

Marcus Prell

Neuburgs Donaubrücken im Wandel der Zeiten

Teil 2:

Das 19. und 20. Jahrhundert

Sonderdruck aus:

Neuburger Kollektaneenblatt

Jahrbuch 152/2004

hrsg. vom Historischen Verein Neuburg a. d. Donau

Seite 69–204

Neuburgs Donaubrücken im Wandel der Zeiten

Teil 2: Das 19. und 20. Jahrhundert

Marcus Prell

Der erste Teil der Trilogie zur Geschichte der Neuburger Donaubrücken galt dem Zeitraum von den Anfängen bis um 1800. Der vorliegende zweite Teil schließt daran an und behandelt die Entwicklung der Brücken von Beginn des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart. Die Nummernfolgen des Katalogs und der Abbildungen des ersten Teils (Nr. 1-35; Abb. 1-33) werden fortgesetzt. Wiederum liegt der Schwerpunkt auf den Bildquellen, aus deren Fülle schweren Herzens eine Auswahl getroffen werden mußte. Der Großteil der Karten und Pläne liegt im Historischen Verein Neuburg sowie in den Staatsarchiven München und Augsburg verwahrt. Hinzu kommen zahlreiche Ansichten in Privatsammlungen. Mit der Lithographie, dem Stahlstich und schließlich der Fotografie entstanden im 19. Jahrhundert neue Techniken der Vervielfältigung. Besonders die frühen Neuburg-Fotografien und die Bildpostkarten drängen ab 1898 die zeitgleichen Neuburg-Ansichten als historische Quelle in den Hintergrund. Die schriftlichen Primärquellen zu den Neuburger Brücken der vergangenen zweihundert Jahre sind im Vergleich zur Vorperiode relativ reichhaltig. Die umfangreiche Abgabe des Straßen- und Flußbauamtes Neuburg von 1928 liegt im Staatsarchiv Augsburg verwahrt, darunter die Akten zum Neuburger Brückenbau aus der Zeit zwischen 1819 und 1899. Hinzu kommen sechs Akten der Obersten Baubehörde im Bayerischen Hauptstaatsarchiv aus der Zeit zwischen 1810 und 1826 und sechs Akten im Stadtarchiv Neuburg aus der Zeit zwischen 1784 und 1827 bzw. zwischen 1905 und 1914.¹ Weitere historische Dokumente besitzt das Archiv des Historischen Vereins sowie das Straßenbauamt Ingolstadt, welches bis vor kurzem für die Neuburger Donaubrücken zuständig war.² Als ebenfalls mühsam zu erschließende Quelle erwiesen sich das 1803 erstmals erschienene Neuburger Wochenblatt und seine Nachfolgerzeitungen.³ Im Wochenblatt finden sich die Bekanntmachungen des Magistrats, Ausschreibungen sowie zahlreiche Hinweise zur Neuburger Häusergeschichte. Erwähnt werden müssen die Neuburger Kollektaneenblätter, deren Jahreschroniken speziell für den Bau der Thiersch-Brücken taggenaues Zeugnis ablegen. Hilfe in Wort und Bild bot neben den Otto-Hausmann-Bänden die im Historischen Verein aufbewahrte Dokumentation der

Donaubrücken-Ausstellung 1989/90 im Marstall, welche vom Historischen Verein Neuburg in Zusammenarbeit mit Dipl.-Ing. Gisbert Kolb vom Straßenbauamt Ingolstadt gestaltet wurde.⁴ Man kann die vorliegende Untersuchung als nachträglichen, erweiterten Katalog dieser Ausstellung und gleichzeitig als Beitrag zur Neuburger Stadt- und Bildgeschichte betrachten.⁵

Inhaltsübersicht – Teil 2

- 1.) Neuburgs Donaubrücken und ihr Umfeld im 19. und 20. Jahrhundert
- 2.) Das 19. Jahrhundert
 - a) Donaubrücke (Jochbrücke) um 1810
 - b) Wiebeking-Brücke (1810)
 - c) Erste Elisenbrücke (1827)
 - d) Die Altwasserbrücke im 19. Jahrhundert
- 3.) Das 20. Jahrhundert
 - a) Zweite Elisenbrücke und neue Altwasserbrücke (Thiersch-Brücken, 1907/1908)
 - b) Dritte Elisenbrücke (1949) mit Altwasserbrücke
 - c) Vierte Elisenbrücke (1989) mit Altwasserbrücke

Abkürzungsverzeichnis

Abbildungsnachweis

Anmerkungen

Literatur

1. Neuburgs Donaubrücken und ihr Umfeld im 19. und 20. Jahrhundert

Donaubrücke und Altwasserbrücke

Die Neuburger Brücken waren im 19. Jahrhundert auf einer Flußstrecke von rund 40 km der einzige feste Donauübergang.⁶ Die nächste Brücke stromaufwärts war die 1865 an der Stelle einer alten Donauüberfuhr errichtete hölzerne Jochbrücke bei Marxheim, welche 1898 durch eine eiserne Brücke ersetzt wurde. Stromabwärts gab es erst in Ingolstadt eine Jochbrücke, die 1877 ebenfalls einer eisernen Konstruktion wich.⁷ Zusätzlich gab es drei jahrhundertealte Fährverbindungen: in Stepperg bis Mitte der 1950er Jahre, in Bertoldsheim und Bergheim bis zur Fertigstellung der Staustufen im Jahre 1968.⁸

Im Betrachtungszeitraum von rund zweihundert Jahren sah Neuburg insgesamt sechs Donaubrücken und vier Altwasserbrücken. Auf die immer wieder erneuerte stadtseitige hölzerne Jochbrücke, welche vermutlich seit

etwa 1000 n. Chr. bestand und erstmals aus dem Jahre 1536/37 bildlich überliefert ist (Kat. 1), folgte 1810 eine Holzbogenbrücke, 1827 die erste Elisenbrücke (ein Steinpfeiler mit Holzaufbauten), 1908 die zweite Elisenbrücke (Stampfbetonbogenbrücke mit Steinverblendung), 1949 die dritte Elisenbrücke (Stahlbetonbogenbrücke) und 1989 die vierte Elisenbrücke (Stahlbetonbogenbrücke).

Im Altwasser wich die seit 1757 bestehende Brücke (vier Steinpfeiler, hölzerne Aufbauten) erst 1908 einem kompletten Neubau (zwei Betonpfeiler, drei Betonbögen, Steinverblendung), welcher 1949 in Beton (zwei Betonpfeiler, Stahlbetonplatte) und 1989 ebenfalls in Beton (zwei Pfeiler, drei Bögen) erneuert wurde.

Die vor Jahrhunderten entstandene strikte terminologische Unterscheidung zwischen der stadtseitigen "Donaubrücke" und der "Altwasserbrücke" hat bis heute überdauert. Die Donaubrücken tragen seit 1824 den Namen Elisenbrücke.

Bemerkenswert ist, daß zwei der Neuburger Brücken berühmte Persönlichkeiten als Väter haben: die Holzbogenbrücke (1810) des Generaldirektors des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus des Königreichs Bayern Carl Friedrich Wiebeking und die zweite Elisenbrücke (1908) samt Altwasserbrücke des Münchner Professors Friedrich von Thiersch.

Südliche Brückenauffahrt

Nach dem Bau der Wiebeking-Brücke fanden zwischen 1810 und 1820 an den Gebäuden um die südliche Brückenauffahrt große bauliche Veränderungen statt, welche das Bild bis heute prägten. Im Jahre 1812 wurden das Rentamtsgebäude mit dem Donator und das kleine Torwärterhäuschen (Zollhaus), bei dem Brücken- und Pflasterzoll erhoben wurden, abgebrochen (Kat. 37, 46, 47).⁹ Ziel war die Erweiterung der Passage.¹⁰ Zwischen 1812 und 1819 errichtete man an dieser Stelle ein Gebäude, welches spätestens seit 1819 im Besitz der Familie Geiger ist (heute Elisenplatz C 37).¹¹ Die Geigers führten zunächst eine Sattlerei und Gerberei. Nebenbei waren sie als Pflasterzoll-Pächter an der Station Elisenbrücke tätig.¹² In den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts betätigte man sich unter eigener Marke erfolgreich als Hersteller von Faltbooten und eröffnete schließlich ein Lederwarengeschäft.

Seit etwa 1820 standen an der Donauseite des Geiger-Hauses und an der angrenzenden steinernen Brückenauffahrt mehrere Holzschuppen, die zur Sattlerei und Gerberei gehörten (Kat. 60, 61). Die Schuppen mußten im September 1906 entfernt werden, da sie beim Neubau des Widerlagers im Wege standen.¹³ Außerdem dürfte ihr ärmlicher Eindruck nicht zu dem

prunkvollen Brückenneubau gepaßt haben. Ein Treppenabgang von der Brücke zur Donau existierte im 19. Jahrhundert noch nicht. Erst seit 1908 führte direkt am Geiger-Haus eine steinerne Treppe zum Donaukai. Die Promenade entlang der Donau hatte man um die Strecke vom alten Fischerhafen bis zur Brücke verlängert. Der Hafen mit der Roßschwemme war aufgefüllt und mit einer Kaimauer versehen worden.¹⁴

Wenige Jahre nach Fertigstellung der Thiersch-Brücken bekam das Geiger-Haus die noch heute bestehende Nordfassade mit den markanten Treppengiebeln. An die östliche Flanke der Brückenauffahrt brachte man 1908 die steinerne Gedenktafel an, welche heute fast punktgenau an der ursprünglichen Stelle eingemauert ist. Die wuchtige Doppeltreppe wurde 1989 zusammen mit dem Durchgang unter der Brücke angelegt.

An der Stelle des in Teilen abgerissenen Rentamtsgebäudes entstand unter anderem ein Gebäude, welches noch heute als Brückenbäck (Cafè Huber) bekannt ist. Andreas Huber, bürgerlicher Bäckermeister, hatte im Wochenblatt vom 20. Juni 1835 bekanntgegeben, daß er das *"sogenannte Brückenbäcker-Anwesen nächst der Donaubrücke"* käuflich an sich gebracht habe und fortwährend *"gutes Gebäck sowohl in weißem als schwarzem Brode"* verspreche.¹⁵ Huber, der sich selbst *"Brückenbäcker"* nannte, hatte in die Familie des Vorbesitzers Johann Speckner eingeheiratet.¹⁶ Dieser hatte das Gebäude vom Bäckermeister Franz Schweigart, dieser wiederum vom Handelsmann Ziegel Müller übernommen.¹⁷

Für den schräg gegenüber dem Geiger-Haus gelegenen Gasthof zur Krone, welcher früher damit warb, seine Ursprünge bis ins Jahr 1689 zurückverfolgen zu können, weist das Häuserbuch für 1806 einen Tafelwirt namens Michael Prandl aus, der hier unter anderem Faschingsbälle veranstaltete.¹⁸ Ein Plan von Franz Vogl (Kat. 46) vermerkt *"H. Brandel Kaffeehaus"* mit einem zur Brücke hin angrenzenden Garten. Spätere Wirte der Krone waren Anton Schäffer und Jakob Dörrer.¹⁹ 1879 erhielt Dörrer die Genehmigung, zwischen Gasthof und Brückenauffahrt eine auf Stützen stehende Terrasse zu bauen.²⁰ Nach einem weiteren Umbau im Sommer 1903, bei dem das Gebäude um ein Stockwerk erhöht und mit dem Turmerker versehen wurde, rühmte sich das *"Hotel-, Wein- & Café-Restaurant zur goldenen Krone"* als das *"erste und besteingrichtete Haus am Platze"* mit *"hübschen Zimmern mit vorzüglichen französischen Betten, elektrischem Licht und feinem Ausstellungszimmer für Herren Geschäftsreisende"*.²¹ Ein Foto in der zweiten Auflage des Neuburger Stadtführers von 1908 zeigt an der Stelle der heutigen Terrasse eine mit vielen Pflanzen geschmückte und von einem großen schattigen Baum überdachte Veranda.

Für das an die Krone angrenzende Pilland-Haus (heute Fahrradgeschäft

Rad & Tat) ist bereits 1727 eine Bierschenke überliefert.²² Das *"Wirtshaus beim Kumschier"*, welches auf dem Voglschen Plan (Kat. 46, 37) als *"Gumschier Bierschänck"* mit Biergarten eingezeichnet ist, ging 1807 ins Eigentum des Wirtes Karl Feiner und nach 1890 ins Eigentum des benachbarten Kronewirtes Jakob Dörrer über. Dieser legte die Wirtschaft still. Später erwarb die Zinngießer-Familie Pilland das Haus. Der Bereich dahinter, bereits seit Jahrhunderten Hölle genannt, bezeichnete, wie in anderen Städten auch, einen modrig-kühlen Platz, an den nur selten die Sonne gelangt.

Nördliche Brückenauffahrt

Die ersten Gebäude nördlich der Donau sind mit der Errichtung der Donauschanze zu Beginn des 17. Jahrhunderts entstanden. Es handelte sich um Häuschen für die Wachmannschaft. Zuvor gab es in diesem Bereich nur Gärten und Holzlagerplätze. Im 18. Jahrhundert standen innerhalb der Schanze bereits privat genutzte Häuser, wie das Wohnhaus samt Waschhaus, Stall und Garten der verwitweten Hofkammerrätin Maria Anna Redingin um 1728 und die Bierschenke des Anton Raba um 1755.²³

Im April 1807 wurden die Schanzbefestigung eingeebnet und die *"königl. Realitäten"* beidseits der Straße zum Verkauf ausgeschrieben, mit der Auflage, eine Garten- oder Wohnhausanlage zu errichten.²⁴ Man kann dieses Datum als eigentlichen Beginn von Neuburg-Nord bezeichnen. Um diese Zeit legte man wohl entlang der beiden Ausfallstraßen die schönen Pappelalleen an, welche rund hundert Jahre Bestand hatten.²⁵

Die 1810 erstellte Kopie aus dem Neuburger Stadtplan (Kat. 38) zeigt ebenso wie das 1813 gefertigte Urkataster (Kat. 49) im Innern der ehemaligen Donauschanze mehrere Gebäude, die auch auf zahlreichen Ansichten zu sehen sind (Kat. 32, 44, 77, 78, 79, 81). Als Wirte des noch heute bestehenden Gasthof zum goldenen Schwan werden um 1800 Josef Bauch, 1818 Xaver Kaiser und 1865 Johann Kaiser genannt.²⁶ Wie in der Krone gab es auch beim Kaiser Veranstaltungen vielerlei Art: Bälle mit Tanzmusik, etwa an Fasching oder Kirchweih,²⁷ oder die Versteigerung eines ausgemusterten Militärpferdes, zu welcher 1866 in den *"Kaisergarten über der Donaubrücke"* eingeladen wurde.²⁸ 1884 ging die Wirtschaft auf den Grafen Arco-Stepperg, 1892 auf den Grafen v. Moy über.²⁹ Das städtische Schlachthaus nördlich der Donau wurde 1837 auf dem ehemaligen Anwesen des Müllers Alois Wolf erbaut und am 31. Januar 1838 eröffnet. Neben dem Schlachthaus gab es ein Stechhaus, einen Hofraum, ein Wohnhaus, einen Stall, einen Garten und eine Stiege zum Altwasser,

wo das Waschfloß lag.³⁰ Das Schlachthaus wurde im Juli 2003 abgerissen. Ab der Jahrhundertwende nimmt die Besiedlung von Neuburg-Nord rasch zu. Das Gebäudeverzeichnis vom Juni 1901 führt in der Monheimer Straße bereits fünf Anlieger, darunter eine Maschinenfabrik und drei Privatpersonen auf. Außerdem sind das Forstamt Neuburg West und der Kaufmann Karl Sauder genannt (vgl. Kat. 86).³¹

Insel

Die Geschichte der Insel und ihrer Bebauung kann hier nur kurz angeschnitten werden. 1807 wurde die Insel samt königlichem Hofbräuhaus und Mühle *"mit der Verbindlichkeit des Wasserbaues an den Gestaden"* in Privatbesitz verkauft.³² Um diese Zeit stand am Eingang zur Insel noch das Torhaus der Hofbräuhausverwaltung mit den beiden charakteristischen Doppeltürmen (Kat. 43-45, 48). Dahinter befand sich das Brauhaus. Hinzu kamen ein zur sogenannten oberen Schiffmühle gehörendes Mühlhaus samt Schleiferswohnung, eine Schleifhütte, ein Einsprenghäusl, einige Gärtlein und Beete sowie die untere Schiffmühle samt Müllerhaus (vgl. Kat. 38).³³

Das schmucke Torhaus fiel dem durch den Bau der Wiebekingschen Bogenbrücke veränderten Straßenniveau zum Opfer. 1813 erfolgte der Abriß.

Ungefähr an der Stelle des ehemaligen Schlachthofes entstand das Gasthaus zum Adler (Gasthaus zur Insel), als dessen Wirte seit 1814 Sebastian Stemmer und von 1839 bis 1859 Anton Stemmer ausgewiesen sind.³⁴ Somit gab es zwischen dem Gasthof zum Schwan und dem Gasthof zur Krone auf der Insel eine dritte Einkehrmöglichkeit, welche ihren Speisezettel ebenfalls hin und wieder um Kulturelles ergänzte. Im Februar 1840 etwa lädt der Inselwirt Anton Stemmer zum Theaterabend ein. Im März 1841 gibt ein Prof. Marx aus Wien eine physikalische Kunstvorstellung.³⁵ Wie schon der Schwan ging auch die Wirtschaft zum Adler schließlich auf den Grafen von Moy über.³⁶

2. Das 19. Jahrhundert

a) Donaubrücke (Jochbrücke) um 1810

Von etwa 1000 n. Chr. bis 1810 stand am stadtseitigen Donauarm eine hölzerne Jochbrücke. Die Zahl der Joche schwankte die Jahrhunderte hindurch.³⁷ Im 18. Jahrhundert scheint die Brücke erstmals ein Sprengwerk erhalten zu haben, was gegenüber den einfachen Balkenkonstruktionen größere Jochabstände und damit weniger Joche erlaubte. Im ersten Teil

der Untersuchung wurden bereits einige Darstellungen der Donaubrücke um das Jahr 1800 vorgestellt (Kat. Nr. 30-35). Von der letzten Jochbrücke, die nach den Hochwassern in den Jahren 1784 und 1789 vollständig erneuert wurde, liegt glücklicherweise eine äußerst genaue Planzeichnung vor, die 1810 angefertigt wurde (Kat. 40).³⁸ Sie stammt aus der Hand des Neuburger Zeichenlehrers und Landbauzeichners Franz Vogl, der wegen seiner herausragenden Bedeutung für die bildliche Überlieferung der Neuburger Brücken kurz vorgestellt werden soll.³⁹

Franz Vogl wurde am 30. Mai 1774 in Gundelfingen a. d. Donau geboren und kam spätestens im Jahre 1803 nach Neuburg, um zunächst als Zeichenlehrer an den Feiertagsschulen und am Gymnasium zu unterrichten. Schon bald scheint er nebenbei als Bauzeichner der königlich bayerischen Landbau-Inspektion und als Landvermesser (Geometer) tätig gewesen zu sein. Bis zu seinem Ruhestand 1837/38 blieb Vogl in Neuburg. Er starb ein Jahr später, am 23. Juni 1839, in Freising. Vogls Werke - Pläne, Zeichnungen, Aquarelle, Radierungen, Lithographien und Kupferstiche - weisen ihn gleichermaßen als Künstler aus. Hinsichtlich ihres historischen Wertes stehen sie mit den rund zweihundert Jahre älteren Planzeichnungen des Matthias Stang auf einer Stufe. Beiden Zeichnern verdankt Neuburg die Überlieferung wertvoller Details zum Aussehen der Stadt und ihrer Brücken.

Von Franz Vogl gibt es rund 40 Ansichten von Neuburg und Umgebung.⁴⁰ Vogl lieferte außerdem die Vorlagen zu den 18 Veduten der drei Ausgaben des Neuburger Taschenbuches, darunter die von Paul Jakob Laminit gestochene Ansicht "Neuburg an der Donau auf der Nordseite", die im Neuburger Taschenbuch für 1807 abgedruckt ist (Kat. 35).

Vogl hat sich mit verschiedenen Neuburg-Ansichten immer wieder ein Zubrot verschafft. Im Neuburgischen Wochenblatt vom 24. Juni 1815 wird darauf hingewiesen, daß demnächst im Verlage des Wochenblatts die Gelegenheitsschrift "Neuburgs merkwürdige Tage im Monate Junius 1815" mit drei perspektivischen Ansichten im Steinabdruck von Steppberg bis unterhalb der Neuburger Bogenbrücke erscheinen werde, die vom hiesigen königlichen Zeichnungslehrer Vogel aufgenommen seien.⁴¹ Es sind wohl drei der vier vom Eichstätter Dismas Bachmayr lithographierten Blätter zum Besuch der Kaiserin von Österreich in Neuburg vom 5. bis 7. Juni 1815 (Kat. 50).

Nr. 36

Votivtafel. Floßunglück an der Neuburger Donaubrücke. Öl auf Holz im Rahmen. Inschrift: "Anno 1803 den 7ten Juny ist einer gewissen Person von Aichstetten von dem Floß des Paßers durch Gottes Gnad und Hilf der Menschen an einer Bruck bey

Abb. 34



Abb. 34 (Kat. 36): Votivtafel eines Überlebenden, dessen Floß am 7. Juni 1803 an der Neuburger Donaubrücke zerschellte.

Neuburg an der Donau sein Leben erhalten worden neben dem auch eine andere Person ertrunken ist." Im oberen Bildteil die Muttergottes und der gezeißelte Heiland von Steinbach. 43,0:36,0 cm. 1803. Kettemann/Winkler, 1992, S. 218 und 220, Abb. 142 Katholisches Pfarramt Aichstetten

Am 7. Juni 1803 ramte ein vermutlich von der Iller herabkommendes Floß eines der Joche an der stadtseitigen Brücke und brach in der Mitte entzwei. Ein Mann konnte mit einem Seil von der Brücke aus gerettet werden, ein zweiter ertrank in den Fluten. Die beiden auf der anderen Floßhälfte verbliebenen Kollegen scheinen den Unfall unbeschadet überstanden zu haben. Der gerettete Flößer stammte aus Aichstetten und stiftete seiner Heimatkirche die Votivtafel.

Der tragische Fall belegt die Gefährlichkeit der Neuburger Brückendurchfahrt für Schiffer und Flößer. Unmittelbar hinter der Brücke hing an der Insel noch dazu eine Schiffmühle. Da das Altwasser durch das Wehr abgeriegelt war, mußte der stadtseitige Donauarm durchfahren werden. Möglicherweise hatten im Juni 1803 die Schmelzwasser zusätzlich für starke Strömung gesorgt. Bei einem Abstand der Joche zwischen 9 m und 13 m wurde die Durchfahrt zum Spiel auf Leben und Tod.

Nr. 37

Abb. 35 (Teilansicht)

"Plan des hiesigen Königl. Rentbeamten Wohnung nebst garten und Hofr. auch das der neben Stehende Tor-schreibers Häusel." "Aufgenommen und gezeichnet durch Franz Vogl. Zeichner bey Hiesigen Königl. Landbau Direction a: Neuburg M: Mäy 1808." Kolorierte Tuschfederzeichnung. Mit Maßstab. 65,5:45,0 cm. 1808.

BayHStA OBB Akten 6124, ad 11

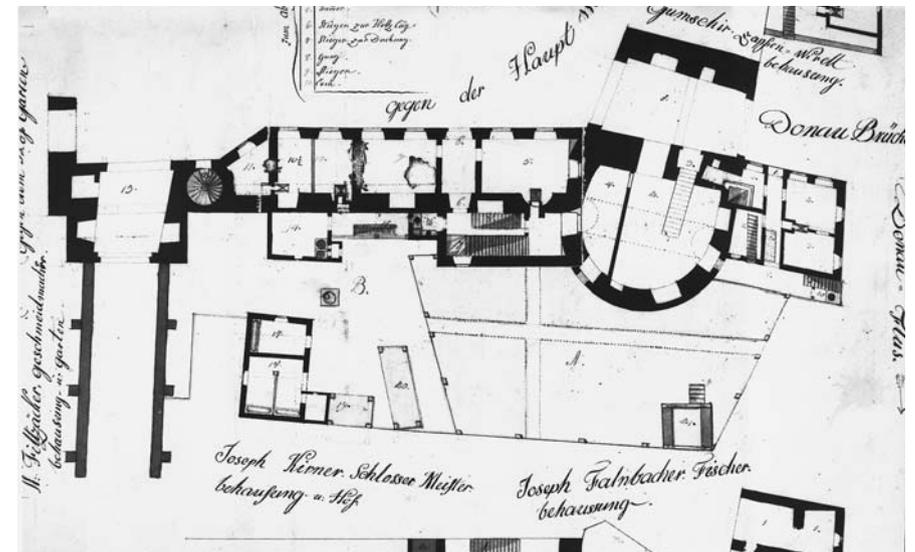


Abb. 35 (Kat. 37): Grundriß des Rentamtsgebäudes mit dem Donautor, gezeichnet vom Neuburger Künstler und Zeichenlehrer Franz Vogl, 1808 (Teilansicht).

Im Mai 1808 fertigte Franz Vogl einen Grundrißplan des Rentamtsgebäudes samt angrenzender Gebäude.⁴² Das Rentamtsgebäude selbst bestand aus einem quer zur Brückenachse stehenden einstöckigen Haus mit Durchfahrt und halbrundem östlichen Abschluß sowie einem südlich daran anschließenden Seitengebäude (heute Café Huber), welches die Büros enthielt. In dem Plan sind die zum Abriß bestimmten Teile aufgelistet, so das komplette Dach samt Dachwohnung, der 1. Stock über dem Tor und das komplette Erdgeschoß. Auch das Torhaus zum dreijochigen Schlagbrückl und das nördlich an das Donautor angebaute Torschreiber-Häusl (Zollhäusl) mußten weichen. Der hier gewählte Ausschnitt zeigt das Erdgeschoß des Rentamtsgebäudes samt Torschreiber-Häusl, Schlagbrückl und der unbebauten Fläche zwischen dem Rentamtsgebäude und den "Behausungen" von Schlossermeister Kirner und Fischer Fallenbacher.

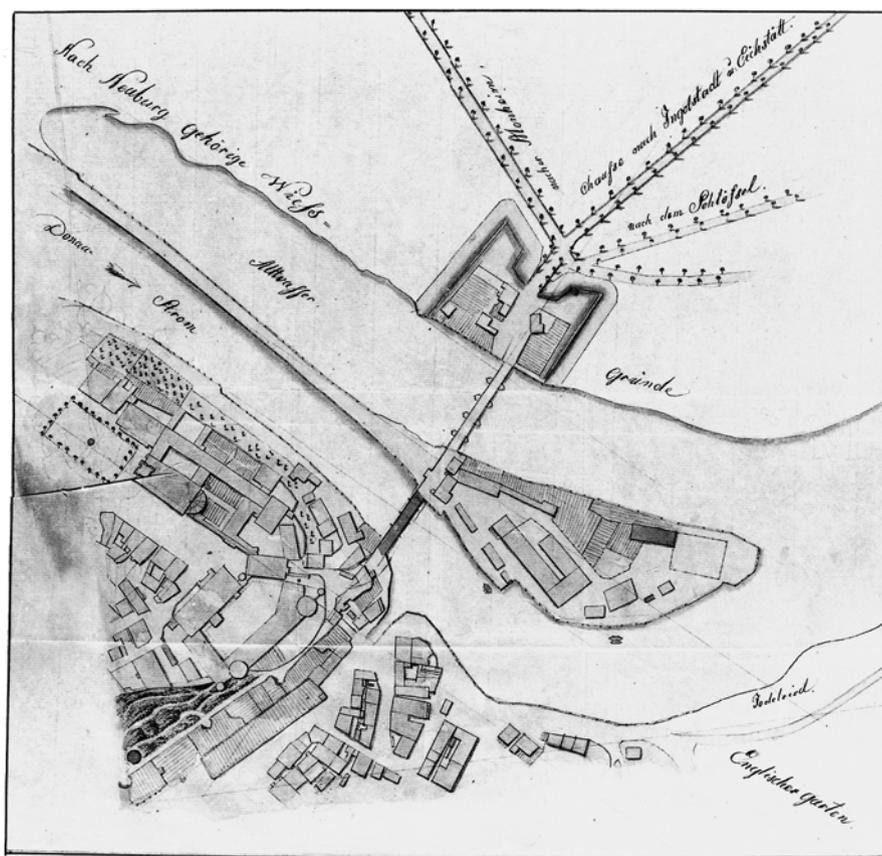


Abb. 36 (Kat. 38): Ausschnitt aus dem Stadtplan von Neuburg, 1810.

Nr. 38

Abb. 36

Farbige Planzeichnung aus der Vogelperspektive. Gezeichnet von Lunglmaier. 30,4:31,7 cm. 1810.
BayHStA OBB Akten 1867, ad 3 (1867-2, 1867-3)

Dieser, am 5. März 1810 vom Ingenieur Lunglmaier erstellt und von Oberbauinspektor Brentano am 7. März 1810 nach München versendete Plan besitzt hohen historischen Wert, da er noch vor der ersten Kataster-Uraufnahme im Jahre 1813 entstand. Dem Begleitschreiben ist zu entnehmen, daß es sich um eine "aus dem großen Stadtplan Neuburgs abgezeichnete Skizze" handelt. Empfänger war die Königliche Generaldirektion des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus.

Am nördlichen Ufer ist die Donauschanze mit den ersten Gebäuden von Neuburg-Nord zu sehen. Über die Altwasserbrücke mit den vier Steinpfeilern gelangt man zur Insel, an deren Einfahrt noch das zweitürmige Gebäude steht. An der stadtzugewandten Seite der Insel hängen die obere und die untere Schiffmühle. Im Hauptstrom befindet sich noch die dreijochige Holzbrücke, welche zum Rentamtsgebäude mit dem Donautor führt.

Nr. 39

Abb. 37 (Teilansicht)

"Plan von dem Donaulauf bey Neuburg". Kolorierte Tuschkfederzeichnung. Ohne Sign. Mit Maßstab. 45,0:117,0 cm. Um 1810.
BayHStA PLS 1839

Der gesüdete Plan zeigt die Brücke mit den drei schematisierten Holzjochen in der Donau und den vier Steinpfeilern im Altwasser vor dem Brückenumbau. Das Brückentor an der Stadtseite und die Donauschanze sind noch nicht abgerissen. Auch das Eingangsgebäude mit den zwei Rundtürmen auf der Insel steht noch. An die Donauschanze schließen sich die noch unbesiedelten "Neuburger Wiesen" und die beiden Chausseen nach Eichstädt und Monheim an. Der an der rechten Donauseite entlangführende Weg ist als "Jodelritt" ausgewiesen. Noch heute legen tiefe Rillen in einem großen Kalkfelsen am Nachtbergweg Zeugnis von den ehemaligen Schiffszügen ab, die von laut rufenden Schiffsreitern (Jodeln) angeführt wurden.

Nr. 40

Abb. 38

"Plan Der Haupt Donau-Brücke bei Neuburg aufgenommen durch Franz Vogl. Zeichner bey Königl. Baie. Landbau Inspection." Kolorierte Tuschkfederzeichnung. Maßstab 1:100. 50,5:70,6 cm. 1810.
BayHStA PLS 1658 a; OBB Akten 1867, 17, ad 17

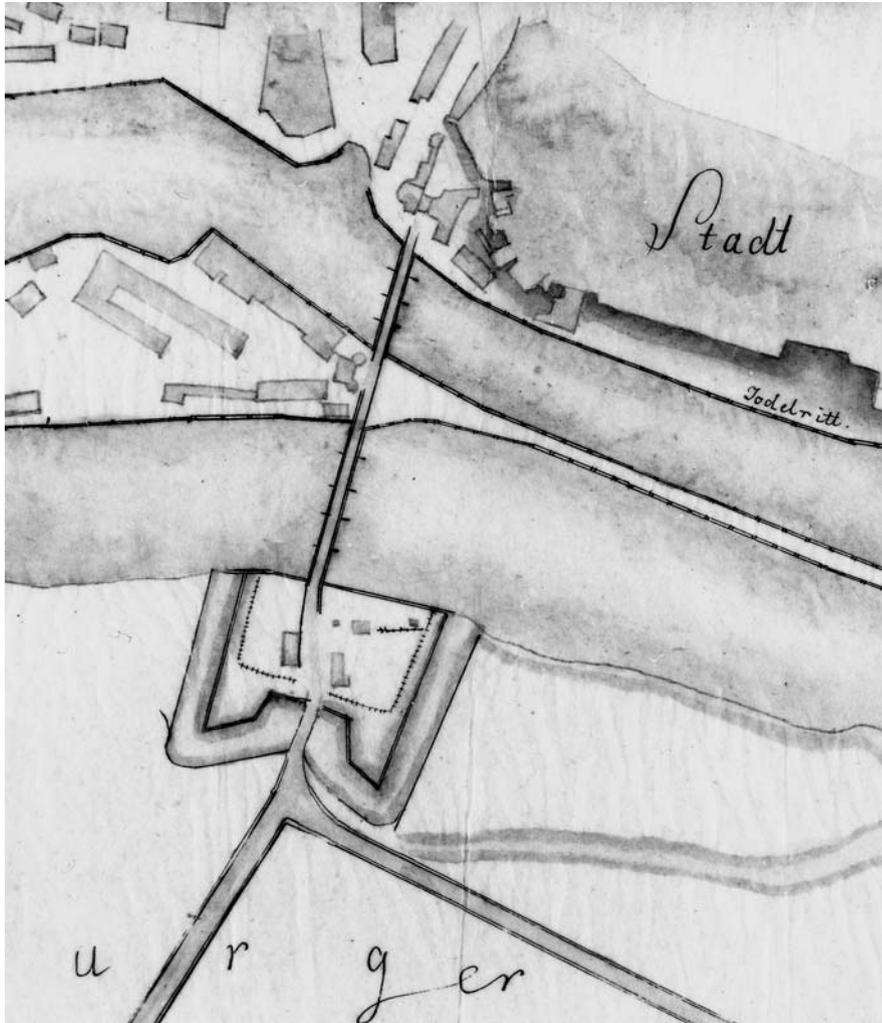


Abb. 37 (Kat. 39): Grundrißplan des Donaulaufs bei Neuburg, um 1810 (Teilansicht).

Vorliegender Plan von Franz Vogl ist die erste maßstabsgetreue Zeichnung der Neuburger Donaubrücke. Er ist zusammen mit einem Plan der Altwasserbrücke (Kat. 75) in Vorbereitung des Baus der Wiebekingschen Bogenbrücke im Jahre 1810 entstanden. Vogl stellte dafür am 10. Juni 1810 der Generaldirektion des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus 20 Gulden in Rechnung. Hinzu kamen 36 Gulden für die Ausmessung und Zeichnung des Donauprofils.⁴³

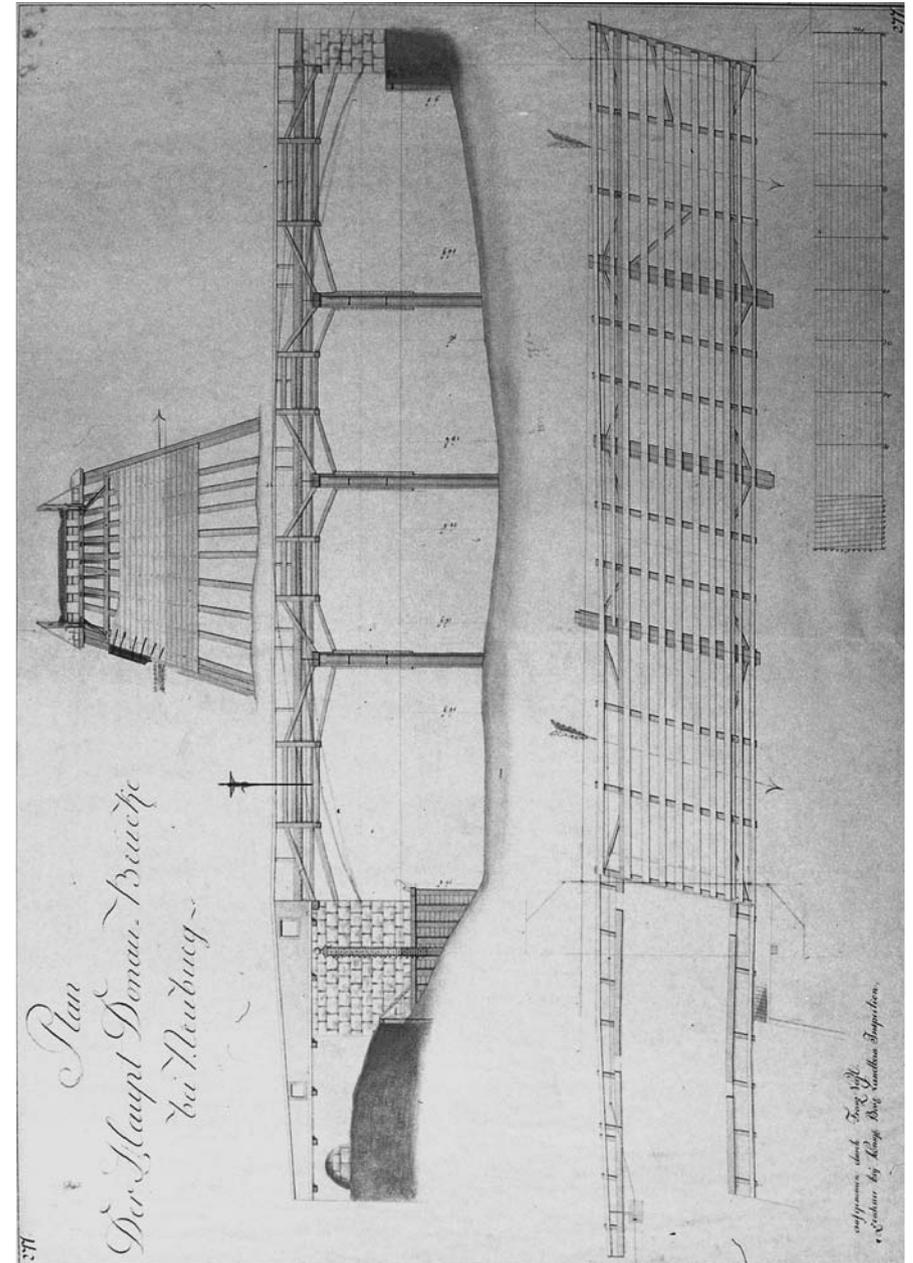


Abb. 38 (Kat. 40): Maßstabsgetreue Zeichnung der dreijochigen Donaubrücke von Franz Vogl, 1810.

Im oberen Bildabschnitt befindet sich eines der drei Pfahljoche aus der Seitenansicht. Die Pfähle ragen etwa 10 m aus dem Grund. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,2 m. Im mittleren Bildabschnitt ist die Brücke von unterstrom in der Seitenansicht zu sehen. Der Abstand der Joche vom stadtseitigen Ufer beginnend (im Plan links) beträgt 13 m – 9 m – 9 m – 12,2 m. Das Tragwerk ist wie bei der Altwasserbrücke (Kat. 75) als doppeltes Hängesprengwerk gestaltet. Auf den senkrechten Hängepfosten ist der Tragholm des Geländers eingelassen. Vermutlich war das Hängesprengwerk in natura mit Brettern verschalt.

Die Gesamtbreite der Donau lag dem Plan zufolge bei 46 m. Die Wassertiefe in der Flußmitte betrug bei Normalwasser rund 5,5 m. Am stadtseitigen, steinernen Widerlager führte eine Treppe zum Neuburger Pegel. Die Pegelstände wurden täglich abgelesen.⁴⁴ An der stromaufwärts gelegenen Fahrbahnseite verlief die von Laisacker kommende Wasserleitung, eingezeichnet als dünne blaue Linie. Seit dem 16. Jahrhundert diente die Brücke als Aquädukt.⁴⁵ Die heutige Elisenbrücke trägt in sich nicht nur Leitungen für Wasser und Abwasser, sondern auch für Strom, Gas und Telefon.

Das in den Plan eingezeichnete 4,5 m in die Höhe ragende Brückenkruzifix diente angeblich Schiffern und Flößern als Hinweis auf das zu durchfahrende Brückenjoch. Mit 13 m Durchlaßbreite bot es die größte und damit sicherste Durchfahrt. Das Kruzifix an der Donaubrücke ist auch auf einer Radierung des Nördlinger Künstlers Johann Müller (1752-1824) aus dem Jahre 1805 (Kat. 31), auf einer Tuschfederzeichnung von 1790 (Kat. 30) und auf einem Andachtsbildchen aus der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts zu sehen (Kat. 26).

b) Wiebeking-Brücke (1810)

Der Brand der Neuburger Brücke am 7. April 1810 war vermutlich der zündende Auslöser für einen umfangreichen Neubau der stadtseitigen Donaubrücke. Die Königliche Generaldirektion des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus beauftragte im Mai 1810 Franz Vogl mit der Erstellung einer perspektivischen Zeichnung der Situation samt Umgebung stromabwärts gesehen (Kat. 42). Die Stelle der zerstörten Brücke sollte Vogl frei lassen. Im Juni ging die Zeichnung samt Rechnung nach München. Vogl verlangte für seine Arbeit wiederum 20 Gulden, was der kostenbewußte Generaldirektor Carl Friedrich Wiebeking zwar als *"zu übertrieben"* bezeichnete, aber durchaus angemessen war.⁴⁶

Wiebeking (1762-1842), der Ende 1808 in Neuburg im Hotel "Zur Post" weilte und dabei die alte Brücke sicherlich in Augenschein nahm, hatte im

Jahre 1805 die Nachfolge von Ritter Adrian von Riedl (1746-1809) angetreten.⁴⁷ Da Bayern über 400 Brücken⁴⁸ besaß, wollte Wiebeking nicht nur auf die technische Komponente, sondern gleichwohl auf die Kosten für Bau und Unterhalt achten. Er suchte deshalb nach einer Konstruktion, *"welche die möglichst geringe Anzahl von Bauhölzern erforderte, daneben wohlfeil sey, die möglichst längste Dauer verspreche, zugleich wegen der Schifffahrt und dem freien Abgang der Eismassen große Öffnungen zulasse, und ein geschmackvolles Aeußere darbiere."*⁴⁹

Wiebeking wählte einen bis dahin kaum bekannten Brückentypus, welcher deutlich besser als die althergebrachten Pfahljochbrücken und kostengünstiger als die Steinbrücken sein sollte: die hölzerne Bogenbrücke. Bis 1810 hatte er 13 solcher Brücken errichten lassen, darunter die Brücken in Freising, Neuötting, Augsburg, Vilshofen und Bamberg. Wiebeking lobte die schöne Form der Bogenlinie und den ästhetischen Wert seiner Brücken, welche die Landschaft verschönerten: *"Sie geben den Gegenden ein Interesse, das sie zuvor, bey den elenden Pfahlbrücken, die das Bild der Dürftigkeit, so wie der Schwäche und alle Fehler einer verstandlosen Konstruktion an sich tragen, ja selbst eine schöne Landschaft verderben, nicht hatten."*⁵⁰ Als Lebensdauer der Bogenbrücken veranschlagte Wiebeking mindestens 100 Jahre.

Für Neuburg, das bis dahin von der raschen Entwicklung im europäischen Brückenbau unberührt geblieben war, stellte die im April 1810 beschlossene Errichtung einer solch modernen Bogenbrücke - die erste ihrer Art über die Donau - eine große Ehre dar.⁵¹ Zugleich konnten endlich die für die Schifffahrt und Flößerei gefährlichen Brückenjoche in der Donau entfernt werden, welche bei Hochwasser außerdem Aufstauungen und Überschwemmungen verursachten.⁵²

Am 26. Oktober 1810 begann der Abbruch der alten Donaubrücke. Die örtliche Bauleitung oblag dem in Neuburg ansässigen Oberinspektor der Oberbauinspektion des Altmühlkreises Brentano. *"Zur Erhaltung des Kommerzes und der nöthigen Verbindung mit den Bewohnern an den beiden Ufern der Donau"* richtete man zunächst eine Fährverbindung zwischen dem Haus des Fischermeisters Lödl und dem kurfürstlichen Bräuhaus auf der Insel ein.⁵³ Beim Bau setzte man auswärtige Handwerker wie den Zimmergesellen Georg Reiterbacht aus Kaufbeuren ein, der am 18. Dezember in die Donau stürzte, jedoch von den Fischern Fenderle und Blank gerettet wurde.⁵⁴ Wahrscheinlich waren die Bauarbeiten, wie auch andernorts üblich, überregional ausgeschrieben worden.

Als die Fertigstellung der Bogenbrücke bereits in Sicht war, richtete Oberinspektor Brentano an die Generaldirektion in München ein Ansuchen. Zum Beweis allerhöchster Zufriedenheit über die getreulich geleisteten

Dienstpflchten solle die neue Brücke den Namen "Amalienbrücke" erhalten.⁵⁵ Bekanntlich kam es nicht dazu. Über die Gründe schweigen die Quellen.

Einweihung und Verkehrsfreigabe der Wiebeking-Brücke

Nach einer Bauzeit von nicht einmal drei Monaten war die neue Donaubrücke fertiggestellt. Am 16. Dezember 1810 durften bereits die Fußgänger "auf einem eigends hiezu bequem errichteten Gehwege" die Brücke passieren.⁵⁶ Die feierliche Eröffnung erfolgte am 23. Dezember 1810. Wiebeking persönlich fuhr mit einem Vierspanner über die Donaubrücke, anschließend, zum Beweis der Tragfähigkeit, ein von acht Pferden gezogener Wagen mit 100 Zentnern Ladung.

Einweihung der Wiebekingschen Bogenbrücke

aus: Neuburgisches Wochenblatt, Samstag den 5ten Jänner 1811

"(die feyerliche Eröfnung der hiesigen neuen Donaubrücke betreffend.) Der neue nach dem Plan des königlich-baierischen geheimen Raths von Wiebeking, Chef der General-Administration des Strassen- und Wasserbaues im Königreiche Baiern, hier angelegte Brückenbau nahm mit Ende des verflossenen Monats September seinen Anfang, und heute wurde das Prachtwerk des großen Baumeisters mit Jubelfeuer vollendet. Frühe gegen 9 Uhr gieng der königliche Baumeister auf die neue Donaubrücke, den Brückenbau zu besichtigen, und die Voranstalten zur Vollendung anzuordnen. Hier wurde er von 4 weiß und blau gekleideten Knaben und Mädchen mit einem Blumenkranz überrascht, den sie im Namen der dankbaren Stadt in Gegenwart ihrer Schullehrer überreichten. Nachmittags 2 Uhr wurde unter dem Donner des groben Geschützes, dem Schalle der Musik, und unter dem Jubel des in Menge versammelten Volkes, und sämmtlicher Schulkinder, in Gegenwart der Frau Herzogin königl. Hoheit, verschiedener Autoritäten und Standespersonen, das noch gestandene alte Brückenjoch unter der unmittelbaren Direktion des obgenannten geheimen Raths mittelst angelegten starken Zugseilern stückweise aus dem Grunde gerissen, die neue Donaubrücke mit einem mit 8 Pferden bespannten, und mit ein hundert Zentner beladenen Wagen befahren, nachdem zuvor der königl. Baumeister in einer 4 spännigen Chaise selbst über dieselbe gefahren war, und die hiesigen Schifflleute kamen mit einem ausgezierten Schiffe die Donau herunter, und segelten unter Trompetten- und Paukenschall, und lautem Jubel durch die neue Brücke: Es lebe hoch der allerdurchlauchtigste Bauherr, Max Joseph; es leben hoch Ihre Majestät die Königin, Se. Königl. Hoheit der Kronprinz, Ludw. der Held, und dessen durchlauchtigste Gemahlin; es lebe hoch I. K. H. die Frau Churfürstin, und die geliebteste Frau Herzogin, königl. Hoheit; es lebe hoch das ganze königliche Haus. Der hiesige Magistrat erstattete durch eine Deputation im Namen der treuen Bürgerschaft von Neuburg dem Baumeister dieses Prachtwerkes den verbindlichsten Dank ab.

Durchdrungen von den allerhöchsten landesväterlichen Gesinnungen haben Neuburgs edle Bewohner sowohl, als die Unterthanen des hiesig-königl. Landgerichts sich beeifert, alle Bausteine zu diesem Brückenbau herbeizuführen, und in drei Monaten war dieses ewig sprechende Monument der königl. Gnade vollendet, welches nicht nur in den Annalen der Stadt Neuburg, sondern auch in den dankbaren Herzen treuer Bürger und Unterthanen immer den ersten Platz behaupten wird.

Obleich bei dem heutigen Feste keine Sonne schien, und die Elementen nicht vollkommen günstig waren; so gewährte es doch durch die einfachen Anstalten, durch die allgemeine Theilnahme und Ausdrücke der unbegrenztesten Dankbarkeit der Bewohner Neuburgs – der lieben kleinen weiß- und blau gekleideten Mädchen und Knaben, – der Engelgestalten – begleitet mit Harmonie, dem Donner des Geschützes, und dem übereinstimmenden Jubel des in Menge versammelten Volkes den rührendsten Anblick, und war nach so viel ausgestandenen Kriegsdrangsalen für die wahren Baierherzen von Neuburg ein merkwürdiger Tag der öffentlichen Dankbarkeit, des Vergnügens und der Bewunderung. – Die späteste Nachwelt wird noch an dieser Donaubrücke über die Kunst des Baumeisters staunen, die Fülle der allerhöchsten landesherrlichen Gnade erkennen, und ausrufen: Dank dem Vater seines Volkes – dem Maximilian Joseph! Neuburg am 23. Dez. 1810"

Beschreibung der Wiebeking-Brücke

Die Wiebeking-Brücke besaß eine Länge von 47,3 m (162 Schuh) bei einer Gesamtbreite von etwa 9,3 m (32 Schuh).⁵⁷ Auf beiden Seiten waren Trottoirs von 1,5 m bzw. 1,8 m angebracht. Zur Lieferung der Bauhölzer nahm man traditionell die Neuburger Bierbrauer in die Pflicht, "welche die Brücke am meisten benützen".⁵⁸ Für die Deckschwellen verwendete man Eichen des Vorgängerbaus.⁵⁹ Unter dem stromaufwärts gelegenen Trottoir verlief, wie schon bei den Vorgängerbrücken, eine Bleiröhre zur Trinkwasserversorgung der Stadt.⁶⁰

Die vier Hauptträger der Bogenbrücke waren zwei Seitenrippen und zwei sich in Brückenmitte überkreuzende Diagonalbögen (Kat. 41). Darauf lag eine Schwellbalkenkonstruktion mit 14 Feldern. Die einzelnen Bauphasen einer Bogenbrücke sind auf einem Kupferstich der 1807/08 errichteten Freisinger Isarbrücke anschaulich dargestellt.⁶¹ Man rammt hierzu einige Hilfsjoche ein oder benutzte die bestehenden Joche des Vorgängerbaus. Als Widerlager nutzte man in Neuburg die beiden 7,9 m hohen und rund 16,0 m langen Lager der alten Brücke. Beide Widerlager waren mit Kalksteinquadern verblendet.⁶²

Aus den Plänen läßt sich ablesen, daß die oftmals übertrieben dargestellte Bogenwölbung in der Scheitelmitte der Brücke etwa 1 m höher als an den Auffahrten lag. Der Abstand des Scheitels zur Wasseroberfläche

betrug rund 5,3 m. Die Neuburger Bogenbrücke besaß wie die anderen Wiebekingschen Holzbrücken einen steinfarbenen Anstrich, so daß von der Ferne der Eindruck einer imposanten Steinbrücke erweckt wurde (Kat. 43, 50).⁶³ An den beiden Auffahrten standen links und rechts zwei gebogene Laternen.

Das Ende der Wiebeking-Brücke

Die Stadt Neuburg hatte die Wiebekingsche Bogenbrücke bei der Einweihung als *"ewig sprechendes Monument"*, über welches noch die späteste Nachwelt staunen werde, gepriesen. Es kam ganz anders. Bereits nach neun Jahren, im August 1819, zeigte die Brücke derartige Mängel, daß die Regierung des Oberdonaukreises in Augsburg die inzwischen für Neuburg zuständige Königliche Wasser-, Brücken- und Straßenbau Inspektion Dillingen mit einer Untersuchung beauftragte, und 1820 unter Leitung des Werkmeisters Lacher damit begonnen wurde, unter dem vierten Schwellenfeld von der Insel her ein Hilfsjoch aus fünf Fichtenpfählen einzurammen (Kat. 51).⁶⁴ Zwar betonte man, daß diese Maßnahme *"mehr zur Beruhigung des Publikums, als zur Erhaltung und Sicherung"* vorgenommen werde und jedes Fuhrwerk ohne Bedenken die Brücke passieren könne, doch war der marode Zustand der Brücke bereits offensichtlich. Besonders die schweren Fuhrwerke sollen von ihrer Deformität abgeschreckt worden sein.⁶⁵ Die flußaufwärts liegende *"Bogenribbe"* hatte sich um rund 66 cm gesenkt, so daß die eine Seite des Fahrwegs dementsprechend tiefer lag.⁶⁶ Die Neuburger Brücke ereilte schließlich das gleiche Schicksal wie der Großteil der anderen Bogenbrücken des königlichen Baumeisters, dem Ludwig I. entgegnet haben soll: *"Excellenz, Sie überleben ja alle ihre Brücken."*⁶⁷

Die kurze Haltbarkeit der Neuburger Wiebeking-Brücke war für die Fachwelt keine Überraschung. Schon kurz nach dem Bau der ersten Bogenbrücken waren Zweifel an der Konstruktionsweise laut geworden. Im Jahr des Neuburger Brückenbaus erschien eine harsche Rezension der von Wiebeking verfaßten *"Beiträge zur Brückenbaukunde"*. So würden sich die Brücken setzen, da zum Bau nur grünes Holz gebraucht werde und dieses beim Trocknen schwinde und Risse bekäme.⁶⁸ Dies traf ähnlich auch in Neuburg zu. In ihrem Zustandsbericht vom 10. Februar 1822 vermerkt die Bauinspektion Dillingen, daß der schlechte Zustand der Neuburger Bogenbrücke nicht verwunderlich sei, da die grün verbauten Hölzer kurz nach Vollendung der Brücke mit Teer überzogen worden seien und dadurch eine gänzliche Austrocknung nicht möglich war.⁶⁹ Der Nachfolger Wiebekings, Heinrich Freiherr von Pechmann, bekundete

Wiebeking eine *"nicht sehr rühmlich bekannte zwölfjährige Verwaltung des Wasser- und Straßenbaus"* und nannte die Bogenbrücken *"in ganz Bayern übelberüchtigt"* und von *"angeborener Kränklichkeit"*.⁷⁰ Im Jahre 1823 begann man in Neuburg mit dem Neubau der Donaubrücke. Die Bogenbrücke wurde erst nach Fertigstellung des Neubaus im Jahre 1827 abgerissen.

Nr. 41

Abb. 39 (Teilansicht)

"Die im Jahr 1811 über die Donau bei Neuburg nach der Angabe des Herrn geheimen Raths von Wiebeking zu erbauenden Bogenbrücke von CLX Schuh Oeffnung." Seitenansicht und Draufsicht der geplanten Wiebeking-Brücke sowie Grundrißplan der Brücken mit Donauschanze, Insel und südlichem Brückenkopf. Kolorierte Tuschkfederzeichnung. Mit Maßstab. 43,6:37,8 cm. 1810. BayHStA OBB Akten 1863, ad 8

Der vorliegende Plan wurde am 1. Mai 1810 im Rahmen der Bauvorbereitungen von der Generaldirektion in München an Oberinspektor Brentano in Neuburg gesendet. Der Zeichner ist unbekannt. Der Plan offenbart im oberen, hier gezeigten Abschnitt die Holzbogenkonstruktion in der Seitenansicht und Draufsicht. Der untere Abschnitt enthält einen Grundrißplan der Brücken und ihrer Umgebung.

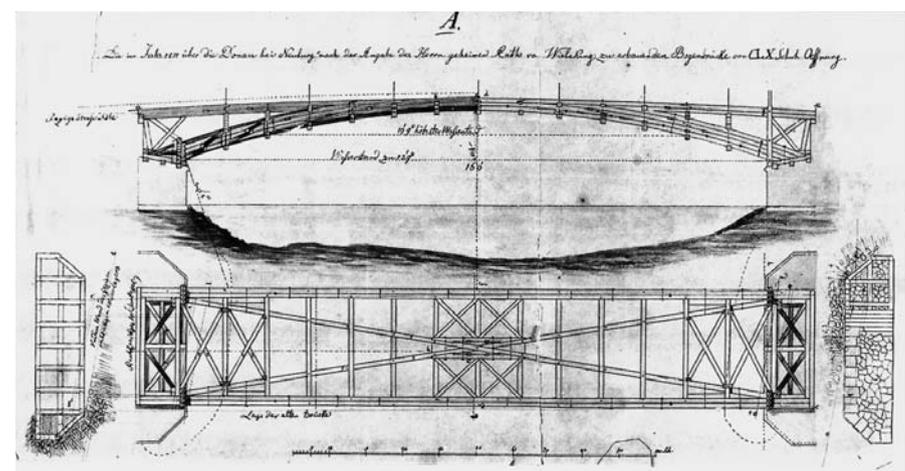


Abb. 39 (Kat. 41): Konstruktionszeichnung der berühmten Holzbogenbrücke des Generaldirektors des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus, Carl Friedrich Wiebeking, 1810 (Teilansicht).

Nr. 42**o. Abb.**

Blick stromabwärts auf Altwasser mit Brücke und Donau. Aquarellierte Federzeichnung, "aufgenommen u. gezeichnet durch Franz Vogl, May 1810". 42,5:74,1 cm. 1810.

Altbayerische Flußlandschaften, S. 82 ff. mit 2 Abb.

BayHStA PLS 1658 f.

In der bereits oben beschriebenen, 20 Gulden teuren Auftragsarbeit von Franz Vogl ist die neu zu erbauende Bogenbrücke mit Bleistift ganz leicht vorgezeichnet, ebenso die Schiffmühle an der Insel. Vor dem doppeltürmigen kurfürstlichen Inselgebäude wacht Nepomuk. Äußerst schlank und nicht ganz naturgetreu stehen die vier Steinpfeiler im Altwasser. Die Steinschlacht zwischen Hauptarm und Altwasser ist unbewaldet dargestellt. In der linken Bildhälfte die ersten Gebäude am ehemaligen Brückenkopf, aus der Ferne das Haus und die Mühle des Schiffmüllers unterhalb der heutigen Ringmeierbucht, das Arco-Schlößchen und der Ort Ried. Die vorliegende Ansicht diente Vogl als Grundlage für zahlreiche weitere Werke (s. Kat. 79).

Nr. 43**Abb. 40 (Teilansicht)**

Drei Pläne auf einem Blatt: Ansicht der Wiebeking-Brücke, des Donautors und angrenzender Gebäude sowie eines Teils der Insel mit dem Doppelturmgebäude von oberstrom. Plan der Brücken nebst angrenzender Gebäude aus der Vogelperspektive. Seitenansicht der Schloßauffahrt mit Legende. Kolorierte Planzeichnung. "Aufgenommen durch Franz Vogl. Zeichner bey Königl. Landbau Inspection." 62,6:96,4 cm. 1811.

BayHStA OBB Akten 6124, ad 11

Dieser im Bayerischen Hauptstaatsarchiv aufbewahrte, wiederum von Franz Vogl gezeichnete Plan verdient das Prädikat "sensationell". Es ist die letzte und gleichzeitig die genaueste Darstellung des 1812 abgerissenen Donautors, welches bereits auf Ottheinrichs Reisebild von 1536/37, auf Plänen von Matthias Stang im 17. Jahrhundert sowie auf einem Andachtsbildchen aus der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts zu sehen ist (Kat. 1, 6, 16, 26). Der Grundriß des Donautors bzw. des kompletten Rentamtsgebäudes ist ebenfalls durch Franz Vogl überliefert (Kat. 37). Vor dem Donautor, welches durch das königliche Rentamtsgebäude lief, liegt, von der Brücke bis auf das Dach und die beiden Schornsteine versteckt, das alte Zollhaus, welches ebenfalls 1812 zugunsten eines verbesserten Verkehrsflusses weichen mußte.

Der Neuburger Oberbauinspektor Brentano hatte bereits Ende 1810 eine



Abb. 40 (Kat. 43): Blick von oberstrom auf die 1810 errichtete Wiebeking-Brücke mit Steinbemalung. Auf der Insel das 1813 abgerissene Torgebäude mit einem der beiden markanten Türme. Auf der Stadtseite das 1812 entfernte Rentamtsgebäude mit dem Donautor, Franz Vogl 1811 (Teilansicht).

"Demolierung der hinderlichen Gebäude" gefordert.⁷¹ Die Tordurchfahrt am Donautor sei ebenso wie die Tordurchfahrt auf der Insel für hochgeladene Wagen unpassierbar und könne ferners nicht mehr fortbestehen. Aber nicht aus diesem Grunde allein sei die Demolierung des Rentamtsgebäudes unvermeidlich. Die Fahrstraße werde im Torbogen auf 12 bis 13 Fuß (ca. 3,6 m) zusammengedrückt und gleiche mehr einem verborgenen Kasematten-Ausfall als einem ordentlichen Brückentor, so Brentano. Die neue, mit einer Steinbemalung versehene Brücke hatte immerhin eine Breite von 9,3 m.

Die zwei anderen, hier nicht abgebildeten Pläne zeigen zum einen die Brücken, Inselgebäude und den südlichen Brückenkopf aus der Draufsicht, zum anderen die Gebäude an der Schloßauffahrt (heute Elisenplatz) und das Rentamtsgebäude samt Donautor in der Seitenansicht von Süden.

Nr. 44**Abb. 41 (Teilansicht)**

Blick auf Neuburg mit Altwasserbrücke und Wiebeking-Brücke von oberstrom. Verschiedene Konstruktionszeichnungen sowie Ansicht der 1809 erbauten Vilsbrücke zwischen Ulm und Göppingen. Radierung. Mit Maßstab. 48,5:63,8 cm. 1826.

Schefold 47165; NF Abb. S. 50

HV ND G 782 (G 146)



Abb. 41 (Kat. 44): Blick auf Altwasserbrücke und Wiebeking-Brücke um 1812/1813 (Teilansicht).

Das Blatt stammt laut Schefold aus Wiebekings "Theoretisch-Practische Bürgerliche Baukunde" von 1826 und enthält im oberen Drittel eine nur in der Staffage veränderte Kopie der oben beschriebenen Neuburg-Ansicht von Franz Vogl (Kat. 42). Die fertiggestellte Bogenbrücke ist im Gegensatz zur Auftragszeichnung an ihrem Platz. Die Bildunterschrift lautet: "Vue perspective du pont sur le Danube et de la ville de Neuburg. Ce pont d'une arche de Cent soixante deux pieds d'ouverture a été exécuté en 1811. d'après le projet et sous la direction de Mr. Wiebeking Conseiller intime et directeur général des ponts et chaussées du royaume de Bavière". Die wohl 1812/1813 entstandene Ansicht war zum Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung bereits historisch. Während das 1813 abgerissene Torgebäude auf der Insel noch zu sehen ist, fehlt das 1812 entfernte Donautor. Neben dem hier gezeigten Ausschnitt enthält das in Neuburger Sammlerkreisen begehrte, großformatige Blatt unter anderem mehrere Konstruktionszeichnungen des Brückenbogens und des Widerlagers. Drei der Zeichnungen finden ihre Pendants in drei auf 1811 datierten Planfragmenten im Hauptstaatsarchiv München.⁷²

Nr. 45

Abb. 42 (Teilansicht)

Ansicht Neuburgs von Nordwesten. Am linken Bildrand überhöht dargestellte Wiebeking-Brücke. Aquarellierte Tuschfederzeichnung. Signiert "Kaiser" (?). 27,3:52,0 cm. 1812/1813.

Schefold 47009; Abb. in Unterkircher, S. 16
HV ND G 110

Die Neuburger Wiebeking-Brücke mit ihrer auffälligen Bogenform stach den Zeitgenossen anscheinend ins Auge. So zeichnete ein ansonsten

unbekannter Künstler die Brücke mit einem Scheitelpunkt, der auf Höhe der beiden Türme auf der Insel liegt.⁷³

Nr. 46

Abb. 43 (Teilansicht)

"Plan über die Neuburger Donaubrücke nebst den umgebenden Gebäuden aufgenommen durch Franz Vogl. Zeichner bey Königl. Landbau Inspection". Kolorierte Tuschfederzeichnung. Mit Maßstab. 50,6:71,8 cm. Um 1812/1813.

Schefold 47157
BayHStA PLS 1542 a

Ein weiterer Plan von Franz Vogl – hier nur als Teilansicht abgedruckt – zeigt die Gebäude am stadtseitigen Widerlager. Er muß nach dem Abriß des Donautors und der Verlegung der Hauptwache entstanden sein. Der Grundriß des ehemaligen Rentamtsgebäudes, in der Legende als "Zollhaus" (j) bezeichnet, ist gepunktelt dargestellt (vgl. Kat. 37). An der Stelle des späteren Geiger-Hauses (2.) erwähnt Vogl ein "Sammerhaus". An diesem Gebäude mußten sämtliche Treidelzüge vorbei. Als Sammer bezeichnete man die Schiffsreiter eines Treidelzuges, welche den Saumpfad am Ufer entlangreiten.

Im Original gut zu erkennen ist die blau eingezeichnete Wasserleitung unter dem linken Trottoir der Brücke sowie der ebenfalls in blauer Farbe markierte "durchlas", welcher als Rest des ehemaligen Stadtgrabens unter dem noch bestehenden Schlagbrückl bis vor zur Donau verläuft.

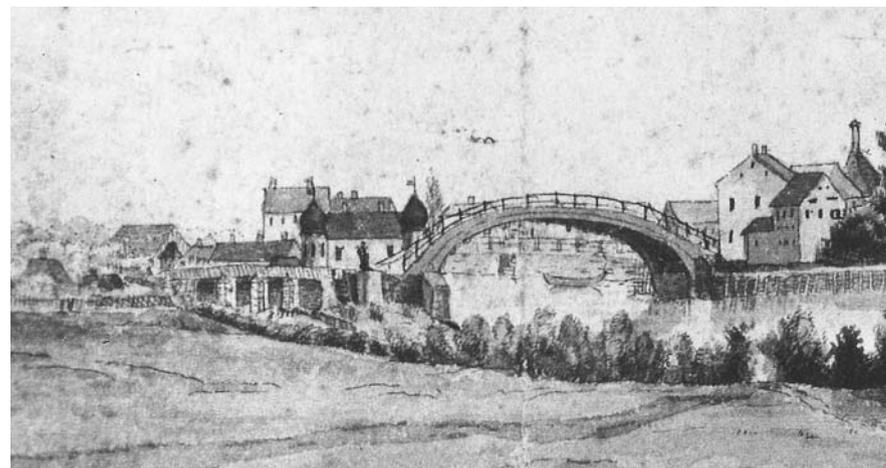


Abb. 42 (Kat. 45): Wiebeking-Brücke mit übertrieben dargestelltem Bogen, 1812/1813 (Teilansicht).

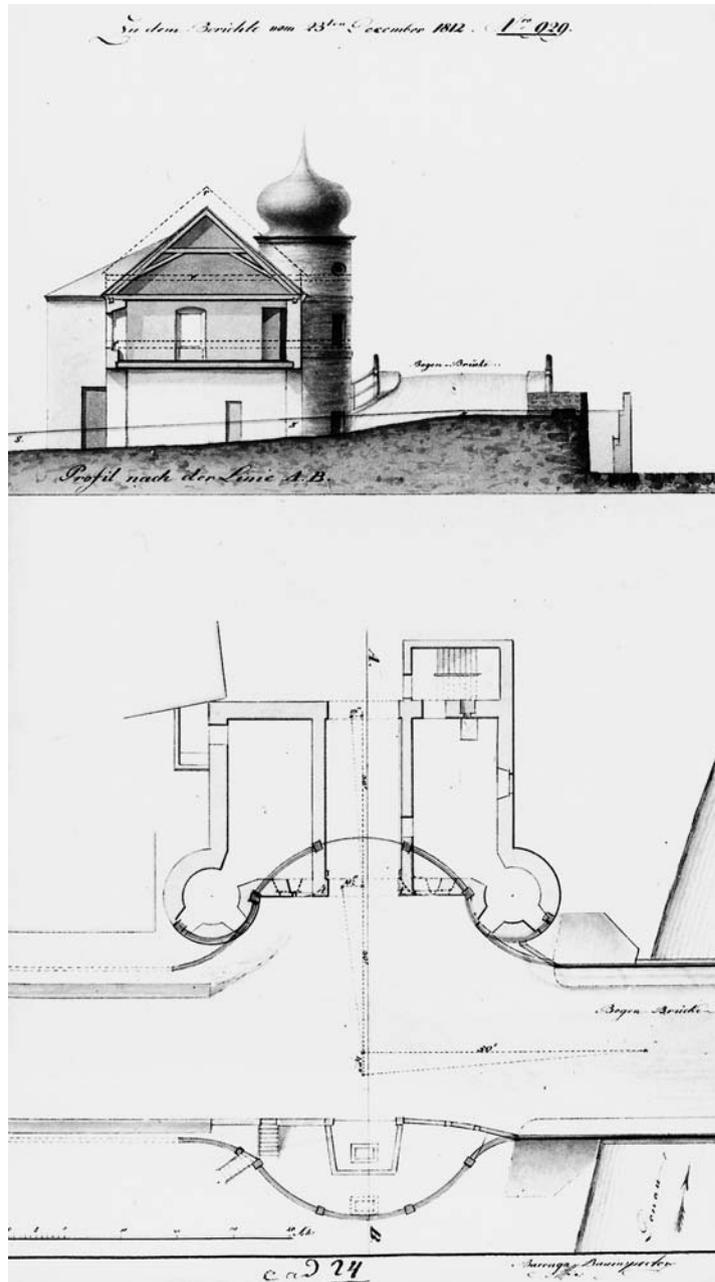


Abb. 45 (Kat. 48): Seitenansicht und Grundriß des 1813 abgerissenen Torgebäudes an der Inseleinfahrt, 1812.

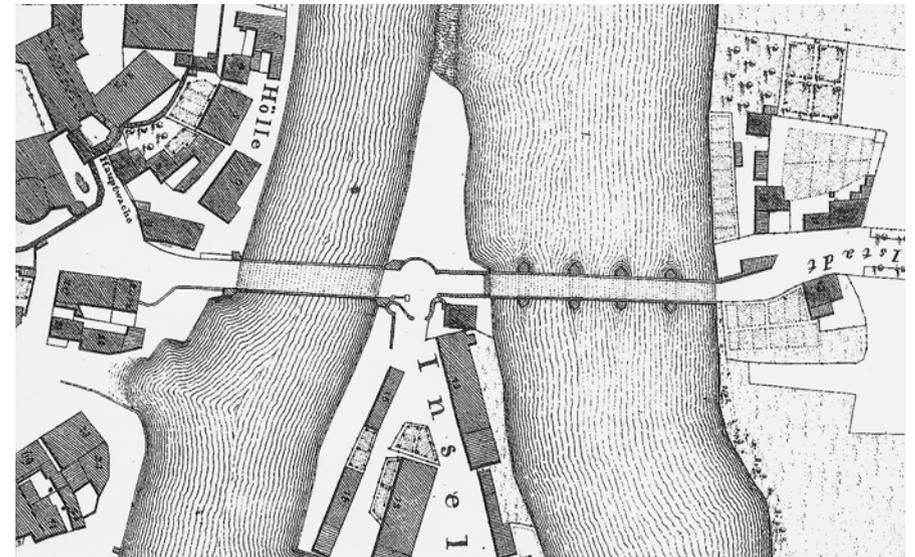


Abb. 46 (Kat. 49): Erste Katasterkarte von Neuburg. Donauschanze und Donator sind bereits abgerissen, 1817 (Teilansicht).

In dem am 23. Dezember 1812 von Neuburg nach München gesandten Plan ist in der Profilzeichnung eine mögliche Erhöhung des Torgebäudes der Inseleinfahrt eingezeichnet. Wie bereits Oberbauinspektor Brentano im November 1810 bemerkt hatte, war durch die unterschiedlichen Nivelements der neuen Brückentrasse und der Toreinfahrt eine gefahrlose Einfahrt zur Insel nicht mehr möglich. Bauinspektor Barraga kam zu dem Schluß, daß entweder das Gebäude abgerissen oder um wenigstens 3,5 Schuh (1 m) erhöht werden müsse.⁷⁵ Das Finanzministerium in München entschied sich schließlich für die erste Variante. Das an die Kurfürstin Leopoldine zuvor für 2.500 Gulden verkaufte Torgebäude wurde für 2.300 Gulden zurückgekauft und in der zweiten Jahreshälfte 1813 abgerissen.⁷⁶

Nr. 49

Abb. 46

"Neuburg im Jahre 1817". Katasterkarte. Ortsblatt Neuburg. Lithographie. Signiert "Fried. Fleischmann", "Gez. Paringer". Original-Maßstab 1:2.500. 46,7:46,7 cm. 1813/1817.

Unterkircher, S. 29 ff.; Abb. NF S. 63
Privatbesitz (Faksimile)

Die Kartenblätter im Maßstab 1:5.000 bzw. 1:2.500, damals Katasterkarte, heute Flurkarte genannt, waren seit 1809 bayernweit im Auftrag der Steu-

erkatasterkommission angefertigt worden, die von jedem Gebäude und Grundstück die genaue Lage und Nummer erfaßte.⁷⁷ Das Blatt Neuburg wurde 1817 veröffentlicht, im selben Jahr wie die Blätter Donauwörth und Eichstätt. Dem 1817 in schwarz-weiß gedruckten Plan lag eine kolorierte Uraufnahme von 1813 zugrunde.⁷⁸ Hauptgebäude sind schräg, Nebengebäude parallel schraffiert. Der Bereich um die stadtseitige Brückenauffahrt gehörte ebenso wie die Insel und die nördlich der Donau gelegenen Häuser ursprünglich zum Stadtviertel C. Von den im November 1817 gezählten 5.060 Einwohnern wohnten 1.087 in A ("Stadt", heutige Altstadt), 1.092 in B ("Obere Vorstadt"), 1.329 in C ("Untere Vorstadt, 1. Viertel") und 1.552 in D ("Untere Vorstadt, 2. Viertel").⁷⁹

Vermessungsarbeiten im Rahmen der topographischen Landesaufnahme Bayerns sind in Neuburg bereits für 1805 belegt (vgl. Kat. 38). Die "Churfl. Landesvermessungs-Kommission" unter dem "Kommißär" Ludwig Graf von Reisach machte im Intelligenz-Blatt vom 19. Januar 1805 darauf aufmerksam, daß "bei gegenwärtiger Vermessung der hiesigen Stadt und Vorstädte mehrere feste Standpunkte auf verschiedenen öffentlichen Plätzen sowohl, als in den Strassen genohmen werden müssen" und die dafür eingerammten Markierungspfähle nicht entfernt oder beschädigt werden dürften.

Nr. 50

Abb. 47

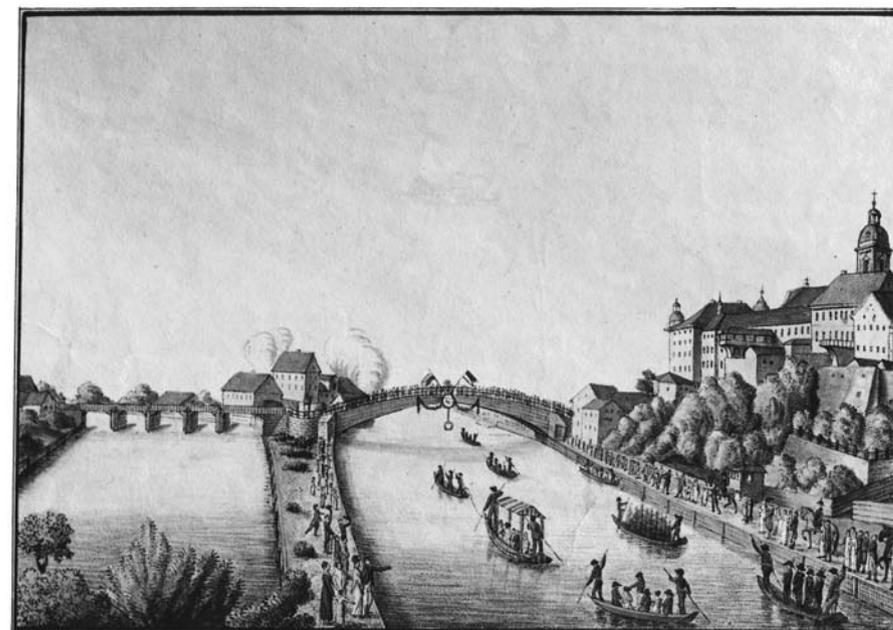
"Abreise Ihrer K.K. – Neuburg an der Donau – Majestätt der Kaiserin Maria Louise Beatrix von Oesterreich". Mit handschriftlichem Zusatz "etwa 1815". Ansicht von Neuburg mit den beiden Brücken von Westen aus. Signatur "in Stein bear. von DBachmayr". Kolorierte Lithographie. Zeichnung vermutlich von Franz Vogl. 18,3:26,4 cm. 1815.

Schefold 47161

HV ND G 104, 3 a + b

Kaiserin Maria Louise (1791-1847), die Tochter von Kaiser Franz II. von Österreich, fuhr am 6. Juni 1815 auf der Donau von Stepperg nach Neuburg. In Stepperg hatte sie ihre Verwandte Maria Leopoldine (1776-1848), die Tochter Erzherzogs Ferdinand von Österreich-Este zu Modena und Witwe von Kurfürst Karl Theodor, besucht.

Zum Bild: Die Kaiserin sitzt zusammen mit Maria Leopoldine, der im Neuburger Schloß residierenden Pfalzgräfin Maria Amalia und der Prinzessin Kunigunde von Sachsen in einer Zille mit weiß-blauem Baldachin.⁸⁰ Links und rechts der Donau jubeln die Menschen dem aus acht Schiffen bestehenden Konvoi zu. Auch auf der girlandengeschmückten Wiebeking-



Abreise Ihrer K.K. – Neuburg an der Donau – Majestätt der Kaiserin Maria Louise Beatrix von Oesterreich. *in Stein bear. von DBachmayr*

Abb. 47 (Kat. 50): Besuch der Kaiserin Maria Louise von Österreich in Neuburg, Lithographie, Juni 1815.

Brücke haben sich viele Schaulustige versammelt. Die Brücke ist wiederum stark überhöht dargestellt. Auf der Insel ist das Eingangsgebäude mit den beiden Rundtürmen bereits verschwunden.

Die Lithographie stammt vom Eichstätter Zeichner und Drucker Dismas Bachmayr (1769-1843) und dürfte ebenfalls eine Zeichnung von Franz Vogl als Vorlage haben. Denn von dem Besuch der Kaiserin gibt es drei weitere Erinnerungsbilder, von denen zwei von Franz Vogl signiert sind.⁸¹ Dismas Bachmayr war den wenigen Angaben über sein Leben zufolge von 1814 an bis zu seinem Tode in Eichstätt als Lithograph tätig, scheint aber schon früher dort gelebt zu haben. Armin Winkler listet in seinem Katalog der Inkunabeln der deutschen Lithographie 21 weitere Werke Bachmayrs auf, darunter zahlreiche Porträts und einige Ortsansichten, z.B. von Eichstätt, Greding, Thalmässing und Nassenfels.⁸²

Die vorliegende Ansicht steht ganz am Anfang der Erfindung des Stein-drucks. Sie ist die wohl früheste Lithographie von Neuburg. Alois Sene-

felder (1771-1834) hatte 1796/97 die neue Technik entwickelt, welche er selbst als "chemisches Drucken" bezeichnete. Erst um 1809 bürgerte sich der Ausdruck Lithographie ein. Als Druckträger diente Solnhofener Schiefer, der von Stepperg aus donauabwärts verschifft wurde. Senefelder fertigte zunächst nur Notendrucke. 1806 gründete er in München mit zwei Partnern, darunter Christoph Freiherr von Aretin, der wenige Jahre später als Regierungsdirektor nach Neuburg kam, eine Lithographieanstalt. Senefelder selbst erhielt beim königlichen Steuerkataster eine Anstellung, die er bis 1827 innehatte.

Nr. 51

Abb. 48 (Teilansicht)

"Neuburg. Altwasser Brücke. Donau Bogenbrücke". Tuschfederzeichnung. Ohne Signatur. Mit Maßstab. 33,9:76,8 cm. Um 1820. BayHStA OBB Akten 6126

Dieser lose in der Akte liegende und hier nur ausschnittsweise vorgestellte Plan zeigt die Altwasserbrücke, die Insel und die stark deformierte Bogenbrücke von oberstrom. Der linke Teil der Bogenbrücke ist bereits mit einem Hilfsjoch unterstützt. Der ursprüngliche Steinanstrich auf der hölzernen Außenverkleidung ist verschwunden oder wurde bewußt weggelassen. Am Gefälle der Straße vor dem Nepomuk wird der Höhenunterschied zwischen Wiebeking-Brücke und Altwasserbrücke besonders deutlich.

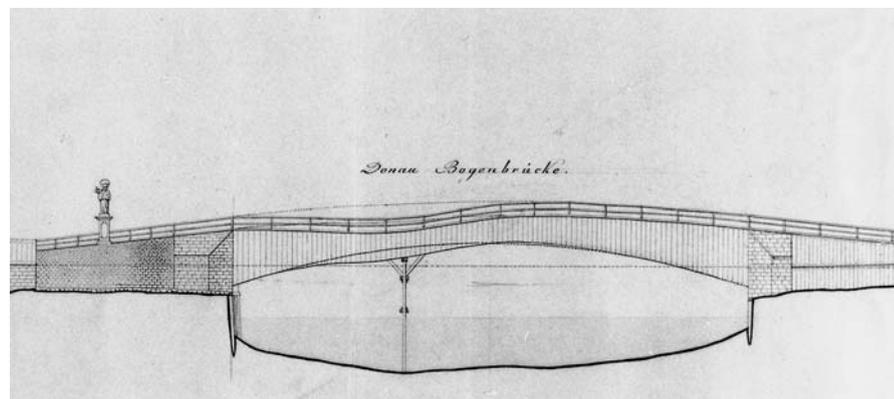


Abb. 48 (Kat. 51): Schon zehn Jahre nach ihrer Fertigstellung mußte die baufällige Wiebeking-Brücke mit einem Hilfsjoch unterstützt werden, um 1820 (Teilansicht).

c) Erste Eisenbrücke (1827)

Auch das 1820 errichtete und erstmals im Januar 1821 durch einen Eisstoß umgerissene Hilfsjoch konnte die Senkung der Bogenbrücke nicht aufhalten.⁸³ Nach einigen Kostenvoranschlägen zur Reparatur faßte die königliche Regierung des Oberdonaukreises einen Neubau ins Auge.⁸⁴ Im Februar 1821 beauftragte sie die Bauinspektion Dillingen, eine vorläufige Berechnung anzustellen, wie viele Eichenstämme zur Fundierung eines steinernen Pfeilers und der Erbauung zweier 72 Schuh (21 m) weiten Bogenhängewerksöffnungen sowie alternativ dazu zur Errichtung zweier solider hölzerner Joche und dreier Bogenhängewerksöffnungen von 48 Schuh (14 m) und 66 Schuh (19 m) Weite erforderlich seien.⁸⁵ Am 10. Februar 1822 legte die Bauinspektion einen ausführlichen Projektentwurf samt Kostenvoranschlag vor. Man begann bereits mit der Beschaffung der Baumaterialien. Mit dem Steinbruch in Eichstätt wurde ein Akkord abgeschlossen.⁸⁶ Die Forstreviere Monheim, Rögling und Daiting wurden angewiesen, insgesamt 73 zwischen 26 und 50 Schuh (7,6 bis 14,6 m) lange Baumstämme nach Neuburg beizuführen, wobei die auf dem Weg liegenden Gemeinden zum Scharwerk verpflichtet waren. Die 42 Stämme aus Daiting wanderten beispielsweise im Mai 1822 durch rund 21 scharwerkspflichtige Gemeinden, darunter Flotzheim, Graisbach, Treidelheim und Hatzenhofen, nach Neuburg.⁸⁷

Obwohl die Bauinspektion Dillingen bereits im Februar 1822 deutlich darauf hingewiesen hatte, daß es bei dem schlechten Zustand und der starken Frequenz mit schwer beladenen Fuhrwerken nicht mehr ratsam sei, länger mit dem Bau zu zögern und inzwischen die Einrammung eines zweiten Hilfsjoches oder die Verstärkung des alten Joches nötig sei, kam erst durch einen Beschluß vom 1. März 1823 endgültig grünes Licht für den Neubau der Donaubrücke.⁸⁸

Fünf Wochen zuvor, in der Nacht vom 30. auf den 31. Januar 1823, waren Befürchtungen des Neuburger Magistrats wahr geworden.⁸⁹ Ein Eisstoß hatte zum zweitenmal das Hilfsjoch herausgestemmt, weshalb nur mehr Fußgängern, Reitern und leichten zweispännigen Fuhrwerken die Passage gestattet war. Eine hierzu besonders aufgestellte Polizeiwache hatte strengstens auf die Einhaltung der Anordnung zu achten.⁹⁰ Selbst das königliche Postamt war gezwungen, sich nach einer neuen Route für die Postwagen umzusehen.⁹¹ Trotz der Maßnahmen senkte sich die Brücke weiter. Am 15. Februar 1823 richtete die Polizeibehörde Neuburg einen Hilferuf an die Regierung in Augsburg. Seit ein paar Tagen sinke die Donaubogenbrücke merklich und zwar von Tag zu Tag mehr.⁹² Die Bauinspektion Dillingen wurde daraufhin ermächtigt, statt eines nun zwei

"Unterstützungsjoche" in einer Entfernung von 40 bis 50 Schuh (11,7 bis 14,6 m) unter dem Brückenbogen anzubringen, und da diese Joche gleich als "Rüstungs-Joche" für den neuen Brückenbau dienen könnten, sollten pro Joch sieben Pfähle eingeschlagen werden.⁹³

Der Startschuß für den Neubau kam, wie bereits erwähnt, am 1. März 1823. Die Bauinspektion Dillingen hatte sogleich mit dem "muthigen Bau" zu beginnen, dessen Entwurf vom königlichen Regierungs- und Kreisbau- rat Friedrich Beyschlag stammte. Zunächst sollte man, so die Anordnung der Regierung aus Augsburg, die Hölzer für die Pfähle und für den Rost zurichten, wozu Eichenholz zu verwenden sei. Das Herbeiführen der Quader sei eifrigst zu betreiben und das Behauen fortzusetzen. Außerdem seien das Brechen der Bruchsteine für den Steinwurf um den Mittelpfeiler sogleich wieder in Gang zu bringen und die erforderlichen langen Bäume beizuschaffen.⁹⁴

Die Bauleitung vertraute man dem bereits bekannten Werkmeister Lacher bei einem Taggeld von 1 Gulden 30 Kreuzer an. Dieser hatte sich für die Dauer des Baus ganz nach Neuburg zu begeben. Lacher wurde der Bau- praktikant Freiherr v. Gumpfenberg zur Seite gestellt, der dadurch eine schöne Gelegenheit erhalte, sich mit dem Brückenbau vertraut zu machen. Als Polier stellte man den Steinhauer Kerle ein.⁹⁵

Am 17. Mai 1823 teilte die Regierung der Bauinspektion Dillingen mit, daß Seine Königliche Majestät "zur Erleichterung des Baus des steinernen Pfeilers in der Donau bey Neuburg die Einschneidung einer Öffnung von 130 bis 140' in das Hauptwehr daselbst anzubefehlen geruft habe".⁹⁶ Da sich durch diese Maßnahme der Wasserstand bedeutend erniedrigen dürfte, so sei mit der Durchbrechung des Wehres sogleich der Anfang zu machen. Am 2. Juni 1823 konnte Freiherr v. Gumpfenberg der Bauinspektion melden, daß das Wehr bereits auf 140 Schuh (41 m) abgetragen sei. Außerdem sei der [an Land vorgefertigte] Rost nun ganz fertig und mit Dielen belegt. Die Steinhauer hätten bereits die zwei Rundungen der ersten Schicht auf den Rost aufgelegt.⁹⁷ Am 30. Oktober 1823 begann man mit der Anlage des Pfeilerfundaments durch die Versenkung des Kastens samt Schwell- rost.⁹⁸

Feierliche Grundsteinlegung des Mittelpfeilers der ersten Elisenbrücke

Am Freitag, den 28. November 1823, erfolgte die feierliche Einlegung einer Gedenkplatte aus Zink nebst einiger Münzen in den Grundstein. Bei diesem Akt hielt Kreisbauingenieur Frank vor den Honoratioren der Stadt und einer großen Volksmenge folgende Ansprache:⁹⁹

"Hohe Versammlung! Seine Majestät der König geruhen den Bau eines steinernen Pfeilers anzuordnen, auf dessen Grundlagen wir stehen, und der zur Herstellung der Communication über einen der mächtigsten Ströme Deutschlands dienen wird. Ein neuer Beweis landesväterlicher Huld und Gnade ist dadurch den Bewohnern Neuburgs, und nicht nur unserer, sondern auch der fernern Zeit die Uiberzeugung gegeben, daß Förderung des Großen, wie des Nützlichen das Ziel des Strebens der K. Baier. Regierung sey.

Ein großes Unternehmen ist es, dem reissenden Donaustrom die Sicherheit einer Brücke abzutrotzen, und dem unbändigen Element Schranken zu setzen.

Ersten Blickes muß sich der Bau eines steinernen Pfeilers, dessen Rost unter einer tiefen heftig strömenden Wassermasse ruht, welchen kein Aug erreicht, als sehr schwierig darstellen; doch Eiche an Eiche um und in den 6 eckigen Raum gereiht, auf welchem der Pfeiler ruht, und welcher mit Stein ausgefüllt ist, sichern seinen Stand hinlänglich, und die hineingestürzten Felsen schützen die Wände vor dem Andrang der Fluthen und des zerstörenden Eises. Möchten sich doch die künftigen Jahrhunderte über die Dauer eines Baues erfreuen, welcher auf eine bisher in unserm Vaterlande noch nie versuchte Art geführt wurde.

Nach altem Herkommen und Gebrauch ist die Geschichte dieses Baues in dieser Tafel von Erz mit wenigen, doch viel umfassenden Worten eingegraben. Sie wird in diesen vertieft ausgehauenen Stein eingelegt, und so gegen Andrang der Feuchtigkeit gesichert.

Möge sie von der späten Zukunft hier gefunden werden! Ihr gehört dieses Werk, ihr die Geschichte desselben wie uns, wie der Nation an; dieser gebührt Theilnahme; daher bitte ich Sie, verehrter Herr Vice-Präsident! weihen Sie in ihrem Namen diesen Stein durch Kelle und Hammer ein, und rufen wir alle in unbegrenztem Dankgefühl dem erhabenen Gründer Heil, Heil unserm König! Heil dem königlichen Hause!"

(Ein dreimaliges "Lebe hoch" ertönte unter dem Schall der Trompeten und Pauken, und nun wurden die Münzen so wie die Platte eingelegt; hierauf dem Herrn Vice-Präsidenten Freiherrn von Waldenfels als Obermeister Kelle und Hammer präsentiert, worauf derselbe Speise in die Fugen brachte, und die 3 Meisterschläge verrichtete! Der Deckel auf die Oeffnung wurde eingeküttet, und nun fuhr Kreisbau- Ingenieur Frank fort:) Auf ihr wackern Gesellen! Ummauert diesen geweihten Stein; vollendet das Werk! Der Dank gegenwärtiger und künftiger Generation krönet euer Bemühen!"

Auf der Zinkplatte stand folgender Text:¹⁰⁰

"Auf Befehl Seiner Majestät Maximilian Joseph I., Königs von Baiern, wurde im Jahre 1823 dieser Brückenpfeiler nach dem Entwurf des Königl. Regierungs- und Kreisbaurathes Friedrich Beyschlag und den Bestimmungen des Königl. Ministerial-Baubureau erbauet, und von dem Königl. Kreisingenieur Michael Frank ausgeführt. Unter dessen Leitung besorgten die Zimmerarbeit und Foundation Math. Lacher, königl. Werkmeister von Günzburg; die Steinhauerarbeit Ios. Kerle, von Wengle, aus Tyrol. Der Rost, worauf dieser Pfeiler ruht, wurde, umgeben von einem Kasten, am 30ten Oktober 1823 versenkt, in Gegenwart des königl. Oberbaurathes

Ios. v. Riedel, des königl. Regierungs- und Baurathes August von Schlichtegroll, des königl. Regierungs- und Baurathes von Morell, des königl. Bauinspektors von Dillingen Windscheid, des königl. Donaumoosinspektors Manhard, des königl. Kreisgenieurs von Grundner, und der Baupraktikanten Albert, Frhr von Gumpenberg, und Frhr von Waldenfels, und am 4ten November mit der Aufmauerung durch Legung des ersten Rundung-Steines angefangen."

Der Name Elisenbrücke

Schon kurz nach der Grundsteinlegung widerfuhr der Neuburger Donau- brücke eine ganz besondere Auszeichnung. Bereits am 27. November 1823 hatte der Magistrat beschlossen, dem Dankschreiben an den bayeri- schen König den Antrag beizufügen, die neue Brücke "Elisenbrücke" nennen zu dürfen. Schließlich sei die Königstochter Prinzessin Elisabetha Ludovike von Bayern während ihres Hierseins so oft über die Brücke zu ihrem Lieblingsplatz, einer Anhöhe bei Joshofen, lustgewandelt.¹⁰¹ Außer- dem war die Grundsteinlegung nahezu auf den Tag der Vermählung der Prinzessin mit dem Kronprinzen Friedrich Wilhelm von Preußen gefallen, ein Ereignis, welches von den Einwohnern Neuburgs in der Hofkirche gefeiert wurde.¹⁰² Am 15. Februar 1824 erhielt der Magistrat von der Regierung des Oberdonaukreises die Mitteilung, daß Seine Königliche Majestät den Namen Elisenbrücke genehmigt habe (Kat. 53).¹⁰³

Bauarbeiten 1824 bis 1827

Der Brückenbau sollte insgesamt vier Jahre dauern, ein Zeitraum, der angesichts des schwierigen Pfeilerbaus damals als *"unglaublich kurz"* erschien.¹⁰⁴ Dabei gab es immer wieder Verzögerungen durch Finanzie- rungsprobleme und die Materialbeschaffung. Ende Februar 1824 war der neue Steinpfeiler bereits bis zum Bogen der Wiebeking-Brücke aufge- mauert.¹⁰⁵ Die Bogenbrücke hatte somit ein festes Stützjoch und konnte weiterhin benutzt werden. Man widmete sich nun den hölzernen Aufbauten, erstellte neue Projektpläne und Kostenvoranschläge, veranlaßte die Beschaffung der restlichen Bauhölzer und ergänzte den Steinwurf um den Pfeiler.¹⁰⁶ Im Januar 1826 befürchtete man wieder einmal, daß ein Eisstoß das noch immer bestehende Hilfsjoch herausstoßen könnte.¹⁰⁷ Und tat- sächlich: in der Nacht vom 9. auf den 10. Februar 1826 wurde das Joch *"abgeführt"*. Vorab hatte man noch die Schrauben entfernen und in Sicher- heit bringen können.¹⁰⁸ Kurz zuvor, am 4. Februar, hatte die Regierung des Oberdonaukreises der Bauinspektion Dillingen zum wiederholten Male die Vorlage eines Bauprojektes für die Aufbauten der neuen Brücke anbe- fohlen.¹⁰⁹ Diesmal reagierte die Bauinspektion prompt. Als Anlage zu

einem Schreiben vom 12. Februar schickte sie der Regierung eine Plan- zeichnung der neuen Brücke (Kat. 54).¹¹⁰

Im Februar 1826 projektierte man außerdem den Bau einer Interimsbrücke, welche den Verkehr aufrechterhalten solle. Bürgermeister Kettner erwiderte auf das ausführliche Schreiben der Bauinspektion, daß man sei- tens der Stadt die Kosten dieser Brücke nicht übernehmen könne.¹¹¹ Schließlich kam man ohne eine Notbrücke aus. Die alte Bogenbrücke konnte bis zur Fertigstellung der Elisenbrücke genutzt werden, wenn- gleich die schweren Lastfuhrwerke zuletzt nicht mehr passieren durften.¹¹² Die Wiebekingsche Bogenbrücke wurde erst im September 1827 abgeris- sen.¹¹³

Einweihung und Verkehrsfreigabe der ersten Elisenbrücke

Am 15. Oktober 1827, dem Namenstag Ihrer Majestät der Königin There- se, wurde die neue Donaubrücke eingeweiht und eröffnet (Kat. 55, 56, 57).¹¹⁴ Nach dem Festgottesdienst in der Hofkirche, wozu alle Stände, die Schuljugend und sämtliche Brückenarbeiter eingeladen waren, schritt man in einem von der königlichen Landwehr angeführten Zug zur Brücke. Die Brückenarbeiter gingen dabei paarweise in blauer und weißer Klei- dung, in den Händen ihre geputzten Werkzeuge haltend. Zunächst ergriff Bürgermeister Kettner das Wort und verlas das allerhöchste Reskript, wodurch der Name Elisenbrücke genehmigt worden war. Es folgten die Weihe durch den Geistlichen und einige Reden, bevor man zum mittäg- lichen Festmahl im Gasthaus zum goldenen Löwen und im Gasthaus zum goldenen Adler über die Brücke schritt.

Die feierliche Verkehrsfreigabe erfolgte erst um 16.00 Uhr. Ähnlich wie bei der Eröffnung der Wiebeking-Brücke überquerte zur Belastungsprobe ein schwer beladener sechsspänniger Wagen das Bauwerk. Gleichzeitig fuhren mehrere Schiffe mit Musikchören unter der Brücke hindurch. Bei der Ankunft des Wagens von Herzogin Amalie öffneten zwei blau und weiß gekleidete Mädchen die mit einer Girlande verschlossene Brücke. Die Elisenbrücke war für den Verkehr freigegeben.

Der steinerne Mittelpfeiler der ersten Elisenbrücke

Der 1817 aus dem Amt geschiedene Wiebeking, in seiner Ehre bereits mehrfach gekränkt, hatte empört auf die geplante Errichtung des Neu- burger Steinpfeilers reagiert. Er würde nicht nur der Schifffahrt gefährlich werden, sondern auch mindestens zweimal soviel wie eine neue Bogen- brücke kosten.¹¹⁵ Tatsächlich stellte der neue Steinpfeiler in der Strommit-

te eine ernstzunehmende Gefahrenquelle dar, zumal an dieser Engstelle die Strömung besonders anschwellt. In seinen Erinnerungen schreibt der Neuburger Schlossermeister Eduard Huber, daß es in den 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts immer ein fesselndes Schauspiel gewesen war, wenn die großen Schiffe, welche Steinmaterial vom Finkenstein zu den Korrektionsbauten unterhalb Neuburgs transportierten, die schwer zu passierenden Strömungen an der Brücke bewältigten.¹¹⁶

Die Errichtung des Pfeilers in der an dieser Stelle vergleichsweise tiefen und stark dahinbrausenden Donau war kein leichtes Unterfangen gewesen, denn im Gegensatz zum Altwasser konnte die rund 5 m tiefe Donau nicht umgeleitet werden. Lediglich die Strömung vermochte man durch gewaltsames Öffnen des Wehrs zum Altwasser zu verringern. In ihrem ausführlichen Projektentwurf vom 10. Februar 1822, aus dem im folgenden zitiert wird, weist die Bauinspektion Dillingen darauf hin, daß die Foundation des Pfeilers den größten Schwierigkeiten unterliegen werde.¹¹⁷ Die Strömungsgeschwindigkeit sei rund 8 Schuh pro Sekunde (ca. 8 km/h) und das "Grundbett" bestehe aus zum Teil hervorragenden, zum Teil klüftigen Kalksteinfelsen. An eine Foundation mit Pfählen allein sei nicht zu denken, sondern es müsse zu anderen Hilfsmitteln geschritten werden. Die Bauinspektion schlug die Versenkung eines Kastens vor, in welchem die Pfähle gehalten würden und der mit Steinen auszufüllen wäre. Die 55 Schuh (16 m) lange und maximal 13 Schuh (3,8 m) hohe Konstruktion solle aus Eichenholz ohne Boden erbaut werden, vorne und hinten spitz zulaufend. Als vordere Breite empfahl man 16 Schuh (4,7 m), als hintere Breite 14 Schuh (4,1 m). Im folgenden gibt die Bauinspektion eine genaue Anleitung für den Pfeilerbau:

An den Außenwänden des Kastens werden hölzerne Zangen angebracht. Die vorderen Seitenwände erhalten gußeiserne Schienen. Der an Land vorgefertigte Kasten könne gleich einem Schiff schwimmend an seinen Bestimmungsplatz transportiert und dort versenkt werden. Dies solle bei möglichst ruhigem und kleinem Wasserstand erfolgen. Nach der Versenkung des Kastens werden in denselben 123 Rostpfähle in einer Entfernung von 1,5 Schuh (ca. 44 cm) von Mitte zu Mitte eingerammt, jeder Pfahl mit einem 30 Pfund schweren, gut gestähltem Schuh versehen.¹¹⁸ Der Kasten selbst wird mit verschiedenen Lagen von Bruchsteinen und Kies versehen, die jeweils durch eine Lage Wassermörtel getrennt sind. Vor der Legung des Rostes werden die Pfähle mit einer gewöhnlichen Wassersäge abgeschnitten. Der Rost besitzt eine Länge von 53 Schuh (15,5 m), ist vorne 14,5 Schuh (4,2 m) und hinten 12,5 Schuh (3,6 m) breit. Er besteht aus verschiedenen, gitterartig angeordneten Eichenschwellen. Gleichzeitig wird um den Kasten ein Steinwurf aus Bruchsteinen gelegt. Der auf dem Rost zu errichtende Steinpfeiler steht in einem leicht schiefen Winkel und soll 40 Schuh (11,7 m) Länge und 27 Schuh (7,9 m) Höhe erhalten. Er ist vorne 9 Schuh (2,6 m) und hinten 8 Schuh (2,3 m) breit. Zum Schut-

ze gegen Eis wird ein 12 Schuh (3,5 m) hoher, aus Gußeisen bestehender Eisbrecher angebracht.

Aus der Rede des Kreisbau-Ingenieurs Frank ist zu entnehmen, daß man sich an die Vorschläge aus Dillingen weitestgehend gehalten hat. Der Steinpfeiler, den Pechmann "von Marmor ungemein schön ausgeführt" lobte, war oberstrom und unterstrom gerundet und saß auf einem Schwellrost, der wiederum auf einem, von einem beidseitig spitz zulaufenden sechseckigen Kasten umgebenen Pfahlrost auflag (Kat. 52, 63, 70).¹¹⁹ Frank nennt diese Bautechnik für Deutschland einzigartig, und noch 70 Jahre später bescheinigt der Neuburger Bauamtman Eglar dem Pfeiler einen guten Zustand und bezeichnet ihn als "für die damalige Zeit hervorragendes Werk".¹²⁰ Inzwischen weiß man, daß bereits die Römer beim Hafenaufbau mit schwimmenden Senkkästen arbeiteten.

Der Überbau der ersten Elisenbrücke

Die neue sprengwerkgestützte Bogenhängewerkbrücke, welche der Donaubrücke in Dillingen sehr ähnlich war, besaß eine Gesamtlänge von 162 Schuh (47,3 m) bei einer Breite von 28 Schuh (8,2 m).¹²¹ Der Abstand zwischen den Geländern betrug 7,13 m, wovon 4,95 m auf die Fahrbahn und der Rest auf die beiden Trottoirs entfielen. Die lichte Stützweite zwischen Pfeiler und Widerlager betrug 22,3 m.¹²²

Das auf beiden Seiten angebrachte Hängewerk bestand zunächst aus doppelt übereinander gespannten Bögen (Hangtragbögen), die an den Enden in einen doppelten Tragbalken eingesetzt waren (Kat. 54).¹²³ Die Bögen übernehmen bei dieser seltenen Konstruktion die Funktion der ansonsten bei Hängewerken üblichen seitlichen Streben. Zur Erhöhung der Tragkraft stützte man zusätzlich die Fahrbahn mit einem Sprengwerk. Für die Fahrbahn wählte man quer verlegte Eichendielen, auf die dünner Mörtelguß aufgetragen wurde. In diesen setzte man ein Pflaster aus Holzwürfeln.

Beide Hängewerke wurden auf beiden Seiten verschalt und mit einer Ölfarbe angestrichen. Auch die Sprengwerkstreben erhielten eine Verbreiterung und zwar in Form eines Halbbogens. Die Verschalungen und Anstriche dienten nicht nur der Ästhetik. Alle Tragwerkbauteile einer Holzbrücke benötigen Schutz vor Nässe und starker Sonneneinstrahlung.¹²⁴

Reparaturen und Umbauten an der ersten Elisenbrücke

Der Pfeiler in der Donau blieb bis zum Abriß der Elisenbrücke in den Jahren 1907/1908 nahezu unverändert. Eisstöße und Hochwasser stellten für

ihn keine Gefahr dar, eine wesentliche Verbesserung gegenüber den alten Jochbrücken. Bei den Aufbauten, an den Widerlagern und an den Auf-fahrten hingegen kam es immer wieder, ja nahezu jährlich, zu Reparaturen und Umbaumaßnahmen. 1839 war die Stützmauer an der rechtsseitigen Auffahrt baufällig.¹²⁵ 1841 und 1843 kommt es zu Reparaturen an der Fahrbahn (Kat. 59).¹²⁶ Spätestens 1850, als ein Eisgang die Bogenverschalung der Neuburger Brücke zersplittert und einige Streben fortreißt, wird die bogenförmige Sprengwerkverblendung durch eine trapezförmige ersetzt (Kat. 62).¹²⁷

1854 erfolgen umfangreiche Änderungen am Sprengwerk und am Bogenhängewerk (s. u.). Bei diesen Arbeiten verunglückt der Zimmerergeselle Johann Breitner. Der Witwe des Ertrunkenen genehmigt man aus dem Brückenbaufonds eine Unterstützungszahlung in Höhe von 50 Gulden.¹²⁸ Im April 1871 befestigt man an der rechtsseitigen Brückenöffnung für wenige Tage ein Hängegerüst, von dem aus einige Schrauben erneuert werden. Die Dampfschiffahrt muß derweil die linksseitige Öffnung befahren.¹²⁹ Am 3. Dezember 1882 schließt das Straßen- und Flußbauamt Neuburg zur Ausbesserung des linksseitigen Trottoirs mit dem Holzhändler Josef Dittenhofer von Niederarnbach einen Vertrag über die Lieferung von 51,48 qm Eichendielen mit einer Stärke von 0,07 m und einer Länge von 4,5 m. Das Holz muß beste Qualität der Haseleiche besitzen und nachweislich in der Winterzeit gefällt sein.¹³⁰

Am 12. Mai 1884 gibt der Stadtmagistrat bekannt, daß die Elisenbrücke wegen größerer Reparatur vom 14. Mai bis Ende Juni nur auf halber Fahrbahnbreite und nur von Fuhrwerken und Ladungsgewichten von nicht über 30 Zentnern befahren werden kann.¹³¹ Diesmal handelte es sich um die Auswechslung von sieben schadhafte, 23 m langen Straßenträgern. Die Maßnahme erfolgte zusammen mit einer Erneuerung der eichenen Fahrbahndielen. Das Abfallholz versteigerte man.¹³²

Ende 1887 schließlich befanden sich die eichenen Streben der Sprengwerke in einem derart schlimmen Zustand, daß die Kammer des Innern der Königlichen Regierung von Schwaben und Neuburg die Auswechslung von sechs Hauptstreben und zwölf Mittelstreben anordnete. Die Streben maßen eine Länge von 4,80 m bei einer Dicke zwischen 0,24 und 0,30 m.¹³³

Die größten, auch nach außen hin sichtbaren Veränderungen an der Elisenbrücke gingen 1850 bis 1854 vonstatten. Auslöser waren Beschwerden der Dampfschiffahrt. Zum einen waren besonders bei Hochwasser die Durchfahrtsöffnungen zu niedrig, zum anderen ragte bei Niedrigwasser der Steinwurf um den Mittelpfeiler aus dem Wasser. Im November 1849 erstellte man einen Kostenvoranschlag zur Erweiterung des linksseitigen

Fahrjoches.¹³⁴ Anfang 1850 folgte ein zweiter abgeänderter Plan, der erst 1854 umgesetzt wurde. Dieser Plan sah unter anderem vor, daß ein dritter gekrümmter Balken in das Bogenhängewerk eingesetzt werden sollte (Kat. 64, 65, 69).¹³⁵

Zunächst sah die Regierung keinen Anlaß, den Plan in die Tat umzusetzen. Da sich die Dampfschiffahrt inzwischen der rechtsseitigen Öffnung der Elisenbrücke bedient und darüber keine Klagen geführt hätte, sei für eine Abänderung der linksseitigen Durchfahrtsöffnung keineswegs Notwendigkeit geboten. Daher werde diese bis zum Eintritt einer umfassenden Reparatur verschoben.¹³⁶ Die Tieferlegung des Steinwurfes erfolgte jedoch bereits Anfang 1851 aufgrund einer Entschließung des Ministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.¹³⁷ Für 1852 überliefert das Neuburger Wochenblatt vom 3. Juli beträchtliche Reparaturen. Im März 1854 begann endlich der große Umbau, welcher eine Erhöhung und Verbreiterung der Durchfahrt zum Ziel hatte.¹³⁸ Denn bei einem Pegelstand von 9 Schuh (2,6 m) mußte die Dampfschiffahrt eingestellt werden, da die seitlichen Radkästen an der Brücke hängenblieben.¹³⁹ Das Problem bestand darin, daß die verschalten Streben des Hängewerks zu weit in Richtung Durchlaßmitte reichten. Ihre in die Tragbalken mündenden Enden besaßen einen zu geringen Abstand. Durch die Umbauten sollte zwischen den Strebenenden eine Weite von 54 Schuh (15,8 m) anstatt der bisherigen 25 Schuh 2 Zoll (7,3 m) entstehen. Zugleich sollte durch Höherlegung der waagerechten Tragbalken um rund 40 cm die lichte Höhe in der Mitte jeder Durchlaßöffnung von bisher 22 Schuh, 2 Zoll (6,5 m) über Nullpunkt auf 23 Schuh, 6 Zoll (6,9 m) zunehmen. Da das Sprengwerk durch die Verkürzung der Streben an Stützkraft verlieren würde, wurde das bislang aus zwei gebogenen, übereinander liegenden Balken bestehende Bogenhängewerk um einen dritten aufgesetzten Bogen verstärkt (Kat. 64). An jedem der Bogenhängewerke wurden zudem drei Trag-schwellen (Unterzüge) aufgehängt, auf welchen die Tragbalken der Straße auflagen. Die Fahrbahn bestand zukünftig aus einem doppelten Belag Eichendielen.¹⁴⁰

Durch das Einfügen eines dritten Bogens mußte die Brüstung entsprechend erhöht werden. Anstatt einer durchlaufenden Erhöhung entschied man sich für eine dem Bogenverlauf folgende, treppenförmige Brüstung, welche samt den Unterzügen auf zahlreichen Darstellungen der Elisenbrücke zu sehen ist und für deren Datierung einen sicheren terminus post quem darstellt (Kat. 66-74).

Bis zum Abriß der Elisenbrücke im Jahr 1907 blieb das Aussehen unverändert.

Nr. 52

Abb. 49 (Teilansicht)

"Plan über den zu erbauenden steinernen Brückenpfeiler in der Donau bey Neuburg". Tuschfederzeichnung der Königl. Bauinspektion Dillingen. Mit Maßstab. 34,5:20,5 cm. 1822.

StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 709, 52 a

Diese älteste erhaltene Skizze des berühmten steinernen Mittelpfeilers zeigt eine Ansicht von vorne, von der Seite sowie einen Grundriß. Die geplante Länge des beidseitig abgerundeten Pfeilers betrug 40,5 Schuh (11,82 m), die Breite 8 bzw. 9 Schuh (2,33 m bzw. 2,63 m), die Höhe ohne Sockel 26 Schuh (7,59 m).

Am 7. September 1851 kam es an diesem Pfeiler zu einem schweren Unfall. Der von Donauwörth herabkommende und mit 19 Passagieren besetzte Raddampfer "Stadt Donauwörth" wagte trotz Hochwasser die Fahrt durch die rechte Öffnung, wurde von der Strömung herumgedreht, prallte zunächst gegen die rechte Ufermauer, dann an den Steinpfeiler, um schließlich das unterhalb der Brücke festgemachte Dampfboot "Kronprinz Ludwig" zu touchieren. Bis auf einige Beschädigungen der Schaufelräder kam man mit dem Schrecken davon. Kapitän Jacob Ziegler erhielt einen strengen Verweis mit Androhung sofortiger Entlassung im Wiederholungsfalle, da er die Reisenden, darunter der Justizminister von Kleinschroth, vor der Gefahrenstelle hätte aussteigen lassen müssen.¹⁴¹

Nr. 53

Abb. 50

Schreiben der Königlichen Regierung des Oberdonaukreises an den Magistrat der Stadt Neuburg, Augsburg, den 13. Februar 1824. StadtA ND, Akt 2620, 10

"Im Namen Seiner Majestät des Königs. Seine Königl. Majestät haben auf die Vorstellung des Magistrats der Stadt Neuburg vom 9. November v. J. unterm 5. I. M. allergnädigst genehmiget, daß der Donaubrücke bei Neuburg künftig der Name *Elisenbrücke* beigelegt werde. Wovon der Magistrat anmit in Kenntniß gesetzt wird."

Nr. 54

Abb. 51 (Teilansicht)

Planzeichnung der Elisenbrücke. Erstellt von der Bauinspektion Dillingen. Tuschfederzeichnung auf Transparentpapier. Ohne Maßstab. 35,0:48,0 cm. 1826. StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 710, 30

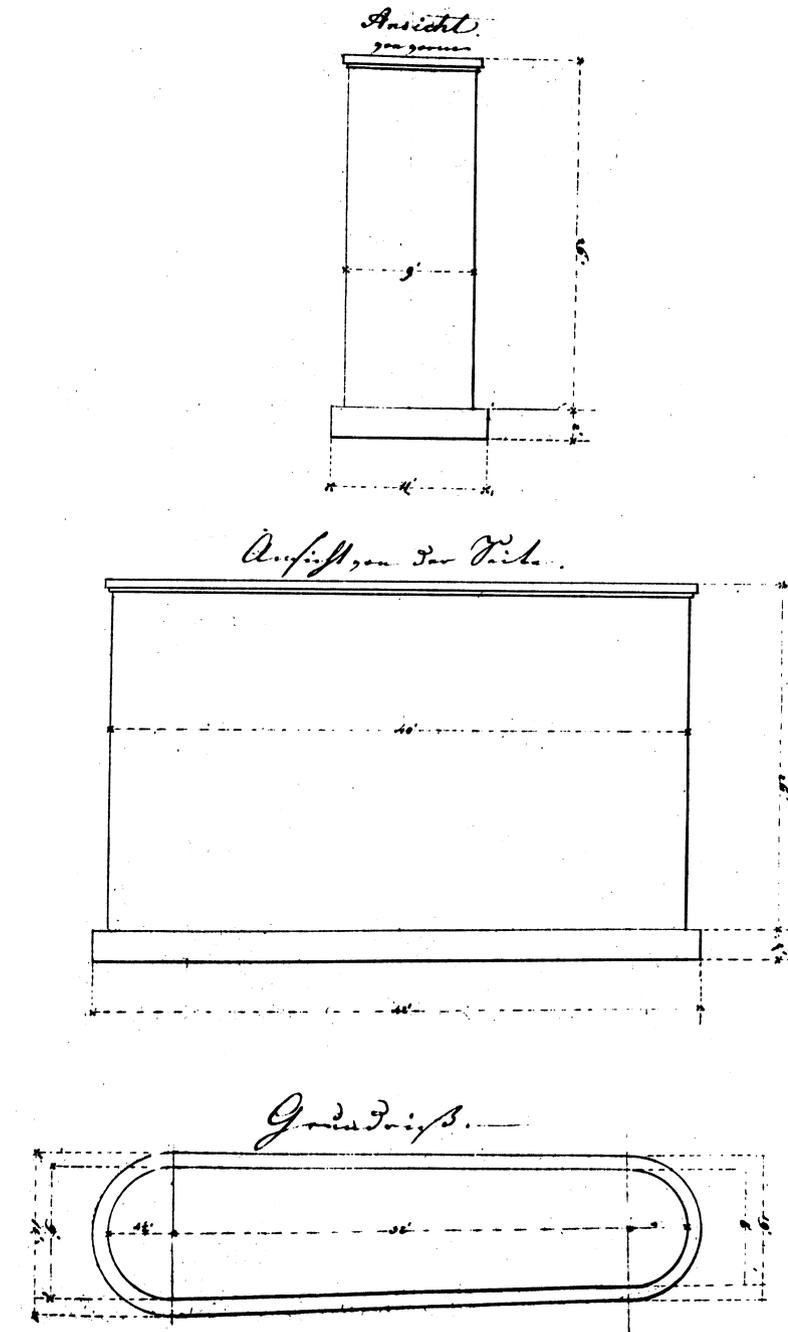


Abb. 49 (Kat. 52): Frühe Konstruktionsskizze des steinernen Mittelpfeilers der 1827 fertiggestellten Elisenbrücke, 1822 (Teilansicht).

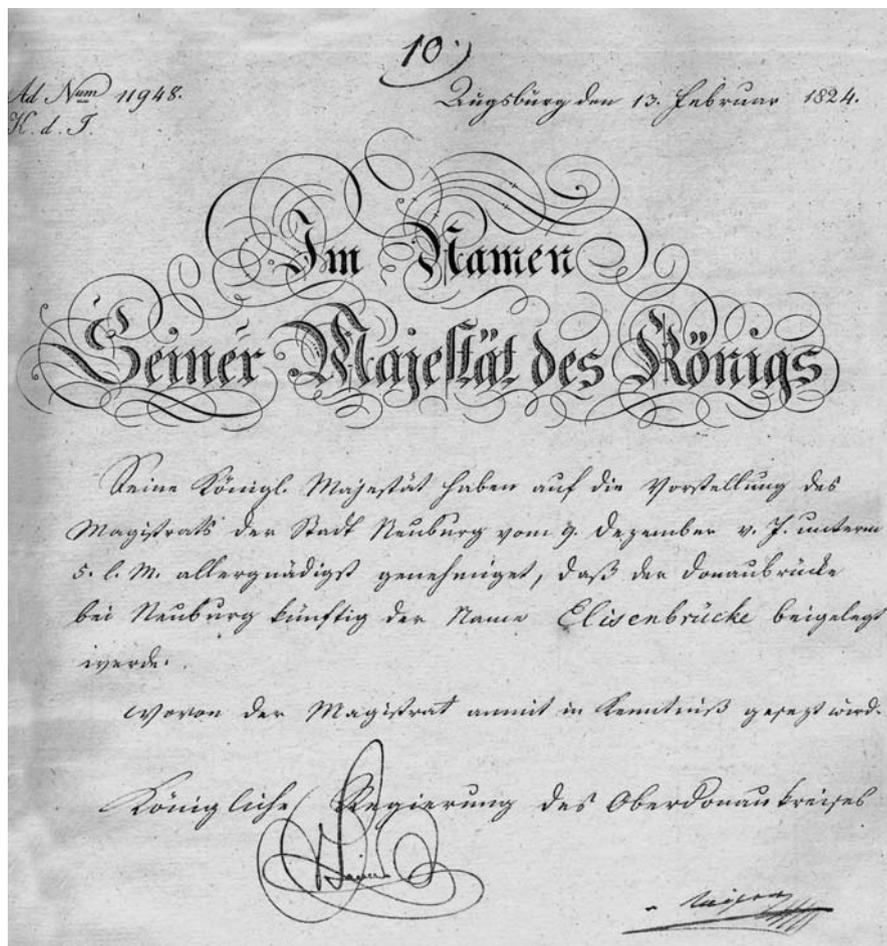


Abb. 50 (Kat. 53): Regierungsschreiben vom 13. Februar 1824 mit der Erlaubnis, die Neuburger Donaubrücke künftig Eisenbrücke zu nennen.

Am 12. Februar 1826 verfaßte die Bauinspektion Dillingen ein Schreiben an die Regierung des Oberdonaukreises, dem dieser Plan beigelegt wurde. Der steinerne Mittelpfeiler war inzwischen fertiggestellt und die Bauinspektion sollte einen Projektentwurf für die Aufbauten der neuen Donaubrücke vorlegen. Der Plan verdeutlicht das Bogenhängewerk mit den doppelten Bogenhölzern und die Streben des Sprengwerks. Die Verblendung des Tragwerks erfolgte in Form eines Halbbogens. Die Dielen der Fahrbahn ruhten auf einem Rost, der von Kreuzträgern unterstützt wird.

Nr. 55

Abb. 52

"Programm für die feierliche Eröffnung der Eisenbrücke zu Neuburg am 15. Oktober 1827."

1 Blatt. Druck auf Vorder- und Rückseite. 30,8:18,8 cm. 1827.

StadtA ND, Akt 2620 und HV ND 25-10

Nr. 56

Abb. 53

"Ansicht der Eisen-Brücke zu Neuburg an der Donau bei dem feierlichen Akte ihrer Einweihung am 15. Oktober 1827". Signatur "nach der Natur gezeichnet Franz Vogl 1827". Aquarellierte Tuschfederzeichnung. 34,7:47,5 cm. 1827.

Schefold 47166

HV ND G 147

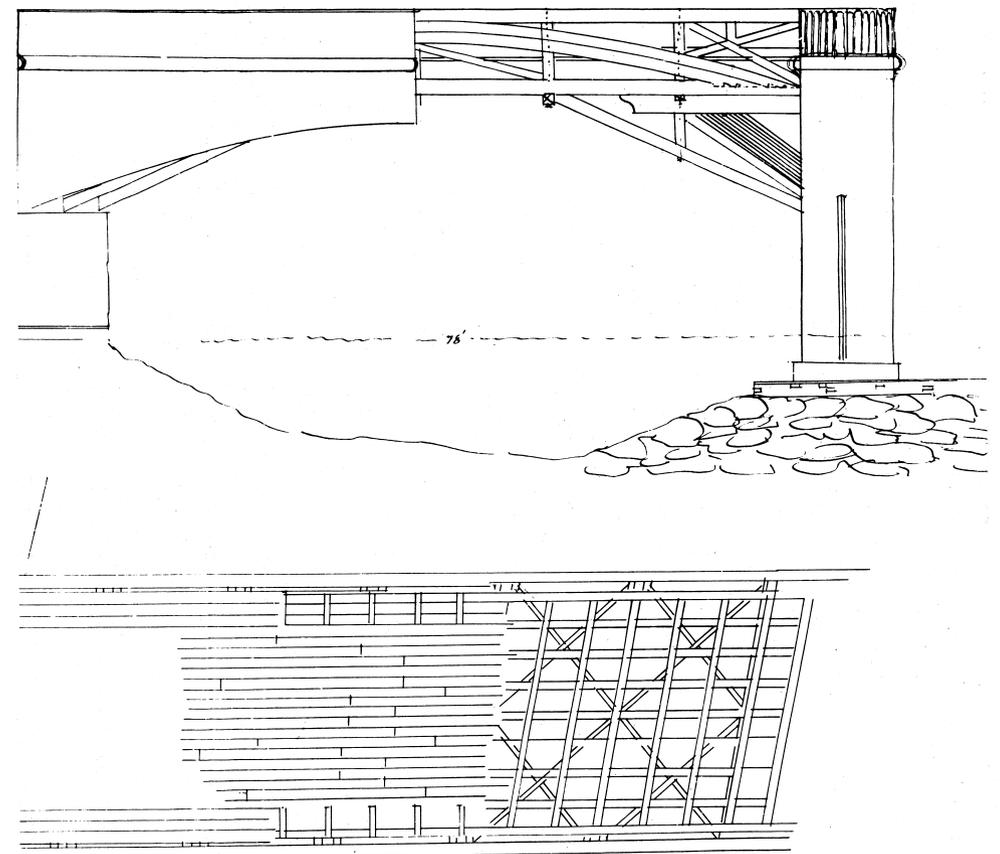


Abb. 51 (Kat. 54): Konstruktionszeichnung der ersten Eisenbrücke mit dem Bogenhängewerk, 1826 (Teilansicht).

Program
für die
feierliche Eröffnung der Eisenbrücke zu Neuburg
am 15. Oktober 1827.

I.
Am 14. Oktober als am Vorabend des höchsten Namensfestes Ihrer Majestät der Königin Geburtstag in der Harmonie.

II.
Am 15. Oktober morgens Tagessitz des königl. Militärs und der königl. Landwehr.

III.
Grosse Kirchensynode von obengenannten königl. Militärs.

IV.
Gemeinlicher Gottesdienst und Te Deum laudamus in der f. Hofkirche um 10 Uhr, wozu alle Gänge geladen sind. Dessen wohnen die Schuljugend und auch sämtliche Brückenarbeiter bei.

V.
Zug zur Brücke nach beendigtem Gottesdienste unter dem Glockengeläute und Donner des Geschüßes.
Diesen Zug eröffnet eine Musikcompagnie der f. Landwehr, hierauf die Landwehrgesellschaft, sodann parweise sämtliche Brückenarbeiter, die blau und weiß gekleidet sind, und ihre künften Werkzeuge tragen.

VI.
Diesen folgt die Chorfanfare.
Der untere Herr Stadtpfarrer mit Leviten, und die übrige Geistlichkeit.
Der königl. Herr Regierungs-Commissar mit dem Bauperoneal.

VII.
Die an dieser Stelle aufzunehmenden und hiezu eigens eingeladenen Honoratioren aus allen Gängen.

VIII.
Der f. Herr Landrichter und das Stadtmagistrats-Peroneal mit den Gemeinde-Bevollmächtigten und Dvortras-Beisitzern.

IX.
Dem Zug schließt sodann eine weitere Abtheilung der f. Landwehr.
Auf der Brücke, die geschmückt gezieret wird, angekommen, haltet der Zug, worauf die Geistlichkeit in der Mitte sich aufstellt.

X.
Herr Bürgermeister eröffnet sodann die Versammlung den Hovest der Feier, wird das allerschöne Klirper vom Jahre 1824, wodurch der Name Eisenbrücke allerschönst genehmigt wurde, ablesen, und erkundt hiernach die Geistlichkeit, die Brücke zu weihen.

XI.
Wie der Geistliche den Namen Elise ausgesprochen, und jener Name sich aus der aufgestellten Pyramide enthüllt hat, ertönt die Musik unter dem Donner des Geschüßes.

XII.
Nach diesem entscheidet der f. Dvortras-Präsident Herr von Gumbner in einer kurzen Rede die Geschichte des Baues dieser Brücke; Herr Bürgermeister kommt im Namen der Stadtgemeinde, und sodann der f. Herr Landrichter für die

benachbarten Gemeinden, worauf der f. Herr Regierungs-Commissar einige Worte ertönen, und ein begeistertes Hochsch. ertönen folgt.

XIII.
Um 1 1/2 Uhr Gesangs- und Schützenzug zum goldenen Löwen mit Festschiff unter einanderer Musik und Kanonendonner.

XIV.
Die Arbeiter werden im Gesangs- und Schützenzug über der Brücke ausgespielt.

XV.
Um 4 Uhr geschieht die feierliche Eröffnung der Eisenbrücke dadurch, daß 1) vorerst ein sonderbarer feierlicher Zug die Brücke weihet, welcher unter verschiedenen mehrern Schüssen mit Musketen durchgeführt wird;

2) wozu die königl. Hoheit die Frau Herzogin von Pfalzweilanden dieses Fest mit höchster Gegenwart zu besetzen werden, so begleiten sich alle jene f. Honoratioren, welche die Brücke besichtigen wollen, in die f. Hofkirche, um Ihre königl. Hoheit dort abzuholen, und höchstliche zu besichtigen durch die Stadt, obere und untere Vorstadt nach der Brücke zu begleiten;

3) nach dem Vorzuge folgt jener des f. Herrn Regierungs-Commissars, dann 4) die der f. Herren Honoratioren, endlich 5) jene des f. Herrn Landrichters mit einer Majestätlichen Deputation und den Gemeinde-Bevollmächtigten.

XVI.
Bei der Ankunft des f. Hofes an der Eisenbrücke werden zwei blau und weiß gekleidete Mädchen (die Tochter des f. Herrn Aug. Julius Gock) die mit einem Baum geschmückte Brücke öffnen; die Brückenarbeiter bilden links und rechts auf der Brücke Spalier, — die Musik spielt während des Aufzuges.

XVII.
Nach eingekommenen Eröffnungen in einem benachbarten Erholungsplatze beginnt die Musik am Abende 6 Uhr über die benachbarte Eisenbrücke.

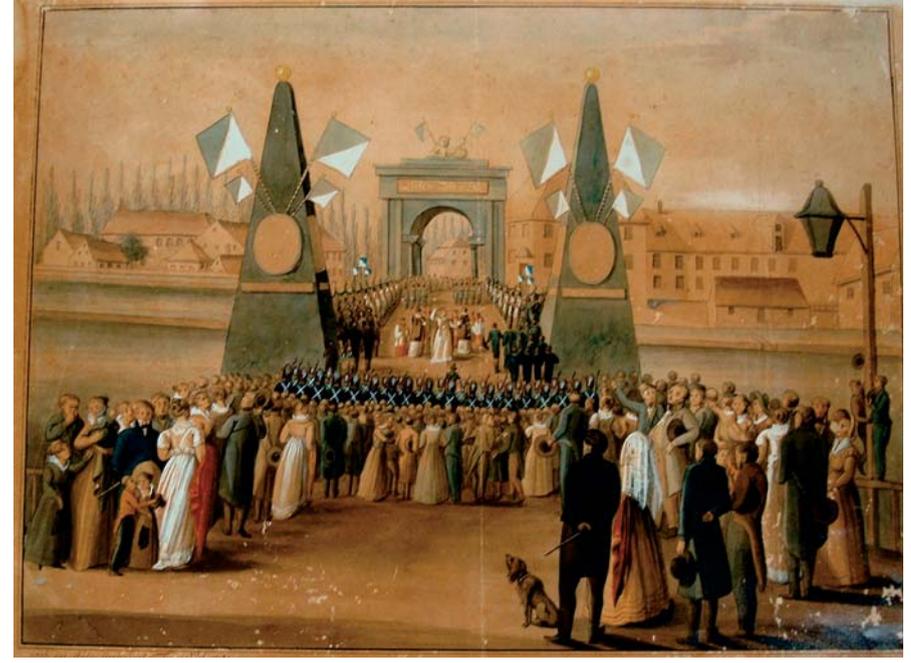


Abb. 53 (Kat. 56): Einweihung der Eisenbrücke am 15. Oktober 1827, gezeichnet von Franz Vogl.

Am späten Vormittag des 15. Oktober 1827 erfolgte die Weihe der neubauten Eisenbrücke. Franz Vogl hat diesen Moment in einem lebendigen Bild für den Stadtmagistrat festgehalten. Der Betrachter steht erhöht am heutigen Elisenplatz mit geradem Blick auf die Brücke, welche am südlichen Widerlager von zwei blauen, fähnchengeschmückten Pylonen flankiert wird. Der Zugang ist durch eine Doppelreihe Soldaten abgeschirmt. Die davor versammelte, festlich gekleidete Neuburger Bürgerschaft hat Vogl sehr realistisch in Szene gesetzt. Die Männer haben ihre Hüte abgenommen, zwei Jungen sind an einem Laternenpfahl hochgeklettert, um besser sehen zu können. Ein Hund sitzt artig neben seinem Herrchen. Gespannt blickt man auf den Geistlichen, der auf der Brückenmitte mit erhobenen Armen seines Amtes waltet, umgeben von Herzogin Amalie, einer Regierungskommission und Würdenträgern des Zivil- und Militärstandes.¹⁴² Entlang des Brückengeländers paradiert bis zum großen Ehrenbogen am inselseitigen Widerlager eine Ehrengarde Nationalgardisten. Auf dem Bogen prangt in großen Lettern der gerade enthüllte Name "Eisen-Brücke".

Abb. 52 (Kat. 55): Programm für die feierliche Eröffnung der Eisenbrücke am 15. Oktober 1827.

Nr. 57**Abb. 54**

Blick auf die Elisenbrücke vom heutigen Ruderclub aus. Aquarellierte Tuschfederzeichnung von Franz Vogl. Aufgenommen vermutlich am Tag der Einweihung am 15. Oktober 1827. 34,3:46,8 cm. 1827.

Schefold 47167

HV ND G 115

Franz Vogl hat den Tag der Einweihung in einer zweiten Zeichnung festgehalten. Diesmal geht der Blick vom Donaukai beim heutigen Ruderclub zur geschmückten Brücke mit den angrenzenden Gebäuden. Die Schrifttafel auf dem Triumphbogen scheint bereits enthüllt zu sein. Das Hündchen der ersten Ansicht ist bei der Personengruppe im Vordergrund zu erkennen. Wieder sehen wir außerdem die beiden Pylonen, die girlandengeschmückte Brüstung sowie eine der beiden mit drei Fahnen verzierten Kanzeln auf dem steinernen Mittelpfeiler. In der mittleren der mit Bäumchen versehenen Zillen ist in weißem Gewande der Priester zu erkennen. Bei der Brücke selbst stehen die Steinverkleidungen des Pfeilers und der beiden Widerlager ins Auge. Neben dem Widerlager auf der Insel steht ein kleines Türmchen, welches auch auf späteren Darstellungen zu sehen ist.



Abb. 54 (Kat. 57): Blick auf die neuerbaute Elisenbrücke, Franz Vogl, 1827.

Nr. 58**o. Abb.**

Blick auf die Elisenbrücke von unterstrom. Lithographie (?). Vermutlich von Franz Vogl. Ab 1827.

Schefold 47168; NF Abb. S. 59

Privatbesitz

Vermutlich stammt auch die vorliegende, bei Nebinger/Fitzek abgedruckte Arbeit von Franz Vogl. Zu sehr ähnelt sie der oben beschriebenen Tuschfederzeichnung (Kat. 57). Es handelt sich allerdings um eine spätere Aufnahme. Pylonen, Triumphbogen und Festschmuck sind längst verschwunden. Der Verkehr rollt bereits über die Brücke. Neu sind die Steinverkleidung an der östlichen, stadtseitigen Brückenwange und das durchlässige Geländer. Das große Gebäude am Eingang der Insel fehlt indes.

Nr. 59**Abb. 55 (Teilansicht)**

"Querprofil der Elisenbrücke zu Neuburg". Tuschfederzeichnung der Königlichen Bauinspektion Donauwörth. Mit Maßstab. 35,0:42,0 cm. 1841.

StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 711, 19

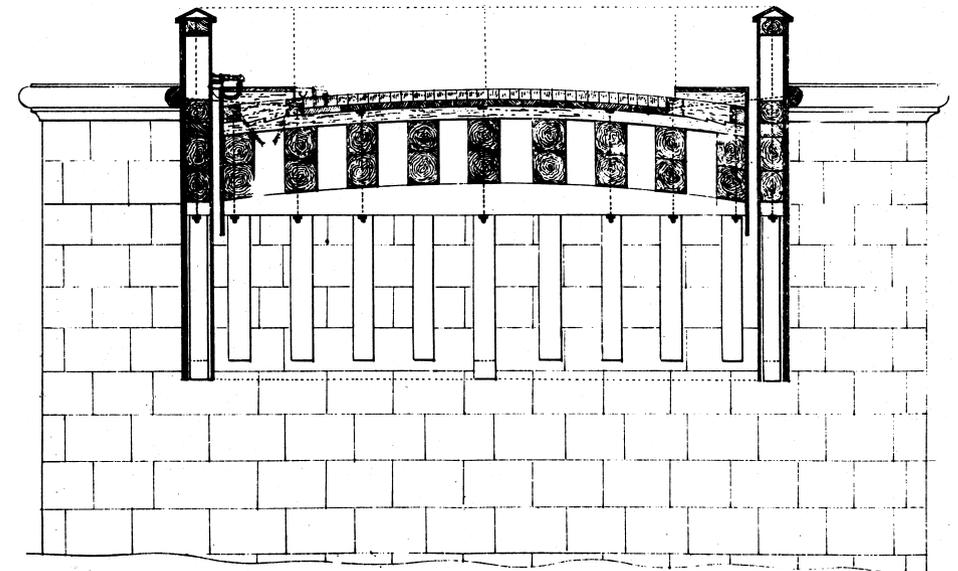


Abb. 55 (Kat. 59): Querprofil des steinernen Mittelpfeilers der Elisenbrücke, 1841.

Mit Schreiben vom 3. April 1841 erhielt die königliche Bauinspektion Donauwörth den Auftrag, die im beigefügten Plan eingezeichnete Reparatur an der Elisenbrücke vornehmen zu lassen. Es handelte sich dabei um geringfügige Änderungen an der Fahrbahn. Der Plan zeigt insgesamt sechs Querprofile, jeweils drei *"nach der bestehenden Construction"* und drei *"nach der vorzunehmenden Reparatur"*. Die ausgewählte Abbildung beschränkt sich auf das Profil des Steinpfeilers nach der Reparatur. Schön zu erkennen sind die elf in den Pfeiler eingelassenen Stützstreben, welche die Fahrbahn tragen. Über den Streben liegen jeweils zwei übereinandergelegte Tragbalken, welche vom Widerlager zum Pfeiler reichen. Den oberen Abschluß der Fahrbahn bildete ein Pflaster aus Holzwürfeln.

Nr. 60

Abb. 56

"Die Residenz in Neuburg". Stahlstich aus Panorama der Donau von Ulm bis Wien. Gezeichnet von Bernhard Grueber (1806-1882), gestochen von Henry Winkles. Verlag Manz Regensburg. 5,1:7,0 cm. 1848. Vgl. Schefold 47100; Abb. NF S. 65 Privatbesitz



Abb. 56 (Kat. 60): Stahlstich aus dem Donau-Panorama von Grueber/Winkles, 1848.

Der Stahlstich stammt aus dem "Panorama der Donau von Ulm bis Wien" und zeigt die erste Elisenbrücke vor dem stark überhöhten Schloß von der Insel aus gesehen. Übertrieben mächtig dargestellt sind der Mittelpfeiler und der südliche Landpfeiler. Die Brücke trägt noch die bogenförmige Bretterverkleidung des Sprengwerks.

Robert Wagner, der zusammen mit Ingo Nebehay das Panorama als Faksimile in limitierter Auflage herausgegeben hat, vermutet, daß der 1806 in Donauwörth geborene Grueber die Ortsansichten der Donaustädte bei oder nach einer Donaureise zwischen 1840 und 1843 gezeichnet hat.¹⁴³ Grueber, der kurz darauf zum Professor der Baukunst an die Kunstakademie in Prag berufen wurde, war zu dieser Zeit Lehrer an der Polytechnischen Schule in Regensburg. Kein Zufall also, daß der Regensburger Verleger Georg Joseph Manz das Donau-Panorama herausgab, zunächst in Teilabschnitten und schließlich als Gesamtpanorama in Form eines 7,4 m langen Leporellos mit einer Flußkarte der Donau aus der Vogelperspektive und 169 kleinen Ortsansichten, darunter "Die Residenz in Neuburg" sowie neun weitere aus Neuburg und Umgebung.¹⁴⁴

Als Stahlstecher für die von Grueber entworfenen Porträts engagierte Manz den Engländer Henry Winkles.¹⁴⁵ Winkles hatte sich durch seine Mitarbeit an Eduard Dullers "Die malerischen und romantischen Donauländer", Leipzig 1838-1840, bereits einen Namen geschaffen.¹⁴⁶

Zyklen von Donauansichten waren im ausgehenden 18. und vor allem im 19. Jahrhundert äußerst beliebt.¹⁴⁷ Im Jahre 1782 erschien in Augsburg das Werk "Hundert Malerische Ansichten der Donau von A. C. Gignoux. Gezeichnet auf seiner Reise von Augsburg nach Wien und von J[ohann] M[ichael] Frey in Kupfer radirt". Wenig später veröffentlichte Georg Laminet Nachstiche der Ansichten Gignoux. Der in Greifswald geborene und später in Wien lebende Lithograph Adolph Kunike (1777-1838) setzte mit seinen im Jahre 1826 herausgegebenen "Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donaustromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das schwarze Meer" nochmals neue Maßstäbe. Kunike hatte bereits 1816 mit Alois Senefelder in München erste Kontakte geknüpft und den Steindruck in Österreich eingeführt. Die Vorlagen für die Ansichten der Städte an der oberen Donau stammen von Jakob Alt (1789-1872), der die Donau um 1819/20 bereiste. Die Neuburg-Lithographie Nr. 19 von Kunike/Alt zählt zu den gesuchten Sammlerstücken, zeigt jedoch lediglich einen Teil der Altwasserbrücke von unterstrom. Jakob Alt gab 1833 und in einer zweiten Ausgabe 1845 die Neuburg-Ansicht zusammen mit weiteren 70 Lithographien in seiner "Malerischen Donaureise vom Ursprunge bis Belgrad" nochmals heraus.¹⁴⁸

Zur Brückengeschichte können auch die beiden beliebten Neuburg-

Ansichten von Beattie und Meyer nichts Neues beitragen. William Beattie veröffentlichte um 1845 "The Danube: its history, scenery and topography" mit Stahlstichen nach William H. Bartlett.¹⁴⁹ Joseph Meyer publizierte im Verlag des Bibliographischen Instituts in Hildburghausen von 1838 bis 1839 die "Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten" mit Texten von Ludwig Bechstein.¹⁵⁰ In der Griebmayerschen Buchhandlung in Neuburg waren die Donau-Ansichten von Meyer in zwei Bänden mit 100 Stahlstichen zu 9 Gulden 36 Kreuzer zu haben.¹⁵¹ Die Neuburg-Ansicht fehlte jedoch in diesem Werk. Das Blatt "Neuburg in Bayern" mit der Nummer CCXXXV wurde um dieselbe Zeit in der Buchreihe "Meyer's Universum", ebenfalls im Verlag des Bibliographischen Instituts, herausgebracht.¹⁵²

Nr. 61

"Pfalz Neuburg". Kolorierter Stahlstich. Gezeichnet von J. Grueber, gestochen von E. Höfer. Erschienen bei Gottlieb Haase Söhne. 10,2:15,6 cm. Um 1848. Vgl. Schefold 47100, Abb. NF S. 46, KDM S. 157 Privatbesitz

Rätselhaft ist der etwas modifizierte Nachdruck des vorhergehenden Sticks, zumal nicht B. Grueber, sondern J. Grueber als Zeichner ange-



Abb. 57 (Kat. 61): Stahlstich von Grueber/Höfer, erschienen bei Gottlieb Haase Söhne, um 1848.

Abb. 57

ben wird. Vermutlich handelt es sich um ein und dieselbe Person. Von dem Stecher E. Höfer weiß man recht wenig. Er war vor allem zwischen 1830 und 1850 tätig. Der vorliegende Stahlstich erschien wohl mehrfach im "Panorama des Universums", einem in zahlreichen Jahrgängen vom Prager Verlag Gottlieb Haase Söhne herausgegebenen Journal.¹⁵³ Von Grueber und Höfer sind bei Gottlieb Haase Söhne in den 1840er Jahren mehrere Stahlstiche erschienen, darunter Ansichten vom Wallersee, Neütting und Salzburg. Höfer arbeitete auch nach Zeichnungen anderer Künstler. Von ihm sind zahlreiche, teilweise handkolorierte Stahlstiche mit Ansichten südwestdeutscher Städte wie Augsburg oder Landshut bekannt.¹⁵⁴

Nr. 62

"Rechtseitige Öffnung der Elisenbrücke zu Neuburg a/D". Planzeichnung (Tusche) der Bauinspektion Donauwörth (Hiller). Seitenansicht und Draufsicht der stadtseitigen Öffnung. Mit Maßstab. 41,0:33,4 cm. November 1850. StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 854, 101 a

Die Planzeichnung gehört zusammen mit dem nachfolgenden Plan zu einem Schreiben der Kammer des Innern der Königlichen Regierung von Schwaben und Neuburg, welches am 5. Februar 1851 an die Bauinspektion Donauwörth mit dem Auftrag abgeschickt wurde, die Tieferlegung des Steinwurfes um den Pfeiler der Elisenbrücke unverzüglich vornehmen zu lassen. Die beiden Pläne waren am 20. November 1850 nach Augsburg

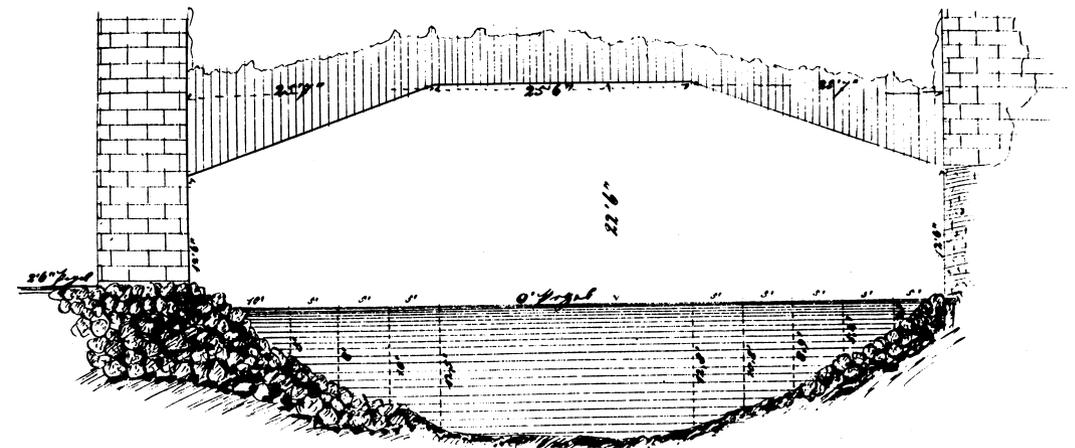


Abb. 58 (Kat. 62): Stadtseitige Öffnung der Elisenbrücke mit der neuen trapezförmigen Holzverkleidung, 1850 (Teilansicht).

geschickt worden und kamen in der Anlage wieder zurück nach Donauwörth.¹⁵⁵

Der vorliegende Planausschnitt zeigt auf der linken Seite den Mittelpfeiler der Eisenbrücke, dessen Steinwurf bei Niedrigwasser (Nullpegel, Wassertiefe max. 12,8/3,7 m) deutlich aus dem Wasser ragte. Die Brücke besaß zu diesem Zeitpunkt bereits die neue, trapezförmige Holzverkleidung des Sprengwerks. Die Sprengwerkstreben, welche von der Bretterverschalung verdeckt sind, reichten jedoch zu weit in die Mitte des Durchlasses und behinderten bei Hochwasser die Dampfschiffahrt. Sie wurden deshalb im Jahre 1854 verkürzt. In Kat. 69 ist die Konstruktion nach dem Umbau dargestellt.

Nr. 63

Abb. 59 (Teilansicht)

"Pfeiler für die Donaubrücke bey Neuburg". Planzeichnung (Tusche) der Bauinspektion Donauwörth. Pfeiler in Draufsicht, Seitenansicht und Vorderansicht. Mit Maßstab. 37,1:22,7 cm. 1850.

StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 854, 101 b

Diese zum eben vorgestellten Plan gehörige Zeichnung zeigt die aufwendige Substruktion des Steinpfeilers, dessen Bau 1823 begonnen wurde. Das stromauf- und stromabwärts spitz zulaufende Pfeilerfundament bestand aus 151 Pfählen, die in sieben Reihen angeordnet waren. Auf den Pfahlköpfen war der eichene Schwellrost aus sieben Lang- und 19 Querschwellen angebracht.¹⁵⁶ Hinzu kamen die dreieckigen Spitzen. Auf dem Rost befand sich zunächst ein 40 Schuh (11,7 m) langer, 12 Schuh (3,5 m) breiter und 2,5 Schuh (0,7 m) hoher Absatz aus Stein, auf dem der eigentliche Pfeiler ruhte. Dieser war dem Plan zufolge 9 Schuh (2,6 m) breit und im Gegensatz zum Unterbau an beiden Enden abgerundet.

Nr. 64

Abb. 60 (Teilansicht)

"Plan zur Umbauung der Eisenbrücke zu Neuburg, nach dem Projekt des königl. Oberbaurath Hummel. Königl. Bauinspektion Donauwörth. V. Grundner. Hiller". Planzeichnung mit Tusche und Bleistift. Längsprofil und Querprofil. Mit Maßstab. 19,7:33,7cm. 1853/54.

StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 713, 17

Dieser Plan gehört zu einem Schreiben vom 16. Februar 1854, in dem es um den bevorstehenden Umbau der Eisenbrücke geht. Im Querprofil sind die elf verkürzten Streben des Sprengwerks zu sehen, welche nun durch einen Querriegel verstärkt sind. Neu ist auch der Querbalken (Unterzug)

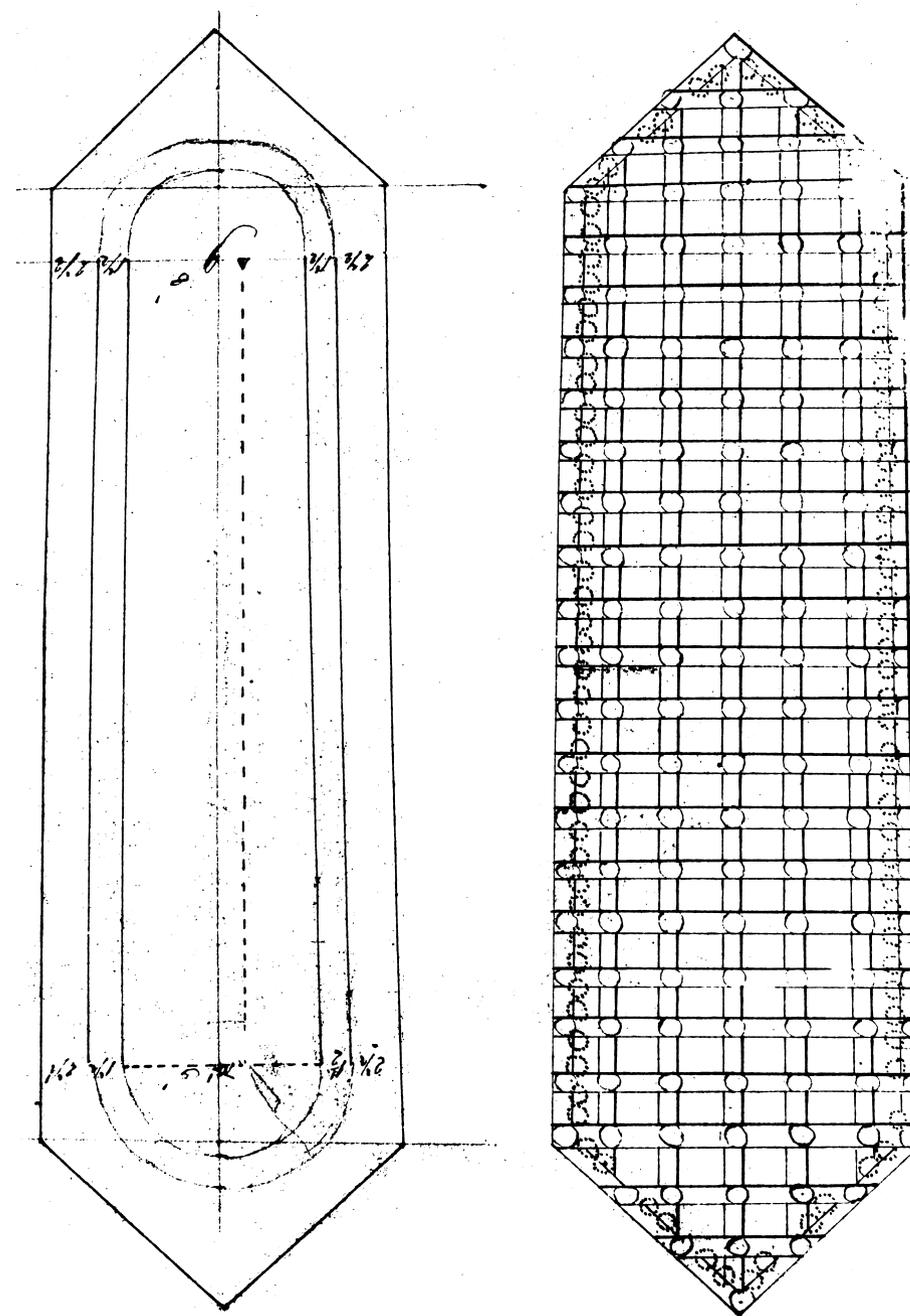


Abb. 59 (Kat. 63): Fundament des Mittelpfeilers der Eisenbrücke mit Pfahlrost, 1850.

Bekanntmachung.

Zur Erhöhung der Eisenbrücke zu Neuburg wird die Lieferung nachstehender Hölzer auf dem Submissionswege vergeben nämlich:

Fichten-Holz:

- 8 Stück verzahnte Träger à 85' lang 14 und 16" stark;
- 12 Bogenstücke à 74' lang 12 und 15" stark;
- 18 Strassenträger à 83' lang 12 und 15" stark;

Eichen-Holz:

- 8 Streben à 18' lang 15 und 18" stark;
- 38 Streben à 18' lang 12 und 15" stark;
- 44 Schürbalken à 22½' lang 14 und 18" stark;
- 6 Tragschwellen à 32½' lang 15 und 18" stark;
- 4160 Quadratfuß 3" dicke Dielen, jedes zu liefernde Stück 18' lang mindestens 1' breit;
- 2480 Quadratfuß 4" dicke Föhren-Dielen, wie oben.

Anschlag und Bedingnißheft liegen bei dem königlichen Landgerichte Neuburg zur Einsicht offen, woselbst auch die befalligen Angebote verschlossen mit der Aufschrift „Submission zur Holzlieferung für die Erhöhung der Eisen-Brücke in Neuburg“ bis

längstens 20 März l. J. eingereicht sein müssen.

Donauwörth, den 9. März 1854.

Höf. Bau-Inspektion Donauwörth.
v. G r u n d e r.

(L. S.)

Hiller, k. Wegmeister.

Abb. 61 (Kat. 65): Öffentliche Ausschreibung der Holzlieferung zum Umbau der Eisenbrücke, Neuburger Wochenblatt vom 11. März 1854.



Abb. 62 (Kat. 66): Blick von der Insel auf die umgebaute Eisenbrücke mit der treppenförmigen Verbretterung des Geländers, 1856.



Abb. 63 (Kat. 67): Blick auf die umgebaute Eisenbrücke. Am inselseitigen Widerlager das markante Türmchen, Postkarte A. Benz 1908.

Nr. 67

Abb. 63 (Teilansicht)

"Schloß Neuburg an der Donau/Alte Donaubrücke/Neue Donaubrücke". S/W-Postkarte. Verlag A. Benz. Neuburg 1908. No. 1061. 13,5:8,8 cm. Gelaufen am 4. Mai 1909.

Privatbesitz

Anlässlich der Fertigstellung der neuen Donaubrücke im Jahre 1908 gab der Neuburger Schreibwarenhändler und Verleger Anton Benz eine Postkarte heraus, auf der im oberen Abschnitt die hier vorliegende Lithographie der alten, 1854 umgebauten Eisenbrücke und im unteren Abschnitt ein Foto der neuen Thiersch-Brücke zu sehen ist. Benz hatte die Ansicht der alten Brücke aus einer deutschsprachigen Publikation, vermutlich der "Deutschen Illustrierten Zeitung Ueber Land und Meer", entnommen, in der eine kurze Beschreibung der Geschichte Neuburgs abgedruckt war. Die entsprechende Buchseite mit der Abbildung schenkte die Familie Benz später dem Historischen Verein, der sie heute unter der Inventar-Nummer G 903 verwahrt. Wiederum stand der Künstler auf der Insel gegenüber der Roßschwemme. Besonders markant an dieser Darstellung ist der wehrhafte runde Turm an der stromabwärts gelegenen Seite des Widerlagers.

Nr. 68

Abb. 64

Blick von der Insel auf Eisenbrücke und Schloß. Aquarell. Signiert "W. Püttner". 26,0:38,5 cm. Um 1900.

Privatbesitz

Dieses stimmungsvolle, bislang unveröffentlichte Unikat entstand vermutlich um 1900, noch vor dem Umbau des Geiger-Hauses und der Krone. Es wurde von dem 1872 in Leipzig geborenen und später in München tätigen Maler und Lithographen Walter Püttner angefertigt, der vor allem Märchen- und Jugendbücher illustrierte.

Püttner wählte als Standort ebenfalls den "Malerwinkel" auf der Insel. Der bedeckte Himmel und die stark dahinbrausende Donau deuten auf einen eher feuchten Aufenthalt in Neuburg.

Nr. 69

Abb. 65

"Plan der Brücke b 23 ‚Elisenbrücke‘. Kataster der Staatsstrassen, Strasse No. 51 Ingolstadt-Donauwörth-Günzburg im Bezirke des kgl. Strassen- und Flussbauamtes Neuburg a.D. von Kilometer 13,5 bis Kilometer 69,5. Neuburg, den 15. Juni 1886. Kgl. Strassen- und Flussbauamt Weinmann." Kolorierte Tuschfederzeichnung. Mit Maßstäben. 32,8:83,5 cm. 1886.

HV ND G 910

Der maßstabgetreue Plan des königlichen Bauamtmanns Theodor Weinmann zeigt den Mittelpfeiler im Querprofil der stadtzugewandten Seite (Maßstab 1:100), die unter dem Trottoir versteckte Trinkwasserleitung (Maßstab 1:10), eine Seitenansicht mit Längsschnitt der inselseitigen Öffnung von unterstrom gesehen sowie eine Draufsicht auf dieselbe Öffnung,



Abb. 64 (Kat. 68): Aquarell von Walter Püttner, um 1900.

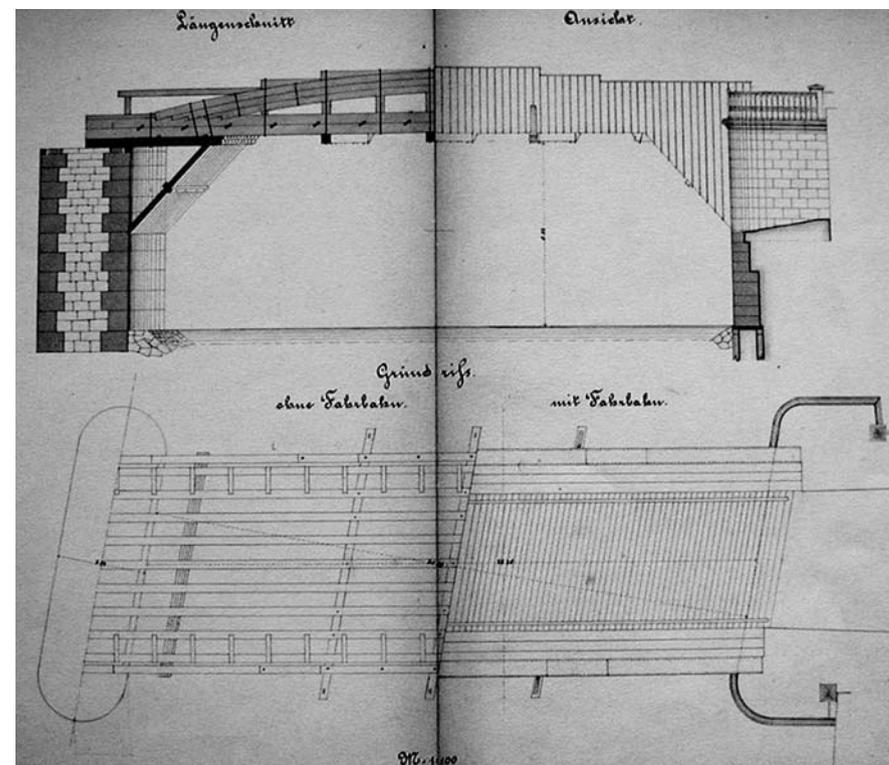


Abb. 65 (Kat. 69): Längsschnitt und Grundriß der Elisenbrücke (Brücke b 23), Neuburg 15. Juni 1886.

einmal mit Fahrbahndielen und Trottoir und einmal ohne Fahrbahn (beide Maßstab 1:100). Im Querprofil zählt man am Sprengwerk elf Streben, die auf halber Höhe durch einen Querriegel verbunden sind. Unter den neun Straßenträgern, die auch in der Draufsicht zu erkennen sind, sind drei Unterzüge des Hängewerks angebracht, deren markante seitliche Stützen das Bild der Brücke prägten. Neben den beiden äußeren Straßenträgern sieht man im Querprofil und in der Seitenansicht die beiden rechteckigen Tragbalken, in welche die drei Bögen des 1854 umgebauten Hängewerks eingelassen sind. Nahezu sämtliche Details sind auf einem Foto vom Abriß der Brücke im Jahre 1906 (Kat. 74) wiederzuerkennen.

Im selben Jahr, als Weinmann diesen Plan der Elisenbrücke anfertigte, kam in Stepperg eine größere Anzahl eichener Pfähle zum Vorschein, die Weinmann der Steppberger Römerbrücke zuordnete. Er schickte sogar einen Pfahl nach Mainz ins Römisch-Germanische Zentralmuseum und bekam von dort seine Vermutung bestätigt.

Nr. 70**Abb. 66 (Teilansicht)**

"Brücke b. 23 über die Donau in Neuburg. Profil durch Brückenmitte. Ansicht des linksseitigen Widerlagers. Draufsicht". Kolorierter Plan in Tusche. Kgl. Straßen- und Flußbauamt. A. Egler. W. Bürger. Neuburg, den 24. Februar 1896. 65,5:112,5 cm. 1896.

HV ND G 912

Der königliche Bauamtmann Egler war 1892 an das Straßen- und Flußbauamt Neuburg versetzt worden. Egler war maßgeblich an der Planung und dem Bau der zweiten Eisenbrücke und der neuen Altwasserbrücke beteiligt. Zu den Vorarbeiten dieses Neubaus gehörte eine Bestandsaufnahme der bestehenden Brücken.

Der von W. Bürger gezeichnete Plan ist für die Geschichte der Neuburger Brücken von vielfacher Bedeutung: zum einen zeigt die Seitenansicht das im Jahre 1823 angelegte Fundament des Mittelpfeilers sowie die 1854 erneuerten Aufbauten mit dem verkürzten Sprengwerk, der treppenförmigen Brüstung und den drei Unterzügen. Zum anderen erhält man eine vage Ahnung von dem Kraftakt, der zur Errichtung des Pfeilers notwendig war. Eine Unmenge von Bruchsteinen war zur Anlage des Steinwurfs notwendig gewesen. Zwischen den Pfählen des Fundaments sind die einzelnen Lagen Kies und Steine zu erkennen. Auf den Pfahlköpfen liegt der aus Balken gefertigte Rost auf. Drittens zeigt der Plan, daß am linken und am rechten Ufer der Untergrund ebenfalls mit Steinen befestigt war, um ein Unterspülen der Widerlager zu verhindern. Schließlich hat Egler noch vier verschiedene Wasserstände eingezeichnet, darunter das Hochwasser von 1845 mit einem Pegelstand von 5,23 m.

Nr. 71**Abb. 67 (Teilansicht)**

"Gruss aus Neuburg a.D. Donaubrücke". Erhöhter Blick auf Eisenbrücke, Insel und Altwasserbrücke. S/W-Postkarte. Verlag von August Prechter's Buchhandlung Neuburg a. D. 9,1:13,8 cm. Gelaufen am 20. Juli 1899.

Sammlung Winter

Eine Zeitreise zum Ende des 19. Jahrhunderts! Reger Verkehr auf der Neuburger Brücke. Ein Mann hat einen schweren Koffer geschultert, mitten auf der Eisenbrücke ein hoch beladener Heuwagen, auf Höhe des Nepomuk eine offene Kutsche in Richtung Neuburg-Nord. Verschiedene Passanten säumen die Trottoirs. Rechterhand an der Inseleinfahrt der kleine Wehrturm mit den runden Fensteröffnungen.¹⁶¹

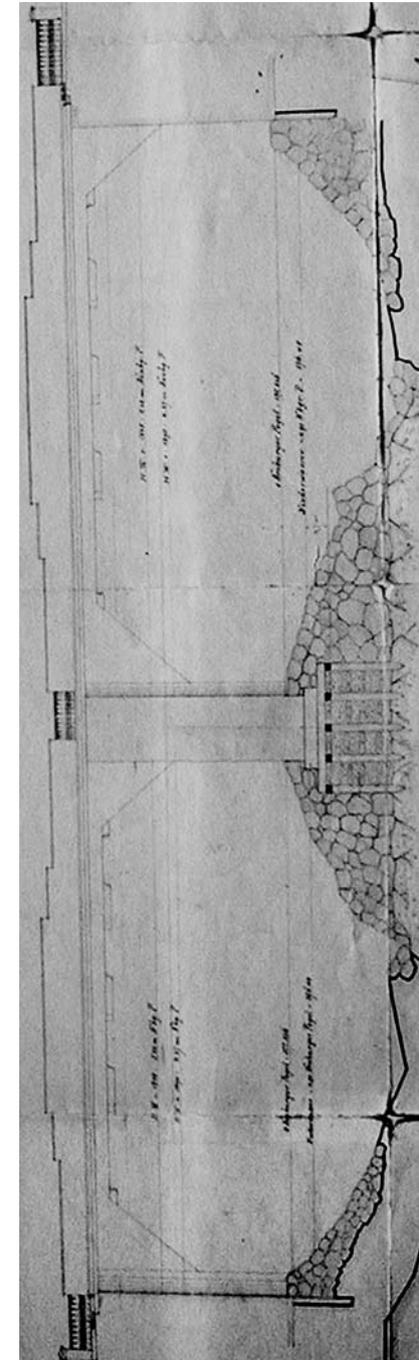


Abb. 66 (Kat. 70): Profilzeichnung der Eisenbrücke samt Fundament und Steinwurf, 1896 (Teilansicht).

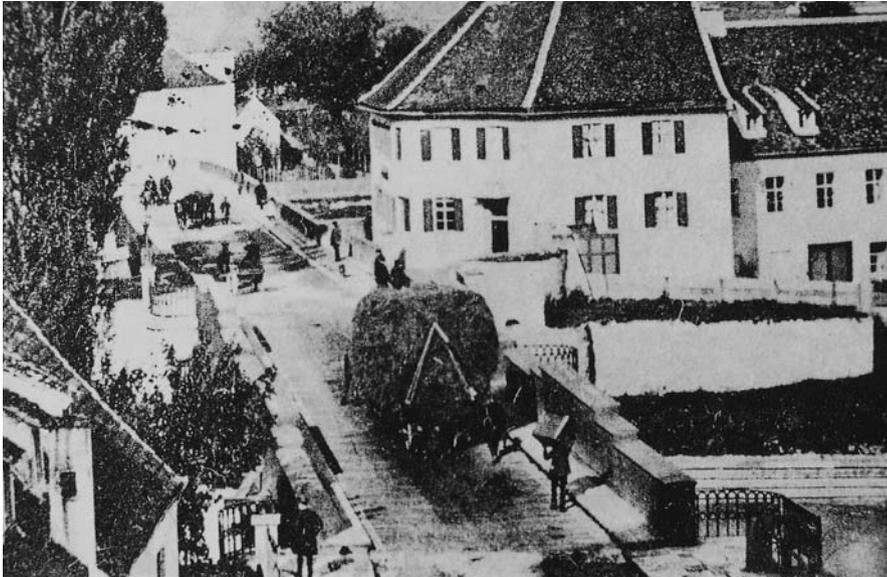


Abb. 67 (Kat. 71): Erhöhter Blick von der Stadtseite auf Elisen- und Altwasserbrücke, Postkarte 1899 (Ausschnittsvergrößerung).

Nr. 72

"Schloßansicht von der Englischgartenstraße". Autotypie von Brend'amour Simhart & Comp, München. Abgedruckt im Führer durch die Stadt Neuburg a.D., Neuburg 1904.

Privatbesitz

"Zur Hebung des Fremdenverkehrs" gab der Stadtmagistrat Neuburg im Jahre 1904 einen "Führer durch die Stadt Neuburg a.D. und deren Umgebung" heraus, verlegt in der Gießmayerschen Buchhandlung.¹⁶² Dieser erste Stadtführer, welcher bis 1975 in mehreren, stark veränderten Auflagen erschien, beinhaltet 60 historische Fotografien, darunter die Ansicht von Brücke und Schloß. Der inzwischen klassische Blick vom Donaukai zwischen Hertlein und Ruderclub ist für Neuburg-Fotografen ein Muß, ähnlich dem ehemaligen, für Maler obligatorischen Merian-Blick vom Arco aus.

Nr. 73

"Neuburg a. d. Donau. Hotel zur goldenen Krone". Blick auf stadtseitige Donau mit der Roßschwemme, Brücke und Schloß von der Insel aus. S/W-Postkarte, gelaufen 1904. 9,0:13,8 cm.

HV ND

Abb. 68



Abb. 68 (Kat. 72): Klassischer Blick auf Schloß und erste Elisenbrücke, um 1903.



Abb. 69 (Kat. 73): Ebenfalls ein Klassiker: der Blick von der Insel auf Elisenbrücke und Schloß, um 1900.

Nr. 74

Abbruch der alten Eisenbrücke im November 1906. S/W-Fotografie. 11,6:16,7 cm. 1906.

HV ND

Die aus dem Archiv des Historischen Vereins stammende Aufnahme vom Abbruch der ersten Eisenbrücke gewährt noch einmal beste Einblicke in die bereits mehrfach beschriebene Konstruktionstechnik des Überbaus (Hängewerk mit drei Bögen und drei Unterzügen, unterstützt von einem Sprengwerk).¹⁶³ Am rechten Bildrand erkennt man die Reste des Türmchens neben dem Widerlager. Der Wasserstand zum Zeitpunkt der Aufnahme war derart niedrig, daß die Oberkante des Steinwurfes um den Mittelpfeiler sichtbar war.

d) Die Altwasserbrücke im 19. Jahrhundert

Beschreibung der Altwasserbrücke

Die rund 75,5 m lange Altwasserbrücke bestand seit 1757 aus zwei steinernen Widerlagern, vier Steinpfeilern und einem hölzernen Überbau.

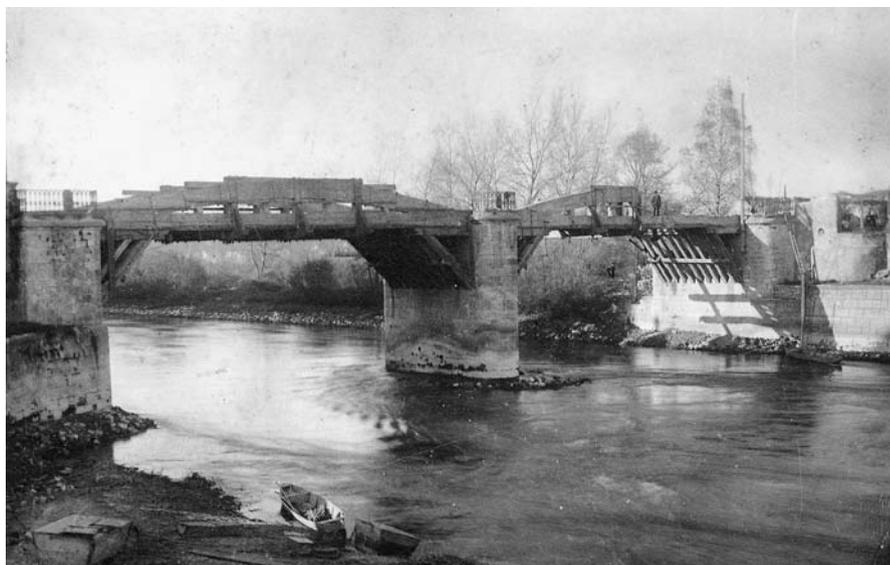


Abb. 70 (Kat. 74): Abbruch der 1827 errichteten Eisenbrücke im Dezember 1906.

Abb. 70

Aufgrund der geringen Wassertiefe von maximal 3 m und des Wehrs als Strömungsschild war im Altwasser die Errichtung von Steinpfeilern erheblich einfacher als in der Donau.

Die Altwasserbrücke erfuhr im 19. Jahrhundert vergleichsweise wenig bauliche Veränderungen. Zwischen 1845 und 1848 erfolgte der aufwendige Umbau des hölzernen Tragwerks und der Fahrbahn sowie die Ausbesserung der beiden Widerlager.

Wie bei der Donaubrücke (Kat. 40) liegt auch hier eine von Franz Vogl im Jahre 1810 angefertigte Planzeichnung vor, der detaillierte Maßangaben zu entnehmen sind (Kat. 75). Das Fundament der vier Pfeiler bestand aus einem beidseitig spitz zulaufenden Pfahlrost, der mit Holzwänden verspundet und mit Steinen aufgefüllt war. Die auf den Fundamenten ruhenden Steinpfeiler waren ebenfalls beidseitig spitz zulaufend. Sie besaßen an der Oberstromseite eiserne Klammern, welche die mit Kalkmörtel verbaute Steinquaderverkleidung vor dem Ausbrechen sicherten. Im Innern bestanden sie lediglich aus Bruchsteinen.¹⁶⁴ Zur Sicherung der Substruktion wurde um die Pfeiler ein Steinwurf angelegt.

Der Überbau bestand zunächst aus einem doppelten Hängesprengwerk. Der Geländerholm ist dabei auf den Hängesäulen aufgesetzt. Obwohl Vogls Plan keine Verschalung des Hängewerks zeigt, kann von einer solchen ausgegangen werden, denn Vogl wollte die Konstruktionstechnik darstellen. Das Sprengwerk hingegen blieb vorerst offen. Der Fahrbahnbelag bestand aus Holzdielen, auf denen eine Schotterlage aufgebracht war.

Reparaturen und Umbaumaßnahmen der Altwasserbrücke im 19. Jahrhundert

Neben der natürlichen Abnutzung durch den Verkehr waren es meist die Hochwasser mit nachfolgenden Eisgängen, welche nennenswerte Schäden anrichteten. Kleinere Reparaturen und Erneuerungen waren beinahe jedes Jahr erforderlich. Mal waren es schadhafte Quadersteine an den Widerlagern und Steinpfeilern, mal waren es Tragbalken und Dielen der Fahrbahn und der später hinzugekommenen Trottoirs, mal war es ein neuer Ölfarbenanstrich.¹⁶⁵

Im folgenden sind die kleineren Reparatur- und Umbaumaßnahmen an der Altwasserbrücke in chronologischer Reihenfolge aufgelistet, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben:

- Nach dem Brand am 7. April **1810** mußte man die verkohlten Tragbalken und Geländerteile ersetzen.
- Am 6. Oktober **1825** erfolgte vom Königlichen Rentamt Neuburg eine

öffentliche Ausschreibung zur Holzlieferung für die Altwasserbrücke und das Uferbeschlächt bei Neuburg und an der Insel. Für die Altwasserbrücke benötigte man 100 Stück Falzbretter von 20 Schuh (5,84 m) Länge, 12 Zoll (29 cm) Breite und 1 1/2 Zoll (3,6 cm) Dicke sowie 80 Stück Fichten- oder Kiefern-Stämme von 21 Schuh (6,13 m) Länge und 13 Zoll (32 cm) Umfang am dünnen Ende.¹⁶⁶ Auslöser der Maßnahmen war vermutlich ein vom Königlichen Oberbaurath von Riedl verfaßter Zustandsbericht, den dieser zu Beginn des Jahres 1814 vor Ort erstellt hatte.¹⁶⁷ Darin vermerkte Riedl, daß die Holzroste und Vorbeschlächte größtenteils über das Wasser hervorragten und morsch sind. Er empfahl die Anlage eines neuen Rostes und einer neuen untersten Steinlage.

- Im Winter **1833/34** beschädigte anhaltendes Hochwasser das Fundament des zweiten Steinpfeilers (vom linken Ufer an gezählt) (Kat. 80).¹⁶⁸ Im selben Jahr waren die Tragschwellen an der ersten, dritten und vierten Öffnung baufällig.¹⁶⁹

- **1838** richteten wiederum Hochwasser und Eisgang Schäden an. An der Spundwand des ersten Pfeilers werden ein eichenes Geschwell und ein Zangenholz aufgehoben und fortgeführt. Am zweiten Pfeiler werden zwei Geschwelle, vier Zangenhölzer und sechs Pfähle gehoben und ebenfalls fortgespült. Außerdem vermerkt die Königliche Bauinspektion Neuburg, daß das Steinpflaster um diese zwei Pfeiler sehr schadhaf geworden sei.¹⁷⁰

- Im Februar **1841** erhält die Königliche Bauinspektion Donauwörth von der Kammer des Innern der Regierung von Schwaben und Neuburg die Anweisung, den beschädigten ersten Pfeiler vor einem zu erwartenden Eisgang zu sichern, indem eine Verschalung aus einzurammenden Pfählen oder auf andere solide Weise angebracht werde. Während des Eisabgangs sei die Brückenpassage zu sperren, um jedem möglichen Unglücksfall vorzubeugen. Die Wiederherstellung des ersten Pfeilers solle nicht in der bisherigen spitzen, sondern in runder Form, ähnlich dem Pfeiler über den Hauptfluß erfolgen.¹⁷¹ Tatsächlich erhielt der erste Pfeiler auf seiner Oberstromseite eine Rundform wie der Mittelpfeiler der Elisenbrücke. Auch am zweiten Pfeiler beabsichtigte man diese Änderung. Im Dezember 1841 zog die Regierung jedoch ihre bereits im Etat 1841/42 erteilte Genehmigung zurück, da der "*Vorkopf*" dieses Pfeilers noch in gutem Stande sei und die hierfür bestimmte Summe von rund 731 Gulden für notwendige Bedürfnisse reserviert bleibe. Gleichzeitig plante die Regierung eine einschneidende Umbaumaßnahme an der Altwasserbrücke. Da die hölzerne Fahrbahn keine lange Dauer mehr verspreche, so das Regierungsschreiben, solle die Bauinspektion Donauwörth gelegentlich ein Projekt über den Bau einer massiven Überwölbung der Brückenöffnungen anfertigen.¹⁷² Mit anderen Worten: bereits im Jahre 1841 plante man den

Ersatz des hölzernen Hängesprengwerks durch Steinbögen! Das Vorhaben kam über die Planung nicht hinaus.

- Im Januar **1843** richtet ein Wintersturm an der Altwasserbrücke Schäden an.¹⁷³

- **1874** kam es zu Ausbesserungen des Pflasters und der hölzernen Aufbauten. Das Manual des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Ingolstadt weist für dieses Jahr rund 817 Gulden an Ausgaben für die Altwasser- und knapp 55 Gulden für die Elisenbrücke aus.¹⁷⁴

- **1876** beschädigten anhaltende Hochwasser die Pflasterungen an den ersten beiden Pfeilern und den Widerlagern.¹⁷⁵

- **1891** erfolgten Ausbesserungen des Fahrbahnbelags.¹⁷⁶

Umbaumaßnahmen an der Altwasserbrücke 1845 bis 1848

Zwischen 1845 und 1848 wurden etappenweise sämtliche fünf Öffnungen der Altwasserbrücke erneuert. Dabei verbreiterte man die Fahrbahn, korrigierte deren Richtung, legte Trottoirs an und ersetzte das doppelte durch ein einfaches Hängesprengwerk. Während der Umbauarbeiten war eine Passage weiterhin möglich. Auf der Hälfte der einstigen Fahrbahnbreite einer Öffnung schlug man jeweils zwei, aus vier Pfählen bestehende Notjoche ("*Interimsbrückweg*"), auf die Schwellen und Dielen gelegt wurden.¹⁷⁷

Ende März 1845 war Bayern von einem Jahrhundert-Hochwasser heimgesucht worden. Der Pegelstand hatte 5,23 m über Nullpunkt erreicht, zahlreiche Wohnhäuser standen unter Wasser.¹⁷⁸ An der Altwasserbrücke wurden vor allem die beiden steinernen Widerlager in Mitleidenschaft gezogen. Zunächst scheint man an der Brücke provisorische Ausbesserungen vorgenommen zu haben. Am 4. April 1845 gibt der Magistrat bekannt, daß die Benutzung der Brücke dem Publikum wieder gestattet werde, jedoch mit Einschränkungen. Die Befahrung dürfe nur langsamen Schrittes erfolgen, nur mit einem Gespann von zwei Pferden oder Zugtieren und mit einer Maximalladung von 20 Zentnern. Außerdem dürften nie zwei Fuhrwerke gleichzeitig auf der Brücke fahren.¹⁷⁹ Im Juni 1845 muß der Magistrat bekanntgeben, daß die Altwasserbrücke neuerdings schadhaf geworden sei. Den "*Contravenienten*" drohte eine Geldstrafe von 5 bis 25 Gulden oder Arrest.¹⁸⁰ Inzwischen hatte die Bauinspektion Donauwörth bei der Regierung in Augsburg einen Kostenvoranschlag eingereicht. Anscheinend schlug man die Ausbesserung des Steinwurfs sowie die Errichtung eines Notjoches am Widerlager vor.¹⁸¹

Am 4. Oktober 1845 teilte die Regierung der Bauinspektion folgendes mit: die Herstellung des rechts- und linksseitigen Widerlagers werde geneh-

mit, jedoch dürften die auf Elementarbeschädigungen für dieses Objekt bereits angewiesenen 1.200 Gulden nicht überschritten werden. Der vorgelegte Plan über die sukzessive Herstellung einer zweckmäßigeren Fahrbahn erhalte ebenfalls die Genehmigung.¹⁸²

Der Vorbericht im Kostenvoranschlag über die Verbesserung der Fahrbahn der Altwasserbrücke enthält zahlreiche wertvolle Hinweise auf das Aussehen der damaligen Brücke.¹⁸³ Die Fahrbahn sei mit 21,5 Schuh (6,3 m) zwischen den beiden Geländern zu schmal. Sie habe kein Trottoir und sei daher bei Regenwetter für Fußgänger lästig zu betreten. Außerdem habe sie eine ungünstige Richtung gegen die Eisenbrücke. Es werde deshalb beantragt, die Richtung der Fahrbahn in die gleiche Flucht mit dem linksseitigen Widerlager der Eisenbrücke zu legen. Am linksseitigen Ufer solle die Fahrbahn zur Verbesserung der Einmündung in den Auffahrdamm etwas mehr flußaufwärts gerichtet werden. Die neue Fahrbahn solle eine äußere Breite von 31 Schuh (9,0 m) erhalten, wovon 21 Schuh (6,1 m) auf die Fahrbahn träfen. Konstruiert werde die Fahrbahn aus einem von acht Straßenträgern getragenen, bekieseten Brückenweg, unterstützt durch ein Sprengwerk mit sechs Streben und sechs Spannriegeln. Außerhalb des Fußweges sei ein Hängewerk angebracht. Hänge- und Sprengwerk sollen mit Ausnahme der mittleren Tragschwellen aus Eichenholz bestehen. Die Umbauten sahen außerdem eine Verminderung der Beschotterungsdicke von 18 Zoll (44 cm) auf 9 Zoll in der Fahrbahnmitte vor.

Zunächst, im Herbst 1845, begann man mit dem Umbau von zwei Öffnungen. Den Auftrag hierfür erhielt der Neuburger Zimmermeister Brandl, der ein Mindestgebot von 1.630 Gulden abgegeben hatte.¹⁸⁴ Brandl erhielt auch beim Umbau der restlichen Öffnungen den Zuschlag. Der für 1846 avisierte Umbau der weiteren drei Öffnungen wurde mangels ausreichender Finanzmittel verschoben.¹⁸⁵ 1847 konnte man die dritte und vierte Öffnung in Angriff nehmen.¹⁸⁶ Im Juli 1848 schließlich begann man mit dem Bau einer Notbrücke über die fünfte Öffnung der Altwasserbrücke.¹⁸⁷ Im November 1848 waren die Arbeiten abgeschlossen.¹⁸⁸

Das Ende der Altwasserbrücke

Der Neuburger Bauamtman Adam Egler bezeugte in seinem Zustandsbericht aus dem Jahre 1897 den vier Pfeilern einen "anscheinend guten" Zustand.¹⁸⁹ Der Holzrost der Pfeiler und der Widerlager liege jedoch 0,5 m über dem Nullpegel, so daß sich der Schwellrost und die Pfahlköpfe mindestens die Hälfte des Jahres über Wasser befänden und deshalb stark angefault seien. Der Abbruch der Altwasserbrücke erfolgte Ende

1907/Anfang 1908 (Kat. 84). Noch heute sind bei Niedrigwasser die Reste der alten Steinfundamente zu sehen.

Nr. 75

Abb. 71

"Plan der Donau-Altwasser Brücke bei Neuburg aufgenommen durch Franz Vogl. Zeichner bey Königl. Baie. Landbau Inspection." Kolorierte Planzeichnung. Mit Maßstab. 50,2:101,0 cm. 1810.

BayHStA PLS 1658 e; BayHStA OBB Akten 1867, 17, ad 17

Vogls Plan entstand zusammen mit dem oben beschriebenen Plan der Donaubrücke (Kat. 40) im ersten Halbjahr 1810. Vogl verlangte für "Messung und Zeichnung" der Altwasserbrücke 42 Gulden.¹⁹⁰ Der Plan zeigt die beiden Widerlager und die vier wuchtigen Steinpfeiler in Seitenansicht von unterstrom und in der Draufsicht. Auf den Pfeilern liegen 13 parallele Reihen von Längsbalken auf. Die Fahrbahn besteht aus quer gelegten Dielen und einer Beschotterung. Als Tragwerkskonstruktion wählte man ein doppeltes Hängesprengwerk. Im Original ist die an der Oberstromseite der Fahrbahn gelegene Wasserleitung als blauer Strich zu erkennen. Das Fundament der Pfeiler bildet ein mit Brettern abgespundeter Pfahlrost, welcher mit losen Steinen aufgefüllt war und an der Oberseite durch einen Schwellrost abgeschlossen wurde. Aus der Draufsicht ist die schiefe Richtung der Brücke gut zu erkennen.

Dem Plan sind die exakten Maße der Altwasserbrücke zu entnehmen:

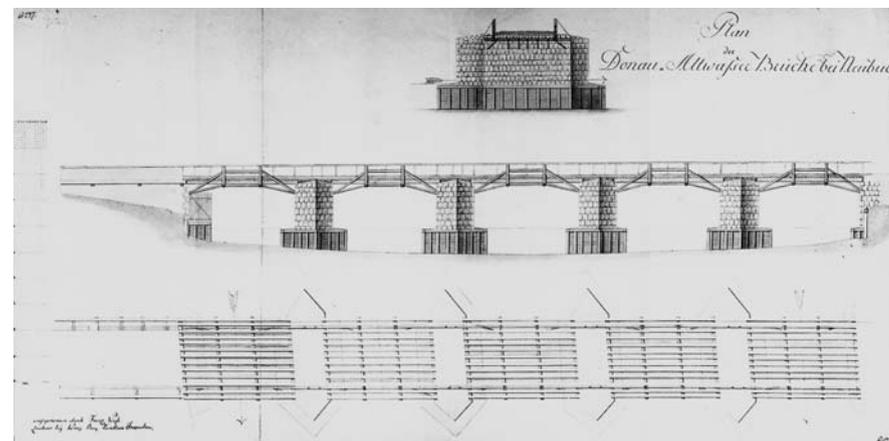


Abb. 71 (Kat. 75): Frühester maßstabsgetreuer Plan der Altwasserbrücke, Franz Vogl, 1810.

- Gesamtlänge zwischen den Widerlagern 75,5 m.
- Gesamtbreite der hölzernen Aufbauten 9,0 m. Fahrbahnbreite 6,5 m. Geländerhöhe 1,5 m.
- Öffnungen, lichte Weite vom linken Ufer an gezählt: 11,4 m, 11,6 m, 11,8 m, 11,7 m und 12,0 m.
- Fundament der Steinpfeiler: Länge von Spitze zu Spitze 18,8 m. Breite im Mittelbereich 7,3 m. Höhe ab Flußsohle rund 2,6 m. Wie einem späteren Plan (Kat. 80) aus dem Jahre 1834 zu entnehmen ist, ragten die Pfähle noch bis zu 3 m in den Flußgrund. Man kann deshalb von einer Gesamtlänge zwischen 5 und 6 m ausgehen.
- Steinpfeiler: Länge von Spitze zu Spitze 15,0 m. Breite im Mittelbereich 4,4 m. Höhe ab Schwellrost 5,7 m.

Nr. 76

o. Abb.

"Plan Der ruinirten Donau-Altwasser-Brücke bei der am 7.ten April vorgewesenen Feuersbrunst". Signiert "Franz Vogl. Neuburg am 10ten April 1810". Kolorierte Tuschfederzeichnung. Maßstab 1:100. 20,2:96,5 cm. 1810. Schefold 47154 BayHStA PLS 9317

Am 7. April 1810 geriet die Altwasserbrücke und nach Angaben des Neuburgischen Wochenblattes auch die stadtseitige Donaubrücke infolge Blitzschlags in Brand. Das rasche Eingreifen des Bierbrauers Jakob Ferg und des Dienstknechts Joseph Koch, die mit Wassereimer und Feuerspritze als erste zu Hilfe eilten, konnte die Zerstörung der Brücke nicht verhindern.¹⁹¹ Zur "schleunigen Reparatur" wurde bereits zwei Tage später ein Vorschuß von 500 Gulden angewiesen.¹⁹²

Franz Vogl fertigte am 10. April von der beschädigten Altwasserbrücke eine Zeichnung von oberstrom an. Da die Brückenpfeiler aus Quadersteinen bestanden, konnte das Feuer nur die hölzernen Aufbauten beschädigen. Vier der fünf Sprengwerke sind schwarz angekohlt, ebenso einige Tragbalken; der Geländerholm fehlt. Der Plan entspricht im Maßstab dem von unterstrom gezeichneten Plan der intakten Brücke (s. Kat. 75), der vermutlich als Kopiervorlage diente.

Vielleicht war der Brand der Neuburger Brücke mit ein Grund, daß am 14. Mai 1810 im gesamten Altmühlkreis eine Verordnung zur Verhütung der Feuergefahr auf hölzernen Brücken erlassen wurde. Gegen Blitzschlag war man natürlich machtlos, doch war es zukünftig nicht mehr gestattet, daß auf den Brücken Tabak geraucht, Tabakspfeifen ausgeklopft noch zur Nachtzeit mit Kin- und Spanfackeln passiert werde. Die Polizeibehörden

sollten Zuwiderhandlungen unnachsichtlich bestrafen.¹⁹³ Die Verordnung wurde in den kommenden Jahren wiederholt veröffentlicht.¹⁹⁴ Eine weitere Verordnung galt dem Verbot des schnellen Fahrens und Reitens auf der Donaubrücke. Die Neuburger Polizeibehörde meldete beispielsweise für das IV. Quartal 1824/25, daß ein Einwohner wegen starken Reitens über die Elisenbrücke abgestraft wurde.¹⁹⁵

Nr. 77

Abb. 72

Brand der Altwasserbrücke vom stromaufwärts gelegenen Teil der Insel aus gesehen. Lavierte Tuschfederzeichnung. Ohne Signatur (J. B. Graßegger). 16,2:32,4 cm. 1810. Vgl. Schefold 47155 HV ND G 901

Dichter aufsteigender Qualm steigt von dem in Brand geratenen hölzernen Aufbau der Altwasserbrücke auf. Das Feuer erhellt die steile Brückenauffahrt sowie die anliegenden Gebäude am nördlichen Brückenkopf und auf der Insel. Schutzpatron Nepomuk muß dem gespenstischen Treiben tatenlos zusehen. Ob die Bildunterschrift "Brand der Donaubrücke zu Neuburg 7 April 1811" vom Künstler selbst – vermutlich Joseph Benedikt Graßegger, der Mitbegründer des Historischen Vereins Neuburg – gesetzt wurde, ist fraglich, denn die schriftlichen Quellen und Vogls Plan deuten sicher auf den 7. April 1810.

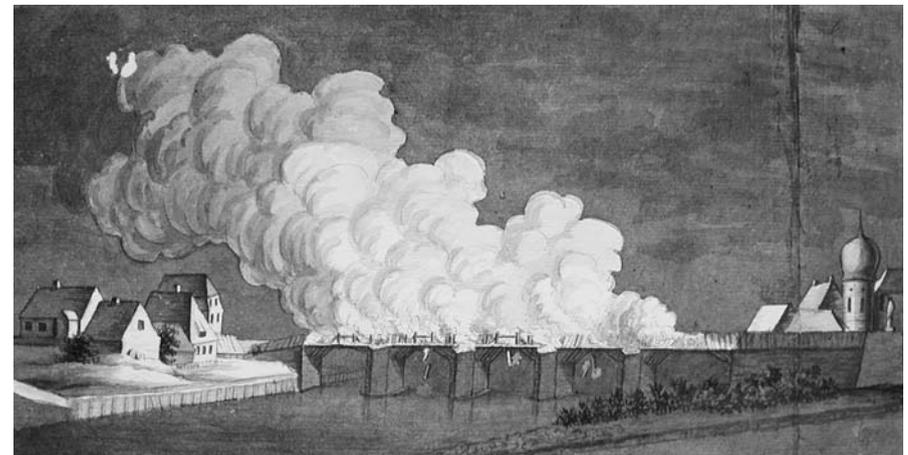


Abb. 72 (Kat. 77): Brand der Altwasserbrücke infolge Blitzschlags am 7. April 1810.

Nr. 78

Blick auf Neuburg unterhalb vom Arco aus. Bildunterschrift mit Allianzwapen der Herzogin Amalie von Zweibrücken: "Neubourg sur le Danube Dédié à S.A.R. Madame la Duchesse Douairière des deux-ponts née Duchesse de Saxe par son très-humble et très-obeissant Serviteur François Vogl." "Dessine et grave a l'eau-forte par Fr. Vogl." Kolorierte Radierung, Signiert " Fr. Vogl 1811". 46,0:58,1 cm. 1811.

Schefold 46998

HV ND G 380 (vgl. G 381)

Vorliegende Radierung zählt sicherlich zu den Glanzstücken aus Vogls Opus. Der *"sehr ergebene und sehr gehorsame Diener"* Franz Vogl widmete sie Maria Amalia, der Witwe von Kurfürst Karl II. August von Zweibrücken. Maria Amalia hatte nach dem Tode ihres Mannes im Jahre 1795 das Schloß Neuburg als Witwensitz gewählt und lebte dort mit einem Gefolge von etwa 20 Personen bis zu ihrem Tode am 20. April 1831.

Die unterhalb des Arcos aufgenommene Gesamtansicht birgt mehrere interessante Details zur Stadtgeschichte um das Jahr 1811: die untere der beiden Schiffmühlen an der Insel, die Weinberg-Schiffmühle samt Müller-



Abb. 73 (Kat. 78): Ein Meisterwerk Franz Vogls, gewidmet der Herzogin Maria Amalia, 1811.

Abb. 73

haus am linken Donauufer, die Reste der unteren Schanzanlagen sowie die Zwiebeltürme auf der Insel.¹⁹⁶ Links neben dem Kirchturm von St. Peter zeigt sich die auf der Schanz stehende Windmühle, welche 1809 in Monheim gekauft, zerlegt nach Neuburg überführt und dort hinter der Kaserne vom Kasernenmetzger Lorenz Wild wieder aufgebaut wurde.¹⁹⁷ Die Darstellung der Altwasserbrücke ist etwas perspektivisch verzerrt. Versteckt zwischen den Häusern auf der Insel lugt eine Bogenhälfte der Wiebeking-Brücke hervor.

Die Ansicht führt außerdem die Neuburger Schiffahrtsgeschichte vor Augen. Auf der Höhe des Englischen Gartens sind elf Schiffsreiter eines Treidelzuges zu sehen, die gen Neuburg streben.¹⁹⁸ Die Zugseile führen zum spitzen Bug eines größeren Frachtschiffes, vermutlich ein Kelheimer, welches von einer Plätte begleitet wird. Über zwei solcher Schiffzüge aus dem Jahre 1815 sind wir vom Regensburger Schiffmeister Zacharias Ziegler genauest unterrichtet.¹⁹⁹ Ziegler schickte am 3. Mai 1815 in Regensburg zwei von neun Roßen gezogene Zillen los, die morgens am siebten Tag in Neuburg ankamen. Dort wurde im Auftrag des K. K. Magazin Ladung aufgenommen, darunter mehrere hundert Faß Mehl und Zwieback. Am 10. Mai ging die Reise von Neuburg mit drei, von 18 Rössern gezogenen Zillen weiter. Am 21. Mai erfolgte die Ankunft am Bestimmungsort Ulm. Drei Tage später war man zurück in Neuburg. Für einige der Neuburger Einwohner boten die Schiffzüge willkommene Gelegenheit zur Arbeit, ob als Schiffsreiter oder als Besatzung. Von den 15 Schiffleuten des genannten Zuges stammten mindestens zwei aus Neuburg: der Seiltrager Friedrich Vitzthum und der Geschworene Martl Kail. Daß für derart harte Arbeit nur gestandene Männer in Frage kamen, unterstreicht der Bierkonsum der Schiff- und Roßleute auf der Reise im Jahre 1815. Die rund 30 Männer tranken nicht weniger als 3.228 Liter Bier, d.h. pro Tag und Mann rund fünf Maß.

Nr. 79**Abb. 74 (Teilansicht)**

Blick von oberstrom auf Neuburg mit Wiebeking- und Altwasserbrücke. Aquarellierte Tuschfederzeichnung von Franz Vogl. 37,5:63,2 cm. Ca. 1812.

HV ND G 145

Äußerst schlank wirken die vier Steinpfeiler der Altwasserbrücke auf dieser Voglschen Ansicht. Im Gegensatz zur stadtseitigen Bogenbrücke ist das Gelände der Altwasserbrücke verbrettert. Das Einfahrtsgebäude auf der Insel steht noch an seinem Platz. Abgerissen hingegen ist das Donautor.

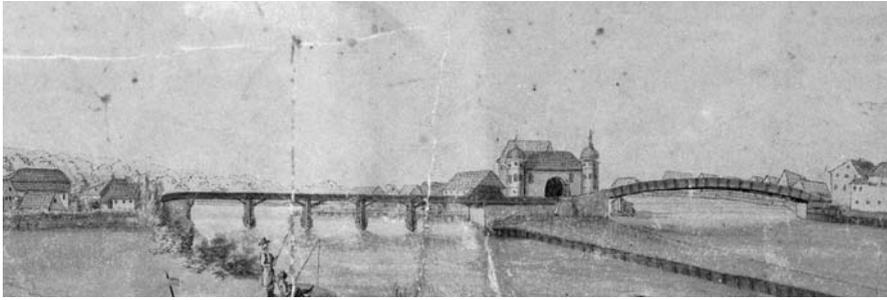


Abb. 74 (Kat. 79): Altwasserbrücke und Wiebeking-Brücke von oberstrom aus gesehen, ca. 1812 (Teilansicht).

Nr. 80

Abb. 75 (Teilansicht)

"Plan von der Altwasserbrücke über die Donau bey Neuburg. Neuburg am 1. Apr. 1834. Königliche Bauinspection Neuburg. Aufgenommen und gezeichnet Wassermann. K. IngPracticant." Tuschezeichnung auf Transparentpapier. Mit Maßstab. 26,4:40,0 cm. 1834.

StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 714, 8

Anlaß für die Erstellung dieses Planes war die Beschädigung des zweiten Brückenpfeilers durch das Hochwasser 1834. Der Gesamtplan, von dem hier ein Ausschnitt entnommen ist, zeigt die vier Steinpfeiler in der Draufsicht, das Querprofil des Altwassers, das beschädigte, von einem Steinwurf umgebene Fundament des zweiten Pfeilers im Querprofil von vorne sowie im Querprofil von der Seite. Der Plan verrät, daß erst bei einem Pegelstand von 3 Schuh 3 Zoll (ca. 95 cm) das Fundament komplett unter Wasser lag.

Nr. 81

Abb. 76

"Neuburg an der Donau". Blick von Osten auf den nördlichen Teil der Insel mit Altwasserbrücke sowie die Gebäude nördlich der Donau, im Hintergrund der Stadtberg. Kolorierte Lithographie. Von J. B. Dilger. 1839.

Schefold 47012, Abb. NF S. 75.

Privatbesitz

Es gibt nur wenige Darstellungen der Altwasserbrücke aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der Münchner Zeichner und Lithograph Johann Baptist Dilger (1814-1847) hat Neuburg vom Englischen Garten aus porträtiert und dabei Neuburgs Wahrzeichen, das Schloß, keck hinter einem Baum versteckt. In der Bildmitte steht die Altwasserbrücke mit den

vier Steinpfeilern, den dreieckigen steinernen Aufsätzen und den Stützstreben des Sprengwerks. Am nördlichen Ufer markieren drei Gebäude am ehemaligen Brückenkopf den Beginn von Neuburg-Nord. Am rechten Donauufer kämpft ein Treidelzug gegen die Strömung an. Die Ansicht erschien 1839 als eine von 51 Lithographien von J. B. Dilger im "Vaterländischen Magazin für Belehrung, Nutzen und Unterhaltung, insbesondere zur Beförderung der Vaterlandskunde, Kunst und Industrie".²⁰⁰

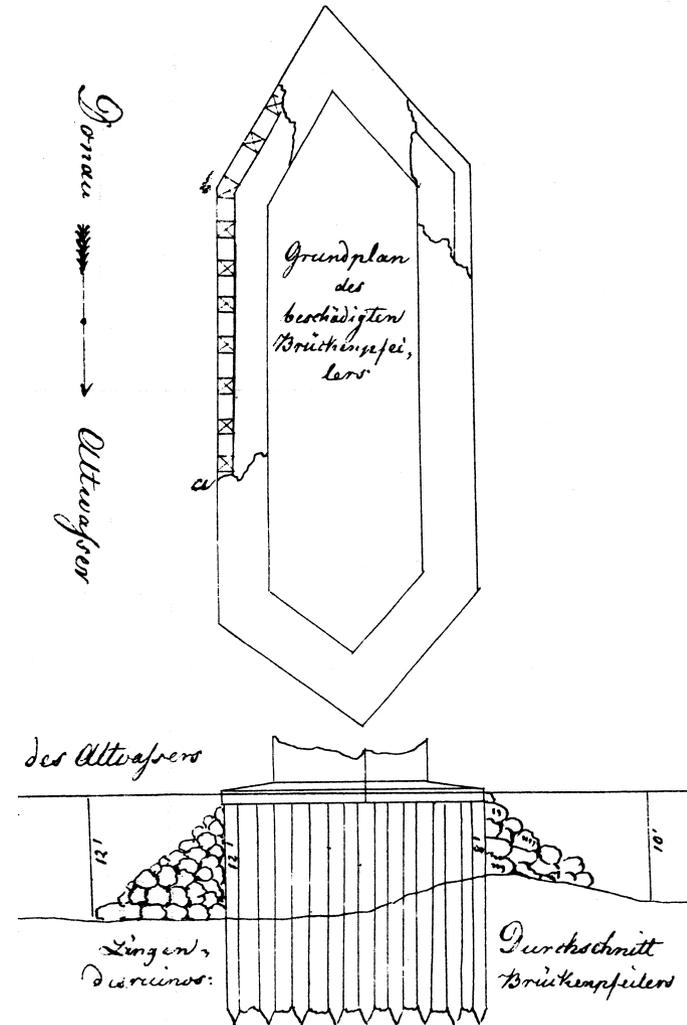


Abb. 75 (Kat. 80): Grundriß und Querprofil des zweiten Steinpfeilers im Altwasser, 1834 (Teilansicht).

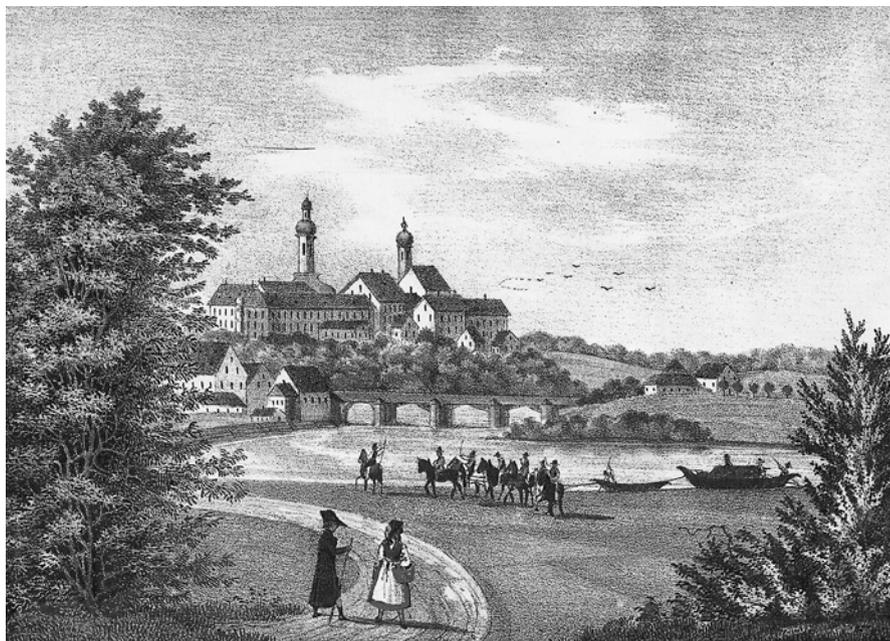


Abb. 76 (Kat. 81): Blick vom Englischen Garten auf die Altwasserbrücke, Lithographie von J. B. Dilger, 1839.



Abb. 77 (Kat. 82): Altwasserbrücke von unterstrom, um 1900.

Nr. 82

Altwasserbrücke von unterstrom gesehen. S/W-Fotografie von Stefan Appel, Ministerialoffiziant Neuburg/München. 11,6:16,7 cm. Aufnahmedatum zwischen 1899 und 1907.
HV ND

Aus der Zeit um die Jahrhundertwende stammen die ersten Fotoaufnahmen der Altwasserbrücke. Die Brücke besitzt noch die vier mächtigen Steinpfeiler, welche erst im Winter 1907/1908 entfernt wurden. Aufgrund des äußerst niedrigen Wasserstandes sind die von Bruchsteinen umgebenen Pfeilerfundamente aus dem Wasser getreten. Da sich an den Fundamenten einige Büsche angesiedelt haben, ist anzunehmen, daß sie die meiste Zeit des Jahres im Trockenen lagen. Über die trapezförmige Verkleidung des Sprengwerks geben die Akten keine Auskunft. Vermutlich erfolgte sie, wie bei der Elisenbrücke, um 1850. Bei den am ersten und am dritten Pfeiler aufragenden Holzmasten handelt es sich um die Stromleitung, welche erstmals im Jahre 1899 über die Brücke geführt wurde.²⁰¹

Nr. 83

"Neuburg a. D. Adolf Zetl." S/W-Postkarte. Nach einem Original des Verlags Gebr. Metz, Tübingen, 1905, Nr. 32396. 8,8:13,9 cm. Gelaufen von Neuburg nach Wien Januar/Februar 1906.
Privatbesitz

Abb. 77

Abb. 78



Abb. 78 (Kat. 83): Blick vom heutigen Hotel am Fluss auf die Altwasserbrücke mit den vier mächtigen Steinpfeilern, 1905.

Diese seltene Ansicht entstand zwei Jahre vor dem Abriß von Altwasser- und Elisenbrücke. Die Brückenauffahrt am linksseitigen Widerlager ist mit Steinen gepflastert. Im Gegensatz dazu bestanden auf den Brücken Fahrbahn und Trottoirs aus Holzdielen. Die Fahrbahn war zusätzlich mit einer Schotterlage bedeckt.

Nr. 84

Abb. 79

Abbruch der Altwasserbrücke. S/W-Fotografie. 16,4:22,8 cm. November 1907.
HV ND

Dieses auch als Postkarte veröffentlichte Motiv zeigt die Altwasserbrücke während der Abbrucharbeiten im November/Dezember 1907. Geländer und Fahrbahndielen sind bereits entfernt. An der dritten, vierten und fünften Öffnung befindet sich noch das einfache Hängesprengwerk, welches zwischen 1845 und 1848 das vormalige doppelte Hängesprengwerk ersetzte.

Sämtliche Pfeilerspitzen sind bereits abgetragen, wodurch der Blick ins Innere der Pfeiler freigegeben wird. Die vier Steinpfeiler der Altwasserbrücke bestanden bekanntlich aus einer Steinquaderummantelung und einer Füllung aus Bruchsteinen.



Abb. 79 (Kat. 84): Abbruch der Altwasserbrücke, Ende 1907.

3. Das 20. Jahrhundert

a) Zweite Elisenbrücke und neue Altwasserbrücke (Thiersch-Brücken, 1907/1908)

Projektierung

Spätestens 1894 begann man sich ernsthaft mit einem Neubau der beiden Brücken zu beschäftigen. Im Gegensatz zu früheren Zeiten sollte diesmal der Neubau von Donau- und Altwasserbrücke zeitgleich stattfinden. Der seit 1892 im Königlichen Straßen- und Flußbauamt Neuburg tätige Bauamtmann Adam Egler (seit 1901 Baurat) liebäugelte zunächst mit einer Eisenkonstruktion, ähnlich der damaligen Luitpoldbrücke in München. Egler fragte bei der Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Nürnberg an, wieviel ein Ersatz der beiden hölzernen Bogenhängewerke an der Elisenbrücke durch eiserne Bögen kosten würde.²⁰² Im Oktober 1895 bat er um einen weiteren Kostenvoranschlag, diesmal für eine Eisenkonstruktion mit 48 m Stützweite, was die Beseitigung des Steinpfeilers möglich gemacht hätte.²⁰³ Für Egler wurde der Neuburger Brückenbau zum Lebenswerk.²⁰⁴ In einem ausführlichen Bericht an die Königliche Regierung von Schwaben und Neuburg stellte Egler am 5. Februar 1897 fest, daß beide Brücken ohne größeren Unterhaltungsaufwand noch sechs bis sieben Jahre ohne Gefahr für den Fuhrwerks- und Personenverkehr benutzt werden können.²⁰⁵ Nach Ablauf dieser Zeit werde jedoch nahezu eine vollständige Erneuerung sämtlicher Holzkonstruktionsteile erforderlich sein, was einen namhaften Kostenaufwand verursache. Es stelle sich, so Egler, die Frage, ob die Holzteile dann durch Holz ersetzt werden sollen, ob an die Stelle des Holzes eine Eisenkonstruktion treten solle oder ob vollständige Neubauten ausgeführt werden sollen. Eine Neukonstruktion in Holz, so Egler weiter, dürfte nicht mehr zeitgemäß erscheinen, zumal sich über die Brücken ein großer Fuhrwerksverkehr bewege und die Holzkonstruktion den heutigen Belastungsnormen in keiner Weise mehr entspräche. Auch gegen eine Eisenkonstruktion brachte er Argumente vor. Der Mittelpfeiler böte weiterhin den Schiffern und Flößern Anlaß zur Klage und die Durchflußverhältnisse an beiden Brücken seien bei Hochwasser sehr ungünstig, da ein Aufstau entstehe, welcher die Straßen nach Ried und Bittenbrunn überflute. Egler kam zu dem Schluß, daß an Stelle der bestehenden alten Brücken vollständig neue erbaut werden müssen. *"Bei der malerischen Lage der Stadt gegen die Donau dürften in erster Linie nur Steinbrücken für beide Brücken in Frage kommen und zwar, da hier die Verhältnisse für Betonbrücken günstig liegen, solche nach den im Württemberg in den letz-*

*ten Jahren zur Ausführung gekommenen Gelenkbrücken von Leibbrand.*²⁰⁶

Egler fertigte bereits eine Skizze der neuen Brücken an, nach welcher sich der Durchflußquerschnitt von bisher 525 qm auf 650 qm bei 4,35 m Pegelstand erhöhte und somit der Aufstau bei Hochwasser verringert werden würde. Den Standort der Brücken empfahl er mit Rücksicht auf die bestehenden Anwesen und Geschäfte beizubehalten. Nur das linksseitige Widerlager der Altwasserbrücke sei um etwa 6 m aufwärts zu rücken, da hierdurch die Brückenansfahrt genau zwischen den beiderseits befindlichen Anwesen zu liegen komme und außerdem die beiden Pfeiler – Egler sah nur mehr zwei anstatt der bisherigen vier Pfeiler im Altwasser vor – parallel zum Stromstrich bei Hochwasser situiert werden könnten. An Kosten errechnete Egler für beide Brücken sowie für den Abbau der alten Brücken eine Summe in Höhe von 200.000 Mark.²⁰⁷

Ende 1898 beschäftigt sich auch der Neuburger Stadtmagistrat mit dem Umbau der beiden Brücken. Er richtet an das Staatsministerium des Innern eine Petition, die erste Rate der erforderlichen Baukosten in den Budgetentwurf der kommenden Finanzperiode einzustellen. Dies wird abgelehnt.²⁰⁸ Inzwischen hat das Straßen- und Flußbauamt Neuburg die Anweisung erhalten, einen Detailplan über den Neubau auszuarbeiten. Den Direktiven der Ministerialentschließung aus München gemäß soll ein Projekt in Stein und Beton und als Alternative dazu ein Projekt mit eisernem Überbau erstellt werden.²⁰⁹ Als Muster für den Bau aus Stein und Beton soll die Saalachbrücke in Reichenhall dienen. Außerdem seien die Untergrundverhältnisse durch Bohrungen genauest festzustellen und die Achse der beiden Brücken, wenn möglich, in eine Horizontale zu legen. Egler bekommt bis 1. September 1900 Zeit für die Beschaffung der gewünschten Unterlagen. Im April 1899 fordert er bei der Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Nürnberg einen erneuten Projektentwurf an.

Im Mai 1900 schließlich waren die Erhebungen für den Neubau soweit fortgeschritten, daß ein Vergleich zwischen den Brückenvarianten und deren Kosten möglich war. Egler erstattete der Regierung von Schwaben und Neuburg Bericht. Die Bohrungen hätten ergeben, daß bis zum felsigen Untergrund eine festgelagerte Kiesschicht von 4 bis 5 m Mächtigkeit vorhanden sei und der Fels gegen die Stadtseite hin ansteige. Die bisher an der Altwasserbrücke gezogenen alten Eichpfähle seien nicht tiefer als 3,8 bis 4,0 m unter Nullpegel eingerammt. Bei der Elisenbrücke habe man bei der Planung eine lichte Weite von 46,5 m angenommen, bei der Altwasserbrücke eine Gesamtlichtweite von 76,0 m mit drei Öffnungen von je 23,8 m Spannweite. Für sämtliche Gewölbebögen sei Beton aus Portlandzement sowie Kies und Sand aus der Donau, für sämtliche Verklei-

dungen Muschelkalk aus Marktbreit geplant. Die Kosten eines Neubaus in Stein und Beton beliefen sich auf 281.350 Mark im Vergleich zu denen einer Eisenkonstruktion in Höhe von 220.000 Mark.

Wie schon in seinem ersten Entwurf aus dem Jahre 1897 favorisierte Egler einen Stein-Beton-Bau. *"Nachdem der Preisunterschied kein hervorragend bedeutender ist, besonders wenn die späteren Unterhaltungskosten hinsichtlich des Anstrichs in Berücksichtigung gezogen werden, dürfte wohl mit Rücksicht auf die malerische Lage der Stadt zu den beiden Brücken, die Wahl für einen Steinbau berechtigt erscheinen."*²¹⁰

Im Oktober 1900 erhält Egler einen Kostenvoranschlag samt Plänen der Firma Wayss & Freytag (Kat. 85), welchen er an die Regierung weiterleitet. Im Dezember 1900 ist es dann entschieden: Neuburg erhält Brücken aus Stein und Beton.²¹¹ Egler wird beauftragt, bis zum 1. Oktober 1901 auf der Grundlage einer Mappe von Plänen der Obersten Baubehörde in München ein vollständiges Detailprojekt aufzustellen. Die Oberste Baubehörde machte dabei eine Reihe von Auflagen. So seien die Gewölbebögen als Dreigelenkbögen zu konstruieren. Für die Elisenbrücke seien Stahlgelenke, für die Altwasserbrücke Bleieinlagen vorzusehen. Als Baumaterial solle vorherrschend Kalkstein der Umgebung Neuburgs verwendet werden. Sollte dieser zur Verkleidung nicht in entsprechender Qualität erhältlich sein, sei Muschelkalk aus unterfränkischen Brüchen zu verwenden. Für die untersten Fundamentschichten sowie für die innere Ausführung der Bögen solle Beton in Anwendung kommen.

Egler holte im folgenden verschiedene Angebote für Muschelkalk, Granit, eiserne Gelenke usw. ein. In Ehingen fragt er wegen der Leibbrand-Konstruktion an der Brücke von Munderkingen nach. Diese 1890 errichtete Donaubrücke besaß das System eines Dreigelenkbogens (Stahlgelenke) und galt als Revolution im noch jungen Betonbrückenbau.

Inzwischen hatte sich das Neuburger Projekt herumgesprochen. In den Jahren 1903 bis 1905 gehen zahlreiche Angebote ein. Die Georg Noell & Co. Maschinen- und Eisenbahnbedarfs-Fabrik Brückenbau-Anstalt, Würzburg, bietet beispielsweise die Lieferung von Eisenkonstruktionen an. Das Chemische Laboratorium Pullach offeriert Sprengarbeiten. Menck & Hambrock, Altona-Hamburg, senden einen Prospekt ihrer Kleindampframmen samt Referenzliste.

Verakkordierung der Notbrücken, der Elisenbrücke und der Altwasserbrücke

Am 27. Januar 1906 erfolgt die Bekanntmachung, daß bis zum 10. Februar Angebote zum Bau zweier Notbrücken einzureichen seien. Der Bau-

entwurf der Notbrücken stammte aus der Feder Eglers. Von den sechs Bewerbern erhielt Baumeister Bernhard Steinle aus Lauingen den Zuschlag, da sein Angebot mit einem Preis von 8.890 Mark für die Donau-Notbrücke und 13.077 Mark für die Altwasser-Notbrücke die Angebote der Mitbewerber deutlich unterbot.²¹²

Als nächstes wurde der Bau der Elisenbrücke "verakkordiert". Anfang Juni 1906 erhält Egler den Auftrag, auf Basis des neuerdings umgearbeiteten bauamtlichen Projektes bei einer Reihe leistungsfähiger Brückenbaufirmen für den Neubau der Elisenbrücke Preisangebote einzuholen. Lichtweite, Pfeilhöhe, Breite und Höhenlage der Fahrbahn, Entlastungsbögen, Bolzengelenke sowie architektonische Ausgestaltung der bauamtlichen Vorlage aus München seien beizubehalten.²¹³

Egler erstellte einen monatsgenauen Baubetriebsplan für die Errichtung der beiden Brücken sowie eine mehrseitige Liste sämtlicher zu erbringender Leistungen, die er als Kopie zusammen mit den "Besonderen Bedingungen" an folgende zehn Baufirmen versandte: Sager & Woerner, München; Philipp Holzmann & Cie., München; Del Bondio & Halter, München; Alfred Kunz & Cie., München; Wayss & Freytag, München; Dyckerhoff & Widmann, Nürnberg; Friedrich Buchner, Würzburg; Gebrüder Hallinger, Rosenheim; A. Thormann & J. Stiefel, Augsburg; Ingenieurbureau Hermann Kügler, München.

Bis zum Abgabetermin am 30. Juni 1906, 18.00 Uhr, reichten sechs Firmen Preisangebote für einen Bau nach bauamtlichem Entwurf ein. Das günstigste Angebot – 133.448 Mark – stammte von den Gebrüdern Hallinger aus Rosenheim, das Höchstgebot von Sager & Woerner mit 182.491 Mark. Beide Firmen waren außerdem die einzigen, welche zusätzlich einen eigenen Entwurf einreichten. Hallinger lag mit 150.000 Mark wieder deutlich unter dem Angebot von Sager & Woerner mit 175.000 Mark.

Die Gebrüder Hallinger waren zunächst unangefochtener Favorit, sowohl bei Egler als auch beim Stadtmagistrat, dem die Entwürfe vorgelegt worden waren. Hallinger, der bereits die Innbrücke bei Neuötting errichtet hatte, sah auf der Stadtseite die Errichtung eines großen Torbogens mit angrenzendem Turm, ähnlich dem früheren Donautor, vor (Kat. 87). Der Entwurf von Sager & Woerner, so Egler, befriedige, ganz abgesehen von den Mehrkosten, nicht. Dieser Entwurf sah geschlossene Brückenstirnen vor, denn der von Sager & Woerner beigezogene Professor Friedrich von Thiersch hatte *"in dem mächtig wirkenden Stadtbilde der Umgebung eine geschlossene, ruhig wirkende Monumentalbrücke mit grosser Quaderung für günstig"* erachtet.²¹⁴

Am 2. Juli 1906 ersucht Egler die Regierung in Augsburg, bei höchster Stelle den Zuschlag für Hallinger baldigst zu erwirken.²¹⁵ Am 9. August

1906 erhält er vom Staatsministerium des Innern Bescheid. Der Entwurf der Firma Gebrüder Hallinger sei zwar der niedrigste, jedoch gebe der eigene Entwurf der Firma Sager & Woerner Anlaß, ihm den bauamtlichen Entwurf in seiner äußeren Ausgestaltung zu nähern. Deshalb sei eine neuerliche Angebotsstellung erforderlich, zu der nur die beiden genannten Firmen beizuziehen wären.

Bei den neuerlichen Angeboten waren einige bauamtliche Änderungen zu berücksichtigen. Dazu zählten die Anlage einer Freitreppe mit 1,15 m Breite entlang der unteren Stirnmauer am rechten Widerlager sowie ein segmentbogenartiger Vorsprung symmetrisch zur Mittellinie der Insel, an welchen sich von links und rechts je eine Freitreppe herabziehen sollte.²¹⁶

Am 7. September 1906 lagen Egler drei Angebote vor: Gebr. Hallinger 145.000 Mark, Sager & Woerner 164.800 Mark und die nachträglich in den Wettbewerb mit aufgenommene Firma Dyckerhoff & Widmann mit zwei Angeboten von 120.000 und 159.940 Mark. Diesmal sprach sich Egler für das Angebot von Sager & Woerner aus. Am 11. Oktober 1906 fiel die Entscheidung. Gemäß Entschließung des Staatsministeriums des Innern wurde die Erbauung der Elisenbrücke der Münchner Bauunternehmung Sager & Woerner übertragen.

Für den Bau der Altwasserbrücke erfolgte keine neue Ausschreibung. Ende Januar 1907 bat Egler Sager & Woerner um die Erstellung eines Angebotes.²¹⁷ Dieses belief sich auf 186.200 Mark. Am 12. August 1907 bekam wiederum Sager & Woerner den Zuschlag.²¹⁸

Architekt, Bauausführung und Bauleitung der Brücken

Wem gebührt nun die Ehre, die neuen Brücken entworfen zu haben? Der bauliche Grundentwurf geht auf den Neuburger Baurat Adam Egler zurück. Die Oberste Baubehörde in München nahm einige Änderungen vor. Die äußere, architektonische Gestaltung der Brücken wurde von dem Münchner Professor der Königlichen Technischen Hochschule Friedrich von Thiersch (1852-1921), einem der bedeutendsten deutschen Architekten seiner Zeit, entworfen. Thierschs Bauwerke, darunter der Justizpalast in München, gelten heute als herausragende Denkmäler des Historismus. In jüngeren Jahren hatte Thiersch eine Studienreise nach Italien unternommen und dort eingehend die antike Architektur studiert. Zwischen 1880 und 1913 entwarf er 16 Brücken, darunter die Donaubrücken in Budapest, die mittlere Rheinbrücke in Basel sowie die Reichenbachbrücke, die Corneliusbrücke und die Maximiliansbrücke in München.²¹⁹ Er selbst stattete am 10. Juli 1908 Neuburg einen Besuch ab, um die beiden Brücken zu besichtigen.²²⁰

Die technische Bauausführung der neuen Neuburger Brücken oblag wie gesagt der in München ansässigen Firma Sager & Woerner OHG, die heute als HEILIT+Woerner BAU-AG firmiert.²²¹ Professor Thiersch und Sager & Woerner hatten bereits einige bedeutende Projekte zu Beginn des 19. Jahrhunderts gemeinsam verwirklicht, darunter die oben erwähnten drei Brücken in München.

Als örtlichen Bauleiter setzte Sager & Woerner den rumänischen Diplom-Ingenieur Johann Maltensky (1875-1942) ein, der seit 1900 in Diensten des Unternehmens stand und bei Projektierungen wie den Münchner Brücken- und Uferschutzbauten, der Salzachbrücke bei Laufen, der Alz-korrektion bei Seebuck am Chiemsee und dem Bahnbau Donauwörth-Treuchtlingen mitgewirkt hatte.²²²

Die Bauleitung über das gesamte Projekt wurde durch das Straßen- und Flußbauamt Neuburg und dessen Leiter Baurat Adam Egler ausgeübt.

Chronologie der Bauarbeiten an der Elisenbrücke

Über den Fortschritt der Bauarbeiten berichten die Jahreschroniken in den Neuburger Kollektaneenblättern sowie die Akten im Stadtarchiv Neuburg sehr ausführlich. Am 16. Juni 1906 ist die hölzerne Notbrücke über den Hauptarm fertiggestellt.²²³ Sie ist auf einreihigen Jochen errichtet und steht etwa 50 m unterhalb der Elisenbrücke (Kat. 92). Am 5./6. November 1906 beginnen die Arbeiter von Baumeister Steinle aus Lauingen mit dem Abbruch der alten Elisenbrücke. Sager & Woerner hatte Steinle diese Arbeiten übertragen.²²⁴ Beim Abbruch des Mittelpfeilers wird der 1823 versenkte Grundstein geborgen und anschließend im Museum des Historischen Verein Neuburg untergebracht.²²⁵ Am 10. November ereignet sich ein schwerer Unfall. Bei der Wegnahme der Schirrbalken am linksseitigen Widerlager geben die Stützstreben nach und zwei Mann, Johann Heckl aus Ballersdorf und Jakob Messner aus Neuburg, stürzen samt Balken und Streben ins Wasser. Ein dritter Arbeiter kann sich durch einen Sprung an einen der nächsten Schirrbalken retten. Johann Heckl erleidet schwere Verletzungen, so daß man um sein Leben bangt.²²⁶

Nach zahlreichen Verzögerungen durch anhaltend hohe Wasserstände und Problemen beim Einrammen der Pfähle steht am 28. August 1907 endlich das ebenfalls von Steinle errichtete Lehrgerüst für den Bogenbau.²²⁷ In der Zwischenzeit besichtigen rund 50 Herren des technischen Klub Ingolstadt den neuen Brücken- und Kaibau.²²⁸

Am 20. September 1907 sind die beiden äußeren Steinbögen fertiggestellt. Den Raum dazwischen füllt eine knapp 1 m dicke Schicht Stampfbeton.²²⁹

Nach einer sechswöchigen Härtungsphase wird am 31. Oktober das Lehr-

gerüst abgesenkt und abgebaut. Am 20. Dezember 1907 ist es soweit. Die neue Elisenbrücke wird ohne große Zeremonie dem Verkehr übergeben, und die Notbrücke über die Donau wird gesperrt.²³⁰

Die vollständige Beseitigung des alten, stabilen Mittelpfeilers nahm noch einige Zeit in Anspruch. Ende Oktober 1908 begann man mit der Abtragung des verbliebenen Fundamentes. Am 11. März 1909 schließlich sprengte man den letzten Rest.²³¹

Chronologie der Bauarbeiten an der Altwasserbrücke

An der Altwasserbrücke hatten die altersbedingten Schäden bereits erste unerwünschte Folgen gezeigt. In der Nacht vom 17. auf 18. Juli 1906 passierte der Ökonom Xaver Müller aus Riedensheim mit seinem Fuhrwerk die Brücke. Einer der Zugochsen trat mit seinem Vorderfuß in ein Fahrbahnloch und verletzte sich dabei die Schulter. Müller stellte dem Straßen- und Flußbauamt Neuburg die tierärztliche Behandlung sowie eine Entschädigung wegen der Schonzeit des Tieres in Rechnung.²³²

Am 25. September 1907 beginnt der Bau der hölzernen Notbrücke über das Altwasser. Sie ähnelt der Notbrücke über die Donau, liegt jedoch einige Meter stromaufwärts der alten Brücke. Etwa 8 m lange, 30 bis 40 cm dicke Pfähle werden in den Grund gerammt.²³³ Am 19. November 1907 wird die Notbrücke dem Verkehr übergeben und mit dem Abbruch der Altwasserbrücke begonnen.

Als sich zu Jahresbeginn 1908 ein großer Eisstoß an der Elisenbrücke festsetzt, tritt die Donau über das Wehr und überflutet das Altwasser. Die Arbeiten werden einige Tage eingestellt.²³⁴ Am 11. Januar 1908 sind die Abbrucharbeiten der Altwasserbrücke beendet.²³⁵ Man beginnt mit dem Einrammen der Spundwände und der Pfähle für die Pfahlroste der beiden Pfeilerfundamente. Kurz darauf setzt Tauwetter ein. Am 29. Januar 1908 schwemmt das Hochwasser im Altwasser viel Baumaterial fort.²³⁶ Am 6. Februar beginnt man mit den Betonierungsarbeiten am ersten Pfeiler.²³⁷

Am 12. April sind die Widerlager und die beiden Mittelpfeiler armiert und betoniert. Man beginnt mit dem Aufbau des Lehrgerüsts für die drei Gewölbebögen.²³⁸ Es folgt die Einwölbung, welche am 14. Mai beendet ist.²³⁹ Am 21. Juli 1908 wird das Lehrgerüst vollständig abgebrochen. Bis auf die Pflasterung der Fahrbahn, die Asphaltierung der Trottoirs und die Errichtung des Steingeländers ist die Brücke fertig.²⁴⁰ Am 22. August 1908 schließlich ist die neue Altwasserbrücke betriebsbereit. Am 9. September 1908 wird sie dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig beginnt man mit dem Abbruch der Notbrücke, welcher am 26. September abgeschlossen ist.²⁴¹

Im folgenden geht eine Reihe von Entschädigungsgesuchen beim Stra-

ßen- und Flußbauamt ein. Zinngießer Pilland erhält 500 Mark, Kaufmann Sauder 1.000 Mark. Acht örtlichen Fischereiberechtigten werden staatliche Entschädigungszahlungen zugesichert, da sie in ihrem Hausrevier, dem Altwasser, dem Broterwerb nicht wie gewohnt nachgehen konnten.²⁴²

Beschreibung der Elisenbrücke

Eigentlich war die Elisenbrücke eine Rückbesinnung auf die Wiebekingische Bogenbrücke. Wiebeking hatte bekanntlich aus Kostengründen eine Holz- anstatt einer Steinkonstruktion gewählt. Die neue Elisenbrücke war eine Dreigelenkbogenbrücke aus Stein und Beton. Am Scheitelpunkt war sie relativ schmal und wirkte dadurch leicht und elegant.

Sie besaß einen aus Stampfbeton gefertigten Gewölbebogen von 47,5 m Spannweite.²⁴³ Zur Verkleidung der Stirnflächen und der Widerlager wählte man Muschelkalk aus Marktbreit. Die hinter der Verkleidung versteckten Entlastungsbögen bestanden aus einer Zementmörtelmischung. Im Gegensatz zur Altwasserbrücke, wo man mit Bleiplatten Vorlieb nahm, besaß die Elisenbrücke an Scheitel und Kämpfer drei Walzengelenke aus bestem Gußstahl. Bei beiden Brücken bestand die Fahrbahndecke aus blauen Granitwürfeln. Die beidseitigen Trottoirs waren aus Asphalt. Gesims-, Konsol- und Brüstungssteine waren aus Muschelkalk.

An der Neuburger Thiersch-Brücke, einem typischen Bauwerk des Historismus, finden sich markante Elemente der griechischen Tempelarchitektur wieder. Die Brüstung mit der alternierenden Abfolge von geschlossenen und geschlitzten Platten erinnert an einen dorischen Triglyphenfries. Die dort übliche Dreifachgliederung der Triglyphen hat Thiersch auf sechs Säulen erweitert. Auf den dazu korrespondierenden senkrechten Platten am Donaukai, welche jeweils am Scheitel der Mauerstützen stehen, blieb die antike Ordnung erhalten. Die vorspringende Leiste unter der Brüstung orientiert sich ebenfalls an der dorischen Bauweise und wird dort als Taenia bezeichnet. Bei den darunterhängenden kleinen Steinquadern, den sogenannten Tropfen (Guttae), hat sich Thiersch wieder vom Original gelöst. Sie sind gleichmäßig auf die gesamte Länge der Brücke verteilt anstatt in Gruppen unter den Triglyphen zu sitzen.

Beschreibung der Altwasserbrücke

Altwasserbrücke und Elisenbrücke bildeten architektonisch eine Einheit. Die neue, rund 77 m lange und 10,6 m breite Altwasserbrücke lag am linken Ufer deutlich höher als ihr Vorgängerbau, was eine Verlängerung der Auffahrtstraße notwendig machte.²⁴⁴ Die Zufahrt wäre für den Fuhrwerks-

verkehr sonst zu steil geworden.²⁴⁵ Die drei Gewölbebögen besaßen eine Spannweite von je 23,57, 23,41 bzw. 23,56 m. Für das Innere der Widerlager und Steinpfeiler wurde teilweise Abbruchmaterial des Vorgängerbaus verwendet.

Die 2,71 bzw. 2,75 m breiten Steinpfeiler ruhten auf einem äußerst stabilen Fundament, welches aus einem mit Beton aufgefüllten Pfahlrost bestand, der von einer rechteckigen Spundwand aus Holzdielen eingefasst war.

Elisenbrücke und Altwasserbrücke waren mit einer Minenanlage nach Plan der K. Inspektion des Ingenieurkorps und der Festungen vom 3. April 1907 versehen, d.h. mit Schächten für die Ladung und einem Einstiegschacht.²⁴⁶

Kosten des Brückenbaus

Die Kosten des Brückenbaus blieben mit rund 400.000 Mark im Rahmen der Planung. Nachforderungen von Sager & Woerner wurden rigoros abgelehnt.

Die Einweihung der neuen Brücken: erst verschoben, dann aufgehoben

Beide Brücken waren nach nur zweieinhalb Jahren fristgerecht fertiggestellt worden. Vollendet wurde der Brückenneubau durch die Anbringung einer steinernen Gedenktafel an der unteren Wange des stadtseitigen Widerlagers sowie durch die Restaurierung der Nepomukstatue.²⁴⁷ Eine auf das Frühjahr 1909 verschobene feierliche Einweihung der Brücke fiel ersatzlos aus.²⁴⁸ So kam es, daß die wohl schönste aller Neuburger Brücken auf eine Zeremonie verzichten mußte. Baurat Egler erhielt für seine herausragenden Leistungen immerhin ein Anerkennungsschreiben der Regierung.

Hochwasser 1910

Zwei Jahre nach ihrer Fertigstellung kam für die Thiersch-Brücken die erste Hochwasserprobe. Mitte Juni 1910 waren deutschlandweit die Flüsse über die Ufer getreten. Die Rainer Lechbrücke war vollständig überschwemmt und einsturzgefährdet. In Thierhaupten retteten die Pioniere aus Ingolstadt die dortige Lechbrücke, indem sie das an den Jochen verhakte Schwemmgut sprengten und damit einen weiteren Anstau verhinderten. In Neuburg standen ganze Stadtteile unter Wasser. Benachbarte Orte über der Donau waren nur mehr per Boot zu erreichen. Umso erleich-

terter zeigten sich die Neuburger, daß die neue Brücke das Hochwasser unbeschadet überstand. Nur einige Risse zwischen Randstein und Trottoir waren festzustellen. Eine vom oberen Brandl fortgeschwemmte Badehütte soll mit lautem Krach an der Donaubrücke zerschellt sein.²⁴⁹

Das Ende der Thiersch-Brücken

Die prächtigen Thiersch-Brücken hatten Hochwasser und Eisgang getrotzt. Es waren wieder einmal Kriegseignisse, welche den Neuburger Brücken ein Ende bereiteten. Am 25. April 1945 gegen 20.00 Uhr sprengten deutsche Truppen sowohl die Elisen- als auch die Altwasserbrücke.²⁵⁰ Die Brücken bei Thierhaupten, Rain, Marxheim und Ingolstadt fielen dem sinnlosen Zerstörungsbefehl der Wehrmacht ebenfalls zum Opfer.

Nr. 85

Abb. 80

"Project für zwei Brücken bei Neuburg a./D." Wayss & Freytag Unternehmung von Beton & Monier-Bauten, München, 29. October 1900. Querschnitt durch Altwasserbrücke, Insel und Elisenbrücke. Kolorierte Tuschfederzeichnung. Maßstab 1:200. 33,1:92,5 cm. 1900. StadtA ND, Akt 2628

Wayss & Freytag war einer von zehn "Submittenten", kam jedoch nicht in die engere Auswahl. Der Plan ist deshalb so interessant, da das Flußgrundprofil mit den Steinbefestigungen und die fünf alten Pfeiler im Altwasser und in der Donau eingezeichnet sind. Zu diesem Plan gehört ein zweiter, bei der die Brücken in der Seitenansicht mit Geländer und Laterne-Pylonen zu sehen sind. Eine Verkleidung der Bögen war im Entwurf von Wayss & Freytag nicht vorgesehen.

Nr. 86

Abb. 81 (Teilansicht)

"Situationsplan für die beiden Notbrücken. Neuburg, im April 1901. Kgl. Straßenu. Flußbauamt." Signiert AEgler und MBürger, Bauführer. Querschnitt eines Pfahljoches der Notbrücken im Maßstab 1:100 sowie Situationsplan der Brücken und Umgebung im Maßstab 1:1000. Tuschezeichnung mit farbigen Hervorhebungen. 43,5:41,9 cm. 1901. StadtA ND, Akt 2628

Der Situationsplan, von dem sich ein weiteres, auf den 15. April 1901 datiertes Exemplar in der Plansammlung des Historischen Vereins (G 915) befindet, liefert ein hervorragendes Gesamtbild der alten und geplanten

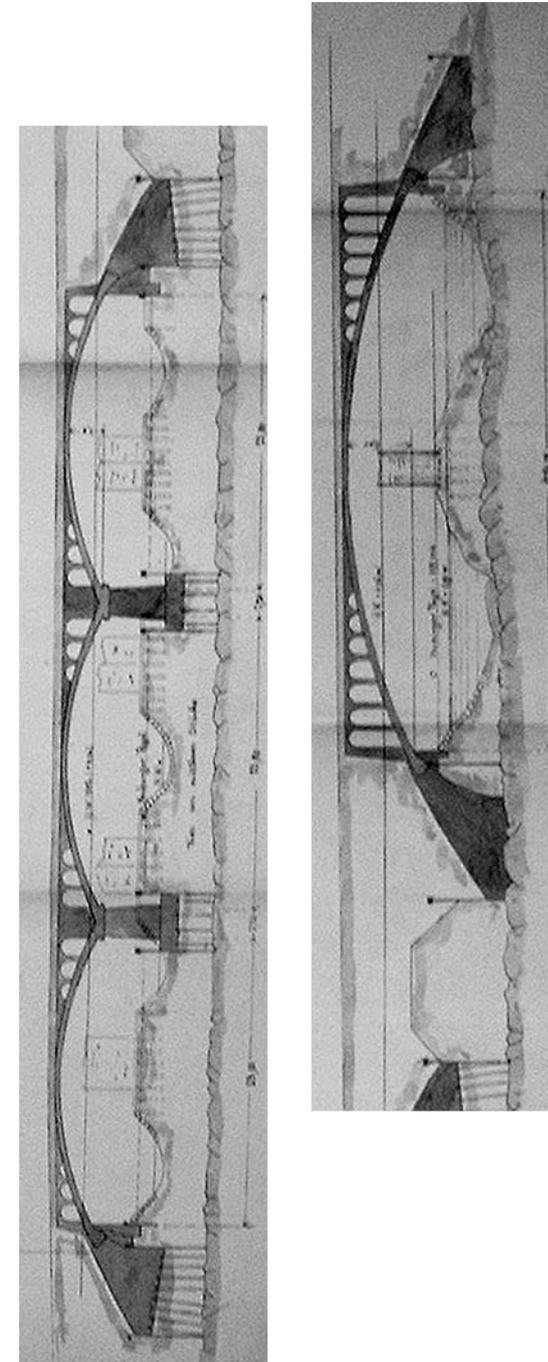


Abb. 80 (Kat. 85): Erster Entwurf der neuen Brücken von Wayss & Freytag, 1900.

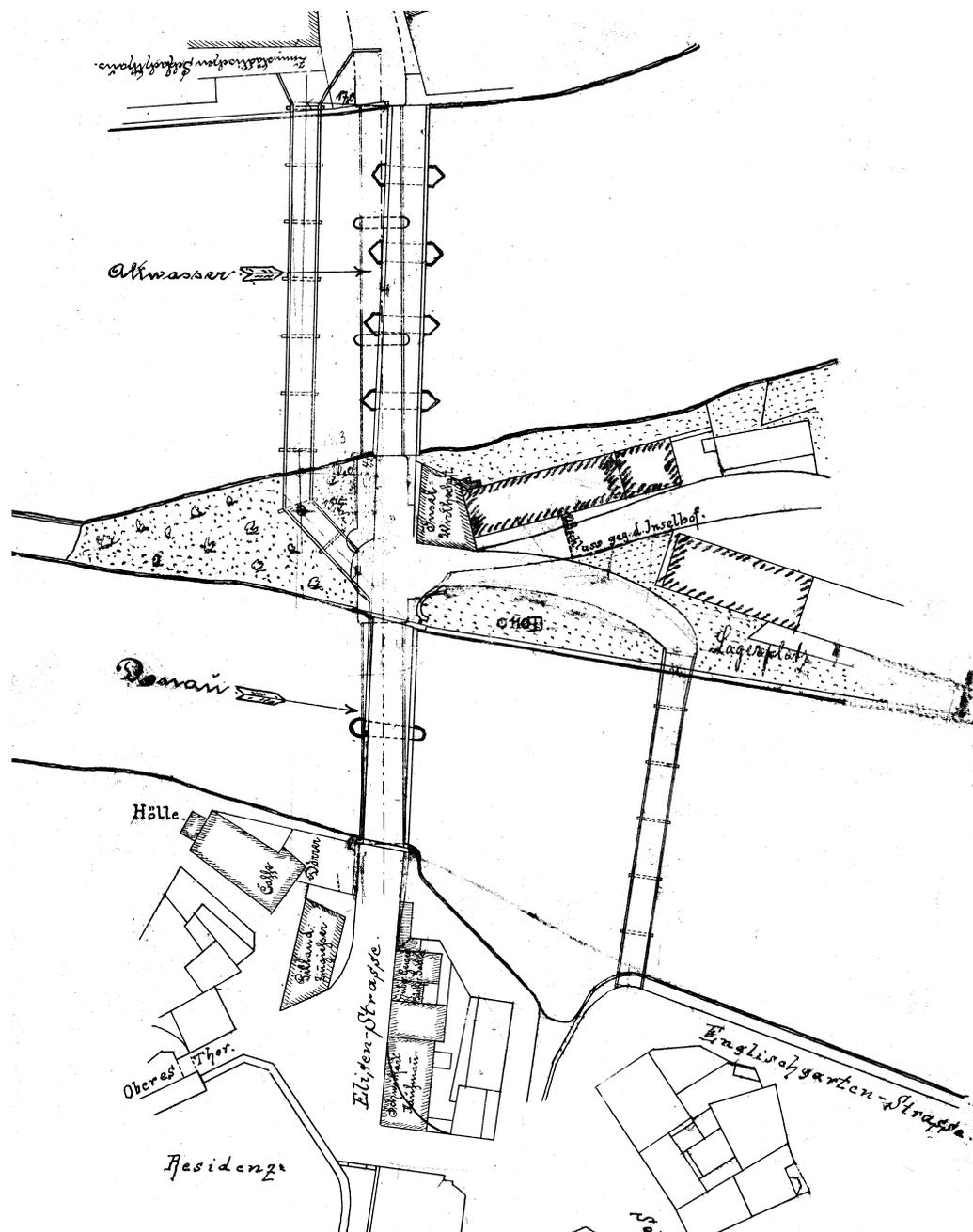


Abb. 81 (Kat. 86): Plan der beiden Notbrücken zum Bau der Thiersch-Brücken, 1901 (Teilansicht).

Brücken, der beiden Notbrücken sowie der Gebäude an den Auffahrten. Am rechten Ufer sind die Anwesen "Pilland Zinngiesser", "Caffe Dörner", "Schweikart Kaufmann", "Huber Bäcker" und "Geiger Sattler" verzeichnet. Auf der Insel sind der Lagerplatz für die Abbruchmaterialien und die "Insel-Wirtschaft", am linken Altwasserufer der Weg zum städtischen Schlachthaus, die "Kaiser-Wirtschaft" und das Haus von "Sauter Kaufmann" vermerkt.

Die am 16. Juni 1906 fertiggestellte Notbrücke über den Hauptarm führte 50 m unterhalb der Elisenbrücke auf fünf einreihigen Jochen zur Insel. Die am 19. November 1907 freigegebene Notbrücke über das Altwasser hingegen lag knapp 15 m oberhalb der alten Brücke und bestand aus zehn Jochen zu ebenfalls fünf Pfählen. Den Materialverzeichnissen zufolge besaß die Notbrücke über die Donau eine Länge von 71 m und eine Breite von 5,3 m. Die fünf Wasserjoche bestanden jeweils aus fünf 11 m langen und 30 cm dicken Pfählen, von denen lediglich der mittlere lotrecht eingerammt war. Der Abstand der Joche betrug 12 m. Die Pfähle waren, so die Vorgabe, vorher zuzuspitzen und mit eisernen Pfahlschuhen von 4 kg zu versehen.

Die Länge der Notbrücke über das Altwasser betrug 101 m bei einer Breite von 5,3 m. Jochabstand, Armierung und Durchmesser der Pfähle waren identisch mit der Notbrücke über die Donau. Die Länge der Fichtenpfähle hingegen schwankte zwischen 4,0 m und 8,5 m. Beide Notbrücken wurden vom Baumeister Bernhard Steinle aus Lauingen errichtet.

Nr. 87

Abb. 82 (Teilansicht)

Entwurfszeichnung der Elisenbrücke mit Torhaus. Gebrüder Hallinger, Rosenheim. 24,4:43,2 cm. 1906.

HV ND G 386

Die Gebrüder Hallinger aus Rosenheim waren zunächst der aussichtsreichste Bewerber um den Neuburger Brückenbau. In ihrem Angebot vom 28. Juni 1906 heißt es: "Um einen harmonischen Uebergang zwischen Brückenbauwerk und der Stadt bzw. der Burg Neuburg zu bekommen, haben wir auf der linken Donauseite nur einfache Risalite vorgesehen, während auf der rechten Seite gegen die Stadt ein massiver Brückenkopf mit Turm und Portal angeordnet worden ist."²⁵¹ Dabei hatte man wohl hinsichtlich des Brückentors den 1902 von Adolf Schmetzer entworfenen südlichen Brückenkopf der Steinernen Brücke in Regensburg als Vorlage.²⁵² Nachdem der Brückenbau an Sager & Woerner vergeben war, bat Hallinger um die Rücksendung des Bildes. Baurat Egler erwiderte darauf, daß das Bauamt dasselbe gerne erwerben würde, "weil das von Ihnen einge-



Abb. 82 (Kat. 87): Abgelehnter Entwurf der neuen Elisenbrücke von den Gebrüdern Hallinger, Rosenheim, 1906 (Teilansicht).

reichte Project mit dem Thurme u. Thorbogen allgemein gefallen hat.¹²⁵³
Hallinger schrieb zurück: "Die Selbstkosten des Oelgemäldes von der von uns projektierten Elisenbrücke betragen 180 M. Wir überlassen Ihnen das Bild für alle Fälle und stellen Ihnen die Vergütung der Selbstkosten anheim."¹²⁵⁴

Nr. 88

Abb. 83

"Elisenbrücke b 23 auf Strasse No 51 "Ingolstadt-Günzburg" in Neuburg a/D. Ansicht Oberstrom. Neuburg a/D., 20. März 1909. Kgl. Strassen- und Flußbauamt A. Egler". Planzeichnung. 33,0:83,8 cm. 1909.
HV ND G 913

Eglers Planzeichnung zeigt die neue, mit Muschelkalk aus Marktbreit verkleidete Elisenbrücke von oberstrom in der endgültigen Ausführung. Auf der linken Seite führen, wie bei der heutigen Brücke, zwei Freitreppen zur westlichen Inselfpitze. Dem Plan zufolge wurde das Fundament des berühmten Mittelpfeilers nicht vollständig beseitigt. Das Flußprofil zeigt eine deutliche Erhebung.

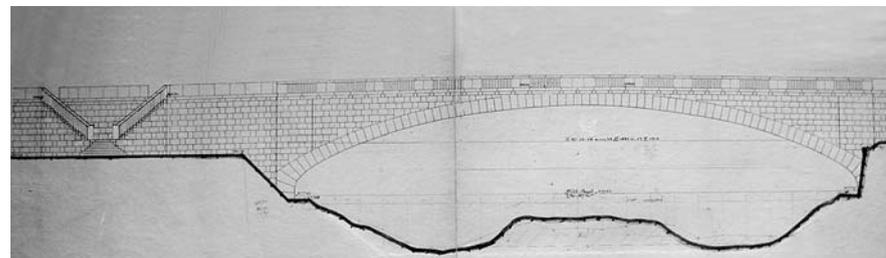


Abb. 83 (Kat. 88): Planzeichnung der 1907 fertiggestellten zweiten Elisenbrücke, Sager & Woerner/A. Egler, 1909.

Nr. 89

Abb. 84

"Neubau der Elisenbrücke in Neuburg a/D. Längsschnitt. München, im November 1906. Sager & Woerner." Kolorierte Planzeichnung. 22,7:94,8 cm. 1906.
HV ND G 918

Der Plan der ausführenden Baufirma Sager & Woerner zeigt das Innenleben der Elisenbrücke und ihrer beiden Widerlager. Er bildet daher eine passende Ergänzung zu dem vorhergehenden Plan. Die Fahrbahn ist auf dem betonierten Bogen aufgeständert. Auf eine äußere Verkleidung hätte man aus statischer Sicht – wie bei vielen anderen Brücken derselben Bauweise – verzichten können. Professor Thiersch sprach sich jedoch für eine Muschelkalkverkleidung aus.

Nr. 90

Abb. 85

"Neubau der Donaubrücke in Neuburg a/D. Altwasserbrücke. Ansicht Oberstrom. M 1:100. München, im April 1907. Sager & Woerner." Kolorierte Planzeichnung. 33,0:107,0 cm. 1907.
HV ND 25-10

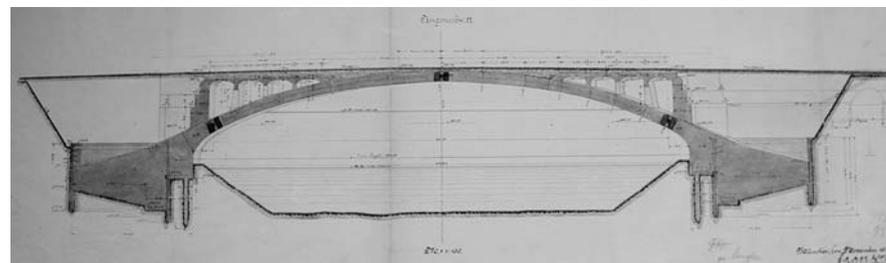


Abb. 84 (Kat. 89): Längsschnitt durch die neue Elisenbrücke, Sager & Woerner, 1906.

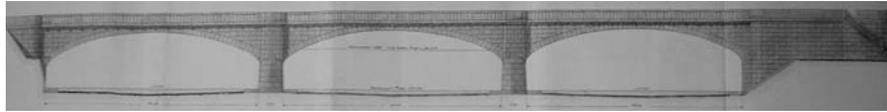


Abb. 85 (Kat. 90): Planzeichnung der 1908 fertiggestellten Altwasserbrücke, Sager & Woerner, 1907.

Nach dem Zuschlag für den Bau der Eisenbrücke bekam Sager & Woerner im August 1907 auch den Auftrag für die Altwasserbrücke. Die Seitenansicht zeigt die Brücke von oberstrom. Die lichte Weite der drei Öffnungen betrug dem Plan zufolge 23,57 m – 23,41 m – 23,56 m.

Nr. 91

Abb. 86 (Teilansicht)

"Neubau der Donaubrücke in Neuburg a/D. Altwasserbrücke. Ansicht Unterstrom rechtes Widerlager. Schnitt durch den Scheitel A-B. Schnitt C-D. Ansicht Unterstrom linkes Widerlager. M 1:100. München, im April 1907. Sager & Woerner." Kolorierte Planzeichnung. 33,0:107,0 cm. 1907. HV ND 25-10

Diese Planzeichnung wurde zusammen mit dem eben beschriebenen Plan dem Angebot für die Errichtung der Altwasserbrücke beigelegt. Der hier abgedruckte Ausschnitt zeigt einen Schnitt durch den ersten Steinpfeiler. Das Fundament bildet ein umpundeter Pfahlrost. Darauf sitzt der 12,5 m lange und etwa 9,0 m hohe steinerne Aufbau.

Nr. 92

Abb. 87 (Teilansicht)

"Notbrücke für den Umbau der Eisenbrücke." S/W-Postkarte. 9,0:13,6 cm. 1907/1908. HV ND

Diese vermutlich während des Hochwassers im Winter 1907/1908 entstandene Aufnahme zeigt die fünf Joche der Notbrücke unterhalb der Eisenbrücke. Die Fahrbahn wird durch ein Sprengwerk gestützt. Zwecks Aufrechterhaltung der Schiff- und Floßfahrt war für die dritte und vierte linksseitige Durchflußöffnung ein Lichtprofil von 10,5 m Breite und 4 m Höhe über Neuburger Nullpegel offen zu halten. Tatsächlich betrug der Abstand zwischen den Jochen 12 m.

Nr. 93

Abb. 88

Blick vom Nachtbergweg auf die Baubrücke an der Stelle der bereits abgerissenen ersten Eisenbrücke. S/W-Fotografie von Stefan Appel. 12,0:17,0 cm. 1907. HV ND

Eisenbrücke und Widerlager sind komplett abgetragen. Die auf dem Kopf des ehemaligen Mittelpfeilers und auf zwei Pontons errichtete Baubrücke diente in erster Linie zum Überführen von Beton für das inselartige Widerlager. Im Hintergrund steht eine hohe Dampfkranne zum Einschlagen der Pfähle am Widerlager. Daneben eine kleine Dampfmaschine zum Antreiben der Betonmaschinen. Baurat Egler schickte, die Vorschriften der Obersten Baubehörde befolgend, immer wieder Stampfbetonproben ins Mechanisch-technische Laboratorium der Hochschule in München, um die Festigkeit des Materials zu überprüfen. Der beim Neuburger

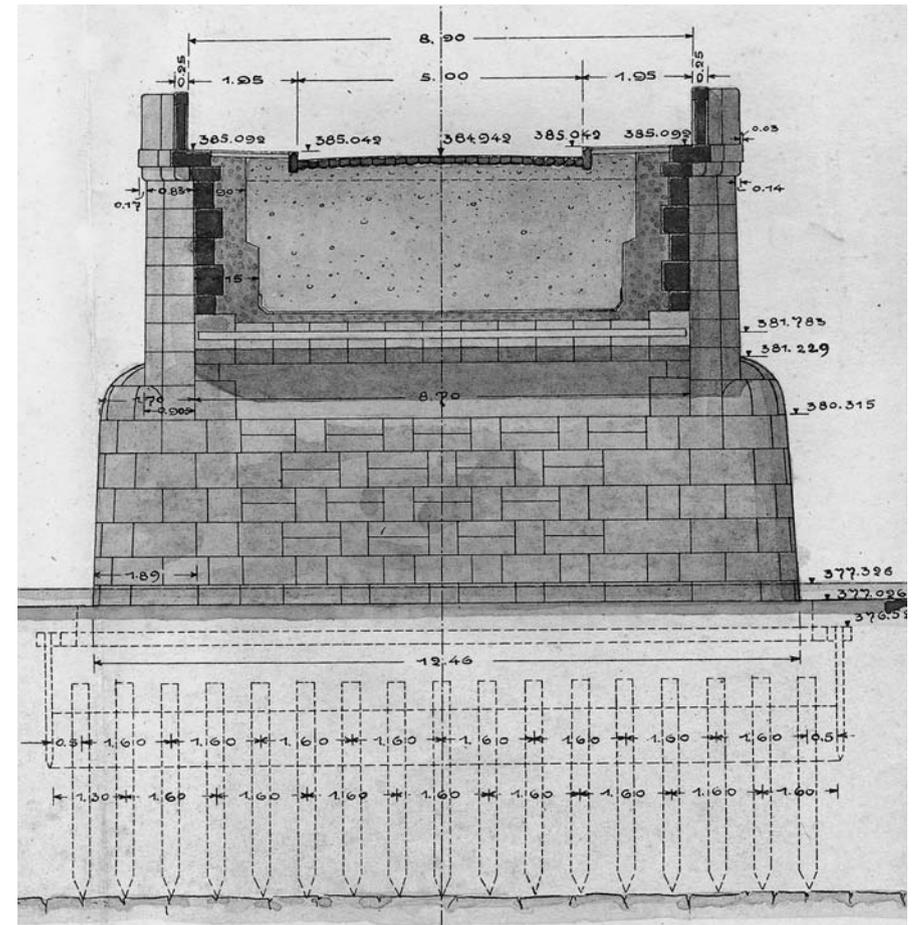


Abb. 86 (Kat. 91): Schnitt durch den ersten Steinpfeiler der neuen Altwasserbrücke, Sager & Woerner, 1907 (Teilansicht).

Brückenbau für die Gewölbe eingesetzte Stampfbeton bestand zu 1 Teil aus Portlandzement, zu 2 1/3 Teilen aus gewaschenem Donausand, zu 2 1/3 Teilen aus Donaukies und zu 2 1/3 Teilen aus Handsteinschlag.

Nr. 94

Abb. 89

Lehrgerüst der Elisenbrücke während der Setzung des äußeren Steinbogens. Blick von der Stadtseite, unterstrom. S/W-Fotografie von Stefan Appel. 12,8:17,4 cm. 1907.

HV ND



Abb. 87 (Kat. 92): Die 1906 errichtete Notbrücke unterhalb der Elisenbrücke.

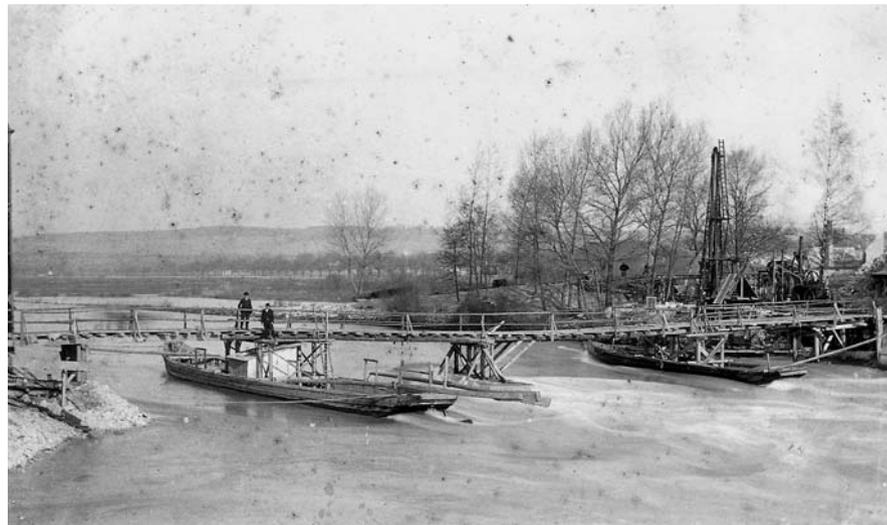


Abb. 88 (Kat. 93): Baubrücke an der Stelle der abgetragenen ersten Elisenbrücke, 1907.

Die im September 1907 entstandene Aufnahme zeigt die aufwendige Konstruktion des Lehrgerüsts der Elisenbrücke. Der äußere Steinbogen ist fast fertig. Ein Arbeiter nimmt gerade von einem Kran auf der Laufbrücke einen Quaderstein in Empfang. Das Gerüst ruht auf fünf Jochen, von denen das mittlere auf dem Rest des ehemaligen Mittelpfeilers aufsitzt. Da im stadtseitigen Donauarm gewachsener Kalkfels ansteht und Reste des alten Steinwurfs im Wege waren, war das Einrammen von eisenbeschuheten Holzpfehlen nicht immer möglich. Ein Teil der insgesamt 48 Pfähle (Länge 8,5 m) bestand aus I-förmigen Eisenpfählen, welche mit halbkreisförmigen Pfählen verstärkt wurden, um die Knickgefahr zu verringern.²⁵⁵ Sager & Woerner sprach von einer *"äusserst schwierigen und gefahrvollen Arbeit."*²⁵⁶

Für die Schifffahrt und Flößerei war ein Durchfahren der Brückenbaustelle ebenfalls riskant. Anfang April 1907 erging die Bekanntmachung, daß zu Tal fahrende Schiffe und Flöße bis auf weiteres am Brandl anzulanden und beim Bauführer des Brückenbaus die nötigen Weisungen einzuholen hätten.²⁵⁷ Am 27. Juli 1907 ersuchte die Baufirma Sager & Woerner das Neuburger Straßen- und Flußbauamt, dem bereits bekannten Holzhändler und Floßmeister Enzensberger aus Lechbruck *"die schweren Folgen und die ihm zufallende Verantwortung im Falle einer Beschädigung der Joche gefl. in Erinnerung zu bringen und mit Rücksicht auf die große Wassergeschwindigkeit und auf die großen Abmessungen (29,0 x 6,0 m) der*

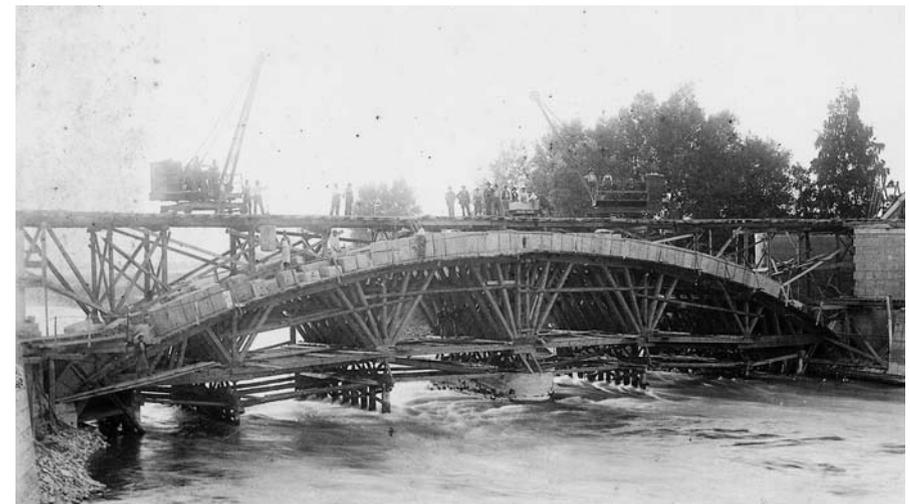


Abb. 89 (Kat. 94): Lehrgerüst der zweiten Elisenbrücke im September 1907. Der äußere Steinbogen ist fast fertig.

Rammregister

für die Rostpfähle des I. (linken) Mittelpfeilers der Altwasserbrücke

Rem. In Pfähle nördlich und südlich, Nusskautzpfähle Traufbränne und 22 f. Or. Pfahlwurme reparieren bzw. zapflegen. In Pfähle beträgt Türöffnungsmaß: 3-4 m.

Grundriß:

Nördlich der Pfähle: Nusskautzpfähle

Südlich der Pfähle: Nusskautzpfähle

Pfahl-Nr.	Länge	Einrammung	Einrammung	Pfahl-Nr.	Länge	Einrammung	Einrammung
Pfahl-Nr. 41, 7,5 m lg.							
27.1.08. 1	25	35	cm	28.1.08. 1	25	40	cm
2	"	21	"	2	"	21	"
3	"	18	"	4	50	40	"
4	"	18	"	7	25	45	"
5	"	16	"	8	25	12	"
6	"	20	"	9	25	14	"
7	"	20	"	11	50	24	"
8	"	18	"	13	100	40	"
9	"	18	"	18	25	24	"
10	"	12	"	20	50	14	"
11	"	10	"	23	25	15	"
12	"	10	"	26	25	9	"
13	"	12	"	29	25	6	"
14	"	10	"	32	25	3	"
Ja tief: 307 cm				Ja tief: 317 cm			
Pfahl-Nr. 39, 6,8 m lg.							
27.1.08. 1	25	35	cm	28.1.08. 1	25	40	cm
2	"	20	"	2	"	25	"
3	"	18	"	4	50	30	"
4	"	18	"	6	50	30	"
5	"	16	"	11	100	50	"
6	"	20	"	14	25	24	"
7	"	20	"	16	50	20	"
8	"	18	"	18	50	10	"
9	"	12	"	19	50	12	"
10	"	10	"	21	50	8	"
11	"	10	"	22	25	2	"
12	"	12	"	Ja tief: 266 cm			
13	"	10	"	Ja tief: 270 cm			
14	"	8	"	Ja tief: 266 cm			
15	"	8	"	Ja tief: 266 cm			
16	"	5	"	Ja tief: 266 cm			
17	"	5	"	Ja tief: 266 cm			
18	"	5	"	Ja tief: 266 cm			
Ja tief: 314 cm				Ja tief: 361 cm			
Pfahl-Nr. 42, 6 m lg.							
27.1.08. 1	25	45	cm	28.1.08. 1	25	40	cm
2	"	30	"	2	"	35	"
3	"	28	"	4	50	40	"
4	"	25	"	8	100	60	"
5	"	25	"	9	25	12	"
6	"	25	"	12	25	45	"
7	"	18	"	16	100	20	"
8	"	18	"	18	50	16	"
9	"	20	"	19	50	15	"
10	"	15	"	22	25	3	"
11	"	12	"	Ja tief: 296 cm			
12	"	10	"	Ja tief: 296 cm			
13	"	8	"	Ja tief: 296 cm			
14	"	8	"	Ja tief: 296 cm			
15	"	5	"	Ja tief: 296 cm			
16	"	5	"	Ja tief: 296 cm			
17	"	5	"	Ja tief: 296 cm			
Ja tief: 314 cm				Ja tief: 296 cm			
Pfahl-Nr. 38, 6,8 m lg.							
27.1.08. 1	25	60	cm	28.1.08. 1	25	60	cm
2	"	25	"	2	"	25	"
3	"	25	"	4	50	40	"
4	"	25	"	7	50	36	"
5	"	25	"	9	50	20	"
6	"	30	"	12	25	24	"
7	"	30	"	16	100	20	"
8	"	30	"	18	50	8	"
9	"	30	"	19	50	3	"
10	"	30	"	21	50	4	"
11	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
12	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
13	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
14	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
15	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
16	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
17	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
18	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
19	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
20	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
21	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
22	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
23	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
24	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
25	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
26	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
27	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
28	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
29	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
30	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
31	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
32	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
33	"	30	"	Ja tief: 270 cm			
Ja tief: 314 cm				Ja tief: 270 cm			
Pfahl-Nr. 37, 7,5 m lg.							
27.1.08. 1	25	40	cm	28.1.08. 1	25	40	cm
2	"	35	"	2	"	35	"
4	50	40	"	4	50	40	"
8	100	60	"	8	100	60	"
9	25	12	"	9	25	12	"
12	25	45	"	12	25	45	"
16	100	44	"	14	50	16	"
18	50	20	"	17	25	15	"
19	25	8	"	19	50	6	"
22	25	30	"	22	25	3	"
24	50	16	"	Ja tief: 296 cm			
26	50	10	"	Ja tief: 296 cm			
28	50	6	"	Ja tief: 296 cm			
29	25	2	"	Ja tief: 296 cm			
32	25	3	"	Ja tief: 296 cm			
Ja tief: 361 cm				Ja tief: 296 cm			
Pfahl-Nr. 26, 7,0 m lg.							
27.1.08. 1	25	70	cm	28.1.08. 1	25	70	cm
2	"	100	"	2	"	100	"
3	"	25	"	3	"	25	"
4	"	20	"	4	"	20	"
10	100	81	"	10	100	81	"
12	50	20	"	12	50	20	"
14	50	16	"	14	50	16	"
17	25	15	"	17	25	15	"
19	50	6	"	19	50	6	"
22	25	3	"	22	25	3	"
Ja tief: 296 cm				Ja tief: 296 cm			
Pfahl-Nr. 27, 7,0 m lg.							
27.1.08. 1	25	60	cm	28.1.08. 1	25	60	cm
2	"	35	"	2	"	35	"
3	"	20	"	3	"	20	"
5	50	50	"	5	50	50	"
6	25	20	"	6	25	20	"
8	50	30	"	8	50	30	"
10	50	34	"	10	50	34	"
12	50	30	"	12	50	30	"
14	50	24	"	14	50	24	"
16	50	20	"	16	50	20	"
18	50	18	"	18	50	18	"
20	50	14	"	20	50	14	"
22	50	8	"	22	50	8	"
24	50	6	"	24	50	6	"
25	25	6	"	25	25	6	"
26	25	10	"	26	25	10	"
27	25	3	"	27	25	3	"
28	25	2	"	28	25	2	"
29	25	2	"	29	25	2	"
30	25	1	"	30	25	1	"
Ja tief: 360 cm				Ja tief: 360 cm			

Abb. 90 (Kat. 95): Auszug aus dem Rammregister für die Rostpfähle des ersten (linken) Steinpfeilers der Altwasserbrücke, 1908.

am Brandl liegenden Flöße diese ihrer Länge nach zu teilen, ihn gefl. veranlassen zu wollen.²⁵⁸ Am 14. August 1907 richtete Baurat Egler an die Bezirksämter Füssen, Kempten, Dillingen, Donauwörth, Neuburg sowie an Ulm und Neu-Ulm ein Schreiben, in dem die Sperrung der Brückenbaustelle bis Mitte September mitgeteilt wurde. Die Sperrung wurde aufgrund von Verzögerungen beim Baubetrieb bis November verlängert.²⁵⁹

Nr. 95 Abb. 90

"Rammregister für die Rostpfähle des I. (linken) Mittelpfeilers der Altwasserbrücke". Anlage zum "Tagebuch für den Bau der Notbrücke über das Altwasser in Neuburg und für den Neubau der Altwasserbrücke a. 23 auf Strasse No 51 in Neuburg". 1908. HV ND 25-10

Ende Januar/Anfang Februar 1908 erfolgte die Anlage des Pfahlrostes der Pfeiler im Altwasser. Die 42 Pfähle pro Pfeiler wurden von einer "Amerikanischen Dampftramme" mit einem schweren eisernen Bär eingeschlagen. Die Hubhöhe betrug durchschnittlich 3,0 bis 4,0 m. Der Grundrißplan zeigt, daß die Pfähle innerhalb einer rechteckigen Spundwand eingerammt wurden. Die Pfahllängen schwanken zwischen 6,0 und 7,7 m, die Einrammtiefen zwischen 2,4 und 5,0 m. Die ausführende Baufirma, Sager & Woerner, war vertraglich zum Führen des Rammregisters verpflichtet. Dazu wurden sämtliche Pfähle mit einer Längeneinteilung markiert.²⁶⁰ Zur Einrammung eines Pfahles waren zum Teil weit über 1.000 Schläge erforderlich. Das Einrammen verursachte ein derart "lebhaftes Geräusch", daß Egler die Fuhrleute bat, ihre Pferde an die Hand zu nehmen.²⁶¹ Am 2. Januar 1907 folgte vom Stadtmagistrat dazu eine ähnliche ortspolizeiliche Vorschrift: "Während des Dampfmaschinenbetriebs sind beim Passieren der Brückenbaustelle scheuende Pferde von den Fuhrwerkslenkern zu führen. Zuwiderhandlungen werden mit Geld bis zu fuchzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen bestraft."²⁶²

Nr. 96 Abb. 91

Blick auf den Donaukai und die neue Elisenbrücke. S/W-Fotografie. 17,5:22,5 cm. Um 1909. HV ND

Mit der neuen Bogenbrücke und der Entfernung des Steinpfeilers aus der Flußmitte war die Passage der Neuburger Donaubrücke für Schifffahrt und Flößerei sicherer geworden. Dennoch blieb das Durchfahren der Engstel-



Abb. 91 (Kat. 96): Die formschöne zweite Elisenbrücke (Thiersch-Brücke) wird am 20. Dezember 1907 dem Verkehr übergeben.

le weiterhin ein Abenteuer. In einem Flußführer für Paddler aus dem Jahre 1925 ist bei Neuburg vermerkt: *"Der Hauptarm der Donau zwingt sich zwischen Stadt und Insel in starker Strömung durch die Brücke. Durch die Brücke Mitte halten! Unterhalb der Brücke bei mittlerem Wasserstand Wellengang."*²⁶³

Nr. 97

Abb. 92

Altwasserbrücke bei winterlichem Niedrigwasser. Blick von unterstrom. S/W-Fotografie. 12,3:20,7 cm. Nach 1908.
HV ND

Mächtig erheben sich die beiden Steinpfeiler der im September 1908 eröffneten Altwasserbrücke vom trockenengefallenen Donaugrund, welcher lediglich von einer dünnen Eisdecke überzogen ist. Die bis zum Schwellrost abgetragenen Fundamentreste der ehemaligen vier Steinpfeiler sind vage zu erkennen.

Nr. 98

Abb. 93

"363-Neuburg a.D Partie an der neuen Donaubrücke". Farbpostkarte. Verlag Lehrburger, Nürnberg. 8,8:13,8 cm. Gelaufen am 24. Mai 1917.
Privatbesitz

Die Thiersch-Brücke mit ihren ehrwürdigen Altwasserpfeilern, der gepflasterten Fahrbahn und den breiten, asphaltierten Trottoirs verkörperte wie keine andere Neuburger Brücke den Glanz der ehemaligen Residenzstadt Neuburg. Die bei Niedrigwasser entstandene Aufnahme zeigt außerdem die Inselwirtschaft mit der Treppe zum Altwasser und die kaum bewaldete westliche Inselfspitze.

Nr. 99

Abb. 94

Zerstörte Altwasserbrücke. S/W-Fotografie. 17,3:23,6 cm. 1945.
HV ND

Ein Bild, das noch nach Generationen traurig stimmt. Nach der Sprengung durch deutsche Truppen am 25. April 1945 ragten von der prachtvollen Altwasserbrücke nur mehr die beiden Pfeiler auf. Der nördlichste der drei Brückenbögen war zunächst stehengeblieben, stürzte aber schließlich ebenfalls ein.²⁶⁴



Abb. 92 (Kat. 97): Am 9. September 1908 erfolgt die Verkehrsfreigabe der neuen Altwasserbrücke (Thiersch-Brücke). Im Gegensatz zu ihrem Vorgängerbau besitzt sie nur mehr zwei Steinpfeiler.



Abb. 93 (Kat. 98): Die neuen Brücken unterstrichen Neuburgs glanzvolle Geschichte als ehemalige Residenzstadt.



Abb. 94 (Kat. 99): Reste der Altwasserbrücke nach der Sprengung durch deutsche Truppen am 25. April 1945.

b) Dritte Eisenbrücke (1949) mit Altwasserbrücke

Nach der irreparablen Zerstörung der beiden Brücken setzte man zunächst eine Fähre unterhalb des Ruderclubs ein. Ende Juni 1945 begannen amerikanische Truppen beim Bootshaus mit der Errichtung einer soliden Behelfsbrücke, welche auch der Zivilbevölkerung zur Verfügung stehen sollte.²⁶⁵ Der Bau wurde bald von der "Arbeitsgemeinschaft Neuburg" übernommen. Am 1. Oktober 1945 fuhren die ersten Fahrzeuge über die Behelfsbrücke, die bis 1949 in Benutzung war. Eine weitere Behelfsbrücke auf Holzjochen wurde in paralleler Linienführung stromaufwärts der gesprengten Brücken vom linken zum rechten Ufer errichtet. Sie diente als Montagebrücke zur Hebung der im Wasser liegenden Bauteile, als Baubrücke und als Verkehrsanbindung der Insel. Die Trümmer in Donau und Altwasser waren ein ernsthaftes Problem, denn sie stauten das Wasser und erzeugten kräftige Strudel, welche die Ufermauern an Insel und Stadtseite unterspülten und zum Einsturz brachten.²⁶⁶ Nach Fertigstellung der Behelfsbrücke zur Insel erfolgte denn auch die Bergung der Reste aus dem Altwasser.

Der Ende 1946 begonnene Neubau der Altwasserbrücke beanspruchte 18 Monate und war im April 1948 beendet.²⁶⁷ Erst am 1. November 1948 begann man mit dem Bau der stadtseitigen Bogenbrücke. Aufgrund der heiklen Untergrundverhältnisse (Trümmer, alte Pfeilerreste) war der Bau eines auf Pfählen ruhenden Lehrgerüsts unmöglich. Hinzu kam eine Jahreszeit mit drohendem Hochwasser. Man entschloß sich, den Bau des Brückengewölbes in freiem Vorbau auszuführen.

Als größtes Problem neben der Finanzierung stellte sich die Beschaffung der Baustoffe und Maschinen heraus.²⁶⁸ Mangels Material wurden die Arbeiten zeitweise unterbrochen. Hier mußte der örtliche Bauleiter, Bauingenieur Willi Haussmann, besonderes Improvisationstalent an den Tag legen. Aus dem gesprengten Munitionslager der Wehrmacht in Weichering holten die Arbeiter beispielsweise Steinmaterial, Eisenreste und Heizungskörper.²⁶⁹ Aus den Trümmern im Altwasser konnten rund 200 cbm Hausteine aus Muschelkalk, 1.200 cbm Betonbrocken und 100 t Großpflastersteine wieder verwendet werden. Von den Behörden wurden bis Oktober 1948 rund 245 t Zement, 2,5 t Stahl und 841 fm Holz zugewiesen. Die Stadt Neuburg ließ dazu in den städtischen Waldungen ausgiebige Einschlüge vornehmen.

Der Rundstahl für die Altwasserbrücke stammte von der gesprengten Donaubrücke bei Großmehring. Er wurde mit einer besonders konstruierten Kaltwalzmaschine gerade gebogen und durch Elektro-Stumpfschwei-

ßung bis zu Längen von 47 m verbunden. Andere Stahlteile stammten aus Panzerwracks.²⁷⁰

Brückenweihe und Verkehrsfreigabe der Nachkriegsbrücke

Am Samstag, den 3. September 1949, war es soweit. *"Neuburg hat seine Donaubrücke wieder"* lautete die Schlagzeile in den Neuburger Nachrichten. *"Baut Brücken der Liebe!"* zitierte die Neuburger Tagespost Weihbischof Eberle, welcher um 10.30 Uhr vor dem Nepomuk-Standbild die Brückenweihe vornahm.²⁷¹ Zuvor fanden in der Hofkirche und der Christuskirche Festgottesdienste statt.

An der Donau bot sich ein farbenprächtiges Bild aus Blumen und Lorbeerbäumen, Fahnen und Menschen. Nach der Ansprache des Weihbischofs dankte Oberbürgermeister Konrad in seiner Rede der Arbeitsgemeinschaft Neuburg, dem Stadtrat und der opfermütigen Neuburger Bürgerschaft, welche gemeinsam den Brückenbau getragen hätten. Die alte Herzogstadt stehe mit diesem Brückenbau an der Spitze der bayerischen Städte. Als Redner folgte Staatssekretär Fischer, Leiter der Obersten Baubehörde. Fischer stellte fest, daß gegen Kriegsende rund 750 Brücken in Bayern zerstört worden seien. 310 davon seien inzwischen wieder aufgebaut. Nach Fischer ergriffen noch Ministerialdirektor Menzel, Präsident des Landesarbeitsamtes, welches mit einem Kredit von 296.000 DM an dem Neuburger Brückenbau beteiligt war, der Regierungspräsident von Schwaben, Martini, und Landrat Gaßner das Wort. Nach der von Musik begleiteten Weihung durch Weihbischof Eberle zerschneidete Staatssekretär Fischer das weiße Band. Die Brücken waren dem Verkehr übergeben.

Als erstes Gefährt passierte der Wagen des Weihbischofs die Brücke. Anschließend zog der Festzug von der Brücke durch die Luitpoldstraße und Münchner Straße bis zum Spitalplatz. Am Abend ging das Programm weiter. Der Verkehrsverein Neuburg hatte sämtliche Neuburger zu einem "Bayerischen Abend" in den schön geschmückten Rennbahnsaal eingeladen. Den krönenden Abschluß des Tages bildete die vom Elektrizitätswerk Neuburg installierte Festbeleuchtung des Schlosses, welches nach mehr als zehnjähriger Pause erstmals wieder in der Dunkelheit erstrahlte. Am Donaukai hatte man von Baum zu Baum Lampenkettenspannungen gespannt, welche bis 3 Uhr früh Kai und Donau erhellten. Folgt man den Zeitungsberichten, war der Tag der Brückenweihe für die Neuburger mehr als eine gewöhnliche Feier. Er symbolisierte den erfolgreichen, nur dreijährigen Wiederaufbau nach den langen Schreckensjahren des Krieges und war Anlaß für Frohsinn und Hoffnung auf eine bessere Zukunft.

Beschreibung der Nachkriegsbrücken

Entwurf und Gesamtbauausführung der neuen Donaubrücken lagen bei der "Arbeitsgemeinschaft Neuburg", zu der sich die drei Firmen Dyckerhoff & Widmann KG, Richard Schulz und Beton- und Monierbau AG zusammengeschlossen hatten. Die Grundform der neuen Brücke mit einem Bogen über die Donau und zwei Pfeilern im Altwasser richtete sich weitestgehend nach dem Vorgängerbau. Bei der Altwasserbrücke wählte man anstatt der Bögen eine gerade Plattenkonstruktion (Kat. 104). Außerdem vergrößerte man die mit Granitsteinpflaster belegte Fahrbahn auf 7,0 m und die asphaltierten beidseitigen Gehwege auf jeweils 1,25 m (Elisenbrücke) bzw. 1,30 m (Altwasserbrücke). Die Länge der Brücken betrug 47,5 m (Altwasserbrücke 78,00 m), die Gesamtbreite des Brückenaufbaus 10,0 m (Altwasserbrücke 9,80 m).²⁷² Die Stützweiten der Altwasserbrücke maßen 25,20 m - 26,14 m - 25,20 m.

Bei der Elisenbrücke wählte man als Konstruktion wiederum einen Dreigelenkbogen. Dieser bestand aus zehn U-förmigen Bogenhälften (fünf Bögen) mit einer Länge von 22,50 m, die auf der Insel betoniert wurden. Sie wurden mit Derrickkränen eingehoben. Auf dem Bogen standen die Quer- und Seitenwände, auf welchen die Fahrbahnplatte ruhte.²⁷³ Im Altwasser nutzte man die alten Pfeilerfundamente und Widerlager von 1907. Der Überbau bestand aus einer durchlaufenden Stahlbetonplattenbalkenkonstruktion mit vier Hauptträgern.²⁷⁴ Als Brückengeländer wählte man für Altwasser- und Elisenbrücke eine geschweißte Formstahlkonstruktion. Bei der Altwasserbrücke gab es eine Besonderheit. Nach dem Krieg hoffte man noch immer auf den Ausbau der oberen Donau zur Großschiffahrtsstraße. Zusammen mit der Rhein-Main-Donau AG entwickelte die Arbeitsgemeinschaft Neuburg ein Konzept, wie man die Altwasserbrücke trotz Beibehaltung der beiden alten Pfeilerstandorte schiffahrtstauglich gestalten könne. Man brachte schließlich in den Pfeiler- und Widerlagerköpfen Nischen an, die später einmal zur Aufnahme hydraulischer Pressen dienen sollten, mit welchen bei Bedarf der Überbau um bis zu einen Meter angehoben werden konnte.²⁷⁵

Nr. 100

Abb. 95 (Teilansicht)

Blick auf Wagenfähre und Behelfsbrücke vom Arco aus. S/W-Fotografie von Max Baur und Erika Aurbach. 16,3:22,9 cm. 1945.

HV ND

Da schnellstmöglich eine Verbindung zwischen der Stadt und Neuburg-Nord hergestellt werden mußte, begann man bereits am 1. Mai 1945 mit

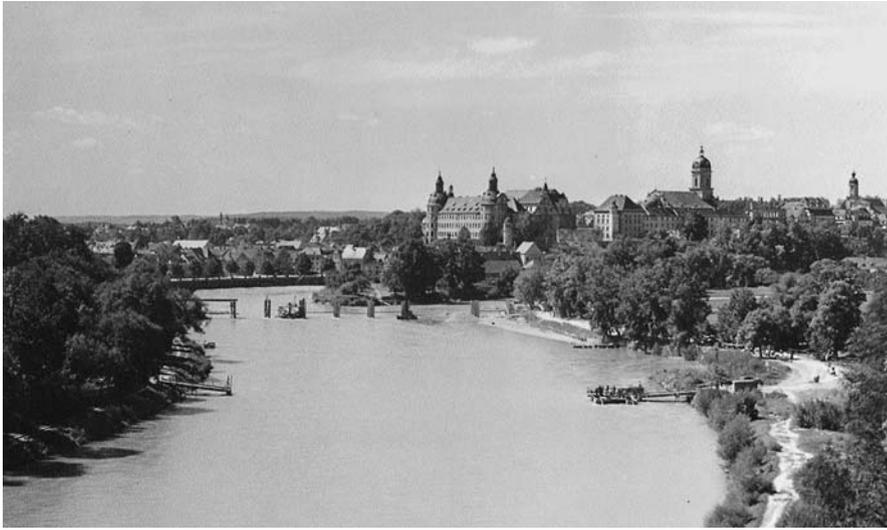


Abb. 95 (Kat. 100): Blick auf die Wagenfähre (Vordergrund) und die gerade im Bau befindliche Behelfsbrücke beim Ruderclub, 1945 (Teilansicht).

den Vorarbeiten zur Errichtung einer Personenfähre unmittelbar an der zu errichtenden Behelfsbrücke und einer Wagenfähre weiter stromabwärts. Die am 10. Mai in Betrieb genommene Personenfähre bestand aus einem drahtseilgeführten Ponton der ehemaligen Technischen Nothilfe und faßte bis zu 30 Passagiere. Ende Mai riß das Fährseil infolge eines Bedienungsfehlers. Die Kenterung kostete einer Person das Leben. Für die Wagenfähre verwendete man deutsche Pionierpontons, die man beim Saliter und bei Bergheim entdeckt hatte. Der Fährbetrieb endete mit der Eröffnung der Behelfsbrücke beim Bootshaus am 1. Oktober 1945.

Nr. 101

Abb. 96

Bau der Behelfsbrücke. S/W-Fotografie von Max Baur und Erika Aurbach. 6,2:9,3 cm. 1945.
Privatbesitz

Die Behelfsbrücke bestand aus zehn zweireihigen Holzjochen, denen Eisbrecher vorgelagert waren. Sie führte unterhalb der Insel ans linke Donauufer. Die Erbauung eines Verbindungssteiges zwischen der Brücke und der Inselfspitze hatte der amerikanische Truppenkommandeur unter sagt. Die Konstruktion ähnelte den alten, bis 1810 in Neuburg gebräuchlichen Jochbrücken, mußte jedoch aufgrund der Erfordernisse der Zeit

deutlich stabiler und tragfähiger ausgeführt werden. Die Brücke besaß eine Fahrbahn von 6 m Breite und zwei Gehsteige von je 1,20 m Breite.²⁷⁶ Die Aufnahme zeigt das Arbeitsfloß mit der Ramme. Die Arbeiter sind gerade dabei, den Bären auf die erforderliche Fallhöhe zu ziehen. Der einzurammende Pfahl ist bereits in Position gebracht.²⁷⁷

Nr. 102

Abb. 97

Dankesurkunde der Stadt Neuburg an Herrn Josef Ober für die Brückenbau-Spende in Höhe von 100,00 Reichsmark. 27,2:19,5 cm. Februar 1946.
HV ND 25-10

Die Finanzierung der neuen Brücken und der Notbrücken erfolgte durch die Stadtkasse, das Land Bayern und die Neuburger Bürgerschaft, welche der Stadtrat um eine Brückenspende gebeten hatte. Auch die Ingolstädter Einwohnerschaft war 1945 zur Mitfinanzierung des Wiederaufbaus der dortigen Eisenbrücke aufgerufen worden.²⁷⁸

Bis August 1948 waren in Neuburg 248.288 Reichsmark gespendet worden.²⁷⁹ Die Stadt selbst hatte in den Jahren 1945 bis 1947 bereits rund 477.000 Reichsmark bereitgestellt. Ein Teil davon wurde durch Erhebung



Abb. 96 (Kat. 101): Die Behelfsbrücke beim Ruderclub kurz vor der Fertigstellung, 1945.



Die Stadtgemeinde Neuburg-Donau dankt

Herrn Josef Ober

für die

BRÜCKENBAU-SPENDE

in Höhe von

RM. 100,--

Neuburg a. d. Donau, im Februar 1946



Der Bürgermeister

Brink

Abb. 97 (Kat. 102): Der Neubau der Nachkriegsbrücken wurde von den Neuburger Bürgern mitfinanziert.

des Brückenzolls an der Behelfsbrücke beim Ruderclub refinanziert. Gut die Hälfte der Baukosten hatte das Landesarbeitsamt über Kredite bereitgestellt. Die Brückenzollordnung legte fest, daß ab 1. Oktober 1945 jede Person und jedes Stück Großvieh je 10 Reichspfennige, jedes Kraftfahrzeug und jedes Gespannfahrzeug 30 Pfennige entrichten mußten.²⁸⁰ Befreit waren unter anderem Kinder bis zu zehn Jahren, Kinder auf dem Schulweg und Personen auf dem Weg zur Arbeitsstätte.

Bis August 1948 standen der Stadt 1.370.332 Reichsmark für die Brücken zur Verfügung.²⁸¹ Davon gingen durch die Währungsreform am 20. Juni 1948 rund 361.623 Reichsmark verloren. Man hatte zwar rechtzeitig versucht, die Mittel zu investieren, konnte aber zur damaligen Zeit auf legalem Wege keine Baustoffe beschaffen und keine Vorauszahlungen für die Arbeiten der Arbeitsgemeinschaft Neuburg leisten. Die Gesamtkosten der Altwasserbrücke beliefen sich schließlich auf rund 500.000 Reichsmark, die der Elisenbrücke auf 530.000 DM.²⁸²

Nr. 103

Abb. 98

"Zum Andenken. Brückenweihe am 3 September 1949 in Neuburg/D". S/W-Postkarte. 9,0:14 cm. 1949. Sammlung Winter



Abb. 98 (Kat. 103): Einweihung der Nachkriegsbrücken am 3. September 1949.

Am 3. September 1949 um 10.30 Uhr nahm Seine Exzellenz Weihbischof Dr. Eberle gegenüber der Insel-Einfahrt die Weihung der neuen Eisen- und Altwasserbrücke vor.

Nr. 104

Abb. 99

Blick von Norden auf die Nachkriegsbrücke. S/W-Postkarte. Gebr. Metz, Tübingen. 9,0:13,9 cm.
HV ND

Der erhöhte Blick auf Altwasserbrücke und Stadtberg vom heutigen Hotel am Fluss aus entwickelte sich im 20. Jahrhundert zum Klassiker der Brückenporträtisten. Vom selben Standpunkt aus gibt es Ansichten der alten Altwasserbrücke (Kat. 83) und der Thiersch-Brücke (Kat. 98).

Nr. 105

Abb. 100

Blick von der Insel auf Eisenbrücke und Schloß. Farbpostkarte. Gebr. Metz, Tübingen. 10,5:14,8 cm. Versendet am 20.10.1968.
Privatbesitz

Wie die Thiersch-Brücke spannte die Nachkriegsbrücke einen großen Bogen über die Donau. Im Altwasser errichtete man auf den alten Pfeilerresten zwei neue Betonpfeiler.



Abb. 99 (Kat. 104): Die 1948 vollendete Altwasserbrücke vom heutigen Hotel am Fluss aus gesehen.



Abb. 100 (Kat. 105): Die 1949 fertiggestellte, dritte Eisenbrücke von der Insel aus gesehen, Postkarte 1968.

c) Vierte Eisenbrücke (1989) mit Altwasserbrücke

Die heutige Eisenbrücke wurde in den Jahren 1987 bis 1989 errichtet.²⁸³ Bauherr und Kapitalgeber dieses "Jahrhundertprojekts", wie es die Neuburger Rundschau bezeichnete, war diesmal die Bundesrepublik Deutschland, denn schließlich führt die Bundesstraße 16 über die Brücke.²⁸⁴ Planung und Bauleitung oblagen dem Straßenbauamt Ingolstadt (Dipl.-Ing. Gisbert Kolb).

Ursprünglich wollte Neuburg nur die Gehwege auf den bestehenden Brücken erweitern. Der hierzu im Jahre 1976 von der Stadt Neuburg gestellte Antrag veranlaßte eine Untersuchung des Bauzustandes und der Tragfähigkeit der Brücken. Bei der Eisenbrücke stellte sich heraus, daß die vorhandene Fahrbahnplatte zu schwach war. An der Altwasserbrücke bemerkten Taucher Mängel an den die Fundamente umschließenden Holzspundwänden. Kernbohrungen durch die Pfeiler zeigten, daß aufgrund größerer Hohlräume keine höhere Auflast möglich sei. Der Plan, bei der Altwasserbrücke nur die Überbauten zu erneuern und bei der Eisen-

brücke lediglich eine stärkere Aufbetonplatte anzubringen, wurde nicht zuletzt wegen Einwänden des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege fallengelassen. Man entschloß sich schließlich zu einem kompletten Neubau von Altwasser- und Elisenbrücke.

Zunächst errichtete die Firma Bilfinger & Berger, Gewinner der öffentlichen Ausschreibung, zwei je 88,0 m lange Behelfsbrücken für den Kfz-Verkehr über die östliche Inselfspitze und eine 155,45 m lange Baileybrücke für die Fußgänger stromaufwärts parallel zur alten Brückentrasse. Baubeginn war am 18. Februar 1987. Genau fünf Monate später, am 18. Juli, wurden die Kfz-Brücken in Betrieb genommen.

Den Zuschlag zum Bau der beiden Donaubrücken erhielt die Dyckerhoff & Widmann AG, die bereits am Bau der Nachkriegsbrücke beteiligt gewesen war. Am 16. September 1987 begann die vollständige Abtragung der Altwasserbrücke einschließlich der Pfeilerfundamente. Die Gründung der neuen Pfeiler erfolgte mit je zwölf 1,2 m dicken Bohrpfeilern, welche bis zum anstehenden Fels in 11,0 m Tiefe reichten. Die zwei Pfeiler wurden innerhalb eines Spundrahmens aufbetoniert und mit Muschelkalk verkleidet. Dabei konnten Steine der alten Brücke wiederverwendet werden. Der dreifeldrige, bogenförmige Überbau der Altwasserbrücke erfolgte mit Betonfertigteilen.

Die Bauarbeiten an der Elisenbrücke begannen am 8. Juni 1988. Wie bei der Altwasserbrücke galt es zunächst, die alte Brücke abzutragen. Der Überbau ruhte, ähnlich wie 1947, auf sieben ausbetonierten Fertigbetonbögen, auf welche die Querwände, die Seitenwände und die Fahrbahnplatte kamen. Mitte 1989 waren sämtliche Bögen an ihrem Platz.²⁸⁵

Von den gesamten Baukosten in Höhe von 12 Millionen DM entfielen 2,9 Millionen DM auf die Behelfsbrücken, 3,3 Millionen DM auf die Elisenbrücke, 5,5 Millionen DM auf die Altwasserbrücke und 0,3 Millionen DM auf den Straßenbau.²⁸⁶

Brückenweihe und Verkehrsfreigabe der heutigen Brücke

Am 1. Dezember 1989 erfolgte um 14.00 Uhr die Einweihung der vierten Elisenbrücke und der Altwasserbrücke mit anschließender Verkehrsfreigabe.²⁸⁷ Nach Ansprachen von Ministerialdirektor Senator Manfred Milz, Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, und Oberbürgermeister Hans-Günther Huniar folgten Grußworte von Landrat Dr. Richard Keßler, bevor Dekan Eugen Häußler und Pfarrerin Ulrike Zapf die kirchliche Weihe vornahmen. Anschließend wurde die 85 cm x 135 cm große Bronzetafel, angefertigt von dem aus Neuburg stammenden Künstler Max Faller, München, an der südlichen Brückenauffahrt

enthüllt. Mit Fanfarenklängen und Böllerschüssen wurden die Brücken für den Verkehr freigegeben. Am selben Tag öffnete im Marstall die Ausstellung "Die Donaubrücken in Neuburg".

Beschreibung der heutigen Brücke

Beide heutigen Brücken orientieren sich in ihrer äußeren Form an den von Professor Thiersch entworfenen Brücken von 1908, wobei die Altwasserbrücke durch die Steinverkleidung der zwei Pfeiler der Vorlage etwas näher als die Elisenbrücke kommt.²⁸⁸ Dort mußte man aus Kostengründen auf eine Steinverkleidung verzichten. Aufgrund der unterschiedlichen Betonmischungen bei Bogen und Aufbau setzt sich an der Elisenbrücke besonders nach Regen der dunklere Bogen farblich ab und erinnert zumindest an die alten Gewölbesteine von 1908. Auch die Brüstung ähnelt stark der Thiersch-Brücke. Die steinernen Triglyphen wurden durch stählerne Vierkantrohre ersetzt. Die Straßenfahrbahn besitzt eine helle Teerfarbe, Geh- und Radwege sind mit Platten belegt. Die Spannweite des Zweigelenkbogen der Elisenbrücke beträgt 43,50 m. Die Breite des Überbaus ergibt sich aus der 6,50 m breiten Fahrbahn und den beidseitigen Geh- und Radwegen von je 3,25 m Breite. Die Gesamtlänge der Altwasserbrücke beträgt 76,54 m mit Stützweiten von 25,20 m - 26,14 m - 25,20 m. Die Breite des Überbaus entspricht dem der Elisenbrücke.

Wenn auch nicht erstmalig, so doch neu sind der 1989 bereits beim Bau des Widerlagers berücksichtigte und 1994 eröffnete Durchgang am südlichen Widerlager sowie die Doppeltreppe am Abgang zum Donaukai. Ein Durchgang unter der Brücke bestand bereits zu Beginn des 17. Jahrhunderts (Kat. 15).

Der schicke Treppenabgang zur unbebauten Westseite der Insel, von der aus man bis Anfang der Siebziger Jahre über den Altwasserdamm spazieren konnte, ist heutzutage vergittert.

Nr. 106

Sprengung des letzten Brückenbogens der Donaubrücke. S/W-Fotografie von Winfried Rein. 17,7:12,6 cm. 1988.

HV ND

Nach dem Abtragen der Aufbauten (Brüstung, Fahrbahnbelag, Fahrbahnplatte, Quer- und Längswände) mit Felsmeißeln sprengte die beauftragte Firma Hoyer aus Augsburg die fünf alten Betonbögen der Elisenbrücke jeweils in den Drittelspunkten.²⁸⁹ Pro Bogen genügten 3,6 kg Amon-Gelit-Sprengstoff. Die Teile fielen in die Donau und wurden mit einem Autokran

Abb. 101



Abb. 101 (Kat. 106): Sprengung des letzten Betonbogens der Nachkriegsbrücke beim Neubau der vierten Elisenbrücke, Dezember 1988.

geborgen. Zuvor waren die Bögen mit Diamantsägen und Sauerstoffflanzen getrennt worden. Die bestehenden Widerlager von 1907 wurden beibehalten.

Nr. 107

Abb. 102

Bauarbeiten an der heutigen Elisenbrücke. S/W-Fotografie von Winfried Rein. 12,6:17,7 cm. 1989.

HV ND

Fertigstellung der sieben Bögen aus 14 in Aresing hergestellten Fertigteilträgern mit einem Radius von 53,15 m, einer Breite von 1,10 m und einer Höhe von 1,35 m. In den nächsten Bauabschnitten erfolgte das Ausfüllen mit Beton sowie das Errichten der Quer- und Längswände und der Fahrbahnplatte. In der Flußmitte ist das abgespundete Hilfsjoch zu sehen, dessen Errichtung aufgrund des anstehenden Felses an der Flußsohle sehr schwierig war. Zur Sicherung des Hilfsjoches gegen Ausspülung dienen Senkwalzen am Flußgrund.



Abb. 102 (Kat. 107): Fertigstellung der sieben Betonbögen an der heutigen, vierten Elisenbrücke.

Nr. 108**Abb. 103**

Blick auf die Bauarbeiten an der heutigen Altwasserbrücke, auf der Insel und an der Elisenbrücke. S/W-Fotografie. 17,5:23,5 cm.
HV ND

Der rechte Pfeiler im Altwasser und das Widerlager der Altwasserbrücke auf der Insel sind fast fertiggestellt. Auf dem Platz der abgerissenen Inselwirtschaft steht ein großer Baukran. Oberhalb der beiden Brücken ermöglichte eine Fußgänger-Behelfsbrücke die Passage während der Bauarbeiten.

Nr. 109**Abb. 104**

Blick von der Insel auf die Bauarbeiten an der heutigen Altwasserbrücke. S/W-Fotografie. 17,7:23,9 cm.
HV ND

Einheben eines Fertigteilträgers am mittleren Durchlaß der Altwasserbrücke mittels Autokran. Der Überbau der Altwasserbrücke bestand aus



Abb. 103 (Kat. 108): Bauarbeiten an der heutigen Altwasserbrücke.



Abb. 104 (Kat. 109): Einheben eines Fertigteilträgers an der heutigen Altwasserbrücke.

je sechs solcher gevouteten Spannbetonfertigteile (Länge ca. 25 m) mit je vier Spanngliedern und Ortbetonquerriegeln über den Pfeilern und Widerlagern.

Nr. 110**Abb. 105**

Einweihung der heutigen Donaubrücken. S/W-Fotografie von Winfried Rein. 12,6:17,6 cm. 1989.
HV ND

Am Freitag, den 1. Dezember 1989 erfolgte nach rund dreijähriger Bauzeit die Weihe und Verkehrsfreigabe der neuen Brücken. Nach der Begrüßung durch Baudirektor Hans-Armin Veith vom Straßenbauamt Ingolstadt folgten die Ansprachen von Ministerialdirektor Senator Manfred Milz, Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, und von Neuburgs Oberbürgermeister Hans-Günter Huniar sowie Grußworte vom Landrat des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen, Dr. Richard Keßler.



Abb. 105 (Kat. 110): Einweihung der heutigen Brücken am 1. Dezember 1989.

Oberbürgermeister Huniar bei seiner Ansprache: *"Natürlich erfüllt uns Stolz auf das Geleistete, auf dieses Werk. Menschenhand und Menschenhände haben hier etwas Besonderes und Faszinierendes geschaffen, eine Brücke, die die Kraft des Wasser elegant umgeht und durch das Wasser getrennte Landteile verbindet. Brückenbau ist eine der grandiosesten menschlichen Entwicklungen."*¹²⁹⁰

Nr. 111

Blick von der Insel auf Elisenbrücke und Schloß. Farbfotografie. 9,0:13,0 cm. 2003. Privatbesitz

Die heutige Elisenbrücke ähnelt stark der Nachkriegsbrücke. Lediglich das Geländer nimmt durch die Platten Bezug auf die historistische Thiersch-Brücke. Gänzlich neu sind die Doppeltreppe am Geiger-Haus und der Durchgang am dortigen Widerlager.

Nr. 112

Blick von Norden auf den Neuburger Donauübergang. Fotografie von Dieter Ochs. 10,5:14,9 cm.

So präsentiert sich der Neuburger Donauübergang um das Jahr 2000. An der linksseitigen Auffahrt stehen zahlreiche neuerrichtete Gebäude, darunter das Hotel am Fluss (ehemaliger Standort Kaufmann Sauder) und der traditionsreiche Gasthof zum Schwan. Die Insel ist heute Wohngebiet. Auf der Stadtseite stehen noch immer das mehrfach renovierte Hotel zur Krone mit seiner Freiterrasse sowie das gegenüberliegende Geiger-Haus mit den Treppengiebeln. Daneben liegt der ehemalige Bruckenbäck, heute Café Huber. Auch diese wenige Jahre alte Aufnahme besitzt bereits historischen Charakter. Am 21. September 2001 wurde der neugestaltete Donaukai eröffnet. An der Stelle der ehemaligen Roßschwemme führen heute breite Stufen bis zur Donau.

Die Neuburger Brücken verbinden zwar seit rund tausend Jahren die beiden Ufer, konnten jedoch die natürliche Trennung nie ganz aufheben. Aufgrund des Verkehrs, des exponierten zugigen Standortes und möglicherweise auch aufgrund der Sperrung der westlichen Inselfspitze mit dem

Abb. 107



Abb. 106 (Kat. 111): Die heutige, vierte Elisenbrücke im November 2003.



Abb. 107 (Kat. 112): Der Neuburger Donauübergang in seiner heutigen Form.

Pyramiden-Denkmal sind die Brücken heute keine Flaniermeile, wie sie es vielleicht nach 1908 gewesen waren. In der Inselwirtschaft ist inzwischen ein Pflegedienst untergebracht und auch die Glanzzeiten des Hotel Krone sind lange vorüber. Das steigende Verkehrsaufkommen, speziell des Fernverkehrs, hat immer wieder den Ruf nach einem zweiten Donauübergang, ob im Neuburger Osten oder Westen, laut werden lassen.²⁹¹

Ausblick

Nach den schriftlichen und bildlichen Quellen widmet sich der abschließende dritte Teil der Untersuchung den archäologischen Resten, die den eigentlichen Anlaß für die Beschäftigung mit den Neuburger Donaubrücken bildeten. Es handelt sich dabei vorrangig um mit Eisenschuhen armierte Pfähle der ehemaligen Jochbrücken sowie um die im Altwasser schlummernden Fundamentreste der vier Steinpfeiler aus dem 18. und 19. Jahrhundert.

Abkürzungen

BayHStA	Bayerisches Hauptstaatsarchiv München
BLfD	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
HV ND	Historischer Verein Neuburg an der Donau
KDM	Kunstdenkmälerband, s. Horn/Meyer 1958
NAZB	Neuburger Anzeigebblatt (1880-1934)
NF	Nebinger/Fitzek, Neuburg in historischen Ansichten, Neuburg 1978
NK	Neuburger Kollektaneenblatt
NR	Neuburger Rundschau (seit 1951)
NW	Neuburger Wochenblatt (1803-1879)
StAA	Staatsarchiv Augsburg
StadtA ND	Stadtarchiv Neuburg a.d. Donau

Abbildungsnachweis (Abb. 1-33 siehe Teil I, NK 150, 2002)

- Abb. 34: Kettemann/Winkler, 1992, Abb. 142
- Abb. 35: BayHStA OBB Akten 6124, ad 11
- Abb. 36: BayHStA OBB Akten 1867, ad 3
- Abb. 37: BayHStA PLS 1839
- Abb. 38: BayHStA PLS 1658 a
- Abb. 39: BayHStA OBB Akten 1863, ad 8
- Abb. 40: BayHStA OBB Akten 6124, ad 11
- Abb. 41: HV ND G 782
- Abb. 42: HV ND G 110
- Abb. 43: BayHStA PLS 1542 a
- Abb. 44: Bildarchiv BLfD
- Abb. 45: BayHStA OBB Akten 1868, ad 24
- Abb. 46: Bayerisches Landesvermessungsamt
- Abb. 47: HV ND G 104, 3 a + b
- Abb. 48: BayHStA OBB Akten 6126
- Abb. 49: StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 709, Nr. 52 a
- Abb. 50: StadtA ND, Akt 2620, Nr. 10
- Abb. 51: StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 710, Nr. 30
- Abb. 52: StadtA ND, Akt 2620
- Abb. 53: HV ND G 147
- Abb. 54: HV ND G 115
- Abb. 55: StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 711, Nr. 19
- Abb. 56: Privatbesitz
- Abb. 57: Privatbesitz
- Abb. 58: StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 854, Nr. 101 a
- Abb. 59: StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 854, Nr. 101 b
- Abb. 60: StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 713, Nr. 17
- Abb. 61: Neuburger Wochenblatt, 11. März 1854. HV ND
- Abb. 62: Kunsthandel
- Abb. 63: Privatbesitz
- Abb. 64: Privatbesitz (Erika Munzinger)

Abb. 65: HV ND G 910
 Abb. 66: HV ND G 912
 Abb. 67: Sammlung Winter
 Abb. 68: Privatbesitz
 Abb. 69: HV ND
 Abb. 70: HV ND
 Abb. 71: BayHStA PLS 1658 e
 Abb. 72: HV ND G 901
 Abb. 73: HV ND G 380
 Abb. 74: HV ND G 145
 Abb. 75: StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg 1928, Akt 714, Nr. 8
 Abb. 76: Privatbesitz
 Abb. 77: HV ND
 Abb. 78: Privatbesitz
 Abb. 79: HV ND
 Abb. 80: StadtA ND, Akt 2628
 Abb. 81: StadtA ND, Akt 2628
 Abb. 82: HV ND G 386
 Abb. 83: HV ND G 913
 Abb. 84: HV ND G 918
 Abb. 85: HV ND 25-10
 Abb. 86: HV ND 25-10
 Abb. 87: HV ND
 Abb. 88: HV ND
 Abb. 89: HV ND
 Abb. 90: HV ND 25-10
 Abb. 91: HV ND
 Abb. 92: HV ND
 Abb. 93: Privatbesitz
 Abb. 94: HV ND
 Abb. 95: HV ND
 Abb. 96: Privatbesitz (Erika Munzinger)
 Abb. 97: HV ND 25-10
 Abb. 98: Sammlung Winter
 Abb. 99: HV ND
 Abb. 100: Privatbesitz
 Abb. 101: HV ND (Winfried Rein)
 Abb. 102: HV ND (Winfried Rein)
 Abb. 103: HV ND
 Abb. 104: HV ND
 Abb. 105: HV ND (Winfried Rein)
 Abb. 106: Privatbesitz
 Abb. 107: Privatbesitz (Dieter Ochs)

Anmerkungen

¹ BayHStA OBB Akten 1867, 1868, 5363, 6124, 6125, 6126. StadtA ND Akten 2615, 2619, 2620, 2626, 2627, 2628.

² Das Straßen- und Flußbauamt Neuburg wurde mit Wirkung vom 1. Juli 1936 aufgeho-

ben. Seit der Gebietsreform war das Straßenbauamt Ingolstadt, Abt. 5 (Brückenbau), für die Region 10 und damit für die Neuburger Brücken an Bundes- und Staatsstraßen zuständig. Vor kurzem wurden die Neuburger Donaubrücken der Verantwortung der Stadt Neuburg übertragen. In den Brückenbüchern des Tiefbauamts Neuburg finden sich vor allem Informationen zum Brückenbau 1989 und zum heutigen Zustand der Brücken.

³ Neuburger Wochenblatt (1803-1879), Neuburger Anzeigebblatt (1880-1934), Neuburger Nationalzeitung (1934-1939), Neuburger Zeitung (1940-1945), Neuburger Tagespost (1948-1949), Neuburger Nachrichten (1948-1951), Neue Neuburger Zeitung (1950-1951), Neuburger Rundschau (seit 1951).

⁴ Die Otto-Hausmann-Bände enthalten zu den Brücken eine Fülle an Bildmaterial, welches in dieser Arbeit nur teilweise vorgestellt werden kann.

⁵ Folgenden Personen, die am Gelingen dieses zweiten Teils beitrugen, sei herzlichst gedankt: Gisbert Kolb vom Straßenbauamt Ingolstadt für den Schnellkurs in moderner Brückenbautechnik, den Mitarbeitern des Historischen Verein Neuburg a. d. Donau (Barbara Höglmeier, Rita Mehringer, Ludwig Ried, Albrecht Weissmann u.a.), Dr. Barbara Zeitelhack (Stadtarchiv Neuburg), Wolfgang Winter (Neuburg, Postkartensammlung) sowie den hilfsbereiten Mitarbeitern des Staatsarchivs Augsburg und des Hauptstaatsarchivs München. Besonderen Dank schulde ich meiner Gattin Christine, deren Geduld durch immer wieder neue Entdeckungen in den Archiven stark strapaziert wurde. Ich hoffe, meine diesbezüglich gemachten Versprechungen einhalten zu können.

⁶ Die heutige Strecke zwischen Marxheim und Donaulände Ingolstadt beträgt laut Kanu Wanderführer für Bayern, 8. A. 1991, exakt 38,8 km.

⁷ Zu Marxheim Thiele (1979), S. 126. Zu Ingolstadt s. Donaubrücken in Ingolstadt, Festschrift 1998, S. 32.

⁸ Thiele (1979), S. 151 ff. Hausmann (1990), S. 91.

⁹ Der bayerische Generalstraßen- und Wasserbaudirektor Adrian von Riedl (1746-1809) gibt in seinem Reiseatlas von Baiern 1798 die Höhe des Neuburger Brückenzolls an: *"Bey der Donaubrücke, die auf landesherrliche Kosten gebauet und erhalten wird, muß folgender Brückenzoll entrichtet werden: von jedem Fußgänger 1 kr – jedem eingespannten Pferde 1 – einem leeren 1/2 – jedem Stück Hornviehe 1 – einem fetten Schwein 1 – einem mageren 1/2 – einer Chaise oder von einem geladenen Wagen mit Einschluß der Pferde 4 – einem Karen oder einer Chaise mit einem Pferde 2 – einem leeren Wagen 2."* Aus: Hasinger (1957), S. 79.

Die Erhebung des städtischen Pflasterzolls erfolgte an den Stadttoren bzw. an den Einfallstraßen – Donautor, Oberes Stadttor, Augsburger/Donauwörther Landstraße, Neutor – und wurde durch Versteigerung auf mehrere Jahre privaten Zolleinnehmern verpachtet (NW, 27. Juni 1812; 6. Juli 1816). Die Besucher Neuburgs erhielten als Quittung ein Zeichen, auf dem der Betrag vermerkt war und welches beim Verlassen der Stadt wieder abgegeben wurde (NW, 11. Februar 1809).

¹⁰ Zum Abbruch des Rentamtsgebäudes siehe die OBB Akten 1868 im BayHStA.

¹¹ Auskunft Georg Geiger, Neuburg.

¹² Das Neuburger Wochenblatt vom 2. Oktober 1852 nennt den bürgerlichen Riemermeister Joseph Geiger als Pflasterzoll-Pächter an der Station Eisenbrücke, ebenso von 1855-1857 (NW, 29. September 1855). S. Adam, Häuserbuch, S. 73.

¹³ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben von Baurat Egler an Sattlermeister Geiger vom 8. September 1906.

¹⁴ Zur Roßschwemme siehe Hausmann (1994), S. 99.

¹⁵ Nach Adam, Häuserbuch, S. 73, hatte Huber das Anwesen durch Heirat der Anna Maria Speckner erworben.

¹⁶ NW 4. Januar 1845.

¹⁷ Adam, Häuserbuch, S. 73. Siehe das Ziegmüllersche Haus im Situationsplan von Vogl, 1814, Kat. 47.

¹⁸ NW 11. Februar 1809.

¹⁹ NW 18. April 1857, Breitenbach (1899), S. 27.

²⁰ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, diverse Akten o. Nr., mit Plänen (1879).

²¹ Annonce im "Führer durch die Stadt Neuburg a.D.", 2. A. (1908).

²² Zur genauen Folge der Hausbesitzer Heider/Adam (1959), S. 37.

²³ Breitenbach (1899), S. 106.

²⁴ NW 18. April 1807 und 5. Dezember 1807.

²⁵ Eduard Huber bedauert in seinen Erinnerungen eines Neuburger Bürgers, NK 71/72 (1907/08), S. 74, daß es die stolzen Pappelalleen von Ried und Bittenbrunn nicht mehr gebe.

²⁶ Adam, Häuserbuch, S. 71. NW 18. Oktober 1879.

²⁷ NW 13. Februar 1847, 2. Februar 1850, 4. Oktober 1851 und 21. Februar 1857.

²⁸ NW 11. September 1866.

²⁹ Adam, Häuserbuch, S. 71.

³⁰ NW 20. Januar 1838.

³¹ Zur jüngeren Entwicklung von Neuburg-Nord siehe M. Schieber in Proeller/Schieber (1990), S. 48 f.

³² NW 29. August 1807.

³³ Adam, Häuserbuch, S. 71 f.

³⁴ Vgl. Adam, Häuserbuch, S. 71. Das Schlachthaus-Gebäude wurde im April 1826 öffentlich versteigert. NW 8. April 1826.

³⁵ NW 8. Februar 1840, NW 6. März 1841.

³⁶ Zu den Besitzerfolgen siehe Adam, Häuserbuch, S. 71.

³⁷ Zu den alten Jochbrücken siehe Teil 1, NK 150 (2002), v.a. S. 132 ff.

³⁸ Zur Brücke in den Jahren 1784 ff. siehe StadtA ND, Akt 2615.

³⁹ Zu Leben und Werk von Franz Vogl siehe die Arbeit von Seitz (1999/2000).

⁴⁰ Vogls Werke sind größtenteils in der Plansammlung des Historischen Verein Neuburg sowie im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München verwahrt. Schefold hat nur einen Teil der Werke aufgelistet.

⁴¹ NW vom 24. Juni 1815. Als Preis der Gelegenheitschrift wird angegeben: *"Das Exemplar auf ordinär Druckpapier kostet 6, und auf Medianpapier 12 kr."*

⁴² Der Plan war zusammen mit anderen einem Schreiben vom 3. März 1812 beigelegt worden. BayHStA OBB Akten 6124, 11.

⁴³ BayHStA OBB Akten 1867, 17 und ad 17.

⁴⁴ Die Aufzeichnungen der Neuburger Pegelstände von 1818-1876 finden sich in der Abgabe 1928 des Straßen- und Flußbauamts Neuburg im Staatsarchiv Augsburg (Nr. 825-831).

⁴⁵ Prell (2002), S. 136 f.

⁴⁶ Altbayerische Flußlandschaften (1998), S. 82 ff. Für eine kolorierte Vedute der Stadt Lauingen hatte Vogl im Jahre 1797 den Betrag von 22 Gulden erhalten. S. Seitz (1999/2000), S. 422. Die zwei Pläne der Altwasser- und der Donaubrücke von 1810 hatte er zu 42 Gulden bzw. 20 Gulden in Rechnung gestellt. Bei der Donaubrücke waren noch Kosten von 36 Gulden für die Ausmessung und Zeichnung des Donaugrundes hinzuge-

kommen. BayHStA OBB Akten 1867, ad 17.

⁴⁷ Zur Übernachtung Wiebekings in Neuburg siehe die Fremdenanzeige im NW vom 3. Dezember 1808.

⁴⁸ Wiebeking (1809), S. 4.

⁴⁹ Wiebeking (1809), S. 4.

⁵⁰ Wiebeking (1809), S. 72.

⁵¹ BayHStA OBB Akten 1863, 9. Aus diesem Schreiben vom 5. Mai 1810 geht hervor, daß die Erbauung einer Bogenbrücke zu Neuburg durch allerhöchstes Reskript der Königlichen Generaldirektion des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus vom 23. April und vom 1. Mai 1810 allergnädigst beschlossen worden ist.

⁵² StadtA ND, Akt 2615, 24 (29.12.1810).

⁵³ Polizei-Verfügung vom 25. Oktober 1810, abgedr. im NW vom 27. Oktober 1810: *"Morgen den 26. d. nimmt der neue Brückenbau mit Abbrechung der alten Donaubrücke seinen Anfang. Zur Erhaltung des Kommerzes, und der nöthigen Verbindung mit den Bewohnern an den beiden Ufern der Donau, wird die Einfartsfähre am churfl. Bräuhaus, und die Ausfartsfähre am Fischmeisters Lödls Hause aufgeführt. Um jede im Hin- und Herfahren mögliche Unordnung zu vermeiden, müssen die herüber in die Stadt Fahrende sowohl, als jene, welche hinüber auf das linke Donauufer fahren, sich auf der Bräuhausinsel und Altwasserbrücke rechts halten. (...)"*

⁵⁴ NW 22. Dezember 1810.

⁵⁵ BayHStA OBB Akten 1863, 47 (Schreiben vom 29.11.1810).

⁵⁶ Bekanntmachung des Königl. Polizei-Kommissariats im NW vom 15. Dezember 1810: *"Die königl. Oberinspektion des Wasser- Brücken- und Strassenbaues dahier hat so eben die unterzeichnete Behörde in Kenntniß gesetzt, daß künftigen Sonntag den 16. dieß alle Fußgänger über die neuerbaute Donaubrücke auf einem eigends hiezu bequem errichteten Gehwege (jedoch ohne Karren) von früh 7 bis Abends 6 Uhr passiren können."*

⁵⁷ Die Werte sind zum Teil aus dem Plan PLS 1658 d und b entnommen. Weitere Maßangaben zur Wiebeking-Brücke im StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

⁵⁸ StadtA ND, Akt 2615, 23 (01.10.1810) und 24 (29.12.1810).

⁵⁹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

⁶⁰ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

⁶¹ Abbildung im Katalog "Die Isar", hrsg. von M.-L. Plessen (1983), S. 332.

⁶² StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

⁶³ Vgl. Scheidler (1988), S. 184.

⁶⁴ NW 19. August 1820. StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 1 (01.09.1819), 5 (28.06.1820), 6 (22.07.1820), 41 (10.02.1822). Zum Bau des Hilfsjoches 1820/21 siehe ausführlich Akt 709, 15, der auch Beobachtungstabellen über die Einrammung der Pfähle enthält.

⁶⁵ NW 17. Januar 1824.

⁶⁶ Pechmann (1831), S. 17 und StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

⁶⁷ Scheidler (1988), S. 186.

⁶⁸ Aktenstücke (1810), S. 14.

⁶⁹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

⁷⁰ Pechmann (1831), S. IV, 12, 19. Auch Carl Batsch setzte sich in seinen "Hydrotechnische Wanderungen in Baiern, Baden, Frankreich und Holland, gemacht in dem Jahre 1821" durchaus kritisch mit Wiebekings "Wasserbaukunst" auseinander.

⁷¹ BayHStA OBB Akten 1863, 43 (Schreiben vom 17.11.1810).

⁷² BayHStA PLS 1658 b, c, d. Die handgezeichneten Pläne zeigen die Bogenbrücke in der Seitenansicht (d), als Draufsicht und Querprofil (b) und aus perspektivischer Ansicht von schräg unten (c). Der Neuburger Franz Hoffmann zeichnete im Dezember 1923 eine Nachzeichnung der perspektivischen Ansicht (s. HV ND G 169).

⁷³ Vgl. dazu die kolorierte Federzeichnung von Neuburg aus ähnlicher Perspektive in NF, S. 53 (Scheffold 47010).

⁷⁴ KB 1967, Nr. 1603-119. Original vermutlich im BayHStA, Abt. Heeresarchiv, N. 2.1.

⁷⁵ BayHStA OBB Akten 1868, ad 24 (23.12.1812).

⁷⁶ BayHStA OBB Akten 1868, 24 (07.05.1813) und ad 24 (25.07.1815).

⁷⁷ Habermeyer (1993), S. 80.

⁷⁸ S. Paul Unterkircher (1998/1999) mit ausführlichen Erläuterungen und farbigem Abdruck der Uraufnahme (Teilansicht).

⁷⁹ NW 28. März 1818.

⁸⁰ Zum Programm des Besuchs und der Zusammensetzung des Konvoi siehe die Aufzeichnungen in der Akte zu G 104 im HV ND.

⁸¹ HV ND G 104, 1 a + b (Stepperg), G 104, 2 a + b (Alte Burg), G 104, 4 a + b (Abreise von Neuburg). Vgl. G. Winkler (1975), Nr. 033-5.

⁸² Winkler (1975), Nr. 033. Dismas Bachmayr fertigte außerdem zwei lithographische Ansichten für F. X. Lang, Topographische Beschreibung und Geschichte der königl. baier. Kreishauptstadt Eichstätt, Eichstätt 1815.

⁸³ Zum Eisstoß am 14. Januar 1821 siehe BayHStA OBB Akten 6124 (20.01.1821).

⁸⁴ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 4 (22.02.1820). Als Gesamtkosten einer Reparatur ermittelte man 13.626 fl. Zur Planung der Eisenbrücke siehe die ausführlichen Akten BayHStA OBB Akten 6124 (v.a. 253), 6125 und 6126, welche im Rahmen dieser Arbeit nur grob gesichtet wurden.

⁸⁵ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 16.

⁸⁶ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 52 a (20.03.1822).

⁸⁷ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 55 (20.04.1822), 59 a (12.05.1822), 61 a, b, c (14.05.1822).

⁸⁸ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 78 (08.03.1823).

⁸⁹ StadtA ND, Akt 2619, 7 (17.10.1822).

⁹⁰ StadtA ND, Akt 2619, 9 (31.01.1823), 11 (31.01.1823), 13 (31.01.1823), 22 u. 23 (14.02.1823). StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 73 (22.02.1823).

⁹¹ StadtA ND, Akt 2619, 27 (15.02.1823).

⁹² StadtA ND, Akt 2619, 27 (15.02.1823).

⁹³ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 73 (22.02.1823). Schon am 25. Februar 1823 konnte die Inspektion dem Magistrat melden, daß das linksseitige Hilfsjoch bereits eingerammt sei und die Fertigstellung des zweiten Joches in acht Tagen erfolge. StadtA ND, Akt 2619, 28 (25.02.1823).

⁹⁴ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 78 (08.03.1823).

⁹⁵ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 78 (08.03.1823).

⁹⁶ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 86 (17.05.1823).

⁹⁷ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 89 (02.06.1823).

⁹⁸ Zur Kastenkonstruktion ausführlich StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 104 (30.08.1823).

⁹⁹ NW 17. Januar 1824. Zum Festakt StadtA ND, Akt 2620, 3 (27.11.1923).

¹⁰⁰ StadtA ND, Akt 2620, ad 1 (25.11.1823).

¹⁰¹ StadtA ND, Akt 2620, 2 (27.11.1823). NW 28. Februar 1824.

¹⁰² NW 29. November 1823. StadtA ND, Akt 2620, 11 (20.02.1824).

¹⁰³ StadtA ND, Akt 2620, 10 (13.02.1824); Akt 2620, 11 (20.02.1824). NW 28. Februar 1824.

¹⁰⁴ StadtA ND, Akt 2620, 21 (14.09.1827). Zum Brückenbau siehe BayHStA OBB Akten 6125 und 6126.

¹⁰⁵ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 710, 1 (28.02.1824).

¹⁰⁶ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, Nr. 1 ff.

¹⁰⁷ StadtA ND, Akt 2619, 41 (13.01.1826), 42 (04.01.1826), 43 (27.01.1826). StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 710, 20 (24.01.1826).

¹⁰⁸ StadtA ND, Akt 2619, 47 (17.02.1826) und 49 (10.02.1826).

¹⁰⁹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 710, 28 (04.02.1826).

¹¹⁰ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 710, 30 (12.02.1826).

¹¹¹ StadtA ND, Akt 2620, 16 (16.02.1826), 19 (08.03.1826).

¹¹² NW 21. Juli 1827.

¹¹³ StadtA ND, Akt 2620, 21 (14.09.1827).

¹¹⁴ Dazu ausführlich Sedelmayer (1927). StadtA ND, Akt 2620 (darin eine weitere ungebundene Akte zu den Feierlichkeiten).

¹¹⁵ S. Pechmann (1831), S. 17.

¹¹⁶ Huber (1907/1908), S. 79.

¹¹⁷ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822). Zur Konstruktion siehe auch Akt 709, 41 (10.02.1822), Akt 710, 32 (22.02.1826).

¹¹⁸ Der tatsächlich errichtete Rost bestand aus 151 Pfählen. Siehe Kat.-Nr. 63.

¹¹⁹ Pechmann (1831), S. 17.

¹²⁰ Bericht Eglers vom 5. Februar 1897, HV ND 25-10.

¹²¹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

¹²² Siehe Kat.-Nr. 69 (HV ND G 910) und Bericht Eglers vom 5. Februar 1897.

¹²³ Vgl. StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 41 (10.02.1822).

¹²⁴ Laskus (1947), S. 216 f.

¹²⁵ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 711, 3 (28.09.1839).

¹²⁶ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 711, 19 (03.04.1841) und 27 (30.08.1843).

¹²⁷ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 10a (10.06.1850).

¹²⁸ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 62 (30.11.1854) und 70 (31.12.1854).

¹²⁹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, o. Nr. (21.04.1871).

¹³⁰ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, o. Nr. (27.11.1882 und 03.12.1882).

¹³¹ NAZB 13. Mai 1884 und Eichstätter Kurier vom 10. Mai 1884.

¹³² StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, o. Nr. (16.01.1884).

¹³³ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, o. Nr. (02.01.1888).

¹³⁴ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 2a (ca. 20.11.1849).

¹³⁵ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 3a (vermutlich 15.02.1850).

¹³⁶ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 8 (Abschrift eines Schreibens vom 17.08.1850).

¹³⁷ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 854, 101 (05.02.1851).

¹³⁸ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 17 b (Abschrift von einem Schreiben vom Oktober 1853).

¹³⁹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 17 b (Abschrift von einem

Schreiben vom Oktober 1853).

¹⁴⁰ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, 17 b (Abschrift von einem Schreiben vom Oktober 1853).

¹⁴¹ Zum genaueren Ablauf des Falls siehe Zeitler (1985), S. 111 f.

¹⁴² Sedelmayer (1927), S. 43.

¹⁴³ Wagner (1988), S. 12. Thieme-Becker gibt als Geburtsjahr 1807 an.

¹⁴⁴ Es handelt sich dabei um folgende Ansichten: Nassenfels, Jagdschloß Grünau, Das Raisachschlösschen bei Neuburg, Das obere Thor zu Neuburg, Altenburg bei Neuburg, Das Denkmal für Latour d'Auvergne, Parthie bei Unterhausen, Der Nachtfelsen bei Stepperg, Antoniberg bei Stepperg.

¹⁴⁵ S. Wagner (1988), S. 21 ff.

¹⁴⁶ Von den 60 in diesem Buch veröffentlichten Stahlstichtafeln stammen 20 aus der Nadel Winkles. Nebehay-Wagner Nr. 151.

¹⁴⁷ Zu diesem Thema Wagner (1988), S. 5 ff.

¹⁴⁸ Nebehay-Wagner Nr. 24.

¹⁴⁹ Nebehay-Wagner Nr. 82.

¹⁵⁰ Nebehay-Wagner Nr. 84.

¹⁵¹ NW 18. Dezember 1841. Meyer gab 1849 die Donauansichten in erweiterter Form heraus.

¹⁵² Zu Meyer s. Marsch (1972).

¹⁵³ Das vom Buchdrucker Gottlieb Haase (1765-1824) gegründete Unternehmen wurde unter seinen vier Söhnen eine der bedeutendsten Buchhandlungen und größte Schriftgießerei des österreichischen Kaiserstaates.

¹⁵⁴ Thieme-Becker, s.v. Höfer.

¹⁵⁵ Bereits im Juni 1848 war die Bauinspektion Donauwörth beauftragt worden, zu prüfen, ob die rechtsseitige Öffnung der Neuburger Brücke für die Durchfahrt von Dampfbooten gefährlich sei. Die drei unterhalb der Brücke gelegenen Schiffmühlen sollten zudem entfernt werden. StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt. 854, 51 (18.06.1848). Im September 1850 gab die Kammer des Innern der Königlichen Regierung von Schwaben und Neuburg der Bauinspektion Donauwörth die Anweisung, möglichst bald einen Kostenvoranschlag für die Tieferlegung des Steinwurfs um den Pfeiler der Neuburger Elisenbrücke vorzulegen. StAA, Akt 854, 97 (21.09.1850).

¹⁵⁶ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 709, 78 (08.03.1823), 80 (02.05.1823).

¹⁵⁷ Leiter der Neuburger Baumaßnahmen im Jahre 1854 war der aus Türkheim stammende Xaver Prestele, welcher am 25. November 1854 zum Flußmeister ernannt wurde. Über die Leistung von Prestele kam es zwischen der Bauinspektion Donauwörth und den Einwohnern von Neuburg zu Meinungsverschiedenheiten. Die Neuburger gaben schließlich am 2. Januar 1855 eine im Wochenblatt veröffentlichte Erklärung ab, in der sie die Verdienste Presteles in hohen Tönen lobten. NW 23. Dezember 1854 und 2. Januar 1855.

¹⁵⁸ NW 11. März 1854.

¹⁵⁹ Herold-Schmidt (1998), S. 28 f.

¹⁶⁰ Vgl. Zeitler (1985), S. 128 ff.

¹⁶¹ Der Turm am inselseitigen Widerlager ist auf einer weiteren, im Historischen Verein Neuburg aufbewahrten Ansicht (G 903) von der Insel aus zu sehen. Zahlreiche Fotografien der 1. Elisenbrücke finden sich bei Hausmann (1980), S. 19-26, 80 f. und ders. (1985), S. 98 (Hochwasser).

¹⁶² Chronik, NK 68 (1904).

¹⁶³ Im Eingangsbereich des Neuburger Schloßmuseums befindet sich ein Modell dieser Brücke, welches die Konstruktionsweise ebenfalls sehr plastisch veranschaulicht.

¹⁶⁴ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 18 (10.02.1842). Zu den Eisenklammern siehe auch BayHStA OBB Akten 5363, o. Nr. (Zustandsbericht der Altwasserbrücke vom Oberbaurat von Riedl aus dem Jahre 1824).

¹⁶⁵ z.B. StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 18 (30.06.1820, zwei Öffnungen, Widerlager), Akt 715, o. Nr. (1882, Ölfarbenanstrich), Akt 715, o. Nr. (1883, Erneuerung der Widerlager mit Laisacker-Dolomit).

¹⁶⁶ NW 8. Oktober 1825. Im Wochenblatt wird anstatt von Altwasserbrücke von "Abwasserbrücke" bzw. "Donau-Abwasserbrücke" gesprochen.

¹⁶⁷ BayHStA OBB Akten 5363, o. Nr. (Schreiben vom 12.03.1824).

¹⁶⁸ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 8 (20.03.1834) mit beige-fügendem Plan (Tusche auf Transparentpapier).

¹⁶⁹ NW 27. Dezember 1834. StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, ad 8 c (20.10.1834).

¹⁷⁰ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, ad 8d (Mai 1838).

¹⁷¹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 11 (15.02.1841).

¹⁷² StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 16 (24.12.1841).

¹⁷³ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 20 (21.01.1843).

¹⁷⁴ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 364.

¹⁷⁵ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 715, o. Nr. (03.08.1876).

¹⁷⁶ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben Eglers vom 29. Oktober 1906.

¹⁷⁷ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 42b/ad 42 (19.09.1845).

¹⁷⁸ Egler (1897). S. Wasserbau (1888), S. 72.

¹⁷⁹ NW 5. April 1845.

¹⁸⁰ NW 7. Juni 1845.

¹⁸¹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 25 (28.06.1845).

¹⁸² StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 42 (04.10.1845).

¹⁸³ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 42b/ad 42 (19.09.1845).

¹⁸⁴ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 43 (22.10.1845).

¹⁸⁵ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 714, 49 (03.05.1846).

¹⁸⁶ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 715, 2a (08.12.1846), 7 (09.08.1847) und 21 (22.04.1848).

¹⁸⁷ Der Magistrat machte bekannt, daß diese Notbrücke nur Lasten von 50-60 Zentner gestatte, NW 1. Juli 1848.

¹⁸⁸ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 715, 27.

¹⁸⁹ StadtA ND, Akt 2628 unverz., Anlage zu einem Schreiben Adam Eglers an die Regierung von Schwaben und Neuburg am 5. Februar 1897.

¹⁹⁰ BayHStA OBB Akten 1867, ad 17.

¹⁹¹ NW 23. Juni 1810.

¹⁹² BayHStA OBB Akten 1867, 6 (Schreiben vom 09.04.1810).

¹⁹³ NW 2. Juni 1810.

¹⁹⁴ NW 9. März 1811, 21. März und 1. August 1812, 17. Juli 1813, 16. Juni 1832, 15. August 1846.

¹⁹⁵ NW 10. Dezember 1825.

¹⁹⁶ Zu den Neuburger Mühlen s. Sedelmayer (1934), S. 8 ff.

¹⁹⁷ Sedelmayer (1934), S. 16.

¹⁹⁸ Um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert (1799 erwähnt) befand sich am stadtseitigen Ufer an der Brücke eine Walze, mit der die stromaufwärts getreidelten Schiffe bis

unter die Brücke gezogen wurden. Quelle: BayHStA München, Pfalz-Neuburg, Akten 2440. Quellenhinweis: Roland Thiele.

¹⁹⁹ Zeitler (1985), S. 61 ff.

²⁰⁰ S. Saur Allgemeines Künstlerlexikon, s.v. Dilger. Das Vaterländische Magazin (Redakteur: Friedrich Mayer) erschien von 1838 bis 1841.

²⁰¹ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, o. Nr. mit zwei Planzeichnungen. Am 4. Oktober 1899 fragte die Bauabteilung des Elektrizitäts-Werkes Neuburg beim Straßen- und Flußbauamt an, ob die Leitungsmaststangen angebracht werden dürfen. Bauamtmann Egler erhob in seinem Antwortschreiben vom 5. Oktober 1899 keinen Einwand, machte jedoch darauf aufmerksam, daß ein vollständiger Neubau der beiden Brücken in den nächsten Jahren beabsichtigt sei.

²⁰² StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, o. Nr. (02.03.1894).

²⁰³ StAA, Abgabe Straßen- und Flußbauamt Neuburg, Akt 713, o. Nr. (19.10.1895).

²⁰⁴ Der HV ND verwahrt einige Dokumente zu Adam Egler, darunter Urkunden und ein von Egler selbst verfaßter Lebenslauf. Demnach wurde Egler am 13. Oktober 1848 in Regensburg geboren, absolvierte dort das Gymnasium und die alte polytechnische Schule, um anschließend die technische Hochschule in München zu besuchen. Im September 1870 trat er als Ingenieurpraktikant in den Dienst der k. b. Verkehrsanstalten. Nach bestandener Prüfung für den höheren Staatsbaudienst wurde Egler im Mai 1873 dem Bauamt Kempten zugeteilt. Im Mai 1874 erfolgte die Versetzung nach Aschaffenburg als Assessor des dortigen k. Straßen- und Flußbauamtes. Der weitere Weg ging über Würzburg nach Ansbach, wo er am 1. Mai 1885 zum k. Bauamtmann und Vorstand des Bauamtes ernannt wurde. Auf eigenes Ansuchen wurde er am 1. Mai 1892 in gleicher Dienstbezeichnung an das k. Straßen- und Flußbauamt Neuburg versetzt, wo er bis zu seinem Ruhestand im Oktober 1913 verblieb, um anschließend nach München übersiedeln. Egler war verheiratet und hatte zwei Söhne. Im Jahre 1901 erhielt er von Sr. K. Hoheit dem Prinzregenten Luitpold von Bayern den Titel und Rang eines k. Baurates.

²⁰⁵ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Anlage zu einem Schreiben Adam Eglers an die Regierung von Schwaben und Neuburg vom 05.02.1897.

²⁰⁶ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Anlage zu einem Schreiben Adam Eglers an die Regierung von Schwaben und Neuburg vom 05.02.1897.

²⁰⁷ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Anlage zu einem Schreiben Adam Eglers an die Regierung von Schwaben und Neuburg vom 05.02.1897.

²⁰⁸ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben vom 20.12.1898, 23.12.1898, 20.01.1899, 29.03.1899.

²⁰⁹ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben vom 12.02. und 11.04.1899.

²¹⁰ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben Eglers an die Regierung von Schwaben und Neuburg vom 26.05.1900.

²¹¹ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben der Regierung von Schwaben und Neuburg an Egler vom 20.12.1900.

²¹² StadtA ND, Akt 2627, unverz., u.a. Schreiben der K. Regierung von Schwaben und Neuburg vom 16.02.1906.

²¹³ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Schreiben der K. Regierung von Schwaben und Neuburg, Kammer des Innern, vom 08.06.1906 an das K. Straßen- und Flußbauamt Neuburg (Egler).

²¹⁴ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Angebotsschreiben von Sager & Woerner vom 30.06.1906.

²¹⁵ StadtA ND, Akt 2626, unverz.

²¹⁶ Nachträglich wurde noch eine dritte Firma, Dyckerhoff & Widmann, zugelassen. Der

ursprüngliche Abgabetermin wurde vom 30. August auf 5. September 1906 verlängert. StadtA ND, Akt 2626, unverz., Schreiben Eglers vom 25.08.1906.

²¹⁷ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Schreiben Eglers vom 26.01.1907 und Antwort von Sager & Woerner vom 28.01.1907.

²¹⁸ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Schreiben Eglers an Sager & Woerner vom 28.08.1907.

²¹⁹ Marschall (1982), S. 25, 236, 363 ff.

²²⁰ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 140.

²²¹ Im Firmenarchiv sind lt. telefon. Auskunft keinerlei Unterlagen mehr zum Neuburger Brückenbau vorhanden. Sager & Woerner ging 1898 aus einem Zusammenschluß der 1864 gegründeten Baufirma von Michael Sager und den Gebrüdern Woerner hervor. Das Unternehmen war zunächst im Eisenbahnbau tätig gewesen. S. Sager & Woerner (1964).

²²² Zu J. Maltensky, der mit der Neuburger Brücke seine Tätigkeiten in Bayern abschloß und anschließend im Auftrag von Sager & Woerner beim Hafenbau Larache in Marokko tätig war, siehe Sager & Woerner (1964), S. 189 f. mit Porträt.

²²³ Im Archiv des HV ND (25-10) befindet sich ein Tagebuch zum Bau der Notbrücke, beginnend am 7. April 1906, samt Rammregister der Rostpfähle für Pfeiler und Widerlager sowie ein Bautagebuch zum Bau der Altwasserbrücke.

²²⁴ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Schreiben von Sager & Woerner vom 29.10.1906.

²²⁵ Sedelmayer (1927), S. 37.

²²⁶ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben Eglers an die Regierung vom 10.11.1906.

²²⁷ Chronik NK 70 (1906), S. 71 und NK 71/72 (1907/1908), S. 124. Am 29. Juli 1907 war der Pfosten-Untergrund für das Lehrgerüst hergestellt, s. NK 71/72 (1907/1908), S. 121. Zu Steinle s. StadtA ND, Akt 2627, unverz. (von Adam Egler dem Baumeister Steinle am 9. März 1908 ausgestelltes Zeugnis).

²²⁸ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 123 f.

²²⁹ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 125.

²³⁰ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben Eglers an die Regierung vom 27.12.1907. Der Abbruch der Notbrücke über die stadtseitige Donau beginnt am 11. Januar 1908. Am 5. Februar 1908 ist die Brücke abgetragen und die Pfähle in der Donau werden abgesägt. NK 71/72 (1907/1908), S. 133 f.

²³¹ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 150 und NK 73 (1909), S. 101.

²³² StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben Egler an die Regierung vom 10.09.1906.

²³³ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 126 ff.

²³⁴ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 133.

²³⁵ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 133.

²³⁶ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 133.

²³⁷ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 134.

²³⁸ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 136. Im Akt 2628 des StadtA ND befindet sich ein Plan des Lehrgerüsts.

²³⁹ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben Eglers vom 14.05.1908.

²⁴⁰ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 143.

²⁴¹ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 145, 147 f.

²⁴² Chronik 1909, NK 73 (1909), S. 115.

²⁴³ Zu den Details der beiden Brücken siehe die "Besonderen Baubedingungen" und den Kostenvoranschlag in StadtA ND, Akt 2626.

²⁴⁴ Die Maßangaben sind den Plänen Kat.-Nr. 90 und 91 (Sager & Woerner, 1907) entnommen.

²⁴⁵ Nach der Beschwerde eines Anliegers, des Kaufmanns Sauder, reiste am 27. August

1908 eine Regierungsbaukommission aus Augsburg an, um sich über die Lage zu informieren. Man einigte sich schließlich darauf, den Niveauunterschied im Trottoir durch fünf Stufen zum Haus des Kaufmann Sauder auszugleichen. NK 71/72 (1907/1908), S. 147 ff.

²⁴⁶ StadtA ND, Akt 2626, unverz.

²⁴⁷ Auf die Steintafel wird erst im 3. Teil dieser Untersuchung näher eingegangen. Nepomuk, s. Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 148.

²⁴⁸ Chronik NK 71/72 (1907/1908), S. 150. Sedelmayer (1923), S. 37.

²⁴⁹ Zum Hochwasser 1910 s. NAZB vom 17. Juni 1910 und 18. Juni 1910. Fotos bei Hausmann (1981), S. 83 und ders. (1985), S. 98 sowie im Fotoarchiv des HV ND.

²⁵⁰ Zum Ende der Neuburger Brücken 1945 siehe Ried (1995).

²⁵¹ StadtA ND, Akt 2626, unverz.

²⁵² Stadt Regensburg, S. 27 f.

²⁵³ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Schreiben vom 8. und 12.11.1906.

²⁵⁴ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben vom 14.11.1906.

²⁵⁵ StadtA ND, Akt 2628, Schreiben Eglers an die Regierung in Augsburg vom 14.05.1907. Akt 2626, Schreiben Eglers an die Regierung in Augsburg vom 31.05.1907 und Schreiben von Sager & Woerner an das Kgl. Straßen- und Flußbauamt Neuburg vom 27.06.1907 mit Querschnittszeichnung der holzverstärkten Eisenpfähle.

²⁵⁶ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Schreiben vom 10.12.1908.

²⁵⁷ StadtA ND, Akt 2626, unverz.

²⁵⁸ StadtA ND, Akt 2628, unverz.

²⁵⁹ StadtA ND, Akt 2628, unverz.

²⁶⁰ StadtA ND, Akt 2626, unverz., Besondere Bedingungen § 11.

²⁶¹ StadtA ND, Akt 2628, unverz., Schreiben des Kgl. Straßen- und Flußbauamtes Neuburg an den Stadtmagistrat vom 23.12.1906.

²⁶² StadtA ND, Akt 2628, unverz.

²⁶³ Kitzinger (1925), S. 28.

²⁶⁴ Neuburger Tagespost 6. September 1949. Im NK 143 (1995) ist auf der Titelseite ein Aquarell der zerstörten Altwasserbrücke abgebildet, sign. "Schwarzer".

²⁶⁵ Zur Nachkriegsbrücke siehe Ried (1995), Hausmann (1990), S. 93-98, ders. (1994), S. 31-34, und Liebe (1985).

²⁶⁶ Neuburger Tagespost 6. September 1949.

²⁶⁷ Neuburger Tagespost 6. September 1949. Zum Ablauf der Bauarbeiten siehe den bebilderten Tagebuchbericht eines Bauingenieurs vom 01.09.1947 bis 29.07.1949 im Archiv des HV ND.

²⁶⁸ Material für beide Brücken: 610 t Zement, 3.500 cbm Kies und Sand, 147 t Rundstahl, 12 t Stahlguß für Lager, 410 cbm Rund- und Schnittholz, 200 cbm Hausteine, 445 lfm Randsteine, 140 lfm Treppenstufen, 1.100 qm Isolierung, 300 t Kleinpflaster, 400 t Großpflaster, 565 qm Asphalt, 338 lfm Stahlgeländer, 1,8 t Sprengstoff. Durchschnittlich waren 150 Arbeitskräfte eingesetzt. Angaben aus Neuburger Nachrichten vom 2. September 1949.

²⁶⁹ Entnommen aus dem Tagebuchbericht eines Bauingenieurs im Archiv des HV ND.

²⁷⁰ Neuburger Tagespost 6. September 1949.

²⁷¹ Beide damaligen Neuburger Zeitungen berichteten ausführlich über den Tag der Brückenweihe - die Neuburger Nachrichten am 5. September, die Neuburger Tagespost am 6. September.

²⁷² Detaillierte Baupläne in Kolb (1989), S. 14 und 19.

²⁷³ Zu den Angaben Kolb (1989), S. 13.

²⁷⁴ Neuburger Nachrichten 2. September 1949.

²⁷⁵ Neuburger Tagespost 6. September 1949.

²⁷⁶ Neuburger Nachrichten 2. September 1949 und Bericht der Stadtratssitzung vom 25. Juni 1945 bei Ried (1995), S. 103.

²⁷⁷ Weitere Aufnahmen des Baus der Notbrücke befinden sich in Privatbesitz. Nach Auskunft von Erika Munzinger, geb. Aurbach, war von den Amerikanern das Fotografieren strengstens untersagt worden. Den Berufsfotografen Max Baur und Erika Munzinger ließ man allerdings gewähren, was die wenigen erhaltenen Aufnahmen besonders wertvoll macht.

²⁷⁸ Herold-Schmidt (1998), S. 40.

²⁷⁹ Quelle: Beschlußbuch des Stadtrates von 1948.

²⁸⁰ Zollordnung abgedruckt bei Ried (1995), S. 105.

²⁸¹ Quelle: Beschlußbuch des Stadtrates von 1948.

²⁸² Neuburger Nachrichten 2. September 1949. Neuburger Tagespost 6. September 1949.

²⁸³ Die folgenden Ausführungen beziehen sich vorwiegend auf das Manuskript und ein persönliches Gespräch mit Gisbert Kolb, Straßenbauamt Ingolstadt. Bilder vom Brückenbau bei Hausmann (1994), S. 73 f.

²⁸⁴ NR 19. Februar 1987.

²⁸⁵ NR 31. Mai 1989.

²⁸⁶ Die Angaben stammen aus einer Farbbroschüre, die zum Neubau herausgegeben wurde.

²⁸⁷ Siehe NR 29. und 30. November sowie 2./3. Dezember 1989.

²⁸⁸ Kopien der Baupläne befinden sich beim Historischen Verein Neuburg, Originale beim Tiefbauamt Neuburg.

²⁸⁹ Zur Sprengung siehe NR vom 1. Dezember 1988.

²⁹⁰ Zitiert im Neuburger Wochenanzeiger vom 7. Dezember 1989.

²⁹¹ Siehe dazu einen Beitrag in der NR vom 12. Februar 1972, demzufolge die Planungen für eine zweite Donaubrücke (Westtangente beim Brandl) bereits 1957 begannen.

Literatur (s. Literaturverzeichnis Teil 1, in: NK 150/2002)

Adam, Karl: Häuserbuch von Neuburg/Donau. Manuskript, Neuburg a. d. Donau o. J. **Adressbuch der Stadt Neuburg a. d. Donau** nach dem Stande vom 1. März 1949, hrsg. von Hans Mayr und Walter Schweitzer, Neuburg a. d. Donau 1949.

Aktenstücke der Fehde über die Wibekingische Brückenbaukunde, München 1810.

Altbayerische Flußlandschaften an Donau, Lech, Isar und Inn. Handgezeichnete Karten des 16. bis 18. Jahrhunderts aus dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv, Ausstellungskatalog, Weißenhorn 1998.

Beattie, William (1844): The Danube. Its History, Scenery, and Topography. Splendidly illustrated by W. H. Bartlett, London 1844.

Breitenbach, Joseph (1898): Die Häuser Neuburgs im achtzehnten Jahrhundert, in: NK 62 (1898), S. 1-96.

Breitenbach, Joseph (1899): Die Häuser Neuburgs im achtzehnten Jahrhundert (Fortsetzung), in: NK 63 (1899), S. 1-108.

Chronik 1906, o.A., Zur Chronik der Stadt (1906), in: NK 70 (1906), S. 65-74.

Chronik 1907, o.A., Zur Chronik der Stadt (1907), in: NK 71/72 (1907/1908), S. 104-131.

Chronik 1909, NK 73 (1909), S. 95-128.

Donaubrücken in Ingolstadt. Festschrift zur Einweihung der 3. Donaubrücke, hrsg. von der Stadt Ingolstadt, Ingolstadt 1998.

Durstmüller, Anton d. J./Frank, Norbert (1981/1988): 500 Jahre Druck in Österreich. Die Entwicklungsgeschichte der graphischen Gewerbe von den Anfängen bis zur Gegenwart, 3 Bände, Wien 1981-1988.

Dussler, Hildebrand (Hrsg.) (1968): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten, Weißenhorn 1968.

Egler, Adam (1897): Die beiden Donaubrücken zu Neuburg. Abschrift eines Berichts an die Königliche Regierung von Schwaben und Neuburg vom 5. Februar 1897. Archiv HV ND.

Führer durch die Stadt Neuburg a. D. und deren Umgebung mit einem kleinen Auszug aus der Geschichte der Stadt, hrsg. vom Stadtmagistrat, Neuburg 1904.

Führer durch die Stadt Neuburg a. D. und deren Umgebung mit einem kleinen Auszug aus der Geschichte der Stadt und einem Stadt-Plan, hrsg. vom Stadtmagistrat. 2. A. Neuburg o. J. (1908).

Gebäude-Verzeichnis der Stadt Neuburg a. d. Donau, Stand von Juni 1901, Neuburg o. J. (1901).

Gebäude-Verzeichnis der Stadt Neuburg a. D. mit den Hausnummern und Namen der Besitzer, Stand vom 1. Mai 1921, Neuburg o. J. (1921).

Grohsman, Lore (1981): Donauwörth wie es war, Band 1: Alte Ansichten und Beschreibungen von 1542 bis 1943, Donauwörth 1981.

Habermeyer, Alfons (1993): Die topographische Landesaufnahme von Bayern im Wandel der Zeit, Stuttgart 1993.

Hackelsberger, Christoph (1981): München und seine Isar-Brücken, München 1981.

Hasinger, Hermann (Hrsg.) (1957): Donaufahrt von der Quelle bis Wien, München 1957.

Hausmann, Otto (1980): Alt-Neuburg. Eine Plauderei mit historischen Bildern, Neuburg a. d. Donau 1980.

Ders. (1981): Alt-Neuburg. Erinnerungen, Begebenheiten, Persönlichkeiten, Neuburg a. d. Donau 1981.

Ders. (1985): Alt-Neuburg. Historische Details um die alte Residenz, Neuburg a. d. Donau 1985.

Ders. (1987): Alt-Neuburg. Rückblende auf geschichtliche Höhen und Tiefen, Neuburg a. d. Donau 1987.

Ders. (1990): Alt-Neuburg. Impressionen im Rampenlicht, Neuburg a. d. Donau 1990.

Ders. (1994): Alt-Neuburg. Ein nostalgischer Streifzug, Neuburg a. d. Donau 1994.

Heider, Josef/Adam, Karl (1959): Ehemalige Wirtschaften und Brauereien in Neuburg a. d. Donau, in: NK 112 (1959), S. 32-49.

Herold-Schmidt, Hedwig (1998): Die Geschichte der Ingolstädter Donaubrücken, in: Donaubrücken in Ingolstadt. Festschrift zur Einweihung der 3. Donaubrücke, Ingolstadt 1998, S. 11-55.

Hofmann, Hanns Hubert/Schuhmann, Günther (Hrsg.) (1967): Franken in alten Ansichten und Schilderungen, Konstanz/Lindau/Stuttgart 1967.

Horn, Adam/Meyer, Werner (KDM): Die Kunstdenkmäler von Bayern, Regierungsbezirk Schwaben, V. Stadt- und Landkreis Neuburg an der Donau, München 1958.

Huber, Eduard (1907/08): Erinnerungen eines Neuburger Bürgers, in: NK 71/72 (1907/1908), S. 74-96.

Kanu-Wanderführer für Bayern, hrsg. vom Bayerischen Kanu Verband e.V., 8. A. Duisburg 1991.

Kettemann, Otto/Winkler, Ursula (Hrsg.) (1992): Die Iller. Geschichten am Wasser von Noth und Kraft, Kronburg-Illerbeuren 1992.

Kitzinger, Karl (1925): Die Donau von Ulm bis Wien. Der Führer für Paddler, Ruderer, Donauwanderer und Donaufahrer, 3. A. Stuttgart 1925.

Kolb, Gisbert (1989): Die Donaubrücken in Neuburg, Dokumentation zur Eröffnung der Neuburger Donaubrücken 1989, Manuskript, aufgestellt von Gisbert Kolb, Straßenbauamt Ingolstadt, Juni 1989.

Kunike, Adolph (Hrsg.) (1824-1826): 264 Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donaustroms von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das Schwarze Meer. Nach der Natur auf Stein gezeichnet von Jakob Alt. Begleitet mit einer topographisch-historisch-ethnographisch-pittoresken Beschreibung von Georg C. Romy, Wien 1824-1826, Nachdruck München 1979.

Laskus, August (1947): Hölzerne Brücken. Statische Berechnung und Bau der gebräuchlichen Anordnungen, 7. A. Berlin 1947.

Liebe, Erich (1985): Vor 40 Jahren. Amerikaner stoßen über die Donau, in: NR, 26. April 1985.

Lucks, Kai (1976): Die Münchner Isarbrücken im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Diss. TU München 1976.

Marsch, Angelika (1972): Meyer's Universum. Ein Beitrag zur Geschichte des Stahlstiches und des Verlagswesens im 19. Jahrhundert, Lüneburg 1972.

Marschall, Horst K. (1982): Friedrich Thiersch 1852-1921. Ein Münchner Architekt des Späthistorismus, München 1982.

Nebhay, Ingo/Wagner Robert (1981/1991): Bibliographie altösterreichischer Ansichtenwerke aus fünf Jahrhunderten. Die Monarchie in der topographischen Druckgraphik von der Schedel'schen Weltchronik bis zum Aufkommen der Photographie. 6 Bände, Graz 1981-1991.

Nebinger, Gerhart/Fitzek, Roman (1978): Neuburg in historischen Ansichten, hrsg. von Betje Schertler van Wittene, Neuburg 1978.

Panorama der Donau von Ulm bis Wien. Aufgenommen und gezeichnet von Bernhard Grueber. Gestochen von Henry Winkles. Reprint, Topographia Austriaca, Band 5, mit einem Kommentarband von Robert Wagner, Graz 1988.

Pechmann, Heinrich von (1831): Beleuchtung der vom geheimen Rathe von Wiebeking, unter dem Titel: Abgedrungene Erklärung, im Jahre 1822 herausgegebenen und einer zweiten im Jahre 1831 erschienenen Druckschrift desselben Verfassers über die Verwaltung des Staats-Bauwesens in Bayern und einige Blicke auf seine Verwaltung des Wasser- und Strassenbaus im Königreiche Bayern, 3. verm. und verb. Auflage München 1831.

Plessen, Marie-Louise (Hrsg.) (1983): Die Isar. Ein Lebenslauf. Katalog zur Ausstellung im Münchner Stadtmuseum vom 5. Mai bis 25. September 1983, München 1983.

Prell, Marcus (2002): Neuburgs Donaubrücken im Wandel der Zeiten. Teil 1: Von den Anfängen bis ins 18. Jahrhundert, in: NK 150 (2002), S. 129-195.

Proeller, Wolfram/Schieber, Matthias (1990): Blick auf Neuburg an der Donau, Donauwörth 1990.

Ried, Ludwig (1995): Die Sprengung der Brücken, 1945. Ende und Neuanfang. Das Kriegsende im Landkreis Neuburg a.d. Donau, in: NK 143 (1995), S. 99-107.

Sager & Woerner (Hrsg.) (1964): 1864-1964. Arbeit-Erfolg-Verluste. Firmenschrift. 3 Bände. Band 1: 1864-1920, München Selbstverlag o. J. (1964).

Saur Allgemeines Künstlerlexikon, München u.a. 1992 ff.

Schefold, Max (1985): Alte Ansichten aus Bayerisch Schwaben, Band 1, Katalogband,

Weißenhorn 1985 (zgl. Beiträge zur Landeskunde von Schwaben, Band 8).

Scheidler, Josef (1988): Anfänge des modernen Brückenbaus in Bayern, in: BAU INTERN. Zeitschrift der Bayerischen Staatsbauverwaltung für Hochbau, Städtebau, Wohnungsbau, Straßen- und Brückenbau, Wasserwirtschaft und Wasserbau 10, 1988, S. 183-188.

Sedelmayer [Josef] (1927): "Elisenbrücke" bei Neuburg a.D., in: NK 92 (1927), S. 36-46.

Sedelmayer [Josef] (1934): Neuburg und seine Mühlen, in: NK 99 (1934), S. 8-20.

Seifert, Traudel (1979): Einführung zum Faksimile "Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donaustromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das schwarze Meer. Sammt einer Donaukarte herausgegeben von Adolph Kunike", Wien 1826, o.J. (1979).

Seitz, Reinhard H. (1999/2000): Der Neuburger Landbauzeichner und Zeichenlehrer Franz Vogl (1774-1839) und seine Veduten aus der Provinz Neuburg für das "Neuburger Taschenbuch", in: Beiträge zur Eichstätter Geschichte. Brun Appel zum 65. Geburtstag. Sammelblatt des Historischen Vereins Eichstätt, 92./93. Jg. (1999/2000), S. 417-447.

Simmerding, Franz (1992): Karten und Kataster in Bayern. Arbeitshilfen für die Heimatpflege 5, hrsg. vom Bayerischen Landesverein für Heimatpflege e.V., München 1992.

Spaeth, Johann L. (1811): Statik der hölzernen Bogenbrücken nach der Construction des Herrn C. F. von Wiebeking, München 1811.

Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat (Hrsg.): Städtebauförderung in der Oberpfalz. Der südliche Brückenkopf der Steinernen Brücke zu Regensburg, Regensburg o. J.

Thiele, Roland (1979): Fischerei und Schifffahrt auf der Donau zwischen Donauwörth und Manching. A. Der Flußabschnitt zwischen Schäfstall und Neuburg/Joshofen, in: NK 132 (1979), S. 32-283.

Thieme, Ulrich/Becker, Felix: Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart, 36 Bände, Leipzig 1907-1947.

Unterkircher, Paul (1998/1999): Weveldhaus. Bürger- und Edelsitz in glanzvoller Zeit, in: NK 146/147 (1998/1999), S. 5-224.

Wagner, Robert (1988): Kommentarband zu Panorama der Donau von Ulm bis Wien, aufgenommen und gezeichnet von Bernhard Grueber. Gestochen von Henry Winkles. Reprint, Topographia Austriaca, Band 5, mit einem Kommentarband von Robert Wagner, Graz 1988.

Wasserbau (1888): Der Wasserbau an den öffentlichen Flüssen im Königreich Bayern, hrsg. von der K. Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, München 1888.

Wiebeking, Carl Friedrich von (1809): Beyträge zur Brückenbaukunde, worin auch die neue Bauconstruction wohlfeiler und dauerhafter Bogenbrücken, nach welcher mehrere große Brücken vom Verfasser angegeben und ausgeführt sind, dargestellt ist, München 1809.

Wiebeking, Carl Friedrich von: Theoretisch-practische Wasserbaukunst, München 1811-1817.

Winkler, R. Armin (1975): Die Frühzeit der deutschen Lithographie. Katalog der Bilddrucke von 1796-1821, München 1975.

Zeitler, Walther (1985): Regensburger Schifffahrt, Regensburg 1985.

Zettl, Rupert (2002): lechauf-lechab: Wissenswertes, Liebenswertes, 2. A. Augsburg 2002.