



Die Rottweiler Heimatblätter wurden seit dem Jahre 1973 bis zur Ausgabe Nr. 3/2025 von Dr. Winfried Hecht, dem langjährigen Stadtarchivar und Ehrenvorsitzenden des Rottweiler Ge-

schichts- und Altertumsvereins herausgegeben. Bis zu seinem Tod im Dezember 2024 hat er unermüdlich an „seinen“ Heimatblättern gearbeitet. Mit der Ausgabe Nr. 4/2025 übernimmt ein fünf-

köpfiges Herausbergremium die Leitung. Es besteht aus Lena Kunz, Bernhard Rüth, Dr. Harald Sellner, Cornelia Votteler und Johannes Waldschütz.

Ein Tunnelgang an der Hochbrücke

■ Von Stefan King

Für die in der Zeit um 1200 neugegründete Stadtanlage – genauer weiß man es nicht – nutzte man eine Fläche hoch über dem Neckartal zwischen zwei tiefen Taleinschnitten. Über den südlichen Taleinschnitt führte die Hochbrücke in die Stadt hinein. Ihr war eine kleine ummauerte Vorstadt vorgelagert, die in der Zeit des Dreißigjährigen Kriegs aufgegeben und vollständig abgeräumt wurde.

Über einen Deckel im Gehweg beim Grafenbrunnen hat man Zugang zu einem seltsamen Gang, der in westliche Richtung über eine Länge von 45 Meter unter der Fahrbahn, unter dem Gasthaus Hochbrücke und weiter unter der Gartenwirtschaft bis in den Bereich der Hohlengrabengasse hindurchführt. Er verläuft innen entlang der Stützmauer, die einmal die Stadtmauer war, und es sind einige Wasserleitungen darin verlegt. Eine steile Treppe zweigt ab und führt hinunter in einen hohen Gewölberaum innerhalb der Brücke. Der Gedanke, der Gang hätte einst eine militärische Funktion erfüllt und sei um die ganze Stadt herumgeführt gewesen, ist naheliegend. Bei Grabungen 1944 auf der Suche nach Luftschutzmöglichkeiten am Hochturm und anderen Stellen konnte jedoch nichts dergleichen angetroffen werden (Steinhauser 1976, S. 59; Meckseper 1970, S. 78).

Eine bauhistorische Untersuchung sollte 2021 herausfinden, was es mit dem Tunnelgang auf sich hat. Anlass dafür waren Überlegungen, ihn für die Landesgartenschau als Zugang zum Stadtgraben nutzbar zu machen, was sich dann aber als nicht praktikabel erwies. Das Rätsel war nur über den Umweg einer Baugeschichte der Hochbrücke zu lösen.



Blick in den tonnengewölbten Mauergang unterhalb der Fahrbahn mit Einstieg im Hintergrund. Im Vordergrund eine Zäsur am Übergang zum Abschnitt unterhalb des Gasthauses.

Foto: S. King

Zur Analyse wurde ein Aufmaß in Grundriss und Schnitt angefertigt.

Tatsächlich spricht nichts für eine militärische Funktion des Gangs. Seine wenigen winzigen Öffnungen, die in großen Abständen etwas Licht einfallen lassen, wären als Schießscharten nicht zu verwenden gewesen. Für einen Miniergang gegen eine Untergrabung, wie man sie in Festungsanlagen des 17. und

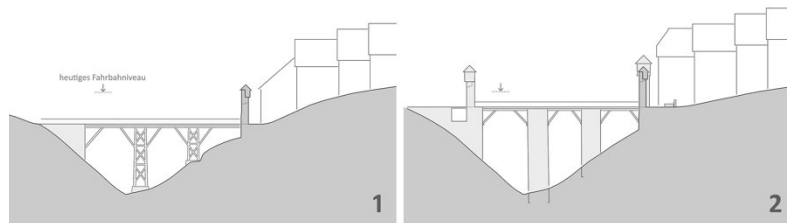
18. Jahrhunderts findet, hätte am Rand des tiefen Taleinschnitts keinerlei Notwendigkeit bestanden. Überdies setzt sich der Tunnelgang aus drei jeweils gewölbten Abschnitten von unterschiedlicher Machart und wechselnder Breite zwischen 150 und 190 Zentimeter zusammen, die eine Entstehung in mehreren Bauphasen nachweisen (Abb. 1). Sie sind nicht zufällig de-

ckungsgleich mit Fahrbahn, Gasthaus und Biergarten. Überdies fallen unterhalb des Gasthauses innerhalb der Quadersteine aus Kalktuff drei schmale Stellen aus Bruchsteinmauerwerk auf, die in Verlängerung der Kellermauern des Hauses liegen und somit einen Zusammenhang mit der Errichtung des Gebäudes nahelegen.

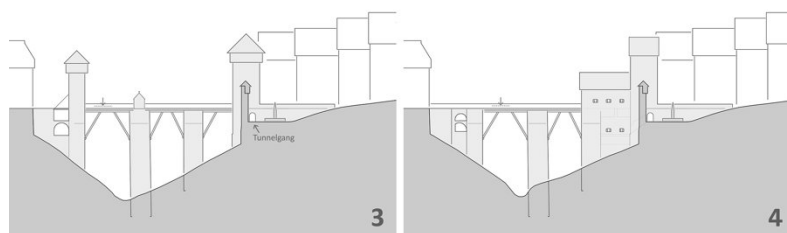
Versucht man die Situation zur Zeit der Stadtgründung nachzuvollziehen, kommen mit der Topographie und der Anlage der Stadtmauer zwei Faktoren in den Blick, die für die Interpretation von besonderer Bedeutung sind. Da man den Taleinschnitt als Wehrgraben in Gebrauch nehmen wollte, musste man die Stadtmauer im steiler geneigten Hang und damit gezwungenermaßen in etwas tieferer Lage platzieren, so dass sich der Hang innerhalb der Mauer ins Stadtgebiet fortsetzte. Straßen und Gassen wurden gewissermaßen als Restraum zwischen den Häuserzeilen behandelt und folgen deshalb dem natürlichen Gefälle. Und schließlich musste die städtische Bebauung Abstand zur Stadtmauer für einen innerhalb entlangführenden Mauerweg halten, der zum Bau, zur Wartung sowie im Verteidigungsfall zur Versorgung der Mannschaften oder zum schnellen Schließen von Breschen notwendig war. Die Grafengasse an der Ostseite geht auf diese Situation zurück.

Die Ergebnisse der Analyse sind als chronologische Abfolge in einer Grafik umgesetzt, deren einzelne Zustände nachfolgend erläutert werden (Abb. 2). Bei einer Darstellung dieser Art, auch wenn stark vereinfacht, lässt es sich nicht vermeiden, Einzelheiten nach bloßem Dafürhalten vorzunehmen, die hier aber die eigentliche Aussage unberührt lassen.

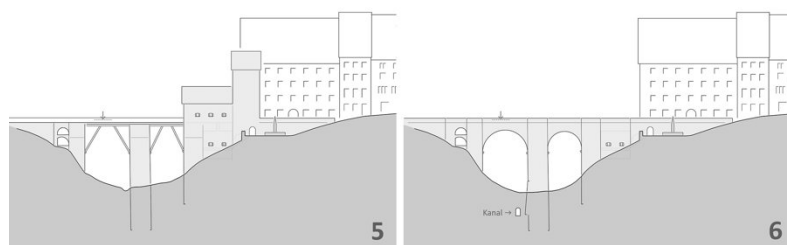
1 Die westliche Hälfte des südlichen Brückenwiderlagers ist bis zu einer Lage unterhalb der Kragsteine aus glatten Kalktuffquadern aufgebaut. Es handelt sich um den ältesten Bestandteil der Brücke, an dem die frühere Höhe abgelesen werden kann. Die Hochbrücktorstraße lief zu Anfang mit starkem Gefälle auf das Mauertor zu und die Fahrbahn der Brücke lag neun Meter unterhalb des heutigen Straßenniveaus. Es darf vermutet werden, dass anfangs eine Holzkonstruktion den Abgrund überwand.



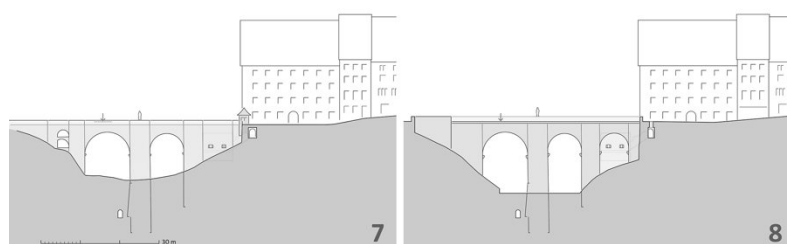
2 Der Bau zweier gemauerter Brückenpfeiler mit Buckelquadern dürfte um die Mitte des 13. Jahrhunderts erfolgt sein. Damit verbunden war eine Anhebung der Brückenfahrbahn um vier Meter, um das ungünstige Gefälle innerhalb der Hochbrücktorstraße zu verringern. Auf den Kragsteinen saßen hölzerne Streben zur Stützung der Fahrbahn. Auf den älteren südlichen Widerlagerblock setzte man einen weiteren Brückenpfeiler und beließ eine Lücke für eine demontierbare Brücke, die vermutlich mit einem Vortor verbunden war.



Der Taleinschnitt war einst deutlich tiefer. Während es heute von der Fahrbahn 18 Meter in die Tiefe geht, war bei einer Schürfung 1953 festzustellen, dass der Talgrund damals 25 Meter unter der heutigen Fahrbahn lag und der mittlere Pfeiler gar in einer Tiefe von 28 Metern gegründet ist (Ströbel 1955). Die ersten Erwähnungen als „hohe brugge“ datieren ins Jahr 1280 und in die 1290er-Jahre (Steinhauser 1948, S. 26). Den Angaben kann entnommen werden, dass es die Hochbrückvorstadt zur damaligen Zeit noch nicht gegeben hatte, wonach sie erst im Laufe des 14. Jahrhunderts entstanden war.



3 Im 14. Jahrhundert nahm man abermals eine Erhöhung durch Aufsetzen von Buckelquadern größeren Formats und stärker zerklüfteten Materials vor. Die Fahrbahn lag nun nur noch 1,5 Meter unterhalb der aktuellen Höhe. Die Aufschüttung innerhalb der Hochbrücktorstraße blieb auf deren westliche Hälfte beschränkt, während die östliche Hälfte des Straßenraums auf tieferem Niveau verblieben war, getrennt durch eine Stützmauer. Die Aufhöhung blockierte den Mauerweg. Doch dieser hatte auch die Funktion einer Querverbindung zu den Gassen innerhalb des Sprengerorts, die mit steilem Gefälle vor der Stadt-



Bauentwicklung von Hochbrücke und Mauergang in chronologische Folge in acht Zuständen von der Errichtung im 13. Jahrhundert bis zur aktuellen Situation. Grafik: S. King

mauer endeten. Er sorgte nicht nur für kurze Wege, sondern stand im Brandfall als Fluchtweg zur Verfügung. Zu diesem Zweck legte man einen fußläufig begehbaren Gang an, der die Fahrbahn unterquerte.

Von einem vor die Flucht der Stadtmauer vortretenden Torturm hat sich der Sockel erhalten, der an der Westseite und innerhalb des Gewölberaums eingesehen werden kann. Sein Mauerwerk besteht wiederum aus Buckelquadern, die im Unterschied zu den Brückenpfeilern jedoch aus Stubensandstein hergestellt wurden. Hierin deutet es sich an, dass der Bau des Torturms erst einige Zeit später erfolgt war. Entsprechend ist auch keine Zäsur für eine Erhöhung im Mauerwerk erkennbar. Auch gibt es dort keine Kragsteine. Mit einer Breite von neun Meter war der Torturm deutlich schmaler als das Schwarze Tor, das elf Meter in der Breite misst. In der Gemarkungskarte von 1837 hat die Stützmauer zum tieferliegenden

östlichen Teil des Straßenraums einen Knick, der die Nordostecke des früheren Torturms markiert (Abb. 3).

Die Seitenwände des Gangs bestehen aus Kalktuffquadern und seine Wölbung aus Stubensandstein, was man wohl so interpretieren darf, dass der Gang zunächst unter der hölzernen Fahrbahn lag und die Einwölbung erst beim Bau des darüberliegenden Torturms vorgenommen worden war. Da es sich um einen öffentlichen Weg handelte, waren die Zugangsöffnungen ohne eingezogene Leibung und damit ohne Verschlussmöglichkeit ausgebildet.

Auf der 1564 gezeichneten Pürschgerichtskarte ist die Hochbrücke mit hölzerner Fahrbahn, Tortürmen an beiden Enden und einer kleinen Brückkapelle in der Mitte festgehalten (Abb. 4 links). Davor liegt die Stützmauer zwischen der höheren westlichen und der tieferen östlichen Hälfte des Straßenraums. Schaut man genau hin, kann man in

ihr die rundbogige Öffnung des Gangs erkennen (Abb. 4 rechts).

4 Zum Ausbau der Toranlage für den Einsatz von Schusswaffen wurde der Zwischenraum zwischen dem Sockel des Torturms und dem nächsten Brückenpfeiler geschlossen und der so geschaffene Raum überwölbt. Nach beiden Seiten öffneten sich jeweils zwei Schießscharten samt innenliegender Schießkammer. Von dort hätte man bei einem feindlichen Angriff Hänge und Talgrund bestreichen können. Als Zugang wurde ein steiler Treppenabgang durch den Sockel des Torturms gebrochen, der in den Tunnelgang mündet und dort mit zwei Türflügeln verschlossen werden konnte. Ein rundes Loch im Gewölbe dürfte dem Ablassen von Geschützen gedient haben. Zugleich wurde oberdrüber die Toranlage um ein vorgelagertes Torhaus mit jeweils drei Schartenöffnungen nach jeder Seite erweitert, das man als Schießhaus in Gebrauch nehmen konnte (nach Recherchen von Werner Wittmann, Rottweil). Umfangreiche, doch nicht näher beschriebene Arbeiten an der Brücke im Jahr 1594 könnten sich auf diesen Ausbau bezogen haben (Steinhauser 1948, Anm. S. 27). Es könnte sich aber auch um eine Maßnahme zur Aufbesserung der Wehrfähigkeit in der Zeit des Dreißigjährigen Kriegs gehandelt haben.

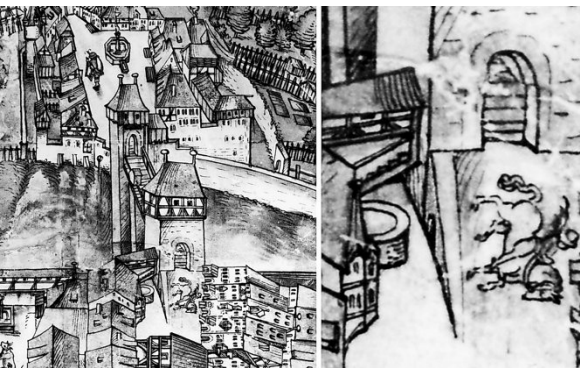
5 1728 ließ das Kloster Rottenmünster anstelle seines Stadthofs westlich des Brückentors einen opulenten Neubau errichten, das heutige Gasthaus Hochbrücke (Hecht 2016). Die genaue Bauzeit konnte mittels einer dendrochronologischen Altersbestimmung des gewaltigen Dachwerks bestimmt werden. Da zur damaligen Zeit die mittelalterliche Stadtmauer gegen schlagkräftige Artillerie keinen Schutz mehr geboten hätte, war auch der Mauerweg entbehrlich. So war es möglich, den Neubau mit markant aufragendem Giebel direkt auf die Stadtmauer zu setzen. Der Tunnelgang wurde zu diesem Zweck unter dem Gebäude hindurch verlängert. Wie man im Inneren erkennen kann, richtete man zunächst die aus Bruchsteinen gemauerten Längswände des Hauses mit passenden Durchgängen und schloss in einem zweiten Schritt die Zwischenräume unter Einsatz von Kalktuffquadern, worin es sich andeuten dürfte, dass der Ausbau des Gangs in kommunaler Verantwortung gelegen hatte.

Der hinter dem Gebäude liegende Bereich hatte noch ein starkes Gefälle mit dem Mauerweg an der tiefsten Stelle. Zur Schaffung eines nutzbaren, ebenen Hofraums verlängerte man den Gang ein weiteres Mal, auch diesmal mit Kalktuffsteinen. Geschehen ist dies im Jahr 1729, gleich nach dem Bau des Hauses, wofür das „Reichsgottshaus Rottenmünster wegen dem ihnen zum überbawen erlaubten platzes hinden an dem garten“ 75 Gulden Ablöse an die Stadt bezahlte (nach Recherchen von Werner Wittmann: Stadtrechnungen 1729, f 41r; Ratsprotokolle 1728-30, p. 468, Stadtarchiv Rottweil). Nun hatte der Gang eine Gesamtlänge von 45 Meter erreicht und endete präzise an der Hohlengrabengasse.

6

Seit 1763/64 überspannen Rundbogenwölbungen die beiden Zwischenräume der Hochbrücke und lösten die bis dahin hölzerne Fahrbahn ab (Steinhauser 1948, S. 28). Verwendung fanden Bogensteine aus Kalktuff.

An der Ostseite des frei stehenden Brückenpfeilers steht die Jahreszahl 1821 zu lesen. Sie befindet sich an einer geböschten Vormauerung, die heute bis über Kopfhöhe reicht. Bei Ausschachtungen 1953 ließ sich die Böschung weitere fünf Meter in die Tiefe verfolgen (Ströbel 1955). Es handelt sich um einen Strebpfeiler, der zur Stützung des in Schiefelage geratenen Brückenpfeilers bestimmt war. Davor verläuft in gleicher Tiefe ein gewölbter Abwasserkanal, demzufolge beides zur gleichen Zeit entstanden sein dürfte. Da man die Brücke beständig zur Entsorgung von Schutt und Unrat genutzt hatte, war der Talgrund dort stark angewachsen und bildete einen Damm, der das Abwasser staute. Um diesem Übelstand abzu-



Links: Ausschnitt aus der 1564 gezeichneten Pürschgerichtskarte (im Stadtmuseum) mit hölzerner Fahrbahn zwischen zwei Tortürmen und der Hochbrücktorvorstadt im Hintergrund. Rechts: Vergrößerung mit rundbogiger Öffnung in der Stützmauer und rundes Becken des Grafenbrunnens. Foto: Stadtmuseum/ Dr. Hell, Reutlingen, Stadtarchiv



Ausschnitt aus der Urkarte zum Flurkataster von 1837 mit farbig eingetragenen Mauerweg und Gewölberaum unter der Brücke (hellrot) und früherem Torturm (blau). Die Stützmauer in Verlängerung der Brücke in die Hochbrücktorstraße begrenzt den tieferliegenden Straßenraum mit dem Grafenbrunnen. Deren geknickter Verlauf entspricht der Nordostecke des früheren Torturms. Wo der Wasserlauf unterhalb der Brücke aussetzt, verläuft er in einem unterirdischen Kanal.

Foto: Vermessungsamt

helfen, legte man einen Kanal durch den Damm. Dies ist der Grund, warum auf der Gemarkungskarte von 1837 der Bachlauf im Bereich der Brücke scheinbar aussetzt (Abb. 3). Die Ausschachtung hatte man auch gleich zur Unterfangung des Brückenpfeilers genutzt.

Nur wenige Jahre später hat man 1824 den Torbau abgetragen (Gemeinnützigen Anzeiger 4. November 1824; Rwhbl. 10/1929). Einer der dort angebrachten Löwenköpfe fand eine neue Verwendung als Auslauf für das Wasser des Grafenbrunnens. Seine tiefe Lage rührt daher, dass der Brunnen damals noch auf dem tieferliegenden Niveau des östlichen Straßenraums seinen Platz hatte.

Der langgezogene, düstere Tunnelgang wurde vermutlich kaum begangen, so dass man die Verbindung schließlich aufgegeben hat. Nun konnte man auch das steile Gefälle am südlichen Ende der Hohlengrabengasse auffüllen, was den westlichen Zugang des Gangs blockierte. Am östlichen Zugang in der Stützmauer

wurde ein umlaufender Falz eingearbeitet, um eine Tür anbringen und den Gang zusammen mit dem Geschützraum anderweitig nutzen zu können.

7

Der östliche Teil des Straßenraums der Hochbrücktorstraße verharrte noch für lange Zeit auf tieferem Niveau, weil man sonst die unteren Geschosse der Häuser dort hätte zuschütten müssen (siehe Hecht 1979, Kat. 33; Mezger 1984, S. 41). Der Grafenbrunnen war bereits 1873 entfernt worden (Steinhauser 1948, S. 29). Erst 1912 war durch eine Neubebauung des Eckgrundstücks die Erhöhung zu einem einheitlichen Niveau möglich. Der Grafengasse bescherte dies einen steilen Anstieg. Den Anschluss der Brücke besetzte nun ein kleiner Kiosk, und der Tunnelgang war unter demselben über eine Außentreppe erreichbar.

8

In den 1950er-Jahren war eine starke Verbreiterung der Hochbrücke beschlossen. Die Sprengung der alten Brücke war schon vorbereitet, doch der junge Bauingenieur Walter Mink leistete Überzeugungsarbeit, dass man den altherwürdigen Bau erhalten solle (Mink 2000). Er legte eine alternative Planung zur Brückenverbreiterung vor und wurde mit der Ausführung betraut. Der Neubau nahm die bestehende Form der Brücke auf, setzte an die Kanten

von Pfeilern und Wölbungen an, und der Mittelpfeiler wurde mit leichter Böschung und Überhang der Schiefstellung des alten Pfeilers angepasst. Errichtet wurden betonierte Hohlkästen mit einer Werksteinverkleidung aus hellem Jurakalk und großen, nun rein dekorativen Kragsteinen. Den Talgrund hat man um vier Meter abgetieft, konnte wegen des überwölbten Kanals aber nicht tiefer gehen. Für die Höhe kragt die aufgelegte Fahrbahnplatte seitlich aus. Der Kiosk auf der Ecke musste weichen, der Zugang zum Tunnelgang liegt nun unter einem Deckel im Gehweg.

Jüngste Baumaßnahme an der Brücke war 2021 die Montage von Fangnetzen zur Verhinderung von Suiziden.

Zusammenfassung

Anders als bisher vermutet, war der etwas geheimnisvolle unterirdische Tunnelgang nicht Bestandteil der Stadtbefestigung. Vielmehr lässt sich seine Entstehung als öffentliche Durchgangspassage zur fußläufigen Verbindung von der Hochbrücktorstraße zur Hohlengrabengasse und den weiteren Gassen westlich davon erklären, entstanden aus den ganz spezifischen Gegebenheiten an dieser Stelle. Dabei wurde der Gang nicht als Stollen in den Untergrund gegraben, sondern eine anfangs ebenerdige Wegverbindung ist durch Aufschüttungen Stück für Stück in die Tiefe geraten. Anders verhält es sich mit dem Gewölberaum innerhalb der Brücke, der tatsächlich zum Beschuss feindlicher Angreifer bestimmt war.

Quellen und Literatur:

Winfried Hecht: Die Rottweiler Stadtansichten von Oskar Hölder. Rottweil 1979.
Winfried Hecht: Der Rottweiler Baumeister Joseph Feuerstein (1677-1754). In: Rottweiler Heimatblätter 77. Jg., Nr. 3, 2016.
Stefan King: Hochbrücke – Bauhistorische Untersuchung zu Brücke, Gang und Kellerräumen vom Dezember 2021.
Cord Meckseper: Rottweil – Untersuchungen zur Stadtbaugeschichte im Hochmittelalter. Diss. Universität Stuttgart 1970, S. 68-70.
Werner Mezger: Rottweil von gestern – Ein Zeitbild aus Ansichtskarten der Jahre 1892 bis 1914. Horb 1984.
Walter Mink: Hochbrücke – Abriss oder Sanierung? In: Rottweiler Heimatblätter 61. Jg., Nr. 3, 2000.
August Steinhauser: Die Rottweiler Stadtbefestigung von der Stauferzeit bis zum Dreißigjährigen Krieg. Rottweil 1976, S. 40f.
Rudolf Ströbel: Bisherige Beobachtungen bei der Verbreiterung der Hochbrücke. In: Schwarzwälder Volksfreund vom 27. August 1955, S. 17.

Pelikandarstellungen in Rottweil

■ Von Berthold Hildebrand

Das Pelikanmotiv zeigt ein Weibchen mit ihren Jungen im Nest. Es ist ein altes eucharistisches Symbol und geht auf den „Physiologus“ zurück, eine Schrift, die im zweiten nachchristlichen Jahrhundert wahrscheinlich in Alexandrien verfasst wurde. Dabei werden tiersymbolische Geschichten mit christlichen Glaubensinhalten verknüpft und so den Hörern beziehungsweise Lesern nähergebracht. Die jungen Pelikane picken ständig an der Mutter herum, so dass sie ihre Jungen schließlich tötet. Drei Tage trauern die Eltern und bereuen ihre Tat. Am dritten Tag sticht sich die Mutter mit dem eigenen Schnabel in ihr Herz. Mit dem herausfließenden Herzblut kann sie ihre Jungen wieder zum Leben erwecken, sie selbst allerdings stirbt. Diese Geschichte wurde als Sinnbild für den Opfertod Jesu gedeutet, der nach christlicher Vorstellung durch seinen Tod ewiges Leben geschenkt hat.

Ursprung dieser Deutung ist eine Naturbeobachtung aus der Antike. Pelikane schlingen ihre Nahrung herunter und würgen sie bei der Fütterung der Jungen wieder hervor. Dabei kann man auch sehen, dass die Brust des Pelikans mit Fischblut verschmutzt wird. Dieses wurde von Beobachtern in der Antike so gedeutet, dass der Pelikan seine Jungen mit eigenem Blut füttert. Dieses Verhalten wurde mit Christus verglichen, der sein Blut und damit sein Leben für die Menschen hingab. Seit dem Mittelalter ist der Pelikan häufig auf christlichen Darstellungen zu finden, zum Beispiel auf Kirchenfenstern, im Schnitzwerk an Altären oder auf Grabsteinen als Zeichen für Hoffnung und Trost.

Das Thema Pelikan ist in der

Fachliteratur zuletzt selten behandelt worden. Noch immer grundlegend ist Christoph Gerhardts Studie „Die Metamorphosen des Pelikans: Exempel und Auslegung in mittelalterlicher Literatur“ (1979). Der Volltext kann im Internet eingesehen werden.

In Rottweil finden sich auffallend viele Darstellungen. Dieser Beitrag möchte eine Übersicht dieser Darstellungen bereitstellen, eine Interpretation des Kontexts der einzelnen Darstellungen kann hier nicht erfolgen.

1

Die älteste ist an der Ostseite des Rathauses zu sehen. Entstanden als Renaissanceaufbau um 1590. Der Altmeister der Rottweiler Geschichtsforschung, August Steinhäuser, berichtet darüber. „Zwei übereinander liegende Karyatidenfenster, das untere mit einem vorgebauten Altan, im Zwischenfeld der reichsstädtische Adler und darüber als Symbol der Uneigennützigkeit (!) das Abbild des Pelikans, der seine Jungen mit seinem Blute nährt“ (in: „Baugeschichte des Rottweiler Rathauses (1941)“, S. 25.)

2

Um 1660 bekam Heilig Kreuz einen barocken Hochaltar mit einem Ölgemälde des gekreuzigten Heilands von Christoph Kraft. Am 30. Dezember 1661 schlossen Dr. theol. Franz Brockh, Amtsschultheiß Matthias Renner u. a. einen Werkvertrag zur Herstellung eines Hochaltars (Kunstschreinerarbeiten, farbige Fassung). Die Bildhauerarbeiten besorgte der Rottweiler Bildhauer Gabriel Engelhart. Dort wird auch ein Pelikan genannt (Textabdruck in: „Rottweiler Kirchenschätze“ – Katalog zur Ausstellung 1995/96,



Pelikan auf dem Hochaltar der Kapellenkirche.

Foto: Berthold Hildebrand

S. 118-120). Bei der Renovierung von Heilig Kreuz durch C. A. von Heideloff wurde der Altar abgebaut, die Statuen verkauft, ebenso der Pelikan (Diözesanarchiv Rottenburg, Dep. Pfarrarchiv Heilig Kreuz Rottweil, Rechnungsbuch der Kirchenpflege Jg. 1843/44 f. 108, Beilage 30 Nr. 63). Dazu hat Wolfgang Vater einen Aufsatz geschrieben: Die Bildhauerarbeiten des barocken Hochaltars von Heilig Kreuz in Rottweil, RHbl Nr. 6, 1986.

6

Auf einem grünen Messgewand von Heilig-Kreuz (um 1750). Abbildung in „Heilige Kunst“ 23. Jg. (1990), Seite 49.

7

In der Ruhe-Christi-Kirche stand ursprünglich eine Pelikangruppe auf der Balustrade oberhalb des Wallfahrtsbildes. Sie wurde um 1970 entfernt und muss als verloren gelten.

8

In einem gemalten Medaillon im Scheitel des Chorbogens in Heilig-Kreuz, umgeben von den vier Evangelistensymbolen. Gemalt bei der Kirchenrenovation 1912-1914 von Prof. Hans von Kolb.



Barockmonstranz von Heilig Kreuz Rottweil.

Foto: Berthold Hildebrand

3

In Silber gegossene Pelikangruppe an der Barockmonstranz von Heilig-Kreuz (Jahr 1706) aus der Hand des Augsburger Goldschmieds Joachim Lutz.

4

In Silber gegossene Pelikangruppe an der Barockmonstranz von Sankt Pelagius (Jahr 1710) vom Rottweiler Goldschmied Vinzenz Waibel.

5

Pelikangruppe auf dem Hochaltar der Kapellenkirche, über dem Tabernakel, vermutlich aus Holz. Um 1730.



Pelikan in Heilig Kreuz. Foto: Hildebrand

9

Auf dem Ofen im Ratssaal des alten Rathauses von 1762 steht auf dem Oberteil aus gebranntem Ton als Bekrönung ein Pelikan von Hafnermeister Matthäus Billing aus Rottweil.

10

Am Traghimmel von Heilig Kreuz ist ein Pelikan eingestickt.



Pelikan am Rathaus.

Foto: Berthold Hildebrand