

Die Ederbrücke in Fritzlar

von Dieter Großmann

Die vorliegende Arbeit ist keine erschöpfende Untersuchung der Brücke, wofür es einer genauen Aufmessung, archivalischer Nachforschungen und weiterer Arbeit bedurft hätte. Sie ist vielmehr entstanden aus dem Bemühen, ein rasch erreichbares und dennoch möglichst zuverlässiges Bild von der geschichtlichen Entwicklung der Brücke zu gewinnen. Dieses Bemühen war wiederum kein Selbstzweck, sondern galt dem Versuch, den historischen und künstlerischen Wert der Brücke erkennen und bemessen zu können, um auf diese Weise zur Erhaltung eines möglichst großen Teiles der wertvollen Bausubstanz beitragen zu können. Der drohende Abbruch der Brücke stellte die Arbeit unter Zeitdruck; es galt vor allem diejenigen Beobachtungen festzuhalten, die man einmal später nicht mehr wird machen können. Für ihre Unterstützung danke ich insbesondere Dr. Willi Görich in Marburg und Egon Schaberick in Fritzlar; sie zusammen hatten mich auch um Hilfe durch ein fachgerechtes Gutachten gebeten. — Ich widme diese Arbeit dem Kenner und Erforscher der Fritzlarer Geschichte, Dr. Karl Demandt, und den Einwohnern der Stadt Fritzlar zum 1250 jährigen Jubiläum ihrer Stadt.

A. Vorbemerkung

Im Jahre 1232 verwüstete Landgraf Konrad von Thüringen in seiner Fehde gegen das Erzbistum Mainz außer Stift und Stadt auch die Ederbrücke unterhalb der Stadt Fritzlar; es ist dies die erste Erwähnung der Brücke, über deren damaliges Aussehen wir nicht unterrichtet sind. Bei einer späteren Erwähnung von 1271 (nicht schon 1227) wird die Brücke, die sicherlich bald nach 1232 wiederhergestellt worden sein wird, als Steinbrücke bezeichnet¹. Ob auch die

¹ Carl Bernhard Falckenheimer: Geschichte hessischer Städte und Stifter. Bd. 1, Kassel 1841, hier S. 68; Bd. 2, Kassel 1842, hier S. 85–86 (datiert fälschlich eine Urkunde von 1277 auf 1227 — vgl. Demandt). — Heinrich v. Dahn-Rotfeller und Wilhelm Lotz: Die Baudenkmäler im Regierungsbezirk Cassel. Kassel 1870. S. 64. — W. Stock: Die Ederbrücke zu Fritzlar → Der Burgwart 5, 1904, Nr. 9 (eine Ablichtung verdanke ich E. Schaberick, Fritzlar). — Die Bau- und Kunstdenkmäler im Reg.-Bez. Cassel, Bd. 2, Kreis Fritzlar. Bearb. v. Carl Alhard v. Drach. Marburg 1909. (Zitiert: BKD Fritzlar). S. 136–137. — Die tatsächliche Bearbeitung lag jedoch in den Händen von Christian Rauch. — Aloys Jestädt: Die Geschichte der Stadt Fritzlar. Fritzlar 1924. S. 107. — Karl E. Demandt: Quellen zur Rechtsgeschichte der Stadt Fritzlar im Mittelalter. Marburg 1939. (Älteste Erwähnung der Steinbrücke 1271 — Nr. 51, S. 245; Urkunde von 1277 = Nr. 60, S. 251). — Willi Görich: Der Stadtberg Büraburg und die Pfalzstadt Fritzlar → Hessische Heimat 7, 1957/58, H. 4, S. 6. Zu dem dortigen Vermerk, daß die große Brücke wahrscheinlich ein städtischer Bau war, im Gegensatz zur eigentlichen Reichsstraße, die weit oberhalb — bei der St. Wendels-Sieche und dem Heiliggeist-Hospital — Eder und Mühlgraben querte und dann unterm Stift zur Stadt hinaufzog, nennt G. weiteres eigenes Schrifttum (1936/48 und 1938); auffallend ist hierbei auch, daß sie (bis zum Chausseebau nach 1803) nur durch die „kleine Straße“ an die eigentliche Landstraße angehängt erscheint (frdl. Mitteilung von W. Görich).

1232 zerstörte Brücke schon aus Stein war, wissen wir also nicht, der nach 1232 erfolgte endgültige Neubau oder Wiederaufbau bediente sich jedenfalls des dauerhaften Steines als Material. Nach allem Anschein bildet dieser Brückenbau des 13. Jahrhunderts den Kern der bis in unsere Zeit benutzten Mühlgraben- und Ederbrücke.

Die Ansprüche des modernen Verkehrs haben die Errichtung einer neuen Ederbrücke wenig unterhalb auf anderer Trasse veranlaßt, so daß die alte Brücke zunächst ungestört und unbenutzt stehen bleiben konnte. Auch unbenutzte Bauwerke erfordern jedoch Unterhaltungskosten; überdies waren der Fritzlarer Stadtplanung die mittleren Bögen auf der Ederau im Wege, da die Stadt hier die Anlage einer Ringstraße beabsichtigte. So verlockend und sogar notwendig es gewesen wäre, den alten Bau als Fußgängerbrücke zu erhalten – mit dem Vorteil, den Fußgängern Lärm- und Geruchsbelästigung auf der neuen Brücke zu ersparen – man nahm diese Gelegenheit nicht wahr und plante anders; man scheute übrigens auch die Übernahme der Folgelasten, die mit der Erhaltung der Brücke verbunden sein konnten, wenn nicht für unsere, so doch für spätere Generationen. So war der Abbruch der Brücke bereits beschlossene Sache, und lediglich der stadtnächste Bogen (Bogen 1) mit der eingebauten „Kapelle“ und dem benachbarten Pfeiler (Pfeiler I) sollte erhalten bleiben.

In dieser Situation wurde eine baugeschichtliche Untersuchung angeregt, um die ich gebeten wurde und die zu einem für mich selbst überraschenden Ergebnis führte. Es erwies sich nämlich ein größerer Teil der Brücke, als bisher angenommen, als originaler Bestand der ältesten Bauperiode, und es erwies sich weiterhin, daß diese älteste Bauperiode offenbar zu dem bereits 1271 als vorhanden erwähnten Brückenbau gehörte. Hiernach war es nötig, die Problematik von Erhaltung oder Abbruch neu zu überdenken.

B. Baubeschreibung

Die Brücke, die von Süden aus dem Edertal nach Norden in die hochgelegene Stadt Fritzlar führt, besteht aus zwei Rampen, 10 Pfeilern und 11 Bögen². Der mittlere langgestreckte Pfeiler gleicht eher einem Damm; er war bis vor kurzem durch eine zusätzliche Rampe von Osten her aus der Niederung erreichbar. Der südliche Abschnitt der Brücke überquert die Eder mit ihren Randstreifen, der nördliche Abschnitt die beiden Mühlgräben und die dazwischen liegenden Werder. Die Brücke ist etwa 7,5 m breit und von Ende zu Ende etwa 230 m lang (Abb. 1–5).

Der Verlauf der Brücke wird im folgenden von Nord nach Süd, also stadtauswärts geschildert. Die Pfeiler werden in ihrer Folge mit römischen, die Bögen mit arabischen Ziffern bezeichnet.

Gebogene Nordrampe von Nordost. Ansatz für Bogen 1.

² Unter Einschluß des Kapellenbogens, den die meisten Autoren nicht mitzählen; daher sprechen Dehn-Rotfeller und Lotz 1870 von 12 Bögen (vor dem Umbau von 1881), mit dem Kapellenbogen waren es 13.

Bogen 1 besteht aus Quadermauerwerk in langen Quadersteinen, die verschiedentlich Steinmetzzeichen tragen, z. B. + und D. Der Bogen ist in gotischer Zeit zu einer Kapelle vermauert worden; das Bodenniveau hat sich später stark erhöht, so daß die gotische Westtür nur noch gebückt durchschritten werden kann. Das Tympanon über Konsolensturz ist spitzbogig, das Gewände einschließlich der Konsolen gefast. Im Bogenfeld tritt erhaben der Kopf eines Heiligen hervor, vermutlich Christus mit Kreuznimbus, wobei der Heiligenschein durch zusätzliche Nasen verziert ist (Abb. 6). Das Mauerwerk der Vermauerung besteht aus z. T. sehr kleinen Steinen und ist ziemlich roh; es dürfte dem 14. oder 15. Jahrhundert angehören. Auf der linken (Nord-) Seite des Bogens ist ein Strebepfeiler angesetzt. Die Ostfront des Bogens 1 öffnete sich nach alten Ansichten zu einem Chorpolygon (Abb. 9–12) und wurde nach dessen Abbruch vermauert. Die Vermauerung mit Fenster und Bogenrand sowie mit späterer Vorschuhung nach außen, insgesamt einer neuzeitlichen Erneuerung angehörend, ist vom eigentlichen Brückenmauerwerk abgerissen, jedoch durch Erdwiderlager gesichert; das Fenster durch die Vorschuhung fast völlig zugesetzt. Auf der Ostseite über dem südlichen Bogenansatz kleine Konsolen.

Der regelmäßig gemauerte Bogen aus Steinen, deren Steinmetzzeichen in Typ und Vorkommen dem 13. Jahrhundert entsprechen, ist vermutlich auch in diese Zeit zu datieren; jedenfalls ist die gotische Baumaßnahme erheblich jünger. Die Konsolen gehören einer späteren Erneuerung an, die nach dem Vergleich mit Bogen 6–7 und 11 vermutungsweise dem 19. Jahrhundert zugeschrieben werden kann.

Pfeiler I: Dicht über dem Boden sind zwei langgestreckte (staufferzeitliche?) Buckelquader vermauert – ob in Zweitverwendung oder als überschüssiges Material? Die Quadersteine gleichen denen von Bogen 1 mit Steinmetzzeichen + und Schleife. Auffällig ist, daß an einem Bogenstein – dem 5. von unten – die „gestockte“ Steinbehandlung die Grenzlinien des Steines nicht beachtet, sondern überschreitet: Man behandelte den Stein also nicht vor dem Versetzen, sondern erst im fertigen Mauerverband.

Bogen 2: Er überspannt den trockengelegten nördlichen Arm des Mühlgrabens; unter Bogen 3 und 4 sind Wiesen (Werder). In etwa zwei Dritteln der Höhe des Pfeilers I bricht das alte Mauerwerk ab. Es kehrt erst wieder im Unterbau und höherreichend in der mittleren Partie der Südwanne von Pfeiler III. Bogen 2, Pfeiler II und Bogen 3 gehören – hiervon abgesehen – einer Erneuerung mit regelmäßigen, etwas helleren Quadern an. Die Quader sind sorgfältig gestockt. Diese Erneuerung gehört offenbar ins 19. Jahrhundert, vermutlich in kurfürstliche Zeit (1841) oder weniger später (1872).

Die Konsolen für das Geländer sind auf der Westseite über den Bögen 2 bis 5 in Beton ersetzt.

Pfeiler III: Auf der Westseite sieht man Spuren einer Erneuerung mit Verwendung von Basalt gegen Bogen 4 hin. Am Fuß der Ostseite, gegen Bogen

4 hin, sind ebenfalls zwei untereinander liegende Buckelquader verwendet. Hier und im Bogenansatz weitere Steinmetzzeichen, z. B. „halber Weihnachtsbaum“. Die Steine gehören nach Art und Zeichen mit denen von Bogen 1/Pfeiler I zusammen.

Bogen 4: Auf der Westseite, in Mannshöhe(?) weist ein leichter Knick über dem Ansatz von Pfeiler III her auf eine zu unbekannter älterer Zeit stattgefundenen Renovierung des Bogens. Auch auf der Ostseite scheint der Bogen samt Auflager gegenüber der Stirnseite des Pfeilers IV erneuert.

Pfeiler IV: Dieser Pfeiler, der das heute noch vorhandene Flößchen (großer Mühlgraben) nordseitig begrenzt, weist als erster noch erhaltene Reste seiner einstigen Eisbrecher^{2a} auf. Der westliche, halb pyramidenförmige Eisbrecher ist im oberen Teil abgebrochen, der östliche Eisbrecher nur noch als flaches Rudiment von ein bis zwei Schichten erhalten. Es macht hier den Eindruck, als ob Eisbrecher und Brückenpfeiler sowie Brückenbogen im Kern den gleichen Charakter trügen, als ob aber — nach einer Zerstörung — der Pfeiler ohne Wiederherstellung der Eisbrecher mit glatten Wänden über den Trümmern wieder aufgerichtet worden sei.

Bogen 5 (Abb. 5): Überspannt den noch wasserführenden größeren Arm des Mühlgrabens. Im Bogen — Steine wie Bogen 1 — Steinmetzzeichen, u. a. der halbe Weihnachtsbaum. Der westliche Bogen besteht aus Keilsteinen unterschiedlicher Länge.

Pfeiler V: Auf der Westseite ist der halb-pyramidenförmige Eisbrecher voll erhalten. In der Ostseite gegen Bogen 6 hin zeigt sich eine annähernd senkrechte Baufuge.

Bogen 6 (Abb. 4): Überquert eine Straße (die künftige Ringstraße). Der Bogen ist mit Steinen erneuert, die Steinmetzzeichen tragen, und zwar: A, B, G, L und M (W?). Es sind Keilsteinbögen, die Keilsteine in gleichmäßiger Entfernung vom Bogenrand markiert, innerhalb der Markierung scharriert, außerhalb gröber gestockt. An den meist quer scharrierten Gewölbesteinen fand ich keine Steinmetzzeichen. Erneuerung 1750 (siehe Bogen 7).

Pfeiler VI: Auf der Ostseite leichte Unregelmäßigkeiten. In der Mitte der Westseite ist ein größeres abgesunkenes Stück des hier 1682 eingestürzten Brückenpfeilers in flacher Schrägstellung, gleich einem Felsenstück, beim Wiederaufbau des Pfeilers 1750 benutzt, beidseits und darüber der Pfeiler wieder aufgemauert (Abb. 8). Auf der Ostseite oben durchlaufender Konsolenfries.

Bogen 7 (Abb. 4): Überquert einen Weg. Die Stirnbögen entsprechen denen von Bogen 6; im Gewölbe finden sich längs- und querscharrierte Steine ne-

2a Für die stromauf- und -abwärts gerichteten „Vorköpfe“ der Brückenpfeiler habe ich keinen geeigneten Fachausdruck finden können. Auf Rat von Herrn Dr. Görich verwende ich den Begriff „Eisbrecher“.

ben schrägscharrierten verwendet. An Steinmetzzeichen finden sich hier A und L, sowie umgekehrtes T³. In den Bogenscheitel sind auf beiden Seiten, über mehrere Steine hinweglaufend, Inschriften in flachem Kartuschenrahmen eingehauen. An der Westseite (Abb. 7):

1682 DURCH
DAS HOHE WASSER
UND FLOS HOLTZ
AUS DEM GRUND
RUINIRET

An der Ostseite:

1750 NEU ERBAUET UND WAREN DER ZEIT
OBERAMBTMANN BERNARD VON WEITERSHAUSEN
AMBTSKELLER HERM: ANTON HOMBERG
STATTSCHULTHEIS BENJAMIN HENR: GUNST
BURGERMEISTER BENJAMIN GUNST UND
JOHANN PHILIPP SINGOF

Die Steine der Bögen 6 und 7 sind offenbar fast durchweg wiederverwendete Steine des 1682 eingestürzten Brückenteiles, nämlich Langquader mit Steinmetzzeichen. Der Konsolenfries auf der Ostseite läuft weiter.

Pfeiler VII: Dieser Pfeiler ist ein besonders langes Mauerstück, das fast schon als „Zwischendamm“ bezeichnet werden kann (Abb. 3). Hier befand sich schon im 16. Jahrhundert auf der Ostseite eine Abfahrtsrampe — jetzt abgebrochen, wodurch ein Teil des Straßenbelags nachgerutscht ist —; auf der Westseite eine Fußgängertreppe und, dem Bogen 7 zunächst gelegen, noch der ehemalige Eisbrecher, der nicht mehr in voller Höhe erhalten ist. Auf der Ostseite beginnt hier der Konsolenfries, der sich bis zum Hauptpfeiler VIII hinzieht. — In diesem Bereich weist die Brücke einen Horizontalknick auf, d. h. bis dahin läuft sie von der hochgelegenen Stadt aus leicht bergab, von hier aus in leichter Wölbung annähernd horizontal über das Flußbett der Eder bis zum Südende.

Bogen 8 (Abb. 3): Stirnbogen wie Bogen 6. Der Konsolenfries läuft auf West- und Ostseite darüber weiter bis zum Hauptpfeiler VIII. Der Stirnbogen der Westseite trägt rechts, gegen Pfeiler VIII hin, eine Hochwassermarke von 1841, etwas über Augenhöhe angebracht. Der Bogen ist vermauert, die Vermauerung ist 1820 bezeichnet: M D CCC XX / FRIDESLARIA EXSTRUXIT. Auf der Westseite ist außen auf einem Stein der Vermauerung die Zahl „18 .“ angebracht; die beiden restlichen Ziffern — falls es sich ursprünglich um eine Jahreszahl handelte — sind verloren. Das Innere des Bogens ist durch schmale Durchgänge in der Vermauerung zugänglich. Die Wölbungssteine des Bogens

³ Egon Schaberick, Fritzlar, stellte mir freundlicherweise seine Sammlung von Steinmetzzeichen an der Brücke zur Verfügung; sie ergänzt meine Beobachtungen in mehreren Punkten und bestätigt die weitgehende Einheitlichkeit des Materials von Bogen 1 bis 7, soweit es nicht — wie angegeben — auf Ergänzungen zurückzuführen ist.

sind anscheinend ohne Steinmetzzeichen; sie sind im allgemeinen unregelmäßig schrägscharriert. Auf beiden Außenseiten des Bogens findet sich, nahe dem Pfeiler VIII, je ein U-förmiger Wasserauslauf mit gekehlten Deckprofilen (Abb. 3). — Nach dem Charakter des Mauerwerks gehört Bogen 8 offenbar zur Erneuerung 1750.

Pfeiler VIII (Abb. 3): Er ist ein doppelseitiger Strompfeiler mit birnstabförmiger Spitze gegen beide Seiten (stromauf- und stromabwärts) in symmetrischer Ausbildung; er reicht bis zur Höhe des Brückengeländers. Auf der Westseite ist gegen Norden eine Wasserstandsmarke vom 5. Febr. 1909 angebracht. Sie liegt etwa 1 m tiefer als die Wasserstandsmarke von 1841 an Bogen 8 daneben. — Pfeiler IX und X sind genau wie Pfeiler VIII gestaltet (Abb. 1–2).

Bogen 9 (Abb. 2): Flacher Betonbogen, zwischen Pfeiler VIII und IX gespannt; genauso Bogen 10 gegen Pfeiler X.

Diese drei Pfeiler und zwei Bögen ersetzen eine 1870 noch vorhandene Stellung von vier Bögen auf 5 Pfeilern. Neubau 1881 und nach 1945.

Bogen 11 (Abb. 1): Stirnbogen wie Bogen 6. Der Bogen ist vermauert, der Raum darunter betretbar. Nahe dem Pfeiler X wiederholen sich die U-förmigen Wasserausläufe. Wahrscheinlich befanden sich entsprechende Wasserausläufe auch an den 1881 abgebrochenen Strombögen, und zwar in symmetrischer Verteilung. Der Bogen 11 ist offenbar das Gegenstück zu Bogen 8, und demnach wie er wohl 1750 entstanden. Er mündet in die Südrampe.

Die Brücke ist auf beiden Seiten mit einem Geländer versehen, es besteht aus schmalen Eisenpfosten, zwischen welche Diagonalkreuze gespannt sind; den Kreuzungspunkt betont auf der Außen- wie Innenseite jeweils eine fünfteilige Rosette. Das ganze Gitter ist aus Eisen (Abb. 1 und 8). Ein gleichartiges Geländer hat die Fußgängertreppe. An beiden Auffahrtsrampen (Stadt- und Feldseite) sowie am oberen Ausgang der Fußgängertreppe (Abb. 3) stehen rechteckige Steinpfosten, die mit Sockel und profilierter Deckplatte versehen sind. Die Hochrechteckfelder des Schaftes sind mit Kehle und Platte gerahmt; außer der Kehle ist der Schaft scharriert. Das Geländer zeigt die Stilformen des späten Klassizismus und wird daher wahrscheinlich der Bauperiode von 1841 oder derjenigen von 1872 zugehören (nach Jestädt erst 1881, doch wies gerade der 1881 erneuerte Teil der Brücke dieses Geländer nicht auf). Vermutlich trifft das auch für den Konsolenfries zu, der in Bogen 11 deutlich nachträglich eingesetzt erscheint (Abb. 1).

Von **Drach** nennt in den Bau- und Kunstdenkmälern⁴ eine Inschrift von 1872 über dem „letzten südlichen Flutbogen“ (1881 abgebrochen), und in der Vermauerung eines benachbarten Bogens — nach Stock im zwölften Bogen, dem heutigen elften (letzten) — den ehemaligen Schlußstein der oberen Brückenskapelle mit „agnus dei“. Ihn habe ich nicht auffinden können. Eine Barockfigur des hl. Johann von Nepomuk wird z. Zt. im Graßhof aufbewahrt.

⁴ BKD Fritzlar, S. 137.

C. Bildquellen

Die Ederbrücke ist auf älteren Stadtansichten mehrfach, jedoch nicht stets vollständig abgebildet. Braun und Hogenberg⁵ zeigen die Brücke 1576 im vollen Umfang mit dem Übergang auf das jenseitige Feld (Abb. 9). Die Brücke hat auf dieser Darstellung 10 Bögen; bei Pfeiler III findet sich nach Osten eine polygonal schließende Kapelle angesetzt. Sie ist oberirdisch und also nicht mit dem bis heute erhaltenen ehemaligen Kapellenraum unter dem Bogen 1 identisch. Von Pfeiler VII führt, wie heute, eine Rampe nach Osten auf den Werder herunter. Bis zum jenseitigen Ederufer folgen dann noch drei Bögen. Diese Angabe dürfte unrichtig sein, da hier das Flußbett selbst mit seinen breiten Flutstreifen liegt; 1750 waren an dieser Stelle sechs Bögen erforderlich. Mit Ungenauigkeiten in der Bogenzahl ist indes bei einer Darstellung der vorliegenden Art ohnehin zu rechnen; eher ist es erstaunlich, daß die seitliche Rampe tatsächlich am siebenten Pfeiler gezeichnet ist. Auf dem Holzschnitt zeigt die Brücke durchweg runde Eisbrecher gegen Osten, was der beim Brückenbau üblichen Anlage — spitze Eisbrecher stromaufwärts, runde stromabwärts — entspricht.

Dilich⁶ (1605) bringt die Brücke nicht vollständig (Abb. 10). Bei ihm sitzt die oberirdische Kapelle bereits auf dem ersten Pfeiler, könnte also in einer gewissen Verbindung zur Kapelle unter Bogen 1 gestanden haben, wenn sie an der richtigen Stelle gezeichnet ist. Doch schließt bei Dilich die Ostrampe bereits an Pfeiler III an (in Wirklichkeit an Pfeiler VII). Aus dem Pfeiler V, der mitten im Ederstrom steht, springt eine Art Kanzel nach Westen vor. Mit dem folgenden Bogen, dem 6., schließt die Darstellung, doch kann man nach Analogie anderer Ansichten annehmen, daß die Zeichnung kurz vor Erreichen des jenseitigen Ufers abbricht.

Merian⁷ (1646) bringt die Brücke wieder vollständig. Hatten Braun-Hogenberg 10, Dilich nur 6 Bögen gezeichnet, so sind es bei Merian 8. Der Abstand von der Nordrampe bis zur oberirdischen Kapelle beträgt hier zwei, von der Kapelle bis zur Rampe 3 Bögen (Abb. 11). Die Kanzel hat Merian auch; der Pfeiler, der sie trägt, ist bei ihm der letzte vor dem Ufer. Es scheint fast, daß Merian beide Vorgänger — die Ansichten von Braun/Hogenberg und von Dilich — in Art eines Kompromisses verarbeitet hat.

Topographische Genauigkeit wird bei älteren (und auch modernen) Ansichten oft durch künstlerische Erwägungen überlagert. Besonders die Zahl der Bögen auf einer Abbildung kann niemals als Beweis für das wirkliche Ausse-

5 Georg Braun (Bruyn) und Franz Hogenberg: *Theatrum Urbium et Civitatum Orbis terrarum*, Bd. 3, Köln 1576. Fol. 39^b/40^a. — BKD Fritzlar, Taf. 6.

6 Wilhelm Dilich: *Hessische Chronica*. Cassel 1605. — BKD Fritzlar, Taf. 7.

7 Matthäus Merian (Verleger): *Topographia Archiepiscopatum Moguntinensis, Trevirensis et Coloniensis ...* Frankfurt a. M. 1646. — BKD Fritzlar, Taf. 9. — Merian: *Topographia Hassiae*, neue Ausgabe, Kassel 1959 (nach der 2. Auflage von 1655), Tafel bei S. 162.

hen dienen, und die Anbindung einer Kapelle, einer Rampe, einer Kanzel an einen bestimmten Pfeiler ist auch nicht mit Zuverlässigkeit nachzuweisen. Hin-gegen ist gerade eine Ansicht, die mit geringeren künstlerischen Ambitionen arbeitet, als Bildquelle vielleicht zuverlässiger; allerdings muß hier wiederum mit technischen Fehlern gerechnet werden. Eine solche Bildquelle ist das Aquarell von Philipp K r a i g e r⁸ aus dem Jahre 1743. Es zeigt die Brücke fast wie auf einem Grundriß in stark verkürzender Aufsicht von schräg oben, nicht wie die vorigen Ansichten von der Südost-, sondern von der Südsüdwestseite. Die Brückenoberfläche erscheint fast nur als schmaler Grat, doch sind die Bögen ziemlich deutlich zu erkennen. Dagegen ist eine Klarheit über die Wasserführung nicht zu erreichen. Die Brücke ist im Zustand vor der Wiederherstellung von 1750 gezeigt, und das Bild gibt uns einige Rätsel auf. Mit topographischer Genauigkeit ist die gebogene Nordrampe gezeigt; daß sich in ihr der Kapellenbogen verbirgt, ist nicht erkennbar, zumal Art und Platz der oberirdischen Kapelle auf der Ostseite nicht deutlich werden — das Aquarell ist (besonders in der Abbildung) hier zu dunkel. Das Aquarell ist auch nicht deutlich genug, um erkennen zu lassen, ob der erste offene Bogen von Norden, der zu sehen ist, ein Gewässer überbrückt. Von den sichtbaren Bögen überbrückt der dritte einen breiten Mühlgrabenarm; weiter südlich ist ein schmaler wasserführender Graben gezeichnet, der wenigstens bis an die Brücke heranreicht. Übereinstimmend mit dem heutigen Bauzustand reicht die Bogenbrücke bis zum sechsten offenen Bogen und dem daran schließenden Pfeiler; dort führt eine Fußgängertreppe nach Westen auf den Werder (wie heute bei Pfeiler VII); eine nach Osten führende Rampe ist nicht zu sehen und wäre wegen der Verkürzung auch kaum darzustellen gewesen. Anschließend folgt ein etwas längeres, offenbar beschädigtes oder zerstörtes Stück, an das sich ein Pfeiler schließt, dem weitere vier Bögen mit drei Pfeilern bis zur Südrampe folgen. Die Gesamtzahl der Bögen beträgt also zehn, unter Hinzurechnung des vermuteten geschlossenen Bogens aber elf⁹.

Versuchen wir nun, die Darstellung von Süden her aufzuschlüsseln, so haben wir zunächst die Rampe, und daran anschließend je vier Bögen und Pfeiler, dann aber das zerstörte Stück. Mit dem Befund beim Abbruch der Flußbögen 1881 stimmt das nicht überein, denn damals hatte es ja zwischen Südrampe und Mitteldamm sechs Bögen gegeben, von denen die beiden äußeren heute noch existieren. Es liegt also nahe, anzunehmen, daß der Wiederaufbau von 1750 das Bild im Bereich des Dammes und zu seinen beiden Seiten verändert hat. Daß die Brücke von 1682 bis 1750 unpassierbar gewesen wäre, ist ohnehin nicht anzunehmen; sie wird repariert, vielleicht z. T. mit Holz überbrückt, und nicht ausreichend standfest gewesen sein.

⁸ BKD Fritzlar, Taf. 10.

⁹ Auf einer Kopie im Fritzlarer Museum, die mir bis zur Drucklegung des Aufsatzes nicht bekannt war, sind nach frdl. Mitteilung von E. Schaberick 12 offene Bögen zu erkennen.

Eine gewisse Hilfe bietet uns noch ein Katasterplan des Jahres 1806¹⁰; leider sind hier jedoch die Bögen gar nicht und die Eisbrecher (die vielleicht schon damals z. T. abgebrochen waren) nur unvollständig eingezeichnet (Abb. 12). Der Plan gibt nur nach Westen gerichtete Eisbrecher an — als ersten denjenigen, der tatsächlich heute der erste in Rudimenten erhaltene (von Norden her gerechnet) ist: den Eisbrecher am Pfeiler IV. Die östlichen Eisbrecher sind dagegen durchweg fortgelassen, gleich, ob sich heute noch Reste davon an Ort und Stelle befinden (und also damals erst recht noch existiert haben müssen) oder nicht. — Der Plan gibt stadtwärts auf der Ostseite als erstes das Kapellenpolygon, das also damals noch sichtbar war. Es folgt der erste und, mit längerem Abstand hinter dem ersten spitzen Eisbrecher, der zweite Mühlgraben. Auf einen weiteren Eisbrecher folgt der Weg, der unter der Brücke hindurch sich zur ostseitigen Rampe wendet. Ihr gegenüber liegt — nach einem weiteren Eisbrecher — die Fußgängertreppe. Der nächste Eisbrecher liegt noch vor dem Fluß, zwei liegen im Flußbett; das jenseitige Ufer ist auf der Karte nicht mehr verzeichnet. Infolge der ungleichmäßigen Angabe der Eisbrecher läßt auch dieser Plan über die Verteilung im Detail keine einwandfreien Schlüsse zu, bestätigt aber die grundsätzliche Anordnung.

Nimmt man die Beobachtungen aus den Bildquellen und dem Baubefund zusammen, so ergibt sich mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit folgendes:

- 1) Die Kapelle lag am Pfeiler I, nach Osten gewendet (Dilich, Katasterplan);
- 2) die Ostrampe führte schon im 16. Jahrhundert an der heutigen Stelle vom Werder auf die Brücke (Braun/Hogenberg, Katasterplan); 3) die Fußgängertreppe ist älter als die Baumaßnahmen des 19. Jahrhunderts (Kraiger).

D. Baugeschichte

Erste Erwähnung der Brücke 1232; sie wurde damals durch Landgraf Konrad von Thüringen zerstört. Ihr Alter und ihr Material zu jener Zeit sind unbekannt. Bei einer späteren Erwähnung von 1271 (nicht 1227) wird die Brücke als Steinbrücke erwähnt, kann es aber schon länger gewesen sein.

1490 erfuhr die Brücke eine starke Beschädigung im Mühlgrabenbereich. Sie wurde nicht unbefahrbar, mußte aber ausgebessert werden¹¹.

Im äußeren Brückenbereich wurden nach Falckenheiner¹² 1618 Fundamente für drei neue Bögen gelegt, aber es wurde auf ihnen nur — und zwar nach 1648 — ein Damm errichtet. Da aber gerade in diesem Bereich das Flußbett der Eder liegt, das einen Dammbau ausschließt, läßt sich Falckenheiners (von ihm selbst wohl mißverstandene) Angabe so nicht verwerten. Die Ostrampe bestand ja schon im 16. Jahrhundert, und da sie wahrscheinlich einen breiteren Ansatz erforderte, als ihn ein gewöhnlicher Pfeiler bot, halte ich für

¹⁰ BKD Fritzlar, Taf. 5.

¹¹ Demandt, Nr. 574, S. 752–755.

¹² Falckenheiner, Bd. 2, S. 85–86.

wahrscheinlicher, daß auf diesen Fundamenten der vorhandene Damm und zwei weitere Bögen errichtet wurden. Die späteren Veränderungen auf beiden Seiten des Dammes lassen eine sichere Schlußfolgerung nicht zu.

1682 wurde die Brücke im Bereich des Mühlgrabens und des nach Süden anschließenden Werders durch Hochwasser und Flößholz „von Grund auf“ ruiniert. Der Wiederaufbau ist mit 1750 bezeichnet; vielleicht wurde das zerstörte Brückenstück währenddessen in Holzbauweise überbrückt.

1841 wurde die Brücke bei Eisgang hart mitgenommen (Eisbrecher = Strompfeiler, Pfeiler, Flügelmauern und Bögen), doch ohne einzustürzen; eine Reparatur war erforderlich¹³.

1872 war ein Umbau erforderlich¹³.

1881 entstand der Neubau des Mittelteils der eigentlichen Strombrücke¹⁴.

1945 wurde dieser Mittelteil zerstört und danach wiederaufgebaut.

E. Bauverlauf

Demnach stellt sich die Baugeschichte der Brücke unter Bezug auf die einzelnen bis heute erhaltenen Bauglieder in großen Zügen etwa folgendermaßen dar:

A 1) Errichtung vor 1232. Erhalten: Teile von Eisbrechern an Pfeiler IV und andernorts; möglicherweise noch wesentlich mehr Teile, die im folgenden unter A 2) aufgeführt sind.

A 2) Teile der Nordrampe, Bogen 1, Pfeiler I, Ansatz von Bogen 2, Auflager von Bogen 3, Pfeiler III, Teile von Bogen 4, Pfeiler IV (mit älteren Teilen), Bogen 5 (wohl nicht ganz vollständig), Pfeiler V mit Eisbrecher zum größeren Teil; größere Teile von Pfeiler VII mit Eisbrecherresten.

Nach 1232, vor 1271!

B) Gotische Kapelle: Vermauerung von Bogen 1 im Westen, mit spitzbogiger Tür; ehemals Polygonalchor im Osten, später abgebrochen und vermauert¹⁵.

C) Basaltergänzungen an Pfeiler III, Teile von Bogen 4 – zu unbekannter Zeit, vermutlich mittelalterlich, ergänzt.

D) Teile von Bogen 5, zu unbekannter Zeit ergänzt. – In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, daß gerade für die frühen Jahrhunderte der Brücke mit wesentlich mehr Zerstörungen oder Schädigungen und Wiederaufbauten gerechnet werden muß, als überliefert sind. Sie betrafen aber sicherlich vorwiegend den Mittel- und Südteil, weniger den Nordteil der Brücke.

E) Bauarbeiten um 1618 und nach 1648, die nicht genauer identifizierbar sind. Die Errichtung eines Dammes im Bereich des Ederflußbettes, wie Falkenhainer¹⁶ offenbar versehentlich suggeriert, ist nicht vorstellbar.

¹³ BKD Fritzlar, S. 137.

¹⁴ J e s t ä d t, S. 107.

¹⁵ Vgl. Dehn-Rotfelser/Lotz, S. 64.

¹⁶ wie Anm. 12.

F 1) Nach Einsturz 1682 Erneuerung von Pfeiler VI unter Verwendung der Reste des eingestürzten Vorgängerpfeilers; Neusetzung der Bögen 6 und 7 unter Verwendung der (mit Steinmetzzeichen versehenen) Quader (aus dem 13. Jahrhundert?). Inschrift 1750.

F 2) Errichtung eines völlig neuen, sechsbogig symmetrischen Brückenteils über das eigentliche Ederflußbett. Kennzeichen: gleiche Bogenform wie bei Phase F 1, also wahrscheinlich Errichtung gleichzeitig um 1750.

G) Neubau des Pfeilers II und des größeren Teiles der Bögen 2 und 3 im 19. Jahrhundert, entweder 1841 oder 1872. Neugestaltung des Brückengeländers in klassizistischen Formen, wahrscheinlich mit Konsolenfries.

H) Neubau des mittleren Teils der südlichen Brückenhälfte: Drei neue durchgehende Pfeiler, zwei Eisenbögen (nebst Eisengeländer) anstelle der barocken Vierbogengruppe. Nur die beiden Anfangsbögen des barocken Brückenteils auf beiden Seiten blieben bestehen; sie waren (beide?) seit 1820 zugemauert. 1881. Die 1945 gesprengten Eisenbögen wurden in Betonkonstruktion wieder errichtet.

F. Ergebnis

Die Fritzlarer Ederbrücke stellt also mit Ausnahme des Abschnittes Pfeiler VIII bis X ein altes Bau- und Kulturdenkmal dar. Besonders wertvoll ist der längere nördliche Brückenteil, der in seinem gesamten Ausmaß, auch in der Breite von 7,5 m, eine lediglich in Einzelteilen erneuerte¹⁷ Schöpfung des 13. Jahrhunderts ist. Dieser Teil der Brücke gehört daher zu den bemerkenswertesten Schöpfungen mittelalterlicher Technik in Deutschland.

Das Ergebnis der vorliegenden Untersuchung, die hier gegenüber der ursprünglichen Fassung etwas erweitert wiedergegeben ist, führte zur nochmaligen Wiederaufnahme von Gesprächen zwischen den beteiligten Personen und Behörden. Die sehr offene Haltung des Hessischen Straßenbauamtes in Kassel ermöglichte, daß alle Beteiligten und Interessierten sich zu einer gemeinsamen Besprechung in Fritzlar trafen. Die Gesichtspunkte der Stadt (Stadt- und Verkehrsplanung, Bauerhaltungskosten), des Landeskonservators (Erhaltung des Kulturdenkmals), des Straßenbauamtes (Entlassung der Brücke aus dem Verkehrsnetz des Landes Hessen, finanzielle Ablösung), der Geschichts- und Heimatvereine wurden erörtert. Ein Kompromiß wurde gesucht und gefunden; ein Kompromiß, der — wie das stets zu sein pflegt — jeder Seite Verzicht und Lasten auferlegte, aber auch jeder Seite ermöglichte, einen Teil ihrer Wünsche verwirklicht zu sehen. Für alle diejenigen, denen die Bewahrung der alten Kulturwerte unseres Landes am Herzen liegt, ist das entscheidende Ergebnis, daß man sich auf die Erhaltung des ältesten Teiles der Brücke bis über den Mühl-

¹⁷ Hierbei verdient die sorgfältige Arbeit der späteren Generationen, die oft in ärmeren Zeiten erfolgte, ebenfalls gebührende Beachtung.

graben hinweg – also bis zum Pfeiler V – einigen konnte. Dieser Teil soll zugleich als Fußgängerbrücke nutzbar gemacht werden, nützlich also für die Bevölkerung der Stadt Fritzlar selbst. Über eine geeignete Fortsetzung dieser Verbindung bis zum Ederufer, und über die Erhaltung weiterer Brückenteile zwischen Ringstraße und Ederufer sollten noch weitere Überlegungen stattfinden, wobei die Hilfe der Denkmalpflege erwartet werden kann. Von allen Brückenteilen aber, die tatsächlich abgebrochen werden müssen (wie Bogen 6 und 7 sowie der Brückenteil von 1881/1945 im und über dem Strom), sollen die baugeschichtlich wertvollen Einzelteile erhalten und gesichert werden.

Nimmt man das Ganze, so hebt sich dieser Kompromiß wohltuend ab von dem Schicksal der Schwalmbrücke in Treysa, die vor Jahren nicht zuletzt dem Prestigedenken eines Ministers zum Opfer gefallen ist, und von der man nicht mehr als einen Wappenstein aufzuheben gesonnen war. Die Fritzlarer Ederbrücke hingegen wird, wenn auch als Rudiment, so doch gerade in ihren ältesten Teilen erhalten, auch künftigen Generationen Aufschluß über die technischen und künstlerischen Absichten und Fähigkeiten der Bürger geben, die mehr als 700 Jahre vor uns in Fritzlar lebten.

Abb. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 Fotos: Dieter Großmann.

Abb. 2 Bildarchiv Marburg im Forschungsinstitut für Kunstgeschichte der Philipps-Universität Marburg/Lahn, Archiv-Nr. 8796.

Abb. 9, 10, 11, 12 nach BKD Fritzlar, wie im Text nachgewiesen.



Abbildung 1

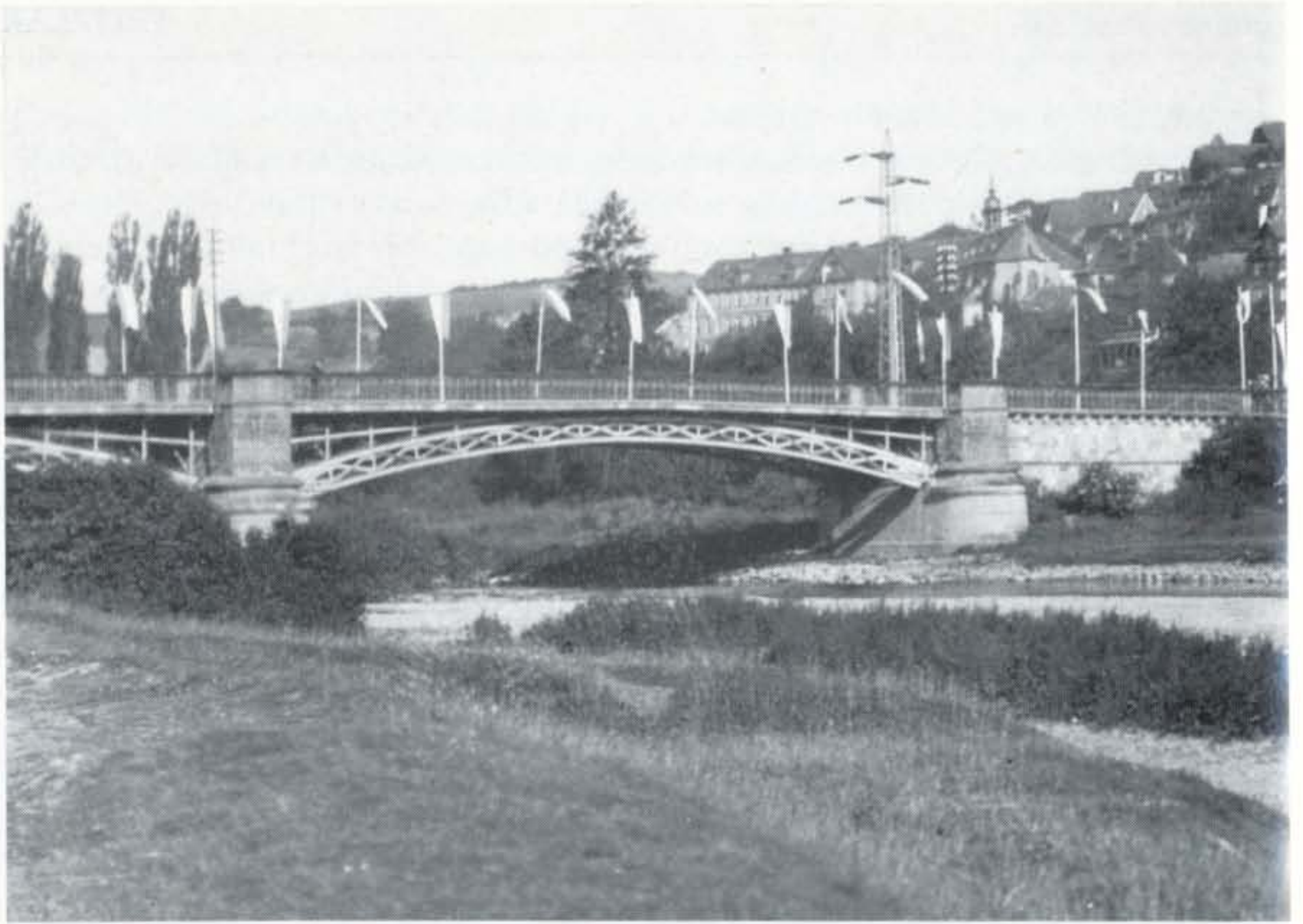


Abbildung 2

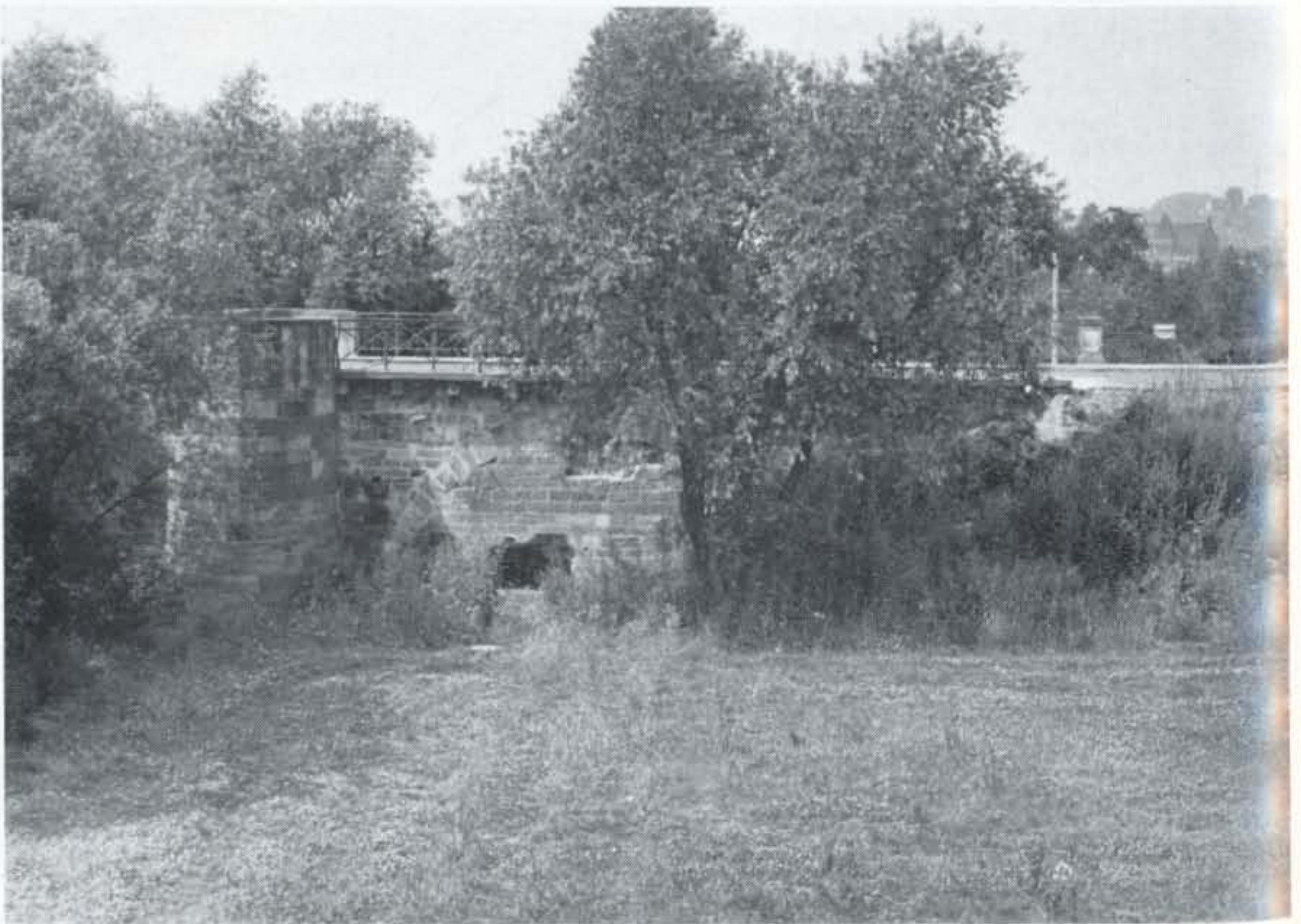


Abbildung 3



Abbildung 4



Abbildung 5



Abbildung 6



Abbildung 7



Abbildung 8

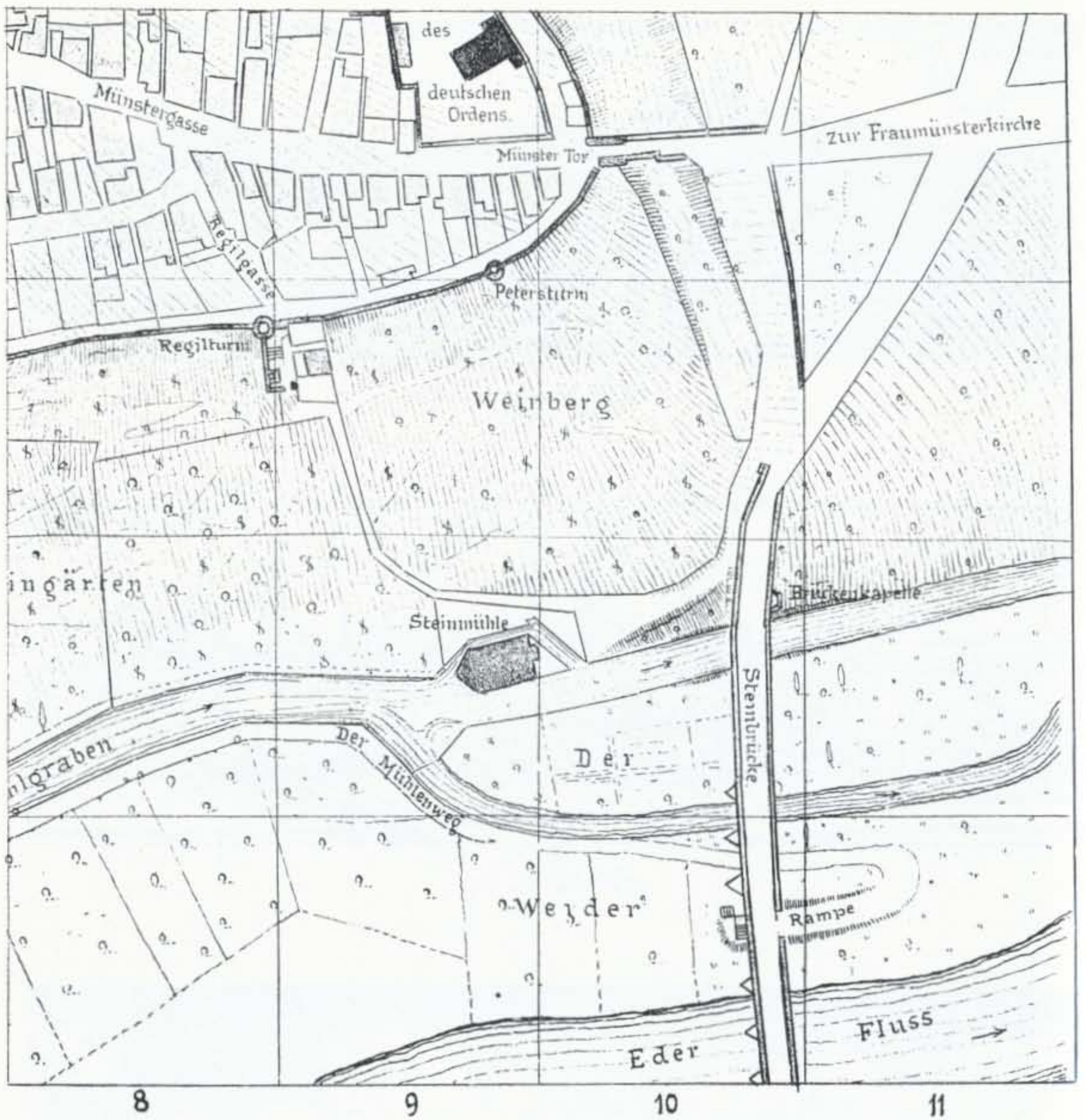


Abbildung 12



Abbildung 9



Abbildung 10

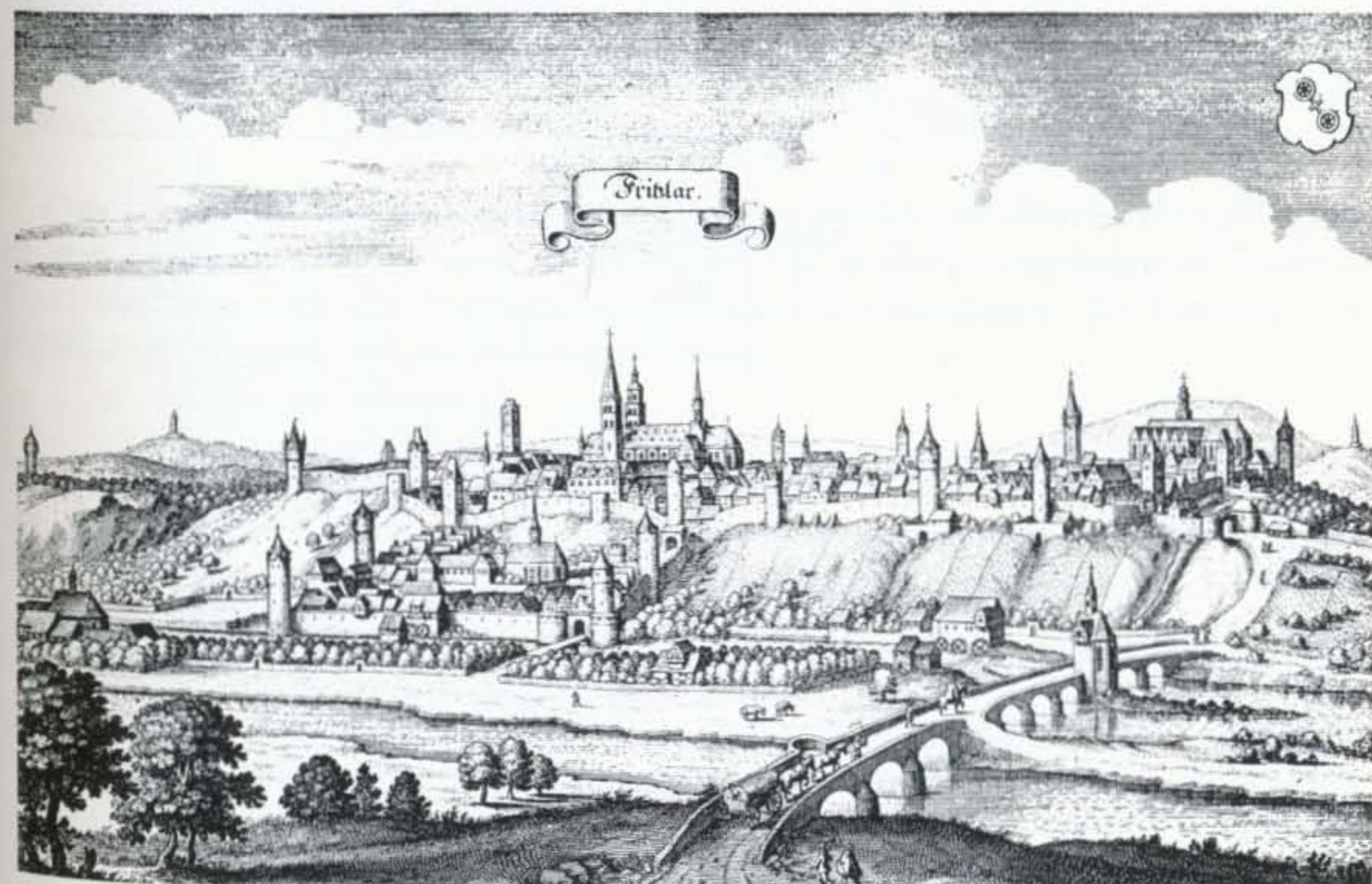


Abbildung 11