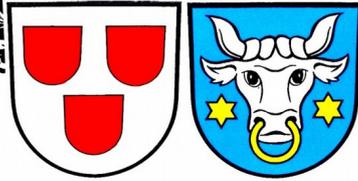




**Historischer Verein für Mittelbaden e.V.
Mitgliedergruppe Schiltach/Schenkenzell**



www.geschichte-schiltach-schenkenzell.de

„Soll nun total zu Grunde gehen“ – Die Steinbrücke übers „Grumbächle“

Von Hans Harter

Dem Reisenden, der 1846 mit einem „leichten Fuhrwerk“ von Wolfach nach Schiltach fuhr, schien es kurz vor dem Ziel, als ob er im Hochgebirge gelandet wäre: „Mal ging's hoch, scheinbar gegen den Himmel, dann kopfüber hinunter in die Tiefe“, mit „Seufzern und Schweißtreiben“ für Mensch und Tier. Die Hindernisse, die sich auftürmten, hießen „kleiner“ und „großer Hohenstein“. Über sie hinweg führte die damalige Landstraße, mit Steigen und Abstiegen, „so steil, dass sie große Gefahr bieten“, wie ein anderer notierte.

Für schwere Wagen war Vorspann mit Pferden nötig, bei wachsendem Verkehr: Zählte man von Wolfach her 1856 täglich noch 105 „Zugtiere“, so waren es 1864 bereits 139, vor allem Weinfuhren aus der Ortenau und dem Elsass nach Würtemberg und Hohenzollern, pro Jahr im Gewicht von 200.000 Zentnern. In die Gegenrichtung lief der Fruchthandel, Hafer, Kernen und Weizen, der in Röttenberg einen auf Baden und Basel ausgerichteten Standort hatte. Er lag in den Händen der „Schäufler“, dortiger Händler, die dafür spezielle zweirädrige Karren hatten, bespannt mit zwei oder vier Rossen. Sie transportierten bis zu 100 Zweizentnersäcke, die vor Eulersbach beim „Pflug“ auf volle Ladung gebracht wurden, die die schlechten Straßen in Schiltach und die Steigen am Hohenstein erst ab hier zuließ.

Um Verbesserungen wurde vielfach gerungen, so erfolgte 1841 der Abbruch der Stadttore als Verkehrshindernisse. Schon im 18. Jahrhundert wurde versucht, die Hohensteinsteigen tiefer zu legen, in Fronarbeit der Lehengerichter, deren Vogt für die Straßen zuständig war. 1810/12 und 1818/19 erfolgten weitere, unzureichende Korrekturen. Der „traurige Zustand“ wurde 1848 sogar in der Zweiten Badischen Kammer diskutiert: Man müsse Schiltach, das „ohnehin Vernachlässigung erfuhr, seitdem es badisch geworden ist“, helfen, „wenn es nicht total zu Grunde gehen soll“. Doch dauerte es bis 1865, dass durch Verlegung ins Tal, um den Fuß des Hohensteins herum, die neue Land- und spätere Bundesstraße* erbaut war. Der Weg über den Hohenstein wurde zur „alten Straße“, die als örtliche Verbindung noch immer wichtig ist. **seit Eröffnung der Umfahrungen (Tunnels) im Bereich von Schiltach nur noch Ortsstraße*

Im Gelände zwischen Eulersbach und Tiefenbach finden sich noch Spuren alter Trassen. Ein schwieriges Hindernis war auch der steile Dobel des „Grumbächle“, der irgendwie überquert werden musste. Eine erste Lösung bestand in einer Furt mittels einer quer über den Bach verlaufenden Mauer. Sie schuf eine ebene Fläche, über die der Verkehr, je nach Wasserstand mit nassen Füßen, laufen konnte.



Talseitige Furtmauer

Foto: P. Armbruster

Dieses Bauwerk ist mit der zugehörigen Straße ein Stück weit erhalten, ebenso die zweite, wohl jüngere Lösung für die Querung des Bächles: eine massive Bogenbrücke 100 m oberhalb. Sie dürfte um 1800 erbaut worden sein, als man sich um die Ertüchtigung dieser Strecke bemühte. Ihr aus Bruchsteinen selbsttragend gefügtes Gewölbe ist 1 m hoch, 1,9 m breit und 10 m tief, womit es das längste derartige Bauwerk in Schiltach ist. Eine hohe talseitige Stützmauer verleiht ihm den Charakter eines Bollwerks, auch aufgrund einer Aufschüttung, die die Brückenwände verschwinden ließ.





*Das 10 m tiefe, stollenartige Gewölbe der Grumbächle-Brücke, erbaut um 1800.
2 Fotos: M. Buzzi*

Nun steht der Abbruch, die Zerstörung, dieses Bauwerks an, nachdem Untersuchungen Zweifel an seiner Belastungsfähigkeit ergeben haben. Sicherlich nicht für heutige Tonnagen ausgelegt, etwa von Stammholzlastern, waren Schäden schon bei seiner Aufnahme als Kleindenkmal 2012 unübersehbar, die eine Sanierung fordern ließen. Dass daraus nun die vollständige Beseitigung wurde, ist hier nicht zu kommentieren: Verkehrssicherheit wird immer Vorrang haben, zu bedenken sind auch Kosten und Risiken einer Reparatur. Doch darf aus denkmalpflegerischer und historischer Sicht bedauert werden, dass hier ein bedeutsames Monument handwerklicher Baukunst der Schiltacher Verkehrsgeschichte verschwindet.



... und nochmals in einer Aufnahme von H. Harter



Die Grumbächle-Brücke von Süden (bergseitig) Foto: P. Armbruster



... und von Norden (talseitig) Foto: H. Harter

*Dieser Artikel erschien erstmals am 31. Mai 2017 zeitgleich im „Schwarzwälder Bote“
und im „Offenburger Tageblatt“*