



Geschichten aus der Ortsgeschichte

Brücken über den Neckar und warum der Ort nicht Kirchentalsinsfurt heißt

April 1945: ein lauter Schlag durchzog das Neckartal. Die Politik des Nationalsozialisten hatte dafür gesorgt, dass der Ort um Jahrhunderte zurück geworfen wurde.



Die Brücke von 1879, gesprengt 1945

Es ist gut 250 Jahre her, dass man sich ernsthaft an den Gedanken machte, eine Brücke über den Neckar zu schlagen, die auch für breitere und stabilere Fahrzeuge zu nutzen war. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es lediglich einen Steg für Fußgänger und eine Furt daneben, die aber unzuverlässig und vor allem immer wieder gefährlich waren. Breitere Neckarbrücken gab es lediglich in Lustnau und – von der Stadt Reutlingen finanziert – bei Pliezhausen. Wer dazwischen in den Schönbuch kommen wollte, musste im Notfall seinen Wagen demontieren, in Stücken über den Steg tragen und am anderen Ende wieder zusammenbauen. Dabei müssen an dieser Stelle schon die Römer den Fluss überquert haben – ob sie ihn auch durchfurteten, oder eine Brücke gebaut hatten, ist heute unbekannt.

1770 konnte man endlich und „in Gottes Namen“ den Bau der Brücke beginnen. Finanziert wurde er komplett durch die Gemeinde, Herzog Carl Eugen gab lediglich Teile des Bauholzes (Eichen) billiger. Um das damalige Großprojekt überhaupt finanziell stemmen zu können, griff man auf verschiedene Mittel zurück: gemeindeeigenes Material, Fronarbeiten – und Kredite von Bürgern und Nachbarkommunen. Degerschlacht beispielsweise erkaufte sich dadurch das Recht, künftig ohne Zoll über die Brücke zu fahren. Alle anderen bezahlten am Zollhäuschen. Die württembergischen Ämter, die eigentlich mit finanzierten sollten, stellen sich dagegen ähnlich tot wie Reutlingen, das sehr von der neuen Infrastruktur profitierte. So blieb es an den Kirchentalsinsfurter Bürgern, den Weg buchstäblich frei zu machen.

Die erste hölzerne Brücke bestand bis 1879 und hätte sicher auch noch länger genutzt werden können – ihre Reste waren noch in den 1950er Jahren zu sehen – hätte man nicht eine größere Traglast benötigt und sie durch eine stählerne ersetzt, deren Konstruktion das Ortsbild lange Zeit prägte. Stabil war sie, die neue Brücke – aber nicht stabil genug, um nicht mit dem beschriebenen lauten Knall am

19. April 1945 gegen den Willen der Bevölkerung gesprengt zu werden, um die anrückenden französischen Truppen aufzuhalten. Ein Versuch, der kläglich scheiterte, die Gemeinde aber ihre Brücke kostete.

Wieder einmal lag Kirchentellinsfurt also ohne Neckarbrücke da – und wieder kam zunächst keine Hilfe von höherer Stelle. Was die Bürger aber keinesfalls hinderte, ans Werk zu gehen. In absoluter Rekordzeit wurde eine neue Holzbrücke errichtet. Ohne amtlichen Plan, ohne Genehmigungsverfahren (und vermutlich deshalb so effizient) stand das neue Bauerwerk bereits zur (leicht verspäteten) Heuernte bereit!

Sechs Jahre diente der „illegale“ Bau allen an ihn gestellten Anforderungen, bevor man sich 1951 daran machte, eine zweispännige Betonbrücke zu errichten, deren hervorstechende Eigenschaft es war, nicht nur den immer mehr wachsenden Autoverkehr zu bewältigen, sondern auch bei Hochwasserlagen das Wasser so zu stauen, dass ringsum das Gelände überflutet wurde. Mit dem Bau der neuen Brücke auf den Adlerwiesen 1992 und dem folgenden Neubau der Triebstraßenbrücke fand auch die Brücke von 1951 ihr Ende.

Eine ganze andere Entwicklung nahm die Furt über die Echaz, die offensichtlich immer leichter zu durchqueren war als ihr Pendant im Neckartal – was sicher auch daran lag, dass der Neckar als „wilder Geselle“ gerne sein Bett wechselte. Die Echazfurt bot dagegen in aller Regel seit der Antike einen natürlichen und verlässlichen Übergang. Vermutlich deshalb wurde hier im Frühmittelalter eine Siedlung angelegt, die dann im Hochmittelalter mit „Kirchheim“ auf der Höhe verschmolz. Eine Furt im kleineren der beiden Täler, eben im „Täle“ – die Tä(e)lle(ins)furt. Dr. Andreas Heusel



Behelfsbrücke 1946



Baumaschinen der Arbeiten von 1951