

mit den Stirnmauern in keinem Verband standen, oft war zwischen beiden ein Zwischenraum von mehreren Zentimetern. Außerdem zeigten die Stirnmauern besseres, regelmäßigeres Mauerwerk. Die Beschaffenheit dieser Quermauern, deren Stärke zwischen 1,0 und 1,20 m schwankte, war zu schlecht, als daß man ihnen eine besonders große konstruktive Bedeutung zumessen könnte. Man hat beim Abbruch vielfach die Vermutung ausgesprochen, daß diese Quermauern und der eigentliche vollgemauerte Pfeilerkern noch Reste der ersten, aus Steinpfeilern und Holzoberbau gebildeten Brücke seien und daß man 1319 bezw. 1343 erst die Sandsteinverkleidung um die alten Bruchsteinpfeiler gelegt habe. Gegen diese Vermutung sprechen jedoch zwei Tatsachen: Erstens waren zahlreiche Steine der unteren Sandsteinverkleidung sehr stark eingebunden, eine Ausführung, die namentlich unter Wasser kaum als erst nachträglich geschehen angesehen werden kann. Zweitens standen einzelne Quermauern teilweise mit auf den Bogen der Brücke, also müßte man, um die obige Vermutung aufrechtzuerhalten, die sehr gewagte Annahme vertreten, daß beim Wölben der Bogen das Widerlager aus der Quermauer ausgespitzt worden wäre. Man wird demnach zu dem Ergebnis kommen müssen, daß deutlich erkennbare Teile der ältesten Brücke nicht mehr vorhanden gewesen sind, sondern daß nur Teile des Baues von 1319 bezw. 1343 sich bis zum Abbruch erhalten haben. Die Quermauern scheinen nur für die Brückenstraße selbst eine Bedeutung gehabt zu haben. Da aus den Brückenrechnungen hervorgeht, daß ein großer Teil der Brückenstraße mit Holz belegt war, so kann man annehmen, daß diese Hölzer auf Unterzugsbalken lagen, deren Auflager einerseits durch den Gewölbescheitel, andererseits durch die Quermauern gebildet wurde. Der Grund, warum man die Brücke nicht bis zur Fahrbahn hinauf vollmauerte, scheint mir darin zu liegen, daß man die allzugroße Belastung der Steinbogen scheute und deshalb den Holzbelag vorzog. Einen rein vertikalen Druck vermochten die Quermauern dank ihrer Stärke immerhin auszuhalten. Es ist auch nicht wahrscheinlich, daß die Straßenhölzer ohne Unterzug nur auf der Sand- und Schuttauffüllung der Brückenhohlräume auf den Pfeilern und in den Gewölbezwickeln aufgelegt haben, da diese Schuttauffüllung in einzelnen Jahren erheblich ergänzt werden mußte, so im Jahre 1570/71, wo die Brückenrechnung erwähnt, daß allein 116 Fuhren Kies und Schutt zur Pfeilerausfüllung notwendig waren.

Die alten Bogen waren in zwei Schalen von je 55 cm Höhe übereinander gewölbt (Abb. 10 u. 11); an den Stirnflächen (Tal- und Bergseite) bestanden