



Wasser in der Stadt

Brücken.....	2
Material 1: Ulm aus der Vogelschau (Ulmer Museum).....	3
Material 2: „Steinerne Brücke“ im Jahr 1844. Aquarell von F.X.Lang (StA Ulm, F 3 Ans. 978)	4
Material 3: Saubrücke, Bleistiftzeichnung des Hans von Reder von 1862 (StA Ulm, F 3 Ans. 370)	5
Material 4: Häuslesbrücke 1910, Spottgedicht aus dem „Simplicissimus“: „Die guten Gesellen“ (StA Ulm, F 3 Ans. 391)	6
Material 5: Anblick Ulms in der Schedelschen Weltchronik von 1493 (StA Ulm, F 3 Ansicht Nr. 1)	8
Material 6: Zerstörung der „Aufziehbrücke“ am 28. Februar 1784 (Ulmer Museum); Foto in: StA Ulm, G 7/2.1 Donaufont	9
Material 7 - 9: Herdbrücke	10
Material 10: Bericht des Dr. Adalbert Wieland über die Sprengung der Ulmer Brücken im April 1945 (StA Ulm, B 061/9 Nr. 1.1)	20
Material 11 - 13: Zerstörung und Wiederaufbau der Herdbrücke	21
Material 14 - 16: Gänstorbrücke	24
Material 17 - 18: Bericht aus dem Ulmer Tagblatt über die Einweihungsfeier mit der Rede des Ulmer Oberbürgermeisters Wagner (StA Ulm, G 5 52 vom 2. Juli 1912)	27
Material 19 - 21: Wiederaufbau der Gänstorbrücke.....	30
Material 22 - 24: Schillerbrücke	32
Material 25: Die „Ringbrücke“ im Bau April 1954 (StA Ulm, G 7/2.2 Donaufont)	34
Material 26 - 27: Planungen über eine fünfte Donaubrücke.....	35
Material 28 - 29: Eisenbahnbrücke.....	40

Brücken

Wasser verbindet, Wasser trennt.

Als Schifffahrtsweg war die Donau schon immer nutzbar und verband die Ulmer mit den anderen Donaustädten und –ländern bis hinunter ans Schwarze Meer.

Andererseits trennte sie die Ulmer von ihren Äckern und Gärten auf der rechten Donauseite, verstärkt noch seit 1810, als die Donau Grenze geworden war zwischen Württemberg und Bayern.

Aber immer schon gab es den Wunsch und die Notwendigkeit, die Trennung zu überwinden: durch Nutzung einer Furt, durch Fähren, durch Brücken - Ausdruck des Wunsches nach friedlichem Handel und Wandel zwischen den Bewohnern auf beiden Seiten des Flusses.

Trotz der seit dem Mittelalter existierenden Donaubrücke (Herdbrücke, 1240 erstmals erwähnt) bestanden die Fährverbindungen zwischen beiden Ufern der Donau fort, teilweise bis in die Zeit nach dem 2. Weltkrieg, zeitweise am Steinhäule, vor allem zwischen Friedrichsau und Offenhausen, unterhalb der Wilhelmshöhe, an der Ziegellände oberhalb der 1854 eröffneten Eisenbahnbrücke, und sogar (zwischen 1947 und 1949) auf Höhe des Metzgerturns.

Als Ort für eine dringend notwendig gewordene zweite Donaubrücke bot sich 1912 die Verbindung zwischen Gänstor auf Ulmer Seite und Augsburger Tor auf Neu-Ulmer Seite an.

Im Jahr 1928 kam donauaufwärts im Westen der Stadt die Schillerbrücke hinzu, welche allerdings in den 50er Jahren abgerissen und ersetzt wurde durch die Ringbrücke (heute: Adenauerbrücke) als Teil der vierspurig ausgebauten Bundesstraße (B 28).

Bereits seit den 1920er Jahren tauchen Überlegungen auf zum Bau einer weiteren Donaubrücke donauabwärts im Osten der Stadt, z.B. in Fortsetzung der Böfinger Steige als Teil eines beide Städte umfahrenden Außenrings. Seit einiger Zeit ist es aber wieder still geworden um dieses Projekt.

Leichter zu überqueren war die Blau, die anfänglich unterhalb der Königspfalz, aber schon bald mitten durch das Stadtgebiet floss. Hier entstanden zahlreiche zumeist hölzerne Brücken und Stege, teilweise aus praktischen Bedürfnissen von den dort ansässigen Mühlenbetreibern in eigener Initiative errichtet. Großenteils ist die Blau heute im Gebiet der Altstadt vollständig überwölbt. Markant sichtbar sind noch die „Häuslesbrücke“ (bei der Gaststätte „Forelle“), die „Saubrücke“ (vom „Gerberhaus“ zur „Zill“) und die kaum noch als Brücke wahrgenommene, aber durch die gleichnamige Bushaltestelle bis heute in Erinnerung gebliebene „Steinerne Brücke“.

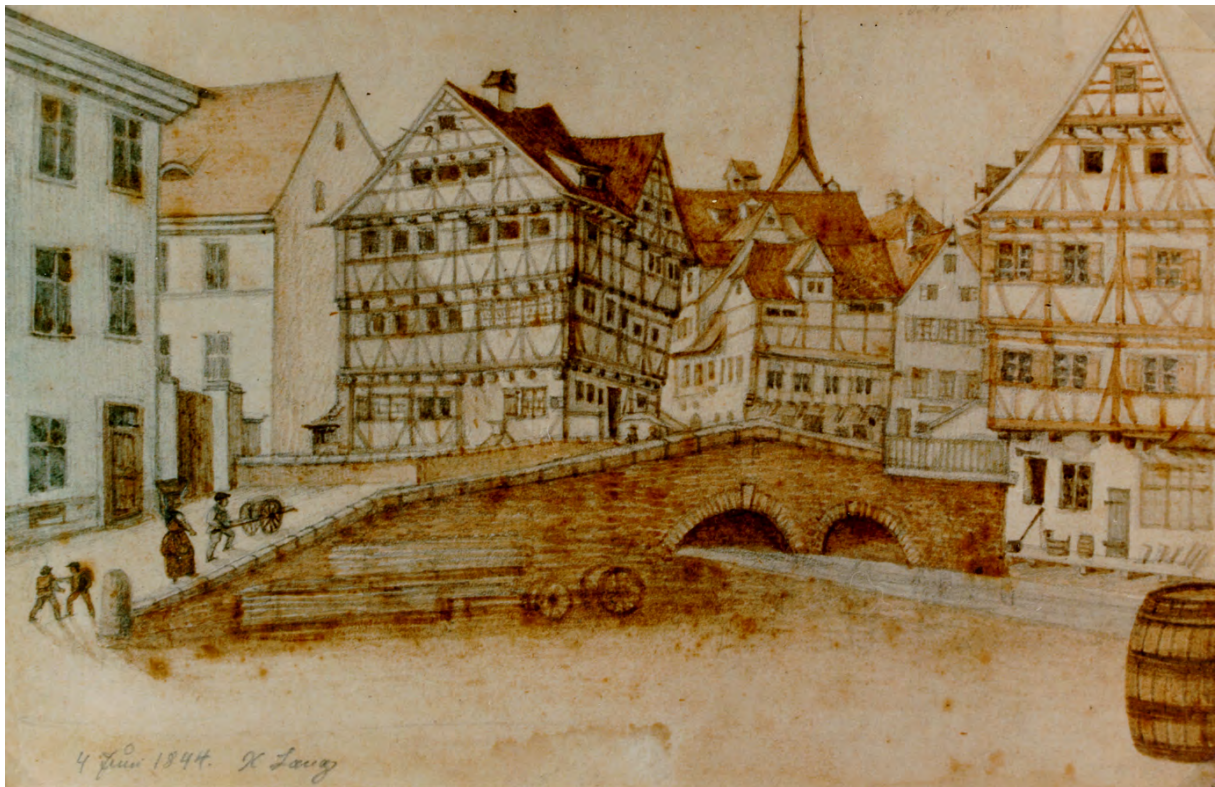
Erwähnt werden sollen auch der Fußgängersteg unterhalb der Adenauer-Brücke und der erst am 18. März 1976 eröffnete Fußgängersteg, der statt der in den 50er Jahren eingestellten Fährverbindung die Friedrichsau mit Offenhausen und dem Steinhäule verbindet.

Material 1: Ulm aus der Vogelschau (Ulmer Museum)



Gesamtansicht der Stadt um 1597. Der vom Ulmer Stadtmaler Philipp Renlin erstellte Plan ist eine Art erster amtlicher Stadtplan. Er besticht durch seine große Detailtreue.

Material 2: „Steinerne Brücke“ im Jahr 1844. Aquarell von F.X.Lang (StA Ulm, F 3 Ans. 978)



Der Name „**Steinerne Brücke**“, der schon 1361 zum ersten Mal auftaucht, weist darauf hin, dass dies die älteste Ulmer Brücke ist, die ganz in Stein gebaut war. Sie ermöglichte in drei Bögen den Übergang über die Blau an einer Stelle, wo ursprünglich drei Blauarme zusammenliefen und wo eine uralte Ost-West-Handelsverbindung den Fluss kreuzte, die nördlich am Pfalzbereich vorbeiführte. 1818 wurde diese Brücke ganz neu gebaut, dreißig Jahre später mit einem gusseisernen Gitter versehen. 1841 wurde an dieser Stelle nach den Bedürfnissen der vielen dort ansässigen Mühlen die Blau wieder geteilt. Auf dem Aquarell von 1844 erkennt man links die Langmühle, in der Mitte den Gasthof „Zum Blanken“.

Im Jahr 1911 wurde hier die Blau teilweise überbaut, wobei die Brücke ihre Westseite einbüßte.

Seit dem Umbau im Jahr 1958, als die Brücke ihre ursprünglichen Bögen verlor, ist sie als Brücke kaum mehr erkennbar. Lediglich der Name der Bushaltestelle erinnert heute noch an die älteste „Steinerne Brücke“ in Ulm.

Übrigens war die Brücke Schauplatz der Ulmer „Brotkrawalle“ vom Jahr 1847, als Teile der hungernden Bevölkerung dort das Haus des Langmüllers Georg Wieland stürmten.

Material 3: Saubrücke, Bleistiftzeichnung des Hans von Reder von 1862 (StA Ulm, F 3 Ans. 370)



Die weiter blauabwärts gelegene „Saubrücke“ ist wahrscheinlich die Brücke, die als aus Stein gebaute Brücke im Jahr 1373 erstmals erwähnt wird. Über sie führte der Weg von Westen hoch zum Pfalzbereich. In umgekehrter Richtung ging über sie als Ulmer „Seufzerbrücke“ der letzte Weg der zum Tode Verurteilten zum Galgenberg außerhalb der Stadt. Die „Saubrücke“ besteht aus zwei Teilen: der östliche Teil, seit den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts flach in Beton gebaut, führt hinüber zum Gasthaus „Zur Zill“. Der westliche Teil beim „Gerberhaus“ zeigt noch den ursprünglichen steil ansteigenden und abfallenden Bogen über die Blau und das in Backstein gemauerte Geländer.

Material 4: Häuslesbrücke 1910, Spottgedicht aus dem „Simplicissimus“: „Die guten Gesellen“ (StA Ulm, F 3 Ans. 391)

Die guten Gesellen

(Zeichnung und Gedicht von Wilhelm Schulz)



Es hocken all die guten
Gesellen auf der Brück',
Reit zu, du junger Reiter,
Und bleibe nicht zurück.

bleibst du bei ihnen sitzen,
Wirft du auf ihren Rat
So dick und fett, so müde
Zu jeder frischen Tat.

Nie werden sie dir sagen:
Erreicht das Glück dir stolz!
Weil sie sind keine Helden,
Bist du aus gleichem Holz.

Auf ihren Rat schon mancher
Sich aus dem Sattel schwang,
Dem schon von ferne winkte
Das Glück so süß und bang.

Dem lange schon vom Himmel
Bestimmt war Ruhm und Ehr',
Sein Schwert blieb in der Scheide,
Und trüb schlief er einher.

Ich, ginge doch die Brücke
Mit lautem Krach entzwei,
Erfüllen all die guten
Gesellen doch dabei!

Simplicissimus

— 279 —

1910. № 17.



Eine weitere Brücke über die Blau ist die beim Gasthaus „Forelle“ gelegene **„Häuslesbrücke“**. Sie ist ein Teil der ehemaligen Stadtmauer aus dem Jahre 1316, ursprünglich mit vier Bögen errichtet. An der Innenseite befand sich der sog. „Eselssteg“, der zur Veltlinsmühle (auch „Eselsmühle“ genannt) führte. Beim Abriss des dortigen Teils der Stadtmauer im ersten Viertel des 17. Jahrhunderts blieb diese Blauüberquerung als Brücke erhalten.

Neben diesen steinernen Brücken gab es im Laufe der Zeit zahlreiche andere, zumeist hölzerne, Übergänge über die Blau, teilweise einfache Bretterstege, die größtenteils von Privatleuten errichtet worden waren, z.B. von den dort ansässigen Müllern für ihre praktischen Erfordernisse.

Material 5: Anblick Ulms in der Schedelschen Weltchronik von 1493 (StA Ulm, F 3 Ansicht Nr. 1)



Eine Brücke über die Donau wird erstmals in einer Urkunde von 1240 erwähnt. Ihr Standort ist nicht eindeutig geklärt, vermutlich lag er ein kleines Stück donauabwärts von der heutigen Brücke etwa in Höhe des späteren Spitalturms. Der Name „Hertprugg“ ist erstmals 1349 nachweisbar: Sie mündete in das Herdbrucker Tor und ist auf der Abbildung in Schedels Weltchronik von 1493 als hölzerne, auf zwei Pfeilern stehende Konstruktion gut zu erkennen. Der Name weist darauf hin, dass über diese Brücke die Ulmer Viehhirten ihre Rinder- und Schweineherden auf ihre Weiden am rechten Donauufer trieben. Diese Brücke musste oftmals erneuert werden, nachdem sie immer wieder bei Hochwasser Schaden genommen hatte und in Kriegszeiten auch vom Rat absichtlich zerstört worden war (z.B. 1552 im sog. „Markgrafenkrieg“).

Material 6: Zerstörung der „Aufziehbrücke“ am 28. Februar 1784 (Ulmer Museum); Foto in: StA Ulm, G 7/2.1 Donaufront



Ein Versuch, die alte Donaubrücke durch eine steinerne Brücke zu ersetzen, war aber im Jahre 1448 noch fehlgeschlagen. 1488 berichtet der Ulmer Chronist Felix Fabri über den Versuch, die hölzerne Brücke durch eine Brücke aus Stein zu ersetzen. Im Jahre 1563 entschloss sich der Rat erneut, "die Donaubrück von neuem zu machen". In drei Etappen wurden ab 1569 nach den Plänen der Ulmer Baumeister Laux Hämmerlin und Friedrich Bauhofer die steinernen Pfeiler errichtet, 1573 war diese steinerne Brücke vollendet, die Fahrbahn bestand aber weiterhin aus Holz. Die Ansicht Ulms aus der Vogelschau vermittelt um 1597 ein Bild vom Aussehen dieser Brücke. Allerdings waren auch an dieser Brücke schon bald wieder Reparaturen notwendig geworden. Zu ihrer Durchführung bat der Ulmer Rat im Jahr 1627 den bekannten württembergischen Baumeister Heinrich Schickardt um ein Gutachten, in welchem dieser von einer zweibogigen Brücke abriet. Im 30-jährigen Krieg wurde 1637 der Teil bis zum ersten Pfeiler als „Aufzugsbrücke“ umgebaut, nachdem er 1632 abgebrannt war. Beim Hochwasser 1784 wurde dieser Teil wieder zerstört. Insgesamt stand diese Brücke etwa 250 Jahre lang bis zu ihrem Abriss im Jahre 1828.

Ulmisches Intelligenzblatt.

Fünf- und Vierzigstes Stück. Donnerstags den 29 Oct. 1829.

Ulm.

Die Grundsteinlegung der Ludwig-Wilhelms-Brücke über die Donau bey Ulm am 15 October 1829.

Auf die Einladung des Directors der R. Württemberg. Regierung für den Donaukreis in Ulm, Carl Freyherrn von Holzschuher zu Harrlach, Kammerherrn, Ritter des Ordens der Württemberg. Krone, welcher von Sr. Majestät dem Könige Wilhelm von Württemberg als Commissär zur Grundsteinlegung der Ludwig-Wilhelms-Brücke über die Donau bey Ulm ernannt worden war, versammelten sich Donnerstags den 15 Oct. 1829 Vormittags 8 Uhr sämtliche Kreis-, Bezirks-, und andere in der Stadt Ulm befindliche Königliche Stellen, die höhern Chargen der Garnison, die Städtischen Behörden, und die zu dieser Grundsteinlegung berufenen Königl. Baiernischen Beamten und Zeugen aus dem Königreiche Baiern auf dem Rathhause der Stadt.

Als die beyden Königl. Commissarien, und zwar von Seite Baierns Sr. Durchlaucht der Fürst Erato Carl von Dettingen-Wallerstein, Kronobersthofmeister des Königreichs Baiern, erblicher Reichsrath der Krone, Generalcommissär und Präsident der Regierung des Oberdonaukreises in Augsburg,

Generalmajor und Commandant der Landwehr des Oberdonau- und Rezat-Kreises, mehrerer Orden Ritter, und von Seite Württembergs der obengedachte Regierungs-Director Freyherr von Holzschuher sich in dem festlich geschmückten Rathszimmer eingefunden hatten, wurde ein Frühstück eingenommen, das die Stadt veranstaltet hatte, um dieser hohen und werthen Versammlung ihre Verehrung und Aufmerksamkeit zu beweisen, und zur Feyer dieses Tages, der die innigste Vereinigung zwischen den Königreichen Württemberg und Baiern kund gab, während unter dem erst noch bestandenen entgegen gesetzten Zustande namentlich die Stadt Ulm vielfach und schwer gelitten hatte.

Nach eingenommenen Erfrischungen gieng der Zug der ganzen Versammlung, voran die beyden Königl. Commissarien, welchen zunächst die Baiernschen und Württembergischen Zeugen folgten, zur Brücke, und stellte sich zuerst auf dem linksseitigen Würtemb. Widerlager, das jetzt bis über die Höhe der Gewölbansänge aufgebaut ist, und mit Blumen- und Laubgewinden und mit Fahnen von den Wirt. Nationalfarben geziert war, and auf dem Vorsplate vor diesem Widerlager auf, welcher terrassenförmig hergestellt und reinlich geebnet worden war. Hier

empfieng die Ankommenden der Kön. Wirt. Kreisbaurath Bühler. Ein Theil der an der Brücke arbeitenden Zimmerleute und Maurer, die ersten mit ihren behänderten und geschmückten Winkelmaasen, hatten sich vorher auf dem ebengedachten Platze eingefunden.

Die Gegenstände, welche jetzt in den Grundstein gelegt werden sollten, waren auf dem mit dunkelrothem Sammt bedeckten zunächst am Grundsteine liegenden Deckquader ausgebreitet, und wurden von dem K. Wirt. Commissär den Umstehenden vorgezeigt. Diese Gegenstände waren:

1) Urkunden: eine Abschrift des Vorschlags für den Bau der Brücke, die definitiven Bestimmungen über den Neubau der Brücke, eine Urkunde über den Maasgewicht, und Münzfuß in Württemberg; ein Verzeichniß der gegenwärtigen Preise der Häuser, Güter, und der ersten Lebensbedürfnisse in der Stadt Ulm; statistische Notizen über dieselbe; alle diese Urkunden sind auf Pergament geschrieben.

2) Münzen: eine Verfassungsmedaille, eine landwirthschaftliche und eine technische Medaille, alle von Silber; eine Medaille von Bronze, zur Feyer der Geburt des Kronprinzen von Württemberg; goldene und silberne Württemberg. Geldstücke von 10 fl. bis auf einen halben Kreuzer herab.

3) Bilder: die Büste Sr. Maj. des Königs von Württemberg; 2 kleinere Büsten von Goethe und Schiller; die halberhabenen Brustbilder von Dr. Martin Luther, Herder, Wie-

land; mehrere Basreliefs und Abgüsse von Antiken; sämmtlich von Gußeisen aus der K. Gießerey zu Wasseralfingen.

4. Erzeugnisse des Bodens: 2 Flaschen mit rothem und weißem Wein vom Jahre 1811 und 1822, beyde aus dem Oberamte Weinsberg, und eine Flasche mit Kernen vom Jahre 1829 aus der Flur von Ulm; diese Flaschen sind von Crystallglas und hermetisch verschlossen.

Nachdem diese Gegenstände eine Zeitlang betrachtet worden waren, las auf Anordnung des K. W. Commissärs der Oberamtmann in Ulm, Regierungsrath Wuff, eine auf Pergament geschriebene Urkunde über den Bau und die Grundsteinlegung der Brücke laut ab.

Hierauf wurden theils von dem K. W. Commissär, theils von dem Kreisbaurath Bühler die vorgenannten Gegenstände, so wie das eben abgelesene Dokument in dem mit Zinn ausgefüllten untern Raum des in der Mitte des Widerlagers eingemauerten Grundsteins gelegt; nachdem die sämmtlichen Urkunden in — durch siedendes Wasser möglichst luftleer gemachten und sodann zugedötheten Kapseln verwahrt worden waren; auch die sämmtlichen Münzen waren zuvor in eine Kapsel von Zinn gelegt worden.

Ueber diese Gegenstände wurde auf den im Grundsteine befindlichen Absatz eine Platte von Sohlenhofer Stein gelegt, worauf der Aufsriß, der Grundriß und das Quersprofil der neuen Brücke und der Aufsriß der alten Brücke gezeichnet ist, mit der Bemerkung, daß dieselbe im Jahre 1569 zu bauen angefangen, im

Jahre 1573 vollendet, und im Jahr 1828 abgebrochen worden sey. Ferner ist auf dieser Platte eingegraben, daß die neuzubauende Brücke durch die hierfür niedergesetzte gemeinschaftliche Königl. Baiernsche und Königl. Württembergische Commission, aus dem Oberbaurath Freyherrn von Pechmann und dem Regierungsrath und Kreisbaureferenten Beyschlag von Baiernscher Seite, und aus dem Oberbaurath Egel und Kreisbaurath Bühler von Württembergischer Seite bestehend, entworfen worden; daß der Bau der Brücke durch eine gemeinschaftliche Baucommission, aus den beyden Kreisbauräthen zusammengesetzt, geführt, die unmittelbare Leitung und Ausführung aber dem Kreisbaurath Bühler in Ulm übertragen worden sey. Sodann befindet sich auf dieser Steinplatte noch folgende Schrift:

Ausführung.

Der Bau wurde im Monat May 1828 begonnen, das linksseitige Widerlager, auf Felsen gegründet, im Monat September vollendet. Das rechtsseitige Widerlager wurde im Monat Julius 1828 begonnen und im Februar 1829 vollendet. Aller Mühe ungeachtet konnte dasselbe nicht auf Felsen fundirt werden und ruht jetzt auf 245 Pfählen und einem doppelten Schwellrost mit Holzboden.

Der linksseitige Pfeiler wurde im Monat März 1829 angefangen, auf Felsen fundirt und im Monat September vollendet.

Der rechtsseitige soll ebenso gegründet im Monat September begonnen und im Laufe

des Herbstes und Winters vollendet werden.

Die Gewölbe, Gesimse, Brüstungen und die Fahrbahn werden im Jahre 1830 hergestellt, und die Brücke kann im Anfange des Jahrs 1831 eröffnet werden.

Material.

Widerlager, Mittelpfeiler und Gewölbe aus Tuffkalkquadern von den Geißlinger Steinbrüchen; Gesimse, Brüstungen, Fußweg und Thorpfeiler aus den Stuttgarter Sandsteinbrüchen; die Fahrbahn aus Göppinger Gryphitenkalk. Eisen aus den Königsbronner und Wasseralfinger herrschaftlichen Hüttenwerken. Das Holz wurde in den Kempfer Waldungen geschlagen, und auf der Iller an die Bauplätze gestößt.

Maaße.

Die neu zu erbauende Brücke besteht aus zwey Widerlagern, zwey Mittelpfeilern und drey Bogen. Die Weite der Brücke von Widerlager zu Widerlager beträgt 200 Fuß, die Stärke jedes Pfeilers 10 Fuß, so daß dadurch für jede Bogentweite 60 Fuß, zusammen also für die Durchflußöffnung der Brücke 180 Fuß bleiben. Das linksseitige Widerlager ist im Mittel 10 Fuß stark und lehnt sich an eine Futtermauer der Stadt. Das rechtsseitige Widerlager ist verglichen 16 Fuß dick. Die Länge des Widerlagers ist 36 Fuß, die Flügel Fluß auf- und abwärts jeder 6 Fuß. Die schräge Einmündung an den Flügeln 11 Fuß 5 Zoll. Die Widerlager haben jedes einen, die Mittelpfeiler jeder 2 Sokel von 1 Fuß Breite, was obigen Dimensionen noch an Stärke

Hinzuzurechnen ist. Die Söfel der Widerlager und Mittelpfeiler liegen auf gleicher Höhe, nämlich auf 1,07 Zoll unter Null des Pegels. Die Höhe vom Söfel bis zum Gewölbefang ist 12 Fuß. Die Sehne eines Bogens ist 60 Fuße, der Sinus Versus oder Bogenhöhe 10 Fuß. Das Gewölbe ist am Anfang 5 Fuß, am Schlusssteine 4 Fuß stark. Die Breite des Bogens 36 Fuß. Die Höhe des Gesimses beträgt 2 Fuße. Dasselbe wird von 242 Balkenköpfen getragen, deren jeder 8 Zoll 5 Linien breit und hoch ist. Die Brüstung, jede 1 Fuß stark, die Fußwege jeder 5 Fuße, so daß nach Abzug dieser Dimensionen die Fahrbahn noch 24 Fuße enthält. Die Brücke ist auf jedem Ende mit 4 Thorpfeilern versehen, und durch Thore von geschmiedetem Eisen geschlossen.

Nachdem nun über diese Steinplatte noch ein Deckel aufgelegt und hierdurch der mit Zinn ausgefüllte Raum im Grundstein gänzlich zugedeckt worden war, hielt der Königl. Württemberg. Commissär eine gehaltvolle Rede, welche sich mit einem Lebehoch für die beyden Könige Wilhelm und Ludwig schloß, das von der Versammlung freudig nachgerufen und wiederholt wurde. Jetzt fiengen die Militär-Musiken, die theils auf dem bis zur Höhe der Gewölbefänge kürzlich aufgebauten Wirt. Pfeiler, theils auf dem Gerüste zu dem demnächst einzusetzenden Baiernschen Pfeiler aufgestellt waren, zu spielen an; es wurde mit allen Glocken auf dem Münster, und Spitalkirchthurm geläutet, und aus Pöllern

am Ufer der Donau geschossen. Während dem wurde unter der Leitung des Kreisbau-raths Bühler von den Aufsehern bey dem Brückenbau, Ingenieurpraktikanten Lebschee, Zinntag, und Schandeme, und von den hiesigen Maurermeistern Cramer, Brucker, Schwithelm und Bucher, welche die Maurer- und Steinhauerarbeit dieser Brücke im Accord übernommen haben, mit Hülfe einiger Gesellen der Deckquader von Sandstein, auf welchem die Worte eingegraben sind: Grundstein, gelegt am 15 October 1829 auf den eigentlichen Grundstein gewälzt und mit Wein und Cement darauf festgemauert, zuletzt berührten beyde K. Commissarien, sodann die zu dieser Grundsteinlegung ernannten Württembergischen Zeugen diesen Stein an seinen 4 Ecken mit dem silbernen Hammer. Diese Zeugen waren:

Der Stadtkommandant in Ulm, Oberst von Berndes.

Der Oberst des in Ulm garnisonirenden achten Infanterieregiments von Seybold.

Der Oberst des in Ulm garnisonirenden sieben-ten Infanterieregiments Freyherr von Seybothen.

Der Oberst des in Ulm in Garnison liegenden vierten Reiterregiments, Graf von Grävenitz.

Der einseitige Vorstand des Gerichtshofs für den Donaukreis, Obertribunalrath, Mitglied des Staatsgerichtshofs, Essich.

Der Regierungsrath von Kummel bey der Regierung für den Donaukreis in Ulm.

Der Oberfinanzrath Huttenried bey der Finanzkammer für den Donaukreis in Ulm.

Der Oberamtmann in Ulm, Regierungsrath
Muff.

Der evangelische Dekan und erste Stadtpfar-
rer an der Münsterkirche in Ulm M.
Majer.

Der katholische Dekan und Stadtpfarrer in
Ulm, Laiber.

Der Vorstand der Stadt Ulm, Oberbürger-
meister Wolbach.

Hiermit war die Grundsteinlegung auf dem linksseitigen Widerlager beendigt; und nun zog die Versammlung über den zum Behufe des Brückenbaues angelegten, für die heutige feyerliche Handlung aber vollkommen bequemen und sicher hergestellten Donausieg auf das rechtsseitige Baiernsche Widerlager. Auch dieser Steg war mit Blumen und Laubgewinden behangen; auf demselben über dem ersterbauten Wirtembergischen Pfeiler waren die Namenszüge J. J. M. M. des Königs und der Königin von Wirtemberg und Fahnen mit den Wirt. Nationalfarben angebracht; über dem Gerüste des demnächst zu bauenden Baiernschen Pfeilers standen die Namenszüge J. J. M. M. des Königs und der Königin von Baiern, und Flaggen mit den Baiernschen Nationalfarben.

Das rechtsseitige Widerlager, das in gleicher Höhe mit dem Wirtembergischen aufgebaut ist, war mit Blumengewinden und Baiernschen Fahnen geschmückt; der freye Platz hinter demselben ebenfalls terrassenförmig hergerichtet und reinlich geordnet; auf demselben hatte sich zuvor ein Theil der an der Brücke arbeitenden Zimmerleute in

festlicher Kleidung und mit geziereten Werkzeugen aufgestellt. Auf dem mit himmelblauem Sammt belegten Deckquader zunächst am Grundsteine lagen die Gegenstände, welche in diesen niedergelegt werden sollten; sie wurden von dem Königl. Baiern. Commissär den nahe stehenden Zeugen vorgezeigt. Diese Gegenstände waren: alle auf den Bau der Brücke Bezug habenden Dokumente, welche auch in den Wirtemberg. Grundstein gelegt worden waren, ferner die Verfassungsurkunde des Königreichs Baiern und eine Beschreibung von NeuUlm; alle auf Pergament geschrieben, Baiernsche Münzen und Medaillen, eine in Oberhausen bey Augsburg gefertigte Uhr mit einem schönen in Augsburg gemachten bronzenen Gehäuse; zwey Flaschen mit rothem und weissem Weine aus Rheinbaiern und eine Flasche mit Kern vom Jahre 1829 aus der Markung NeuUlm.

Nach Besichtigung dieser Gegenstände las der Regierungsrath Beyschlag die Urkunde über den Bau der Brücke und die Grundsteinlegung auf dem Baiernschen Widerlager laut ab, worauf theils von dem K. B. Commissär, theils von dem Regierungsrath Beyschlag sowohl diese Urkunde als die vorgenannten Gegenstände in den mit Zinn ausgefüllerten Grundstein gelegt wurden, nachdem sämtliche Urkunden zuvor in luftleeren zinnernen Kapseln verschlossen worden waren. Darüber wurde eine Sohlenhofer Steinplatte mit der voranbeschriebenen Zeichnung und Schrift gelegt und das Ganze mit einem Grundsteindeckel zugedeckt.

Hierauf hielt der K. B. Bevollmächtigte einen ansprechenden Vortrag in Beziehung auf die jetzt vorgehende feyerliche Handlung, welche er mit einem von der ganzen Versammlung wiederholten Lebehoch für den König Ludwig von Baiern und den König Wilhelm von Württemberg schloß.

Während dem wurde unter dem Geläute der Kirchenglocken, dem Donner des Geschüzes und den Tönen der Musik unter der Leitung des Regierungsraths Benschlag der Deckquader, mit der vorerwähnten Aufschrift versehen, und auf dieselbe Weise, wie es zuvor auf der Wirtemb. Seite geschehen war, auf den Grundstein gewälzt und darauf festgemauert; und endlich dieser Stein von beyden K. Commissarien und den K. Baiernschen Zeugen mit dem silbernen Hammer berührt. Diese Zeugen waren:

Der Oberbaurath Pertsch aus München.
 Der Regierungsrath Weiskler aus Augsburg.
 Der Landrichter und Polizey-Commissär in Neullm, Hummel.
 Der Rentbeamte in Gänzburg, Siel.
 Der Forstmeister in Gänzburg v. Hoffnaas.
 Der Bezirks-Ingenieur in Dillingen, Lebender.
 Der Ingenieurpracticant Rüber in Augsburg.
 Der Pfarrer Blankenhorn von Burlafingen.
 Der Pfarrer Niedel von Pfuhl.
 Der Landrath Müller von Oberfahlheim, und an der Stelle des abwesenden Gemeindevorstehers Hug in Neullm, der Gemeinde-Bevollmächtigte Gebhard daselbst.

Nach diesem wurden der silberne Hammer und die silberne Mauerkeule von den beyden

Königl. Commissarien dem Kreisbaurath Wähler als Geschenk übergeben, zugleich erhielt derselbe aus den Händen des K. B. Commissärs ein verschlossenes Königliches Schreiben.

Endlich wurde von dem Regierungsrath Benschlag folgendes geschriebene Gedicht an die Zeugen ausgetheilt:

Ueber den grünlichen Strom wölbt sich die bindende Brücke,
 Daß sie die Städte vereint, Neues und Altes verknüpft;
 Glücklicher Wandel der Zeit, kein Bollwerk trennt hier die Völker,
 Eine Linde nur scheidet, und die nur gedacht.
 Auf der Brücke tragenden Bögen reichet die Hände
 Herzlich der Baier, und so faßt sie Württembergs Sohn.
 Fröhlich finden sie sich, wenn Einen die Freude besucht,
 Bruderlippen beneht immer der gleiche Pokal.
 Fürsten entjesseln den Handel, die Völker schmücken die Schaale,
 Und ihr Jubel erschallt, Nachbar ruft Nachbar zu Gast.
 Grüne Zweige in Lüften geschwungen, es jubelt der Baier,
 Heil dem Könige! Heil jauchzet der Nachbar ihm zu.

Und so nahmen denn wirklich an diesem Feste die ganze Stadt Ulm und die nächsten Nachbarn den freudigsten Antheil; viele Tausende sahen aus den Häusern bis von den Dächern herab, aus den Gärten, von der Stadtmauer, von den Ufern und von Schiffen, die eigens deshalb in der Donau aufgestellt waren, dieser feyerlichen Handlung zu; die Meisten von den denkwürdigen sinnlichen Erscheinungen, die dieser Tag bringen sollte,

herbeygezogen; Manche — die innere Bedeutung dieser Handlung erkennend, die der spätesten Nachwelt ein Bild von den Kunstleistungen, dem Geschmacke, den Sitten, den bürgerlichen und Gewerbsverhältnissen der gegenwärtigen Zeit geben soll; Viele — aus dem schönen und festen Bau dieser in ihren schwierigsten Theilen bereits vollendeten Brücke, und aus der innigen Vereinigung zwischen den verehrten Königen der beyden Nachbarstaaten, die sich auch an dem heutigen Tage so unverkennbar aussprach, für Handel und Verkehr frohe Hoffnungen schöpfend.

Nach Beendigung der feyerlichen Handlung wurden die sämmtlichen Arbeiter an der Brücke auf dem rechtsseitigen Bauplatze im Freyen bewirthe, welchen für ihre harte oft lebensgefährliche Arbeit dieser Genuß billig zu Theil wurde.

Im Gasthose zum goldenen Rad war ein Mittagmahl veranstaltet, an welchem die beyden K. Commissäre, die beyden Kreisbau- rärthe, die von den K. Kommissarien zu Gast geladenen Zeugen, mehrere Civil- und Militärbeamte, Honoratioren der Stadt und die Bauaufseher Theil nahmen; und wobey auf das Wohl der erhabenen Monarchen und Ihrer hohen Gemahlinnen, der beyden K. Commissäre und der Baumeister frohe Trinksprüche ausgebracht wurden, und die herzlichste Eintracht und Fröhlichkeit herrschte.

2. In Folge kriegsministerieller Verfügung wird der dießjährige Pferde- Bedarf für die Artillerie und Reiterey wieder durch

die Remontirungs- Commission auf die gewöhnliche Weise eingekauft werden. Die Eigenthümer brauchbarer Pferde werden daher eingeladen, mit denselben in den hiernach bemerkten Kaufstationen, jedesmal Morgens 8 Uhr sich einzufinden, und zwar:

Donnerstag	den 5 Nov.	in	Dehringen,
Freitag	— 6 —	:	Hall,
Samstag	— 7 —	:	Künzelsau,
Montag	— 9 —	:	Niedbach, D. Amts Gerabronn,
Dienstag	— 10 —	:	Crailsheim,
Donnerstag	— 12 —	:	Heidenheim,
Freitag	— 13 —	:	Ulm,
Samstag	— 14 —	:	Blaubeuren,
Montag	— 16 —	:	Biberach,
Mittwoch	— 18 —	:	Rißlegg, D. Amts Wangen,
Donnerstag	— 19 —	:	N Ravensburg,
Freitag	— 20 —	:	Altshausen,
Samstag	— 21 —	:	Niedlingen,
Montag	— 23 —	:	Münzingen,
Dienstag	— 24 —	:	Neutlingen,
Mittwoch	— 25 —	:	Rottenburg,
Freitag	— 27 —	:	Magold,
Samstag	— 28 —	:	Wöbblingen,
Montag	den 30 Nov.	in	Leonberg, sodann
Dienstag	— 29 Dec.	in	Bernhausen, D. A. Stuttgart,

als zur Ergänzung bestimmten Kaufstätte. Die Pferde müssen wenigstens 15 Fäuste 2 Zoll groß seyn, fünfjährig, abgezähnt und dürfen das 7 Jahr nicht überschritten haben. Neben der landesüblichen Gewährleistung haften die Verkäufer auch für den Fehler des Kopf-

Bericht über die Grundsteinlegung der Herdrücke (Ludwig-Wilhelm-Brücke) im „Ulmer Intelligenzblatt“ von 29. Oktober 1829

(StA Ulm, G 5 3 von 1829)



*Ansicht der feierlichen Grundsteinlegung der Ludwig-Wilhelms-Brücke
über die Donau bey Ulm, am 15. October 1829.*

Bild der Grundsteinlegung 1829 (StA Ulm, F 5 Chr. Zb. 1829.10.15. Nr. 1)



Herdbrücke im Jahr 1885 (StA Ulm, G 7/2.1. Donaufront)

Die Neubaupläne aus Ulms bayerischer Zeit, welche eine Brücke geringfügig donauabwärts direkt von der Frauenstraße in grader Linie ans andere Donauufer vorsahen, unter Bewahrung des Herdbrucker Tores, scheiterten allerdings am massiven Protest der Geschäftsleute an der Herdbrucker Straße und am Übergang der Stadt Ulm ans Königreich Württemberg. Obwohl aber die Donau nun Grenze zwischen Württemberg und Bayern geworden war, war der Neubau der Brücke unabweislich geworden, zumal seit dem 1. Juli 1828 durch einen Staatsvertrag die Zollbeschränkungen zwischen beiden Ländern aufgehoben worden waren. Zusammen mit der alten Brücke wurde nun auch das einstmals schmucke Herdbrucker Tor abgerissen. Für die Zeit des Abbruchs und Neubaus war schon 1825 beim Gänstor eine sog. „Interimsbrücke“ eingerichtet worden. Die Grundsteinlegung fand mit einem doppelten Festakt auf beiden Seiten der wiederum dreibogigen, nunmehr aber vollständig aus Geislinger Kalktuff errichteten Brücke am 15. Oktober 1829 statt. Benannt wurde sie nach den Königen der beiden Staaten Württemberg und Bayern, welche die Kosten übernommen hatten: „Ludwig-Wilhelm-Brücke“.

Zur schlichteren Feier der Eröffnung am 9. Juni 1832 begegneten sich auf der Brücke, begleitet von Trompetenschall und der Ulmer Bürgergarde zu Pferd und zu Fuß, von Südosten her der Frachtwagen eines Augsburger Fuhrmanns namens Baier mit dem Frachtwagen des Engelländerwirts Michael Wieland. Fortan verkehrten täglich über die Brücke: der Thurn- und

Taxissche Postwagen, diverse Kuriere und Staffettenreiter, der 9-sitzige Augsburger Eilwagen mit 4 Pferden (brauchte 7 Stunden bei einem Preis von 4 Gulden und 2 Kreuzern), die einfache, einspännige Post zwischen Wien über Ulm nach Paris, ebenso der Packwagen zwischen Stuttgart über Ulm nach Augsburg. An jedem Ende konnte bis 1890 die Brücke durch Tore von geschmiedetem Eisen geschlossen werden.

Die Brücke wurde auf beiden Seiten der Grenze bewacht von bayerischen bzw. württembergischen Wachmannschaften, die sich übrigens des öfteren in die Haare gerieten - angeblich wegen der Rauflust der altbayerischen Wachsoldaten. Die Grenze wurde noch bis 1945 durch einen dicken Strich mitten auf der Herdbrücke markiert, wenn auch Schlagbaum und Wachhäuschen abgerissen worden waren.

Die Neu-Ulmer hatten ihre Brücke über die sog. „kleine Donau“ schon ein Jahr vorher eingeweiht. Deren für den Betrieb der Straßenbahn ab 1897 notwendig gewordener Neubau wurde bereits am 26. November 1892 dem Verkehr übergeben.

Material 10: Bericht des Dr. Adalbert Wieland über die Sprengung der Ulmer Brücken im April 1945 (StA Ulm, B 061/9 Nr. 1.1)

Es war in der ersten Aprilwoche, als von der Heeresgruppe der Befehl kam, diese Brücken zur Sprengung vorzubereiten. Ich entsinne mich noch des Wortlauts: "ein zweiter Fall Remagen darf in Ulm auf keinen Fall vorkommen!" Die folgenden Tage waren ausgefüllt mit Sonderbefehlen von beiden Generalkommandos, sowohl dem württembergischen wie dem bayerischen, die Brückensprengung betreffend. Diese Befehle gingen unmittelbar an den Kommandeur der Pioniere und waren meist so unklar und widersprechend, daß kein Mensch sich auskannte. Für Ulm ist wichtig, daß es mir gelungen ist, wenigstens die Brücken herauszuhalten, an denen, wie mir bekannt war, das Wiblinger Kraftwerk hängt, denn die Sprengung dieser Brücken hätte zur Folge gehabt, daß Ulm ohne Wasser und Strom geworden wäre. Die Frage, ob der Kampfkommandant von Ulm die Vorbereitung zur Sprengung der Brücken hätte vermeiden können, muß verneint werden. Diese Initiative war ihm völlig aus der Hand genommen. An jeder Brücke war befohlen: ein Pionieroffizier mit 4 Pionieren als Sprengkommando, außerdem ein weiterer Offizier mit 12 Mann als Brückenkommandant. Sowohl der Brückenkommandant wie auch der Sprengoffizier hatten sich schriftlich zur Sprengung der Brücke verpflichtet. Der Befehl lautete, daß jede Brücke, auch wenn von höherer Stelle - gemeint war Kampfkommandant oder Kommandeur der Pioniere - kein besonderer Befehl gegeben worden ist, bei Annäherung von mindestens 2 Panzern sofort selbständig gesprengt werden müsse. In einer sehr scharfen Unterredung zwischen Oberst Teichmann und dem obenerwähnten Kommandeur der Pioniere der Heeresgruppe mußte Oberst Teichmann sich schriftlich verpflichten, keine Brücke unverletzt in die Hand des Feindes fallen zu lassen. Diese Unterschrift ist, glaube ich, Oberst Teichmann sehr schwer gefallen und ich bin heute noch der Überzeugung, daß Oberst Teichmann alles versucht hat, den Befehl zürn Sprengen der Brücken nicht geben zu müssen.

In dieser Situation, am Morgen des 24. April, habe ich mich bereit erklärt, zusammen mit Herrn Karl Eychmüller, dem Leiter der Industrie- und Handelskammer, einen letzten offiziellen Versuch zu machen, Oberst Teichmann umzustimmen. Oberst Teichmann legte sich in seiner Antwort nicht fest. Wenn er auch, wie ich glaube, die Absicht hatte, es nicht zur Sprengung kommen zu lassen, so konnte er dies niemals einem Dritten gegenüber offen aussprechen.

Nach dieser Besprechung hatte ich außerhalb der Zimmer des Kommandanten zu tun. Wie die Sprengung selbst vor sich ging, entzieht sich deshalb meiner Kenntnis. Ich habe mir jedoch von Augenzeugen die Unterlagen hierfür geben lassen. Darnach hat Oberst Teichmann auf Drängen der Brückenkommandeure der Schiller- und der Eisenbahnbrücke, als die Panzer bereits den Raum in der Nähe der Martin-Luther-Kirche erreicht hatten, den Befehl zum Sprengen der Schillerbrücke und Eisenbahnbrücke (also nur dieser beiden Brücken!) gegeben. Auf wessen Befehl die anderen Brücken hochgegangen sind, weiß ich nicht. Ich war erschüttert, als ich die Detonation der Brückensprengung hörte. Mein einziger Trost war, daß ich wenigstens die Wiblinger Brücken sowie die inneren Stadtbrücken (Mohrenköpfe, Blaubeurertorbrücke, Brücke zum Kienlesberg und Stuttgarter Straße) vor der Zerstörung retten konnte.

Material 11 - 13: Zerstörung und Wiederaufbau der Herdbrücke



Zerstörte Herdbrücke vor dem Wiederaufbau 1947. (StA Ulm G 7/2.2 Donaufont)



Feierliche Einweihung der neuen Herdbrücke am Schwörmontag (8. August) 1949

(StA Ulm, G 7/3.1 1949.8.8. Nr. 18)



Blick auf die neue Herdbrücke (StA Ulm G 7/3.1 1949)

Bei Kriegsende wurden noch am Morgen des 24. April 1945 sämtliche Donaubrücken nacheinander von der Wehrmacht gesprengt. Dem mutigen Einsatz Ulmer Bürger war es immerhin zu verdanken, dass der Ulmer Kampfkommandant auf eine Sprengung der Brücke beim Wiblinger Kraftwerk verzichtete und so eine Zerstörung der über diese Brücke führenden, für die Stadt lebenswichtigen Strom- und Wasserleitungen verhindert wurde.

Allerdings wurde noch im Verlauf dieses 24. April die Stadt von der US-Armee besetzt.

Bis zur Wiedererrichtung der Herdbrücke im Jahre 1948 mussten die Ulmer und Neu-Ulmer an dieser Stelle die Donau auf einem notdürftigen Fußgängersteg oder mit einer Fähre in Höhe des Metzgersturms überqueren. Am 8. August 1949 wurde die neue, nunmehr freitragende Brücke zusammen mit der Brücke über die kleine Donau eingeweiht.

Material 14 - 16: Gänstorbrücke



Gänstor mit alter Fähre, um 1905 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufrent)



Bau der neuen Donaubrücke (Gänstorbrücke), 1912 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufrent)



Neue Donaubrücke (Gänstorbrücke), 1912 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufront)

Zwischen dem Gänstor und dem Neu-Ulmer Ufer hatte es neben einem regelmäßigen Fährverkehr auch immer wieder provisorische Brücken gegeben, so z.B. eine während der Reparatur der Herdbrücke 1729 von Zeugwart und Ingenieurhauptmann Johann Matthias von Faulhaber konstruierte Pontonbrücke oder eine 1825 während des Abrisses und Neubaus der Herdbrücke dort existierende „Interimsbrücke“.

Dem zunehmenden Güterverkehr zwischen beiden Seiten der Donau - gefördert zunächst durch den Wegfall der Zollgrenzen zwischen Württemberg und Bayern am 1. Juli 1828, dann aber vor allem als Folge der seit Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzenden stürmischen Industrialisierung und noch einmal verstärkt durch die Reichsgründung im Jahre 1871 - war die alte Herdbrücke schon lange nicht mehr gewachsen.

Verhandlungen über den Bau einer zweiten Donaubrücke gab es spätestens seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts. Nachdem Neu-Ulm im Jahr 1869 zur Stadt erhoben worden war, wurden seit Oktober 1876 zwischen beiden Städten Verhandlungen zur Errichtung eines eisernen Fußgängerstegs geführt. Die Brücke sollte 40.000 Reichsmark kosten, woran sich Neu-Ulm zu 1/3 beteiligen sollte. Der 1879 genehmigte Plan wurde allerdings nicht ausgeführt. Neben den Fragen der Finanzierung gab es nämlich auf beiden Seiten auch Bedenken, ob sich

nicht die veränderten Verkehrsströme ungünstig für die wirtschaftliche Entwicklung der eigenen Stadt auswirken würden. Die Ulmer befürchteten eine Abwanderung ihrer Bürger nach Neu-Ulm, so dass sie 1876 allen auf der bayerischen Seite wohnenden Ulmer Bürgern die Bestattung auf ihrem Friedhof verwehrten. Vor allem aber die Neu-Ulmer fürchteten um die Entwicklung ihrer neu entstehenden Oststadt. Treibende Kraft waren also eher die Ulmer, welche schon 1894 beim kgl. Innenministerium Verhandlungen mit Bayern über den Bau einer Fahrbrücke beantragt hatten und die Untersuchungen des Untergrunds in den Jahren 1900 und 1902 auch aus ihrer eigenen Tasche bezahlten. Das seit 1907 neu entwickelte Brückenbauprojekt sollte 665.000 Reichsmark kosten, woran sich das Land Bayern mit einem Zuschuss von insgesamt 90.000 RM, der Kreis Schwaben mit 12.000 RM und das Land Württemberg und die Stadt Ulm mit je 281.500 RM beteiligten. Die Neu-Ulmer wiesen allerdings darauf hin, dass auf der geplanten Strecke das kgl. Bayerische-Rauhfutter-Magazin sich befinde, über das sie nicht verfügen könnten. Nachdem dies aber im August 1907 ein Opfer der Flammen geworden war, unfreiwillig entzündet von Indianer spielenden Buben, konnte der Bau im Oktober 1910 nun doch begonnen werden, ausgeführt von der Firma Dyckerhoff und Widmann (Karlsruhe/Stuttgart). In einer Bauzeit von 20 Monaten wurde die aus drei massiven Steinbögen gebaute Brücke mit dem Beton der Portlandzementwerke Schwenk aus Ulm, der Belag wurde aus bayerischem Granit ausgeführt. Der Kostenvoranschlag wurde insgesamt eingehalten, zu dem eigentlichen Brückenbau kamen noch 115.000 RM für Ufermauern, Straßen und Kanäle.

Die Einweihung der neuen Donaubrücke.

Ulm, 2. Juli.

Ulm die auf beiden Seiten festlich geschmückte neue Donaubrücke hatte sich schon frühe eine große Menge versammelt. In ihrer Mitte erhob sich die Rednertribüne und ihr gegenüber befanden sich die Plätze für die Ehrengäste, die pünktlich um 11½ Uhr eintrafen. Mit ihnen fanden sich die Vertreter der staatlichen, militärischen und städtischen Behörden, die Mitglieder der städtischen Kollegien und die Beamten beider Städte ein. Eine bunte Abwechslung boten die Teilnehmer am Fischerstechen und an dem historischen Aufzug. Minister v. Fischer unterhielt sich mit den jungen Damen aufs Liebenswürdige und zog auch den ältesten Fischer Ulms, Schiffsmeister Käpfböhrer sen., der noch wacker am Feste teilnahm, in ein freundliches Gespräch. Nachdem ein Chor von 200 Sängern unter sicherer Leitung von Musikdirektor Gain Beethovens Festlied „Die Himmel rühmen“ vorgetragen hatte, bestieg als erster Redner Oberbürgermeister von Wagner-Ulm die Rednertribüne zu folgender Ansprache:

Hochverehrte Festversammlung! Härtzig Jahre sind es her, daß die erste steinere Brücke, welche die Städte Ulm und Neu-Ulm und damit die beiden Nachbarstaaten Württemberg und Bayern verbindet, ohne Sang und Klang oder wie es in dem Erlaß der K. Württ. Regierung des Donaufreies vom 8. Juni 1832 in Betreff der Eröffnung der neuen Ludwig-Wilhelms-Brücke heißt, „ganz einfach, ohne daß irgend eine Feierlichkeit oder Förmlichkeit dabei stattfände“, dem Verkehr übergeben worden ist. Warum wohl so wenig freudige Bewegung Angesichts einer auch für die damalige Zeit höchst bedeutamen Schöpfung? Waren es Spannungen zwischen Regierung und Gemeinde, die einer allgemeinen Feier des Ereignisses im Wege gestanden sind oder hatte in den beteiligten Kreisen sich eine Ahnung festgesetzt, daß das neue Werk den wirtschaftlichen Stillstand, der jene Zeit kennzeichnete, nicht befeitigen und neue Lebenskräfte den beiden Gemeinden nicht schaffen werde?

Latfache ist ja, daß die von den Staaten Bayern und Württemberg gebaute, im Jahre 1832 eröffnete Ludwigs-Wilhelms-Brücke für Ulm und Neu-Ulm den erhofften Aufschwung in Handel und Wandel nicht gebracht hat.

Heute steht es anders! Hüben wie drüben, wo auf dem ehemaligen Festungswall Haus an Haus sich reihet, ist neues Wachsen und Blühen. Und so ist es kein Zufall — und der Vaterlandsfreund hat allen Grund, immer wieder an den Zusammenhang der Lebensarbeit großer Männer mit der allgemeinen Wohlfahrt eines Volkes zu erinnern — daß — genau vier-Jahrzehnte später — in jener Zeit, da die mit Blut und Eisen erkämpfte Einigung der deutschen Stämme Gewerbe und Handel, Industrie und Technik in unserem Vaterlande neu belebte, die ersten Verhandlungen zwischen den Vertretungen der beiden Nachbarstädte über eine weitere, für den allgemeinen Verkehr bestimmte Verbindung

und zwar zunächst über einen mit einem Brückenzoll zu belastenden Fußsteig gepflogen worden sind. Lang, steil und dornenvoll war der Weg bis zu dem im Jahre 1899 erreichten Ziele einer Verständigung darüber, daß in Verbindung mit der Lösung anderer zwischen Ulm und Neu-Ulm schwebender Fragen auf dem Gebiete der Stadterweiterung und Bodenpolitik Neu-Ulms, sowie der gemeinsamen Ausnützung von Wasserkraften der Iller eine abgabenfreie Fahrbrücke von der Stadt Ulm mit Beiträgen der beiden Uferstaaten erbaut werden soll.

Nachdem von den beiden Staaten namhafte Beitragssummen bewilligt worden waren, für die wir den hohen Herrschern, den Regierungen und Ständen derselben heute wärmsten Dank bekunden, ist der Bau unter der Oberleitung der K. Württ. Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau von der Stadt Ulm im Herbst 1910 begonnen worden und mit Gefühlen innigster Freude und aufrichtigster Dankbarkeit gegen alle, die das große Werk gefördert haben, insbesondere auch gegen die Ingenieure, Unternehmer, Gewerksmeister und Arbeiter, die ihre ganze Kraft zum Gelingen des mächtigen Baues eingesetzt haben, stehen wir heute auf den starken Sohlen, die unserer schönen, rauschenden Donau an dieser Stelle aufgelegt worden sind.

Einfach und prunklos haben wir das Bauwerk gestaltet, aber hoch und weit haben wir dasselbe gewölbt und wenn heute auf dem breiten, wasserreichen Strome nur mehr die Sandzille und die Ruderboote der Ulmer Pioniere, Fischer und Sportsleute dahingleiten, so hoffen wir doch zuberichtlich, daß in Balde der alte Traum der Anwohner der oberen Donau vom Wiedererwachen einer den Güteranstauch mit fernen Ländern vermittelnden Schifffahrt in Erfüllung geht und flinke Dampfer unter den Bögen unserer neuen Brücke hindurch in die Ferne ziehen.

Möge unsere neue Donaubrücke, das stolze Denkmal deutscher Ingenieur- und Baukunst und deutschen Gewerbesleibes, dem Handel und Verkehr zwischen den Schwaben links und rechts der Donau neues Leben einhauchen, möge sie die Bahn für die Pflege und Förderung nicht blos der wirtschaftlichen, sondern auch der idealen, sittlichen und ästhetischen Beziehungen allezeit freihalten! Möge Gottes Segen über der neuen Schöpfung walten!

Als Vertreter der Stadt Neu-Ulm sprach dann Herr rechtskundiger Bürgermeister Kollmann nachfolgende Worte:

Als im Anfang des vorigen Jahrhunderts eine Reformation der deutschen Staatsbildung einsetzte, wurde das Gebiet der alten Reichsstadt Ulm nach kurzer Zugehörigkeit zum Königreiche Bayern in eine bayerische und württembergische Gemeinde Ulm zerlegt. Hierdurch wurde für die beiderseitigen Gemeindeverwaltungen das nicht leichte Problem geschaffen, den Blutumlauf in dem zwei Staaten angehörenden Doppelgemeinwesen durch Verkehrsadern in einer die Gesundheit des Gesamtkörpers und der beiden Hauptteile neidlos fördernden Weise zu regeln. Besonders für die junge, kleinere und mit Glücksgütern nicht begabte bayerische Stadt Neu-Ulm sind die hierbei ausschlaggebenden Verhältnisse keine günstigen. So haben wir auch nur mit schweren Sorgen und im Vertrauen auf eine dauernde Freundnachbarschaft der beiden Städte den neuen Verkehrsweg, der heute eröffnet werden soll, mitgeschaffen. Die beiden Ufer eines Flusses gehören für menschliche Ansiedlungen von Natur aus so eng zusammen, daß man wohl den Satz anwenden darf: Was Gott verbunden hat, soll der Mensch nicht trennen. Zu dieser Ueberzeugung haben wir mit der Unterstützung des bayerischen Staates und der schwäbischen Kreisgemeinde, für deren Opferwilligkeit heute öffentlich der wärmste Dank der Stadtgemeinde Neu-Ulm bezeugt werden soll, diese neue Brücke bauen helfen in der begründeten Hoffnung, daß die deutschen Herzen, welche hier rechts und links des Donaustromes schlagen, auch eine weitere Ueberbrückung der Interessengegenätze im Sinne tunlichster Pflege der Interessengemeinschaft hierdurch gewinnen. Mit dem Wunsche, daß diese Hoffnung sich verwirkliche, begehrt die Stadt Neu-Ulm und ihre Einwohnerschaft den heutigen Tag als Festtag. Möge dieses schöne Werk der Menschenhand mit Gottes gnädiger Fügung unter dem Schutze und Schirm des Reiches und der beiden Königreiche, sowie des Kaisers und der beiden verbündeten Königshäuser, endlich unter treuer Pflege der beiden verbündeten Stadtverwaltungen den Wohlstand und das Lebensglück der Bewohner der Stadt Ulm und Neu-Ulm mehren helfen für und für! Das wolle Gott!

[...]

Nach diesen mit herzlichem Beifall aufgenommenen Ansprachen und einem weiteren Gesang begaben sich die Festteilnehmer über Neu-Ulm nach Ulm ins Münster, wo unter Mitwirkung von Professor Graf, Konzertmeister Dr. Herx und Konzertsängerin Vent-Stuttgart ein Festkonzert stattfand.

Im großen Saale des Saalbaus fand sodann um 1 Uhr ein Festmahl statt, an dem zahlreiche geladene Gäste einnahmen. Im Verlauf des Mahles brachte Oberbürgermeister v. Wagner nachdem er mit dem alten Ulmer Tischspruch die Gäste bewillkommt hatte, den ersten Toast aus auf den Kaiser, als den unablässig tätigen Fürsten auf allen Gebieten des Handels und der Industrie, der Marine und des Landheeres. Regierungspräsident v. Prawn sprach auf den König von Württemberg, den innigen Freundschaft mit Bayerns Fürstenhaus verbinde, und Minister Dr. v. Fischer gedachte in warmen Worten des Prinzregenten von Bayern, als der Verkörperung aller bayerischer Tugenden u. des Vorbilds eines deutschen Fürsten. Landtagsabgeordneter Kommerzienrat Wieland dankte den Vertretern beider Regierungen, denen sein Hoch galt, für ihr Erscheinen und knüpfte an seinen Trinkspruch Wünsche wegen Beseitigung der Hochwasser Gefahr im Allertal und wegen der Aufteilung der Illerwasserkräfte. Bürgerauschuhobmann Rechtsanwält Moos-Ulm toastete auf die württembergischen und bayerischen Stände, Fürst Waldburg-Zeil auf die beiden Städte Ulm und Neu-Ulm, Bürgermeister Hofrat Kollmann auf die Gäste und Rechtsanwält Dr. Schefold auf die Künstler, Architekten, Ingenieure und Arbeiter der Brücke. Seine Erzellen; Gouverneur von Wöhrn widmete sein Glas den beiden Städten, und Oberbaurat Reichling-Stuttgart, der die Bauoberaufsicht hatte, brachte einen Trinkspruch auf die bürgerlichen Kollegien Ulms aus. Geh. Rat Dr. Gügler-Geislingen dankte namens der Gäste für die Einladung und widmete sein Glas der alten Ulmer Sitte und dem alten gesunden Bürgerhumor.

Nach dem Festmahl, für das Herr Pathe sein Bestes getan hatte und für welches die Kapelle des Infanterie-Regiments „Kaiser Wilhelm“ (Direktion: Obermusikmeister Rauber) die Tafelmusik stellte, begaben sich die Festgäste zum Schauplatz des Fischerstechens auf der Donau, in deren Mitte gestern sich ein prächtig geschmücktes Festboot erhob. Kopf an Kopf standen und saßen dort die Menschen, und eitel Freude und Vergnügen herrschte über die wohlgeleitete Durchführung des Festprogramms, mit dessen Schluß auch sofort ein kräftiger Regen einsetzte, der indessen die Bürgerschaft und ihre Gäste nicht abhielt, erst noch drunten in der „Au“ und später im „Saalbau“ weiter zu festen. —

ULMER TAGBLATT 2. Juli 1912

Eingeweiht wurde die „neue Donaubrücke“ mit einem großen Festakt am 1. Juli 1912 gemeinsam vom Ulmer Oberbürgermeister Wagner und Neu-Ulmer Bürgermeister Kollmann. Am Vortag hatte vor 20.000 Zuschauern das Fischerstechen stattgefunden. Um 7 Uhr eröffnete das Läuten der Schwörglocke vom Ulmer Münster den eigentlichen Festtag, dann folgte um 9 Uhr der Fischertanz vor dem Neu-Ulmer Rathaus, schließlich um 11 Uhr ein historischer Aufzug

vor dem Ulmer Rathaus durch Darsteller der Ulmer Garnison mit Kaiserin Maria Theresia als Zentralfigur, von Fanfarenklängen und dem Ulmer Fischermarsch umrahmt. In der Mitte der Brücke trafen sich anschließend um 11.30 Uhr die Stadtoberhäupter Wagner aus Ulm und Kollmann aus Neu-Ulm und reichten sich die Hände. Mit dem Volksfest in der Au klang der Festtag aus.

Schon in der ersten Gemeinderatssitzung nach der Eröffnung der Brücke tauchten aber am 4. Juli 1912 Befürchtungen auf, die neue Verkehrsverbindung könne auch Nachteile mit sich bringen: Zahlreiche Bewohner der Heimstraße hatte eine Eingabe an den Gemeinderat eingereicht, in welcher sie sich über den zunehmenden Lärm in dieser doch als „Promenadenstraße“ angelegten Straße beklagten und durch die neue Brücke eine „gewaltige Steigerung“ befürchteten. Verursacht werde er vor allem durch die Metzgerburschen, die entgegen den Vorschriften (nur „Handwagen und einspännige gefederte Wagen“) schon vor 7 Uhr in der Frühe mit ungefederten Wagen und in „starkem Trapp und Galopp“ unterwegs seien. Es wurde eingewandt, dass eine Schließung der Heimstraße das Problem nur in die Olgastraße verlagere. Die Sache wurde an den „Polizeiausschuss“ verwiesen.

Während des 2. Weltkriegs stand auf der Brücke ein Flakstand, der aber schon bald nicht mehr benützt wurde. Durch eine Luftmine und Bordwaffenbeschuss wurde diese Brücke als einzige der Ulmer Donaubrücken im Dezember 1944 beschädigt. Allerdings wurde auch die „neue Donaubrücke“ am Morgen des 24. April 1945 kurz vor dem Einmarsch der US-Armee von der Deutschen Wehrmacht gesprengt.

Material 19 - 21: Wiederaufbau der Gänstorbrücke



Provisorische Gänstorbrücke ca 1946 (StA Ulm, G 7/3.1 4600 Nr. 14)



Wiederaufbau der Gänstorbrücke, ca. 1950 (StA Ulm, G 7/2.2 Donaufont)



Gänstorbrücke nach dem Wiederaufbau (StA Ulm, G 7/2.2 Donaufront)

Vorübergehend entstand hier in den ersten Nachkriegsjahren eine von zahlreichen Pfeilern gestützte Notbrücke. Die neue, nunmehr „Gänstorbrücke“ genannte Brücke, konnte zwischen dem 9. April und dem 11. Dezember 1950 fertiggestellt werden. Die Bauzeit war deshalb recht kurz, weil beide Widerlager an den Ufern die Zerstörungen überstanden hatten. Ausgeführt wurde die Brücke für insgesamt 0,86 Millionen DM in einem einzigen Bogen über 81,20 m hinweg in Spannbetonbauweise. Allerdings waren die ungewohnten Schwingungen der Brücke den Ulmern so wenig geheuer, dass es noch zu wochenlangen heftigen Auseinandersetzungen in der Tagespresse kam. Eingeweiht worden war die Brücke mit einem schlichten Festakt: drei als Gänsehirtin verkleidete Bauarbeiter trieben eine Schar Gänse über die Brücke.

Material 22 - 24: Schillerbrücke



Schillerbrücke im Bau 1927 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufront)



Schillerbrücke im Jahr 1943 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufront)

Um die Verkehrsverhältnisse im Ulmer/Neu-Ulmer Westen über den „Langen Steg“ (=Wiblinger Straße) nach dem Vorort Wiblingen zu verbessern, wurde am 18. Dezember 1928 zwischen den

beiden Städten in Verlängerung der Schillerstraße der Bau einer dritten Donaubrücke vereinbart. Auf steinernen Pfeilern ruhend, war die Brücke in Holz konstruiert.



Schillerbrücke mit O-Bus, 1951 (StA Ulm G 7/3.1 1951.7.31)

Auch diese Brücke wurde am 24. April 1945 von der Deutschen Wehrmacht gesprengt, von der US-Armee aber rasch durch eine Pontonbrücke ersetzt. Die wieder aufgebaute Brücke wurde bald darauf endgültig aufgegeben zugunsten der neuen „Ringbrücke“.

Material 25: Die "Ringbrücke" im Bau April 1954 (StA Ulm, G 7/2.2 Donaufont)



Als Ersatz für die Schillerbrücke wurde am 17. Dezember 1954 die neue „Ringbrücke“, später „Adenauerbrücke“ genannt, zusammen mit dem ersten Teilstück der Neuen Straße dem Verkehr übergeben. Als Teil des Westrings war sie auch Teil des gemeinsamen Verkehrskonzepts beider Donaustädte. Die neue Bauweise ohne Vorbau, d.h. freitragend ohne Lehrgerüst, ermöglichte eine bemerkenswert kurze Bauzeit von 9 Monaten.

Material 26 - 27: Planungen über eine fünfte Donaubrücke

L 85

Bürgermeisteramt U l m Ulm a.D., den 28. November 1933.

Nr. 441

An das ab - 5. 12. 1933

Jnnenministerium
Abt. für das Hochbauwesen

S t u t t g a r t .
Schloßstraße.

Betr.: Donaubrücke Ulm - Neu=Ulm X
im Zuge des Zollernrings. X

Beil.: /34, 36, 39, 40,
/44-84.

In den Generalbebauungsplan von Ulm ist u.a. eine Brücke über die Donau im Zuge des Zollernrings aufgenommen, während die Stadt Neu=Ulm eine solche in ihrem gegenwärtig in Arbeit befindlichen Generalbebauungsplan nicht für notwendig hielt. Erst nach Anrufung der beiderseitigen Ministerien hat die Stadt Neu=Ulm einen Vorschlag für eine solche Brücke im Zuge der Stadionstraße gemacht.

Die Stadt Ulm konnte sich mit diesem Vorschlag nicht einverstanden erklären, weil die Stadionstraße, abgesehen davon, daß sie an sich schon bei Entleerung des Stadions für eine Verkehrsstraße nicht geeignet wäre, auf Ulmer Gebiet keine Fortsetzung und keine geeignete Verbindung mit dem Ulmer Straßennetz hat - ~~und~~ schlug vielmehr den Zug Staufen-Zollernring vor.

Daraufhin hat am 10.XII.1931 /52 eine gemeinschaftliche Besprechung der Vertreter der Städte Ulm und Neu=Ulm, der Ministerialabteilung für Straßen- und Wasserbau Stuttgart, der Regierung für Schwaben und Neuburg, Kammer des Inneren und der Straßen- und Flußbauverwaltung Neu=Ulm usw. - auf dem Rathaus in Ulm stattgefunden. Das Ergebnis war, daß

1.) Sowohl die württembergischen, als auch die bayerischen Regierungsvertreter die Linienführung im Zuge des Staufen-Zollernrings für die geeignetste für eine Umgehungsstraße im Zuge der Staatsstraße München-Stuttgart halten.

:/:

2.) Das städtische Tiefbauamt Ulm verschiedene Brückenprojekte in diesem Zug ausarbeiten soll. - I U

3.) Die beiden Städte über diese dann sich verständigen und dann den Regierungen das Ergebnis mitteilen sollen.

Beim anschließenden Augenschein wurde dann noch seitens der bayerischen Regierungsvertreter vorgeschlagen, die Brücke schief über die Donau zu führen, sodaß sie auf der Neu-Ulmer Seite weiter östlich in die Augsburgstraße einmünden würde.

Übersichtsplan /84

Im Zuge des Zollernrings liegt die letzte Gelegenheit einer Donaubrücke zur Verbindung von Ulm und Neu-Ulm, da das Straßennetz der Stadt Ulm gegen Osten aufhört. Weiter gegen Osten schließt sich das Sportzentrum und der Friedrichsaupark an. Auch ist von dort ab keine Überfahrt über die Brenzbahn mehr möglich. Hauptziele sind die Straße Ulm-Stuttgart und Ulm-Heidenheim.

In den ersten Projekten /68-70 wurde versucht, die Brücke vom Zollernring aus, senkrecht über die Donau zu legen unter möglicher Schonung der vorhandenen Gebäude auf Neu-Ulmer Seite, der ehemaligen Tracemühle und des Schäfer'schen Anwesens an der vorhandenen Straße Neu-Ulm-Augsburg.

In allen diesen Fällen wird aber die rechtsseitige Rampe zu kurz, so daß eine Höherlegung und eine mehr oder weniger weitgehende Verlegung der Augsburgstraße erfolgen müßte, und zwar auch noch bei einer etwa noch möglichen Tieferlegung der Brücke. Die Stadt Neu-Ulm hat dann verlangt, daß die Kosten hierfür die Stadt Ulm tragen müßte, und zwar müßte das, da die Bebauung dort schon eingesetzt hat, sofort geschehen.

Auf die gemeinschaftliche Verhandlung hin hat dann das Tiefbauamt Ulm zwei Projekte mit Einmündung der Brücke unterhalb des Schäfer'schen Anwesens, ausgearbeitet und dem Stadtrat Neu-Ulm zur Kenntnis gebracht.

/72

Projekt 1 sieht eine Überquerung der Donau in schie-

/ 74

fer Richtung vor. Nach diesem würde das Schäfer'sche Anwesen nur noch etwas angeschnitten und zwar an dem nordöstlichen Teil, der keinen unbedingten Bestandteil des Anwesens bildet. Die rechtsseitige Rampe bekäme nur noch eine Max.Steigung von 3,5%. Der Zug der Augsburgersstraße bleibe nach Lage und Höhe unverändert, sodaß eine diesbezügliche Entschädigung in Wegfall kommen würde. Projekt 2 sieht eine Überquerung der Donau senkrecht zu dieser vor. Die rechtsseitige Rampe erhält gleichfalls nur 3,5%. Das Projekt hat auch im übrigen die gleichen Vorteile wie 1. Nur wird das Schäfer'sche Anwesen etwas mehr in Anspruch genommen, aber auch nur an dem Teil, der keinen unbedingt wichtigen Bestandteil des Anwesens bildet.

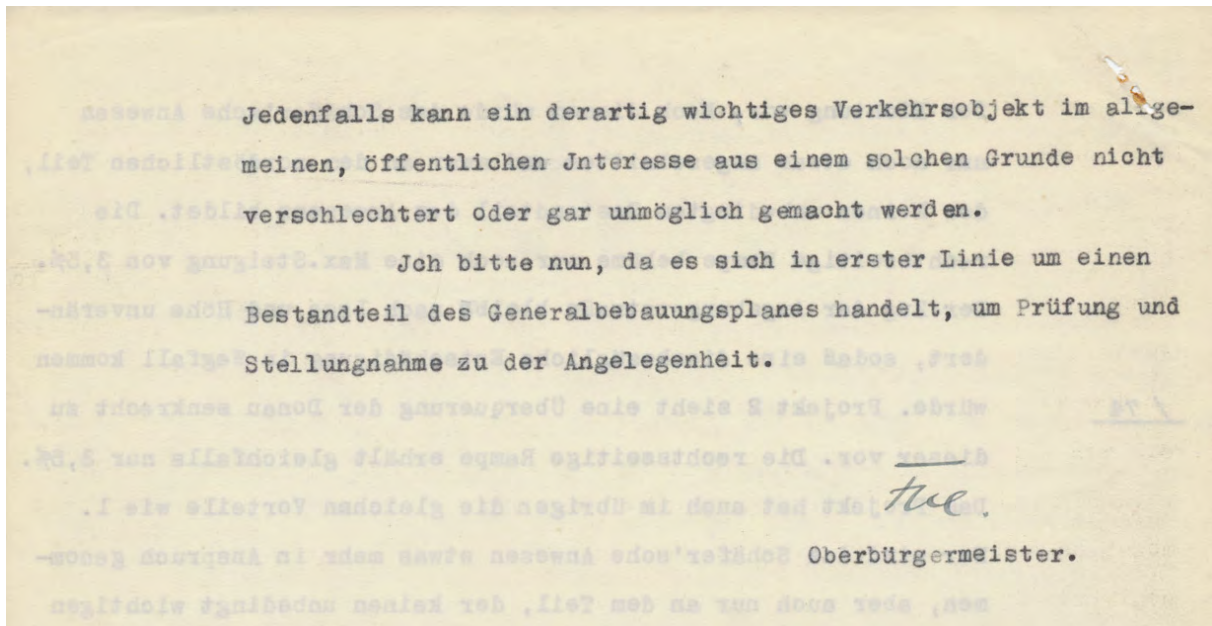
Dieses Projekt hat den Vorteil, daß es die landschaftlich unschöne, schiefe Überquerung der Donau vermeidet. Deshalb wurde dieses dem Stadtrat Neu-Ulm vorgeschlagen. Daraufhin hat dieser ein neues Projekt des Straßen- und Flußbauamtes Neu-Ulm als äußerstes Entgegenkommen gesandt /82. Dieses ist in Plan Projekt 3 eingetragen. Das Projekt geht davon aus, daß das Schäfer'sche Anwesen unbedingt geschont werden müsse. Die Brücke soll deshalb zur Schonung des Schäfer'schen Anwesens entsprechend weit stromabwärts gelegt werden, dadurch wird aber eine annehmbare Einmündung in den Zollernring nicht mehr möglich, auch würde die Steigung für die linkseitige Rampe 4%.

Ein derartiger Straßenzug würde also keinesfalls seinen Zweck erfüllen.

/73 u.75

74

Da sowohl Projekt 1, als auch 2 nach den Übersichtsskizzen ohne weiteres in den Neu-Ulmer Stadtbauplan sich einfügen würden, liegt gegen das Projekt 2. kein ernstliches Hindernis vor. Die Anschneidung des Schäfer'schen Anwesens kann wenigstens kein derartiges bilden. Einen solchen hier garnicht schwerwiegenden Eingriff muß sich jedes größere Anwesen gefallen lassen.



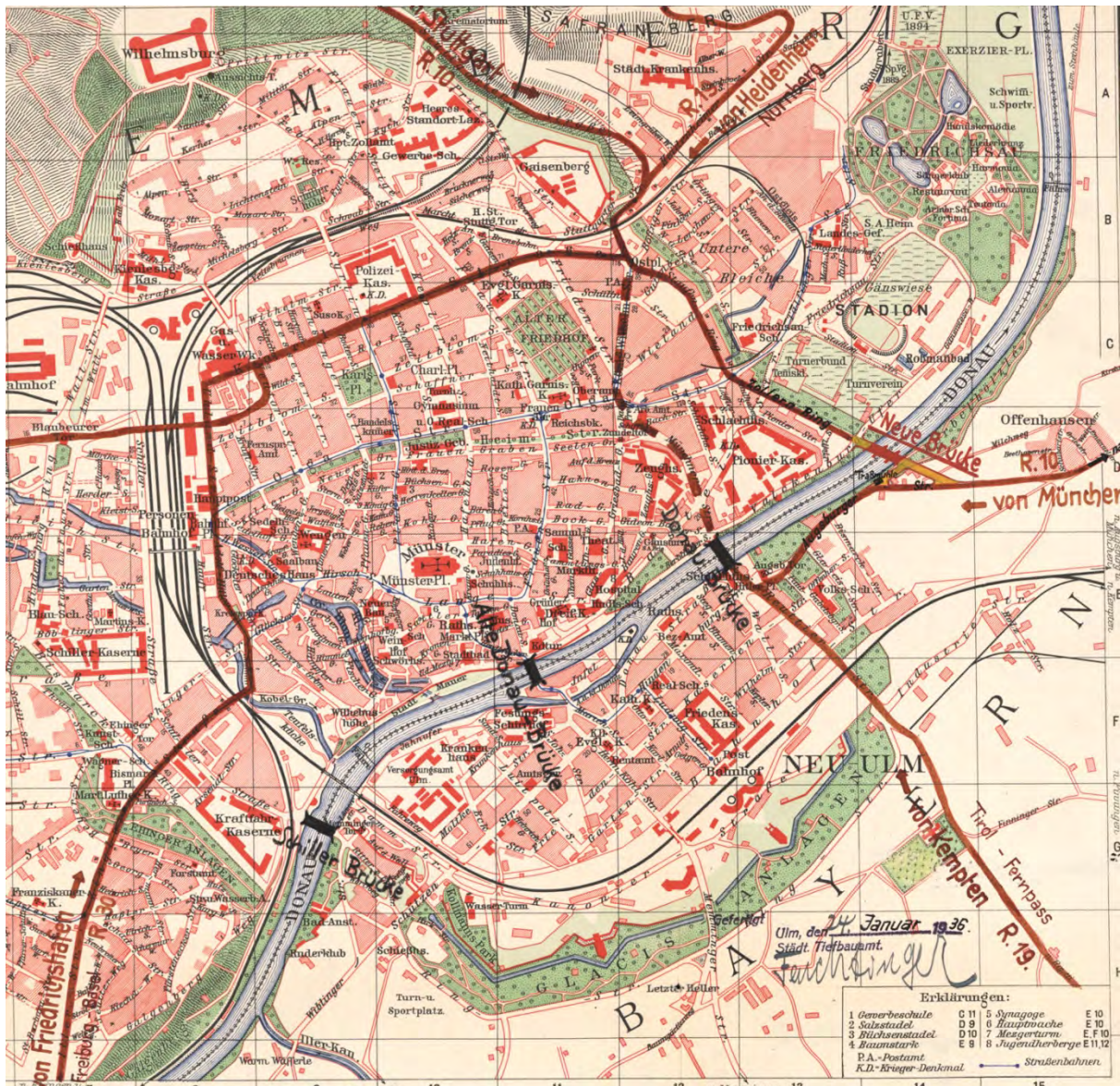
Brief des Ulmer Oberbürgermeisters Förster an das Innenministerium zum Bau der Fünften Donaubrücke (StA Ulm, B 611/32 Nr. 3)

Seit Beginn der dreißiger Jahre des 20. Jh. gab es konkrete Pläne für eine weitere Donaubrücke, welche den zunehmenden Fahrverkehr zwischen Stuttgart und München am Kern der Stadt Ulm östlich vorbeileiten sollte. Über den ungefähren Straßenverlauf war man sich in den beiden Städten einig, bloß nicht über die genaue Lage der Brücke. Sie hätte in Fortsetzung des Staufenrings etwas oberhalb des heutigen HaLo-Sportzentrums die Donau gekreuzt. Vom Ulmer Oberbürgermeister Förster wurden diese Pläne intensiv verfochten, während die Stadt Neu-Ulm eher zögerlich war.

Gleichzeitig existierten noch weitergehende Pläne, welche eine breite Straße als geradlinige Fortsetzung der Karlstraße vorsahen, die unmittelbar südlich entlang der Bahnlinie nach Aalen verlaufend quer durch die Friedrichsau die Donau kreuzen sollte.

Mit dem Bau der Autobahn zwischen Stuttgart und München und dem Ausbruch des Krieges waren diese Pläne hinfällig geworden.

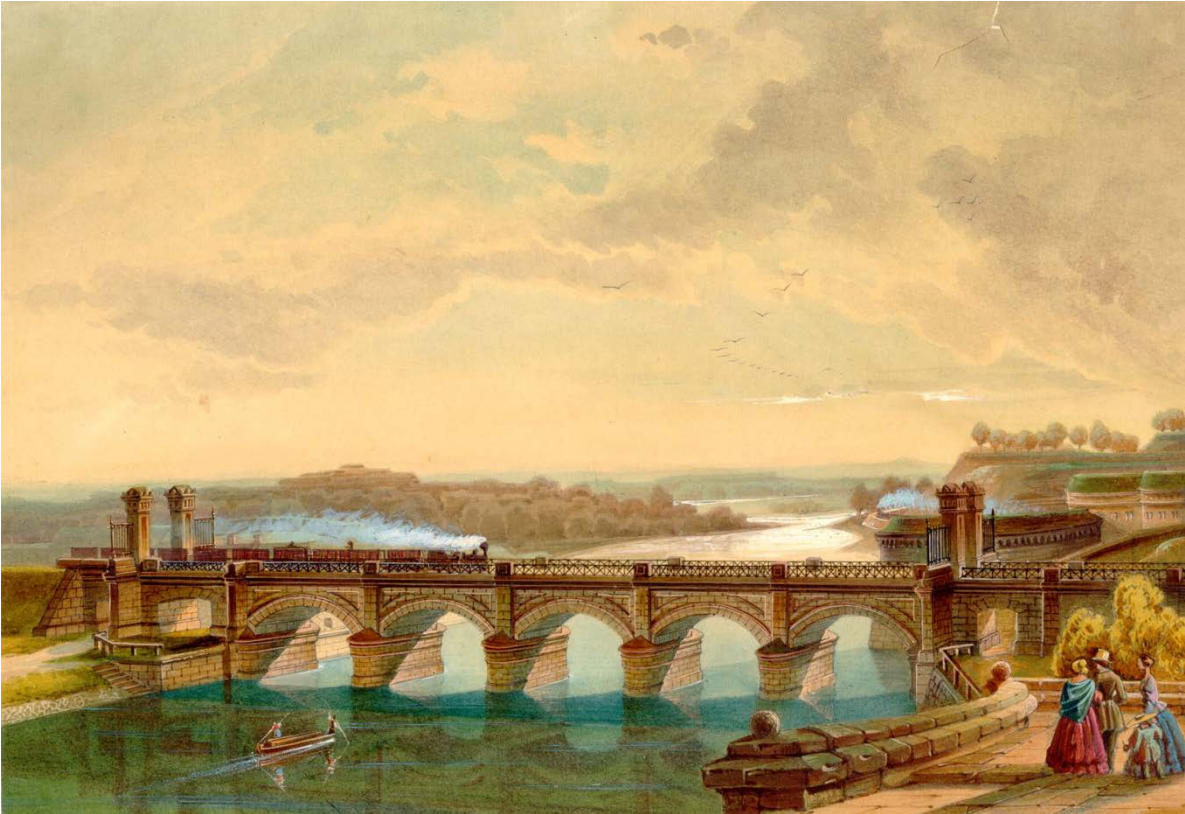
In jüngerer Zeit war eher die Rede von einer Überquerung der Donau am östlichen Ende der Friedrichsau als Fortsetzung der Böfinger Steige und Teil des sich schließenden äußeren Rings (Nord-Tangente). Seit einiger Zeit ist es um diese Pläne aber auch wieder still geworden. Die Verkehrsverhältnisse am Gänstorknoten werden derzeit offenbar nicht in dem Maße als gravierend empfunden, als dass die Bevölkerung an der genannten Stelle einen weiteren Eingriff in die Natur und die Landschaft hingenommen hätte.



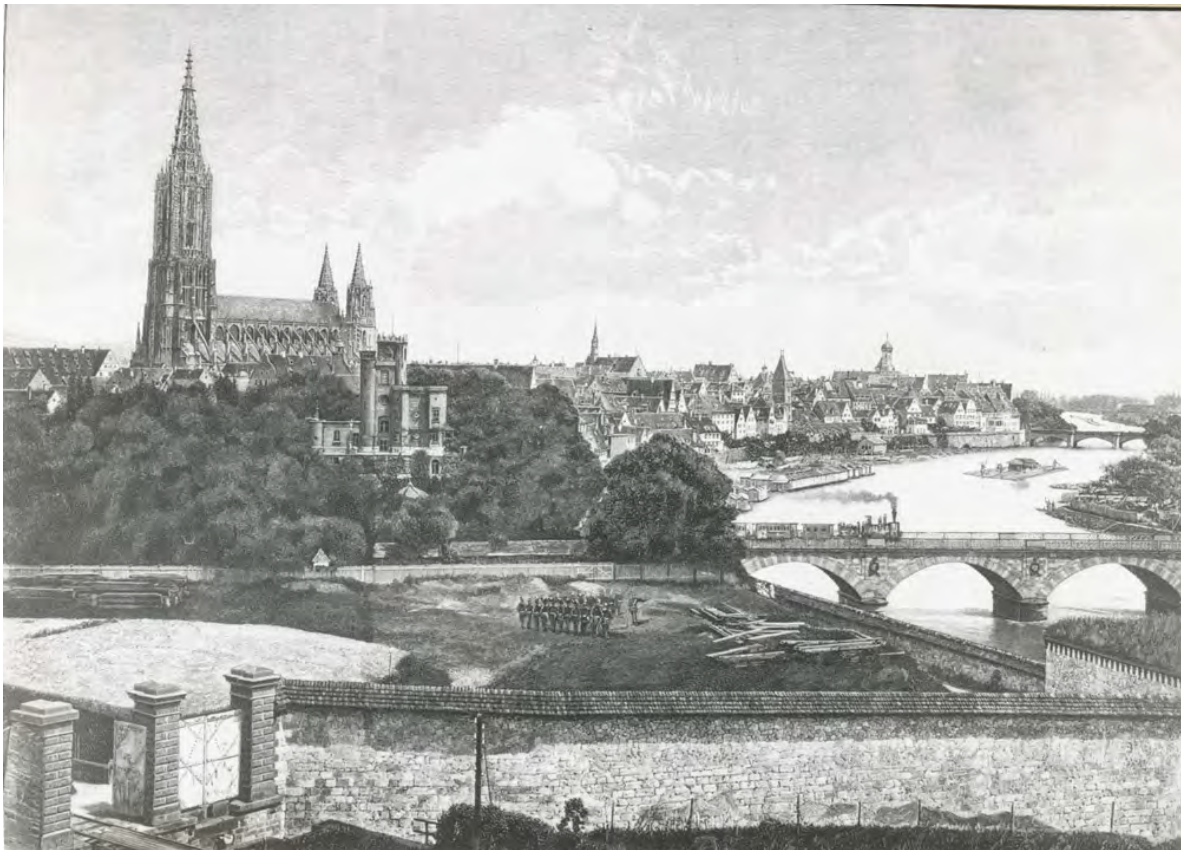
Stadtplan mit der geplanten fünften Donaubrücke aus dem Jahr 1936

(StA Ulm, B 611/32 Nr.3)

Material 28 - 29: Eisenbahnbrücke



Ulmer Eisenbahnbrücke nach Westen gesehen, um 1870 (StA Ulm F 3 Ans. 354/1)



Ulmer Eisenbahnbrücke um 1900 (StA Ulm G 7/2.1 Donaufront)

Im Jahr 1850 wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm eröffnet. Die Fortsetzung nach Friedrichshafen verläuft konsequent auf württembergischen Gebiet und überquert die Donau bei Erbach, ehe sie nach Süden abbiegt. Auf bayerischer Seite gab es zwischen München und Augsburg bereits seit 1840 eine Eisenbahnverbindung. Die Fortsetzung nach Neu-Ulm, zum Anschluss an die geplante und 1862 eröffnete „Illerbahn“ nach Kempten, wurde zwar 1853 fertiggestellt, endete aber zunächst im Neu-Ulmer Kopfbahnhof, denn der über die Planungen entscheidende bayerische König Ludwig I. hatte keine Eisenbahnverbindung ins württembergische „Ausland“ gewollt. Wer nach Stuttgart weiterreiste, musste sich also mit der Pferdedroschke (oder zu Fuß) über die Herdbrücke zum Ulmer Bahnhof bequemen. Allerdings wurde unter Ludwigs Nachfolger schon bald darauf die siebenbogige Eisenbahnbrücke im spätklassizistischen Stil errichtet und am 1. Mai 1854 eingeweiht.

Die Strecke, welche weitgehend innerhalb der gleichzeitig entstehenden Bundesfestung verlief, erforderte an den Toren besondere Sicherheitseinrichtungen. So war auch die Brücke auf beiden Seiten durch eiserne Tore zu verschließen.

Ulm wurde auch dank dem Zollabkommen von 1853 zwischen dem Zollverein und Österreich wieder zum wichtigen Handelsplatz und zum süddeutschen Handelszentrum für Getreide, Holz, Käse und Bier.