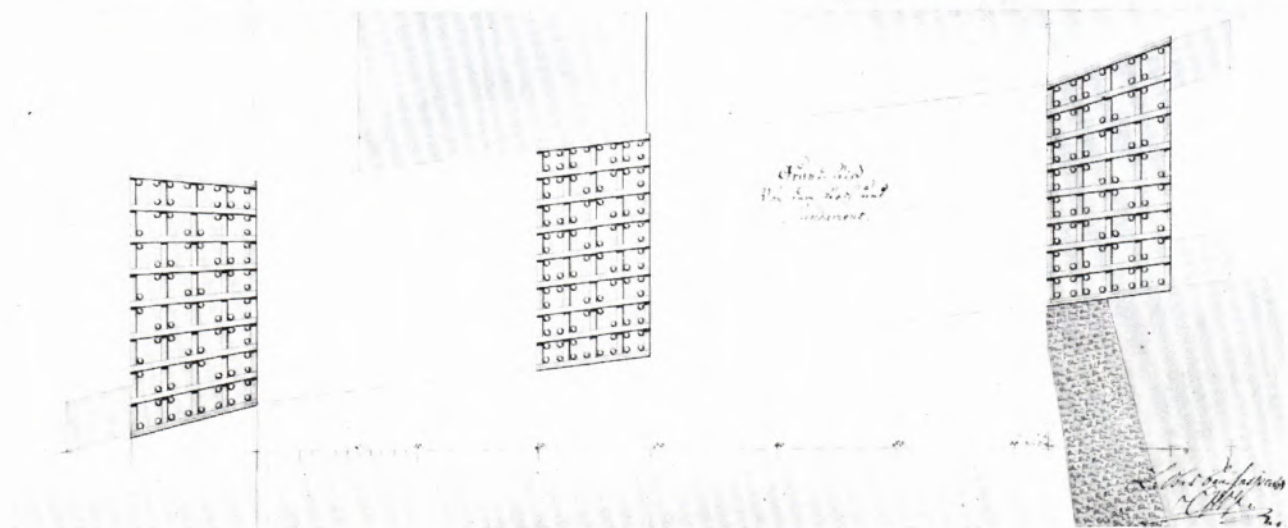
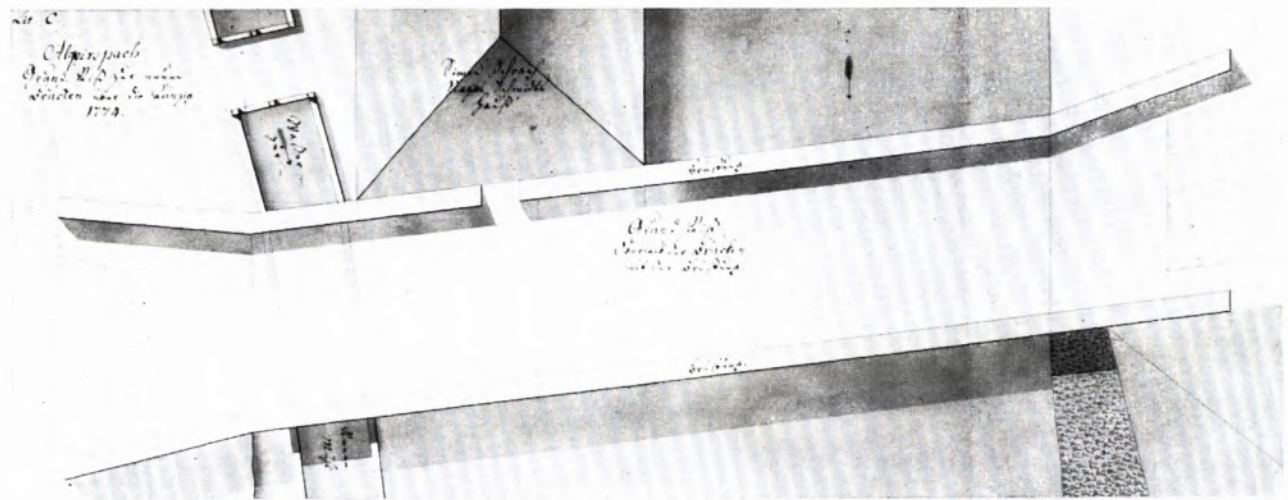
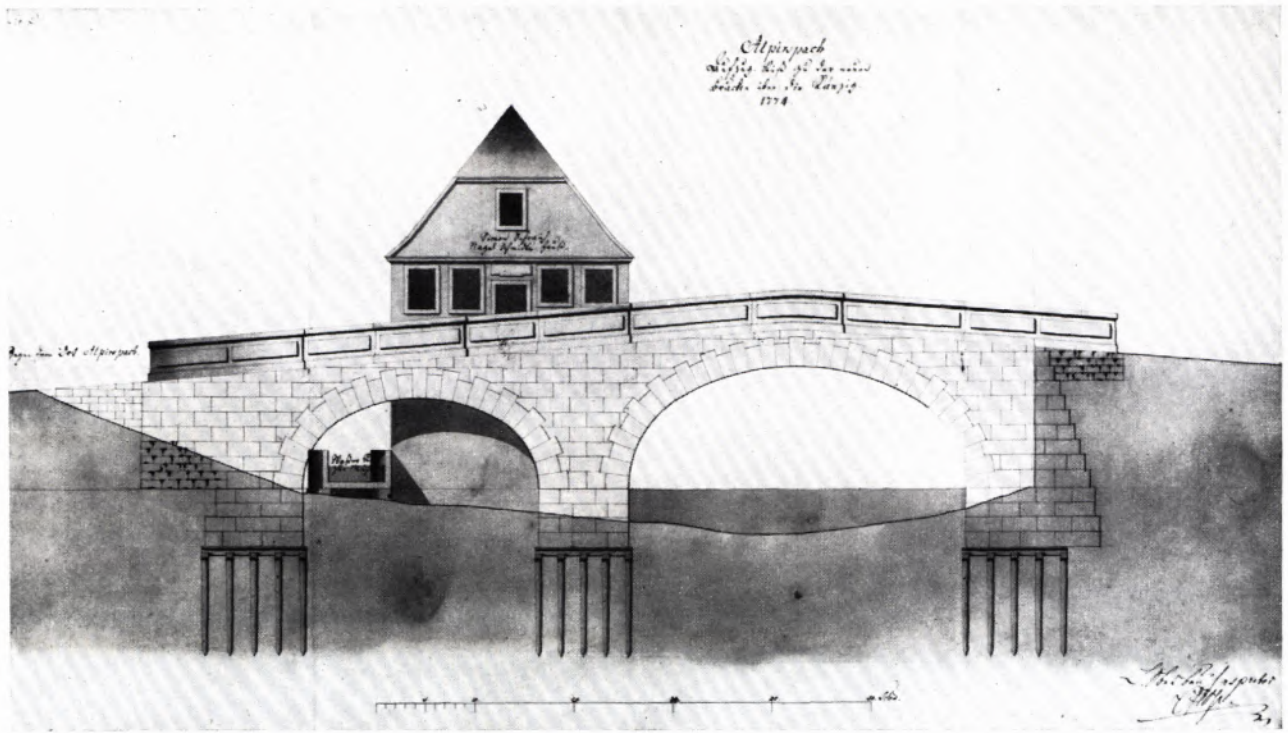
Die alte Sandsteinbrücke über die Kinzig im Schwarzwaldstädtchen Alpirsbach steht seit einiger Zeit im Mittelpunkt der lokalen Diskussion. Im Zuge eines Straßenausbaus soll das reizvolle Bauwerk abgebrochen und statt dessen eine moderne, breitere Brücke an gleicher Stelle errichtet werden. Leider wurden dem Denkmalamt die Überlegungen der Straßenplaner erst bekannt, als die Baupläne fertig in den Schubladen lagen. Unter Berufung auf das neue Denkmalschutzgesetz wurde daraufhin die Brücke, die sich im übrigen noch in einem einwandfreien Zustand befindet und vor allem statisch keinerlei Probleme aufwirft, zu einem Kulturdenkmal erklärt.

Dem Vorschlag des Landesdenkmalamtes, die Brücke, wie in zahlreichen ähnlich gelagerten Fällen auch, als reine Fußgängerbrücke zu benutzen und eine neue Brücke in unmittelbarer Nähe aufzuführen, widersetzte sich die Stadt, weil durch den dafür notwendig wer-

denden zusätzlichen Grunderwerb erhöhte Kosten entstehen würden. Schützenhilfe gab indessen dem Denkmalamt eine inzwischen rasch gebildete Bürgerinitiative, die in kurzer Zeit ca. 150 Unterschriften (bei einer Einwohnerzahl von ungefähr 5000) für die Erhaltung des Bauwerks sammelte. So steht erst einmal der Kampf der Abbruchgegner und -befürworter unentschieden. Auf der einen Seite die vermeintlich Ewiggestrigen, die retrospektiv gestimmten, jedem „Fortschritt“ abholden sentimentalen Heimattümler, die nicht sehen wollen, daß wir heute das Jahr 1973 schreiben. Auf der anderen Seite die „Progressiven“, die vorgebliche Vitalinteressen vertreten, ohne zu beachten, daß Alpirsbach um ein charakteristisches Kunstwerk ärmer wird und dabei ist, Zug um Zug sein Gesicht zu verlieren, ein Gesicht, das bald dem faden Einheitsblock anderer Orte gleichen wird. Auch die sich allmählich durchsetzende Erkenntnis, daß dem Moloch Verkehr niemals gerecht zu werden ist, daß man auch bei noch so großzügig bemessenen finanziellen Mitteln immer hinter ihm herlaufen wird, sollte in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben.

1772 war die alte, Kinzig und Mühlkanal überspannende Steinbrücke so schadhafte geworden, daß, wie es in einem Protokoll heißt, „zu befürchten, es möchte bey transportirung einer schweren Last deren Einsturz mit großem Schaden und unglück vor Menschen und Vieh verknüpft erfolgen“. (Vgl. zur Baugeschichte: Karl Martin Hummel: Neubau der Alpirsbacher Kinzigbrücke vor 190 Jahren, in: Nachrichtenblatt für die Stadt Alpirsbach und Umgebung, Dez. 1968, S. 6–7.) Landoberbauinspektor Johann Adam Groß d. J., nach dessen Vorschlägen die Brücke zunächst notdürftig abgesprießt worden war (Abb. S. 20), fertigte dann Pläne für einen Neubau von ungefähr 29 Meter Länge und 5 Meter Breite an (Abb. S. 21). Die Kosten bezifferte er auf etwa 2750 Gulden. Doch vorerst scheiterte der Neubau an der Frage, wer die relativ hohen Kosten tragen sollte. Zuständig hierfür war der Kirchenrat in Stuttgart, weil sich die Brücke im Besitz des staatlichen Kirchengutes befand. Der Kirchenrat, nach dessen Ansicht die Brücke „hauptsächlich denen zu Alpirsbach und dasiger Gegend zu gutem kommt“, suchte nun wenigstens einen Teil der Kosten auf die Einwohnerschaft abzuwälzen, indem der Klosteramtmann Roth aufgefordert wurde, „des Closter-Amtes Angehörige dahin zu disponieren, daß sie hierzu sich zu einem ergiebigen Beytrag an Geldt, und sonderheitlich auch an Frohnen verstehen möchten“.

Dieses Ansinnen stieß naturgemäß bei den Betroffenen auf Ablehnung. In einer „Erklärung im Namen gesam-





DIE NORDÖSTLICHE BRÜSTUNG DER ALPIRSBACHER KINZIGBRÜCKE. Die mächtigen Blöcke, aus denen die Brüstung gefügt ist, mußten mit Rücksicht auf den giebelförmigen Brüstungsablauf sehr sorgfältig in schwacher Trapezform zugerichtet werden. Dem Schutz der Brüstung dienen drei „Abweiser“, die das Anschlagen von Wagen verhindern sollten. Am Fuß der Brüstung ist noch ein Teil der (heute weitgehend überteerten) alten Pflasterung zu sehen.

Obwohl während des Neubaus Schwierigkeiten mit den Flößern entstanden, die, solange die Arbeiten andauerten, nicht passieren durften, konnte allen Hindernissen zum Trotz nach der erstaunlich kurzen Bauzeit von knapp fünf Monaten Anfang Oktober die neue Brücke eingeweiht werden. Die Baukosten beliefen sich auf 2500 Gulden.

Die auf einem Pfahlrost gegründete Alpirsbacher Brücke überspannt, ähnlich wie die alte, in zwei Bogenstellungen den Mühlkanal und die Kinzig (Abb. S. 21). Auf die beiden Gewölbe am linken Flußufer wird jedoch jetzt verzichtet. Während das Hauptjoch in seiner Korbbogenform (Abb. rechts) annähernd gewahrt bleibt, glich Groß nun das kleinere Joch, das bei der alten Brücke einen Halbkreis beschrieb, der Form des Hauptjochs an. Diese Vereinheitlichung des Bogenrhythmus entsprach durchaus dem Zeitgeschmack und weist schon auf den beginnenden Klassizismus hin. Die durch das unterschiedlich hohe Ufergelände bedingte Steigung kulminiert in der Mitte des Hauptjoches. Die Brückenwangen (Abb. oben) mit ihren Steinabweisern zur Fahrbahn hin sind sorgfältig profiliert und in Rechteckfelder gegliedert, wie überhaupt der Bau eine außerordentliche handwerkliche Sorgfalt verrät, die etwa auch an den scharf bearbeiteten und eng verfugten Sandsteinquadern abzulesen ist. Eine Vereinfachung gegenüber der ursprünglichen Planung erfuhr der Bau ledig-

lich in der Gestaltung der Bogenleibungen. Hier unterblieb die Bogenquaderung. Die tragende Konstruktion bilden statt dessen einfache, radial angeordnete Quadersteine.

Wie bereits mehrfach erwähnt, stammte der Entwurf zur Brücke von Johann Adam Groß d. J. Er, 1728 in Winnenden geboren und 1794 auf einer Dienstreise „ohnweit Dettenhausen vom Schlag gerührt“ verstorben, war sicher das bedeutendste Mitglied dieser württembergischen Baumeisterfamilie, die vom späten 17. Jahrhundert bis weit ins 19. Jahrhundert hinein immer wieder mehr oder minder bekannte Architekten hervorgebracht hat (vgl. besonders: Thieme-Becker: Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler, Bd. 15, Leipzig 1922, S. 98–99, und Adolf Schahl: Die Groß, Eine württembergische Steinmetzen- und Baumeisterfamilie des 18. Jahrhunderts, in: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte, Jg. XXIII, 1964, S. 374–401). Von seinem Vater, dem Land- und Rentkammerbaumeister Johann Adam Groß d. Ä. (1697–1757), hatte er eine gründliche Architekturausbildung erhalten. Danach begab er sich in die Niederlande, „um sich im Wasserbauwesen zu üben“, und nach Paris, wo er die „Civilbaukunst“ studierte. Als sein Vater verstorben war, wurde ihm 1758 dessen Stelle als Landbaumeister übertragen. 1767 erfolgte seine Beförderung zum Landoberbauinspektor im Range eines herzoglichen Ex-



BLICK VON SÜDWESTEN AUF DAS HAUPTJOCH DER ALPIRSBACHER KINZIGBRÜCKE. Auch ohne viele Worte wird die Eleganz spürbar, mit welcher sich das Brückenbauwerk über den Lauf der Kinzig schwingt. Die saubere, handwerklich einwandfreie Steinmetzarbeit, die am Steingefüge wie an der Ausarbeitung der krönenden Brüstung erkennbar wird, will sich allerdings nur schlecht verbinden mit dem eher gedankenlos aufgenagelten modernen Kabelwerk.

peditionsrates. Von 1768–1773 unterrichtete er neben seinen anderweitigen beruflichen Verpflichtungen an der Académie des Arts in Ludwigsburg als Professor der Perspektive. Kurz vor seinem Tode wurde ihm in Anerkennung seiner Verdienste der Titel eines Majors verliehen.

Gesamtwerk und Bedeutung von Groß sind bisher nur unzureichend erforscht worden. Zu seinen wichtigsten Werken dürften in Ludwigsburg die Porzellanfabrik, das Generalmagazin, zwei Kasernen, Torhäuser und der Umbau der Garnisonskirche zählen. Die Stadtkirche in Aalen, das Göppinger Rathaus, die Lateinschule in Nürtingen, ein Triumphbogen etc., um nur einiges zu nennen, legen einen Beweis seiner Vielseitigkeit ab.

Seine größte Bedeutung aber scheint Groß sich auf dem Gebiet des Städtebaus erworben zu haben. So entwarf er beispielsweise Bebauungspläne für Murrhardt, Göppingen, Tübingen, Neuenbürg, Gültstein, Vaihingen, Nürtingen und Weissach. Was er außerdem noch an Brücken gebaut hat, wissen wir nicht. Nur die Alpirsbacher Kinzigbrücke läßt sich nach dem bisherigen Forschungsstand mit Sicherheit ihm zuschreiben. Daß das aber nicht sein einziger Brückenbau gewesen sein kann, beweist schon ein Schreiben der Rentkammer aus dem Jahre 1764, in dem es heißt, Groß habe „Risse und Überschlüge zu denen herzoglichen Cameralgebäuden, Brücken, Beamtungshäusern zu verfertigen“.

Seit nahezu 200 Jahren dient die Brücke in Alpirsbach dem ständig wachsenden Verkehr als ein Zeugnis guter handwerklicher und technischer Kunst. Daß sie sich darüber hinaus mit einem für die württembergische Architektur- und Ingenieurbaukunstgeschichte nicht unbedeutenden Namen verbindet, sollte sie auch der Stadt Alpirsbach um so wertvoller machen.

ZUM AUTOR: Eckart Hannmann, Dr. phil., ist als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der Außenstelle Tübingen des LDA für die Bau- und Kunstdenkmalspflege im Regierungsbezirk Tübingen tätig.