Rotraut Trapp

Die Würzburger Alte Mainbrücke

Dr. h.c. Franz Seberich
geb. 6. 11. 1886 in Vilseck – gest. 8. 9. 1964 in Würzburg
zum Gedächtnis

Im Jahr 2004 feiert die Stadt Würzburg ihr 1300-jähriges Bestehen – 704 wurde das Castellum Virteburch erstmals urkundlich genannt. In das Jahr 2004 fällt auch der 40. Todestag einer Persönlichkeit, die für die Erforschung der Geschichte dieser Stadt Unschätzbares geleistet hat: Franz Seberich.

Gegenstand seines Forscherinteresses war das jahrhundertelange bauliche Werden Würzburgs, ein komplexes Thema, welches zwischen Geschichte, einschließlich ihrer Nachbardisziplinen Kunst-, Kultur- und Technikgeschichte, Geographie und Hydrographie angesiedelt ist. Die zahlreichen, von 1932 bis 1964 erschienenen Arbeiten Franz Seberichs sind daher immer topographisch ausgerichtet – sozusagen in doppelter Bedeutung des Begriffs. Seine genauen „Ortsbeschreibungen" gelten dem, was sich im Lauf der Zeit dem Raum des hiesigen Talkessels durch die gestaltende und umgestaltende Tätigkeit der Menschen „eingeschrieben" hat. Dabei bilden fluß-, bach- und quellenbezogene Themen durchaus einen Schwerpunkt, ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung entsprechend. War doch das Wasser in früheren Zeiten nicht nur Lebens- und wichtiges Transportmittel sondern vor allem die einzige ergiebige Energiequelle für mechanische Arbeit.

Franz Seberich kam im Alter von 11 Jahren nach Würzburg. Seit 1912 war er als Lehrer an der St. Josef- und an der Pestalozzi-Schule in Würzburg-Grombühl tätig. Ab 1945 bis zu seiner Pensionierung 1951 wirkte er als Schulrat des Schulbezirks Schweinfurt-Land in Schweinfurt.

Für sein Forscherleben scheinen folgende Gegebenheiten bestimmend gewesen zu sein. Frühes geographisches Interesse sowie stetes pädagogisches Bemühen, den Heimatkundeunterricht anschaulich zu gestalten, ließen ihn auf viele ungelöste Probleme der Stadtgeschichte, vor allem ihrer Topographie, aufmerksam werden. Franz Seberich sprach einmal von sich selbst als einem Autodidakten und Dilettanten, der sich aus Interesse und Liebhaberei heimatgeschichtlichen Forschungen gewidmet habe. Obwohl hier seine Bescheidenheit gewiss untertreibt ist doch sicher, daß er durch die Begegnung und Freundschaft mit dem Kulturhistoriker Dr. Arthur Bechtold (1874–1946) angeregt und gefördert und speziell in die strenge wissenschaftliche Forschung und nimmermüde Kritik archivalischer Quellen eingeführt wurde. Franz Seberich baute vielfach auf Arthur Bechtolds Forschungen auf. Besonders hervorzuheben sind außerdem seine zeichnerische Begabung und sein künstlerisches Vermögen und Feingefühl. Diese kamen nicht nur den Abbildungen, seien es Karten, Pläne oder architektonische Ansichten, zugute – er fertigte allein hunderte von Einzelblättern für das große Stadtmodell an – sondern auch dem gesamten schriftlichen Werk. Aufgrund der genannten Wesenszüge, vor allem auch des pädagogisch-didaktischen, ergibt sich für den Leser eine überaus packende, konkrete, ihn niemals im Stich lassende Art der Darstellung. Sie ist klar, gründlich, zuverlässig, detailliert und vor allem auch stilistisch ein Genuß. Man spürt das geistige Band, welches alles zusammenhält und den Leser menschenfreundlich einbezieht.

Von den vielen Themen, die Franz Seberich während der rund 30 Jahre seiner Forschertätigkeit behandelte, lag ihm eines besonders am Herzen: die Würzburger Alte Mainbrücke. Ihr galt sein besonderes Interesse und seine Liebe. Mit ihr befasste sich gleich seine erste im Jahr 1932 veröffentlichte Arbeit. Im Jahr 1958 legte er dann eine umfangreiche, auf allen erfassbaren Quellen beruhende Neube-

arbeitung vor. Diese wunderbare Darstellung der Geschichte und Geschicke der baulichen Entwicklung der Brücke liegt meiner knappen Schilderung zugrunde. Ich zeichne gewissermaßen nur das Skelett nach. Fleisch und Blut, Seele und Geist findet man im fast 200 Seiten starken Original.

Weitere Arbeiten Franz Seberichs befassen sich mit dem Würzburger Stadtbild, der Festung Marienberg, der interessanten Wasserversorgung der Festung, den mittelalterlichen Toren und Stadttürmen, den Würzburger Mühlgräben, d. h. den ab- bzw. umgeleiteten beiden Stadtbächen Pleichach und Kürnach samt ihrer Mühlen, sowie mit einzelnen Bauten der Stadt, wie Stift Haug, Juliusspital, Brückentor, Alter Bahnhof und anderen. Krönender Abschluß seines Lebenswerks sind zum einen die beiden großen Arbeiten über die Stadtbefestigung Würzburgs im Mittelalter und in der Neuzeit, zum anderen das Stadtmodell „Würzburg um 1525" im Mainfränkischen Museum.

Die Veröffentlichungen Franz Seberichs sind teils in Zeitungsbeilagen der 30er bis 50er Jahre – „Frankenwarte", „Frankenkalender", „Mainlande" – in z. T. zahlreichen Folgen verstreut, teils als Beiträge im „Mainfränkischen Jahrbuch" oder als „Mainfränkische Hefte" erschienen. Der Aufsatz „Würzburg 150 Jahre bayerisch" befindet sich im Adressbuch für 1964.

Franz Seberichs Forschungsergebnisse fanden zu seinen Lebzeiten hohe Anerkennung. Ihm wurde 1954 von der Philosophischen Fakultät der Universität Würzburg die Ehrendoktorwürde zuerkannt. 1956 erhielt er das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen, beide Ehrungen in Anerkennung seiner Verdienste für die Erforschung der Würzburger Stadtgeschichte. Die Stadt Würzburg ehrte ihn im April 1964 mit der Verleihung der Silbernen Stadtplakette.

Über die Alte Mainbrücke zu Würzburg sind trotz Franz Seberichs Forschungen nach wie vor schmerzhafte Ungenauigkeiten verbreitet. So steht z. B. im offiziellen Programm zum 1300-jährigen Stadtjubiläum zu lesen, daß sie anstelle einer zerstörten römischen Brücke errichtet wurde, wobei in diesem Fall ja sicher an ein Steinbauwerk gedacht ist. Immer wieder taucht aber auch die Meinung auf, es habe „früher" hier eine Holzbrücke bestanden. Doch spricht eine Urkunde aus dem 11. Jahrhundert gegen das Bestehen eines festen Mainübergangs zu dieser Zeit und für die Querung des Flusses mit Wasserfahrzeugen. Dem Würzburger Bischof Meginhard (1018–34) wurde von Kaiser Konrad II. im Jahr 1030 unter anderen Privilegien auch die Fährgerechtigkeit verliehen. Sie bezog sich mit Sicherheit auf die wichtigste und einträglichste Fähre des ganzen Stadtgebietes, von welchem in der Urkunde ausdrücklich die Rede ist. Am Anfang standen also Furt und Fähre im Zug der alten, uralten Siedlungsachse.

Das Besondere der Würzburger Alten Mainbrücke ist aber die Tatsache, daß sie mit großer Wahrscheinlichkeit die älteste größere Steinbrücke in Deutschland darstellt. Sie war nämlich im Jahr 1133 bereits vollendet. Ihr Baubeginn ist somit um 1120 oder wenig später anzunehmen, da in jenen Zeiten, aufgrund der einfachen technischen Mittel, der Baufortschritt ein sehr langsamer war. Größere Steinbrücken aus noch früheren Jahrhunderten, römische ausgenommen, gibt es auf deutschem Boden gar nicht. Die persönlichen und technischen Voraussetzungen für den Gewölbebau waren ja erst seit dem Aufschwung der Baukunst in der Ottonenzeit gegeben.

Die Würzburger Brücke ist also älter als die berühmte Regensburger (1135–47), die allerdings den ehrfürchtig machenden Vorzug hat, auch heute noch zum größten Teil erhalten zu sein. Diese war ursprünglich 330 m lang und überspannt die Donau mit 16 Bogen von 10,45 bis 16,70 m Spannweite. Die Würzburger Brücke hat eine Gesamtlänge von etwa 179 m. Die Spannweiten ihrer Bogen reichen von 13,60 bis 17,53 m.

Die Erkenntnis, daß die uns bekannte Alte Mainbrücke einen Vorgängerbau hatte, gründet auf einer Nachricht in einer Urkunde des Bischofs Embricho (1125–43) vom Jahr 1133. Leider ist sie nicht im Original sondern nur in einer Abschrift aus späterer Zeit, dem 14. Jh., erhalten, aus welchem Grund sie von manchen Forschern angezweifelt wird – und

damit auch die erste Brücke. Ein einziger Satz im Text der Urkunde wirft ein plötzliches helles Licht, das ebenso schnell wieder erlischt, auf Main und Brücke: „vir bonus, qui et praeclari operis **pontem nobis fecit**, Enzelinus Laycus ...". Als Baumeister der Brücke wird also der Laie Enzelin genannt, der auch als Dombaumeister in Erscheinung tritt.

In mehreren Untersuchungsschritten weist F. Seberich nach, daß die erste Mainbrücke ganz sicher ganz in Stein ausgeführt war, also nicht nur Steinpfeiler mit hölzernem Überbau besaß. Beweiskraft hat auch ein Ratsprotokoll aus der Erbauungszeit der zweiten Brücke, in welchem 1538 festgehalten wird, daß man versuchen solle, die auf der Flußsohle „unter der Brucken" liegenden Steine des alten Bogens zu heben, da sie bei Niedrigwasser ein Hindernis darstellten. Ein Bogen der zweiten Brücke stürzte nie ein.

Das Aussehen der ersten Brücke

Sie hatte die gleiche Pfeilerzahl wie ihre Nachfolgerin, und auch das Baumaterial, Kalkstein aus dem Oberen Muschelkalk, war das gleiche. Ihre Breite war etwas geringer, nämlich 6,40 m gegenüber 7,59 m beim heutigen Bauwerk. Ein wesentlicher Unterschied im Aussehen bestand darin, daß sie noch nicht die hohen Pfeileraufbauten mit Ausweichstellen hatte. Die Steinbrüstungen begleiteten die Fahrbahn in geschlossenem Zug. Die stromauf gerichteten Pfeilerspitzen waren kürzer. Wahrscheinlich war die alte Brücke auch etwas höher, hatte Eselsrückenform, wie z. B. die Regensburger und Ochsenfurter und viele andere mittelalterliche Brücken (Abb. 1).

Außer in der erstgenannten Urkunde wird die Brücke in den nächsten Jahrhunderten zwar nicht allzu oft aber doch mehrfach erwähnt. 1170 kommt sie in einer Urkunde Bischof Herolds (1165–72), um 1190 in einem Preislied Würzburgs des Geschichtsschreibers Gottfried von Viterbo vor. Im 13. Jh. begegnen wir ihr bei Lorenz Fries (1250) und 1279 in den Monumenta Boica als „pons Mogi". 1310 wird sie in einer Urkunde des Bischofs Andreas von Gundelfingen erwähnt, 1322 in einer Ablaßurkunde, die für milde Gaben zur Wiederherstellung der „zerstörten" Brücke einen Ablaß verheißt. Möglicherweise gingen diese Schäden auf die große Flut von 1306 zurück. Eine weitere Urkunde von 1331 macht deutlich, daß das Bauwerk offenbar schon in einem Zustand war, der dauernd Reparaturen erforderte.

Man muß bedenken, daß der Main immer wieder in kürzeren oder längeren Zeitabständen außerordentliche Hochwasser führte und im Winter starken Eisgang brachte. Das **Jahrtausendhochwasser** von **1342** riß vermutlich letzte noch bestehende Bogen ein und nahm die nach der Katastrophe von 1306 errichteten Holzjoche mit. Die Pfeiler blieben aber stehen, und die Brücke wurde erneut ausgebessert, d. h. mit „Holzwerk," einer hölzernen Fahrbahnkonstruktion, versehen. Doch verfiel sie anscheinend im nächsten Jahrhundert bis etwa 1470 immer mehr – Hochwässer von 1413, 1422, **1442**, 1445, 1451 – auch von Pfeilerreparaturen ist die Rede, und die Beratungen des Stadtrats Über notwendige Maßnahmen mehrten sich.

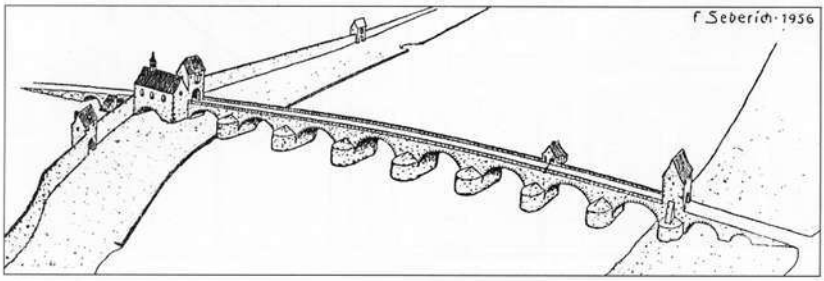

Abb. 1: Die Brücke um 1200, Rekonstruktion. Ansicht von Norden. (aus F. Seberich 1958, S. 23)

Bau der zweiten Brücke

Unter Fürstbischof Rudolf von Scherenberg schritt die Stadt dann endlich zur Tat. Eine Verbrauchssteuer, der „Tatz", der im Einvernehmen zwischen Herrschaft und Stadt immer auf eine begrenzte Reihe von Jahren bewilligt wurde, sollte die außerordentlichen Ausgaben des Brückenbaus decken. Die Jahre 1474 und 75 gingen mit der Beschaffung des Steinmaterials hin. Die Steinbrüche lagen mainaufwärts am Bronnberg, heute Bromberg genannt, auf der linken Talseite zwischen Heidingsfeld und Eibelstadt in einem zum Main hin abfallenden Hang. So konnten die Bausteine zu Schiff an die Baustelle transportiert werden. Im April 1476 unternahmen Steinmetzmeister, Parlier und Zimmermann eine Besichtigungsfahrt nach Frankfurt, um die dortige Brücke anzuschauen.

Als Brückenbaumeister wird zunächst Hans von Königshofen berufen, ab 1477 leitet der Stadtsteinmetzmeister Hans Rappolt den Bau, ab 1484 der neue Stadtmeister Hans von Heidelberg und ab 1486 Hans Thürner. Die Unterscheidung aller dieser „Hans" heißenden Meister war für F. Seberich keine leichte Aufgabe. Die neuen Brückenmaße werden im Vergleich zur Enzelin-Brücke festgelegt, was deren Rekonstruktion heute möglich macht. Von der ersten Brücke standen noch alle Pfeiler und der erste rechtsseitige Bogen. Dessen Spannweite beträgt 13,60 m – er besteht heute noch. Als alte Pfeilerlänge wird 16,93 m, als ihre Breite 7,30 m angegeben. Die Breite der alten Brücke betrug 6,42 m. Die neue Brücke sollte 19,27 m lange und 7,30 m breite Pfeiler erhalten, wobei von der Brücke stromauf 7,59 m, stromab 4,09 m vorgebaut sind (Abb. 2).

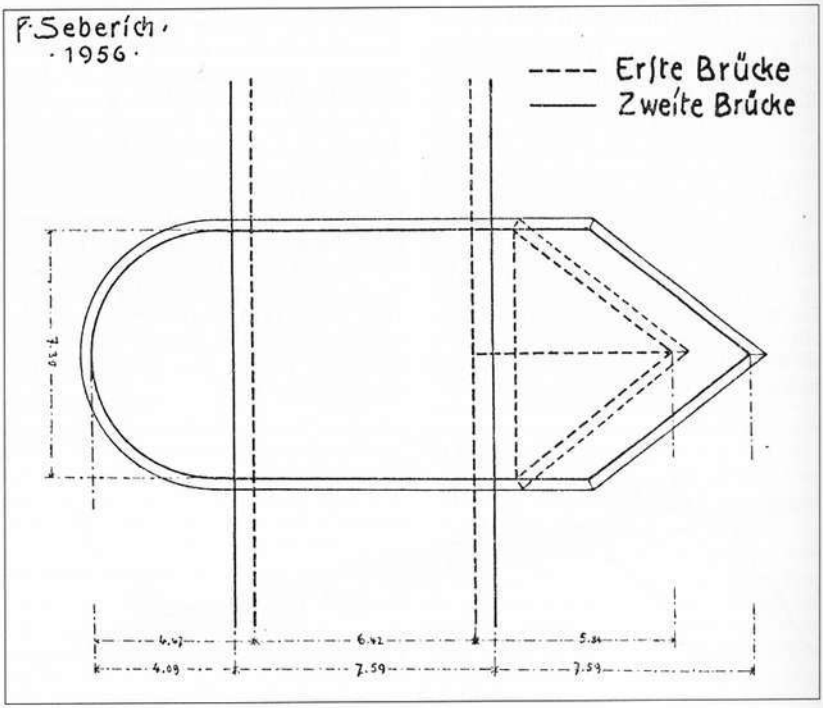

Abb. 2: Maße der alten und neuen Brücke. (aus F. Seberich 1958, S. 49)

Die Breite der Brücke ist dann 7,59 m. Die nördlichen runden Pfeilervorbauten wurden also beibehalten, d. h. im Grundriß nicht verändert, und nur die südlichen Pfeilerköpfe verlängert. Als Spannweite des ersten, neu zu errichtenden Bogens wird 16,94 m festgelegt.

Was also nicht neu gebaut werden mußte waren die beiden Widerlager, der erste rechtsufrige Pfeiler und Bogen und die beiden Brückenrampen. Die lange rechte besitzt drei Rampenbogen, die kürzere linke zwei. Sie sind heute durch die Aufhöhung des Stadtbodens und die Bebauung ganz unsichtbar, waren in früheren Jahrhunderten offen und wurden als Keller oder Lagerräume vermietet.

Die vollständige Erneuerung der Pfeiler

Die Zählung der Pfeiler erfolgt hier vom rechten Ufer, d. h. von der Stadtseite her – wie auch bei F. Seberich, im Gegensatz zur heute üblichen Zählung vom linken Ufer aus (Abb. 3).

1476 Bau des zweiten Pfeilers,
1478 Bau des dritten Pfeilers,
1481 Bau des vierten Pfeilers,
1484 Bau des fünften Pfeilers,
1488 Bau des siebten Pfeilers.

Der sechste Pfeiler war besonders schadhaft („vaste boese"), auf ihm stand außerdem das alte Zollhaus. Aber erst im Jahr **1562/63** Bau des sechsten Pfeilers.

Er blieb auch nach seinem Umbau der Böse. Seine Gründung war wohl etwas nachlässig, nicht auf Fels sondern nur auf einer mit Mörtel verfestigten Kiesschicht ausgeführt. 1950 zeigte sich beim Einbau der Steuerkammer für die neue Großschleuse in diesen Pfeiler, daß die Quaderverkleidung des Pfeilersockels auf 7 m Länge und 1,5 m Höhe weggerissen und das Innere großräumig ausgehöhlt war. Außerdem war die Wand der alten Brücke nicht abgetragen, sondern der obere Teil des neuen, südlichen Pfeilerkopfes ihr einfach nur vorgesetzt worden. Dieser befand sich dort also gar nicht in einem echten Mauerverband.

Die Jahreszahlen für den Pfeilerbau ergeben sich aus den Quellen und aus den Inschriften auf den Pfeilern selbst. Sie befinden sich auf den Ost- oder Westseiten der Pfeilerspitzen oder, in einem Fall in der flußabwärts gelegenen Rundung.

Als Gründe für die zeitlichen Unterbrechungen des Baus sind vor allem finanzielle, aber auch politische und technische Schwierigkeiten, u. a. auch Hochwässer, überliefert. Allein die Vorbereitung für die Baugrube oder „Wasserstube" mit ihrer doppelten Spundwand aus Pfählen, deren Zwischenraum mit Lehm ausgestampft werden mußte, dann das wochenlang händisch und mit maschinellen Hilfsmitteln betriebene Wasserschöpfen, das anschließende bis auf den Fels Graben usw., kostete viel Zeit, Kraft und Geldmittel. Die Stadt nahm auch wiederholt Anleihen auf.

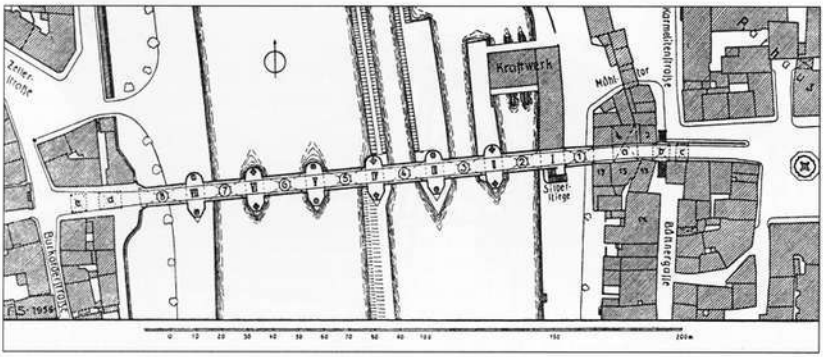

Abb. 3: Plan der Brücke mit Pfeiler- und Bogennummern. (aus F. Seberich 1958, S. 52)

F. Seberich weist nach, daß die Brückenfahrbahn während des Pfeilerneubaus sehr wahrscheinlich nicht unterbrochen sondern durch eine hölzerne Notbrücke aufrecht erhalten war. Sie stützte sich jeweils abschnittsweise entweder auf den alten Pfeilerkern und ein zusätzliches hölzernes Stützjoch, oder aber allein auf solche, falls der alte Pfeiler ganz ausgebrochen werden mußte (Abb. 4).

Die Arbeiten standen immer unter Zeitdruck, da man vor April nicht anfangen konnte und spätestens Anfang Oktober bis über die Höhe normaler Hochwässer aufgemauert haben mußte. Mehrfach wurden sie durch Sommerhochwässer unterbrochen und zurückgeworfen.

Die Wölbung der Brücke

Nach Fertigstellen der Pfeiler war, mit Ausnahme des ersten Bogens rechts, nach wie vor die gesamte Wasserbreite mit Holzjochen überbrückt, wie nun schon seit langer Zeit. Das komplizierte Holzwerk war kostspielig und empfindlich und mußte oft erneuert werden. Der Verkehr auf der Brücke war lebhaft, sie diente ja nicht nur der Stadt und ihrem Umland sondern auch dem Fernverkehr. Vier- bis sechsspännige Lastwagen von Regensburg und Nürnberg nach Frankfurt und zurück sowie von Augsburg und Ulm nach Thüringen benutzten sie.

1512/13 Wölbung des zweiten Bogens (Spannweite 16,37 m),
1537 Wölbung des dritten Bogens (15,92 m),
1538 Wölbung des vierten Bogens (16,65 m),
1539 Wölbung des fünften Bogens (16,78 m),
1543 Wölbung des achten Bogens (17,53 m).

Bogen sechs und sieben blieben noch lange als Holzjoche bestehen. Auf der Stadtansicht Merians (1632) und auf seinem Brückenbild (1648) scheint die Brücke durchgehend in Stein gewölbt zu sein. Doch waren die Stirnseiten der Holzjoche zum Wetterschutz mit Schalbrettern verkleidet und glichen daher von ferne den Steinbogen. Das Sprengwerk lag also nicht offen. F. Seberich hatte die Holzkonstruktion bereits 1932 anhand von Archivalien nachgewiesen. Ein bildliches Zeugnis entdeckte M. H. v. Freeden (1951) in Gestalt eines bisher unbekannten Kupferstichs von Salver aus dem Jahr 1673, auf dem die beiden Holzjoche mit Sprengwerk einwandfrei zu erkennen sind.

1680 Wölbung des sechsten Bogens (16,63 m),
1703 Wölbung des siebten Bogens (16,52 m).

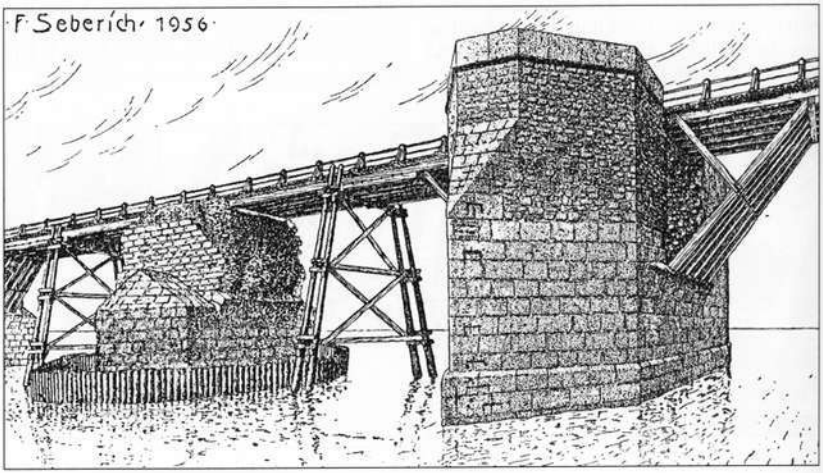

Abb. 4: Abstützung der Fahrbahn beim Bau der Pfeiler. (aus F. Seberich 1958, S. 76)

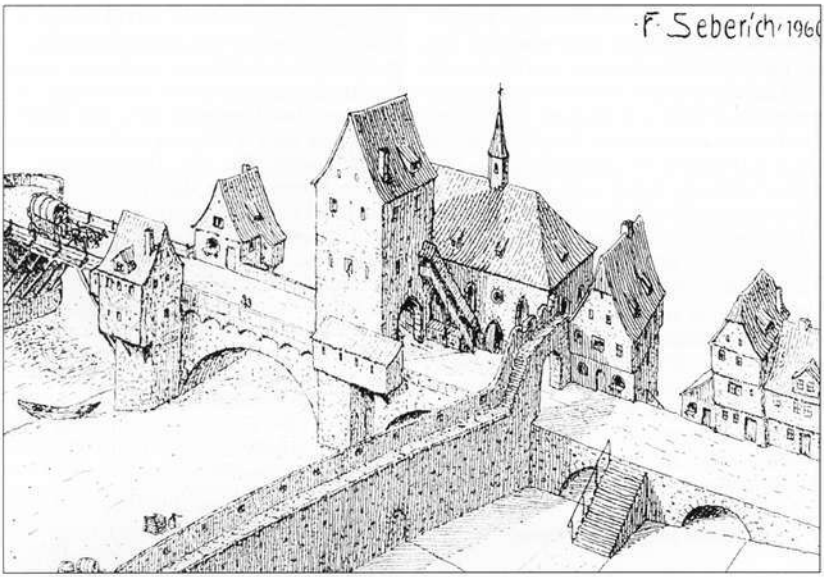

Abb. 5: Inneres Brückentor und Gotthardkapelle um 1480, Rekonstruktion.
(aus F. Seberich 1962, S. 153; Foto Mainfränkisches Museum)

Es handelt sich bei allen um relativ hohe Flachbogen. Die Gurtbogen aller Joche sind sauber mit großen Quadern ausgeführt, die Stirnflächen darüber in waagrechten Schichten von Kalkbruchsteinen. Die Wölbflächen der alten Bogen sind aus ebensolchen Kalksteinen, die beiden neuen weisen große Flächen von Ziegelmauerwerk auf.

Von allem Anfang an besaß die Alte Mainbrücke **Torbauten**, am rechten Ufer zunächst nicht auf dem Widerlager sondern auf der Rampe. Ab dem 14. Jh. waren beide Widerlager mit festen Bauten besetzt, rechtsufrig mit dem inneren und linksufrig mit dem äußeren Brückentor, letzteres dann als prachtvoller barocker Neubau 1702 neu errichtet.

Mit der ersten Brücke entstand auch schon die **Gotthardskapelle**, die Würzburger Brückenkapelle. Sie befand sich neben der Fahrbahn auf der Nordseite der rechtsufrigen Brückenrampe. Den Unterbau bildeten der eigens hierfür verbreiterte größte, d. h. flußnächste Rampenbogen und ein Fundament nördlich neben dem Widerlager. Seit dem 30jährigen Krieg war sie kein Kirchlein mehr, sondern wurde profaniert und bis 1879 als Wachtstube verwendet. Das zugehörige Schilderhäuschen für den Posten stand gegenüber auf einer auskragenden – heute noch vorhandenen! – Steinplatte seitlich des Brückengeländers. Damit es den Verkehr nicht behinderte, schwebte es frei in der Luft. Heute steht an Stelle der Kapelle ein Geschäfts- und Wohnhaus (Abb. 5).

Auch die Brückentore sind längst abgerissen wie auch weitere ehemalige **Bauten auf der Brücke**: auf Pfeiler eins standen auf den südlichen und nördlichen Ausbauten zwei Häuschen. Die Zollhäuser für den Brückenzoll-Einnehmer bekrönten die Pfeiler sechs und sieben auf der Südseite, das letztere wurde 1492 zusätzlich errichtet. Das baufällige alte auf Pfeiler sechs wurde renoviert und vermietet.

Im 18. Jh., ab 1726, erhielt die Alte Mainbrücke ihre schwungvolle Silhouette. Den

kunstsinnigen und prunkfreudigen Barockfürsten war die Brücke zu schmucklos: trug sie doch nur „ein steynen Creutz", das seit 1497 auf der Südseite des vierten Pfeilers aufgestellt und mit einem kleinen kapellenartigen Umbau versehen war. Die Fürstbischöfe Ch. F. v. Hutten (1724–29) und F. K. v. Schönborn (1729–46) ließen „sie in großartiger Weise mit zwölf mächtigen, etwa 4,5 m hohen '**Heiligenstatuen**' ausstatten, welche auf hohen Sockeln in den Plattformen der Pfeilerköpfe aufgestellt wurden". Von Ost nach West stehen

auf Pfeiler	auf der Nordseite:	auf der Südseite:
2	König Pippin	St. Totnan
3	St. Fridericus	St. Kilian
4	St. Josephus	Patrona Franconiae
5	St. Nepomuk	St. Colonat
6	St. Carolus Borromäus	St. Burkhard
7	St. Carolus Magnus	St. Bruno

Was noch zur Brücke gehört

In den Jahren 1643/44 wurde vom energischen und auf das Wohl seiner Untertanen bedachten Fürstbischof J. Ph. v. Schönborn der Wunsch der Stadt nach einer innerhalb der Stadtmauern gelegenen leistungsstarken Mühle erfüllt, und auf herrschaftliche Kosten die **Untere Mainmühle**, abwärts der Brücke zwischen Pfeiler eins und zwei errichtet. Gleichzeitig entstand das **Streichwehr**, das vom linken Mainufer in einer Länge von 315 m schräg durch den Fluß zum dritten Pfeiler geführt wurde. Es staute den Main um etwa 4 Fuß (1,20 m). Das „Wasserbieth", das Gerinne für die 4, später 3 Mühlräder wurde unter dem zweiten Brückenbogen hindurch angelegt, das **Nadelwehr** unter dem dritten eingerichtet. Es gestattete Schiffen und Flößen die Überwindung der Staustufe.

Im Zug der neuen Befestigungsanlagen auf der linken Mainseite kam es 1675–80 zum Bau des **Umgehungskanals** mit einer Kammerschleuse, wodurch den Schiffen die mühsame und gefährliche, für die Mühle immer mit Stauverlust verbundene, Wehrlochpassage erspart wurde. Flöße mußten weiterhin das Nadelwehr benutzen.

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jh. setzten erhebliche technische Eingriffe in den Bestand der Brücke ein. 1890/91 wurde im vierten Brückenbogen eine neue Einrichtung geschaffen, das **Trommelwehr**, und flußabwärts eine neue **Floßgasse** mit Leitwerken angeschlossen. Für das Trommelwehr im vierten Bogen mußte das Streichwehr, das bisher an Pfeiler drei anschloß, verlegt werden. Die unteren 95 m wurden abgeschnitten und gerade auf Pfeiler vier zugeführt. Die Kraft zur Bewegung der technisch interessanten Anlage – einer französischen Erfindung aus der Mitte des 19. Jh. – stammte aus dem Fluß selbst. Die Wehrklappe wurde vom ein- und ausströmenden Flußwasser, das durch Ventile, Kanäle und Kammern geleitet wurde, umgelegt oder wieder aufgestellt. Zur gleichen Zeit erbaute man die kleine Kammerschleuse am Südende des Streichwehrs.

1921 wurde die Untere Mainmühle, abwärts vom zweiten Bogen gelegen, abgerissen, und an ihrer Stelle von der Rhein-Main-Donau-AG das erste neuzeitliche **Kraftwerk** am Main zur Stromgewinnung errichtet.

1948 ersetzte die RMD-AG das immer noch bestehende Nadelwehr durch ein modernes **Fischbauchklappenwehr**, das durch elektrischen Antrieb bewegt wird. Auch das Trommelwehr wurde später durch ein solches ersetzt. Und schließlich wurde 1948–54 unter dem siebten Brückenbogen die **Großschleuse** von 300 m Länge und 12 m Breite, mit 2,80 m Stauhöhe angelegt. Damit waren viele weitere Maßnahmen verbunden, wie die Anlage von Leitwerken, Fahrwasservertiefung, Einbau der Steuerkammer in Pfeiler sechs, Zurückverlegung der flußaufwärts folgenden Bastion. Auch in jüngerer und jüngster Zeit wurde das „technische Zubehör" der Brücke wiederholt verändert und umgebaut, so z. B. die Floßgasse verkürzt und die Stau- und Schleusenanlagen modernisiert. Daß dies alles so schonend geschehen konnte, ohne das Erscheinungsbild der Brücke wesentlich zu beeinträchtigen, grenzt an ein Wunder.

Ein gefährliches Ereignis im Leben der Brücke war das außergewöhnliche Hochwasser vom 29. 02. 1784. Der Fluß führte damals ungeheure Eisschollen und viele von den Lagerplätzen mitgerissene „Holländerstäm-

me" mit sich. Der Druck auf die Brückenfront bei einem Wasserstand von nur noch einem Meter unter den Gewölbescheiteln der mittleren Bogen, die niedrigeren äußeren müssen eingetaucht gewesen sein, war enorm – aber die Brücke hielt stand.

Ein trauriges Ereignis stellte die Sprengung des vierten und fünften Bogens am 02. 04. 1945 dar, von zurückgehenden deutschen Truppen vorgenommen. Die stählerne Notkonstruktion, die von amerikanischen Pionieren gleich nach Einnahme der Stadt errichtet wurde, bestand bis 1950.

Von den beiden Treppen, die auf die rechte Brückenrampe hinaufführen, ist die 1875 gebaute sog. **Silberstiege** auf der Südseite des ersten Pfeilers von besonderer Bedeutung. Erstens hat man von ihrer mittleren Plattform den schönsten Blick auf den benachbarten, den Strom kraftvoll teilenden Pfeilerkopf. Zweitens sieht man den ersten Bogen, den ehrwürdigen Rest der Enzelin-Brücke, von der Nähe und erkennt deutlich die Maßnahme, die zu seiner Verbreiterung getroffen wurde: die steinernen Brüstungen der Fahrbahn wurden nach außen gerückt und stehen auf Kragbögen. Man erkennt außerdem, daß der erste Pfeiler in seinem westlichen Teil umgebaut und in Nord-Süd-Richtung etwas verbreitert wurde, um den Ansatz des neuen, breiteren zweiten Bogens zu ermöglichen. Und man ahnt vielleicht, daß zu Füßen unter den Treppenstufen noch der alte niedrige Pfeilerkopf der ersten Brücke mit seiner viel kürzeren Spitze steckt. So steigt man nicht nur entlang einer Bau- sondern auch einer Zeitnaht auf- oder abwärts(Abb. 6).

Die Alte Mainbrücke existiert als fester Übergang an Stelle der in ganz alten Zeiten vorhandenen Furt und des Fährbetriebs seit rund 870 Jahren. Das heute stehende Bauwerk ist, vom ersten Pfeilerneubau an gerechnet, 528 Jahre alt. So alt und dennoch so frisch und jung – eigentlich ist die Brücke zeitlos. Ihre kraftvolle Gestalt scheint in jedem Augenblick neu aus der Fließkraft des Flusses auszukristallisieren. Die geometrischen festen Formen und Substanzen ihres Baues sind dem strömenden, lebendigen Fließen eigentlich ganz entgegengesetzt. Und trotzdem gehört das eine untrennbar mit innerer Notwendigkeit zum anderen.

Verwendetes Schrifttum

FREEDEN, M. H. v. (1951): Eine unbekannte Ansicht der Festung Marienberg. – Mainfränkisches Jahrbuch, **3**, 326–329, Würzburg.

– (1954): Ehrung für 25 Jahre Forschungsarbeit an der Stadtgeschichte – Franz Seberich Ehrendoktor der Universität Würzburg. – „Mainpost", Nr. **71**, 26. März 1954, Würzburg.

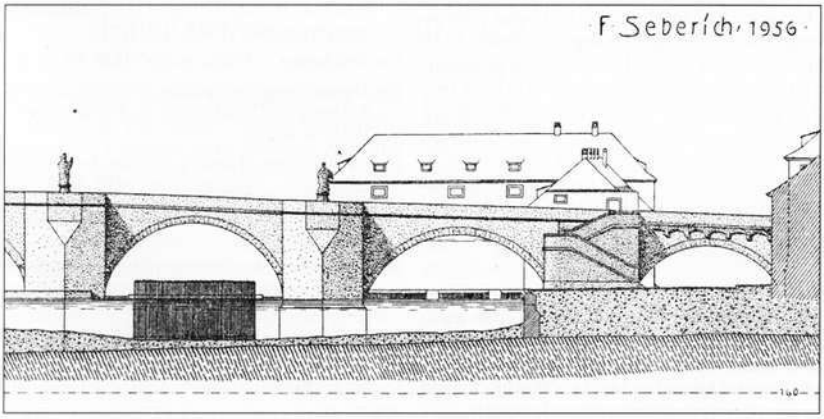

Abb. 6: Ansicht der Brücke von Süden, Bogen 1–3. (aus F. Seberich 1958, Klapptafel, Ausschnitt)

– (1965): Dr. h.c. Franz Seberich. Gedenkschrift. – Mainfränkisches Jahrbuch, **17**, 1–3, 1 Portr., Würzburg.

SEBERICH, F. (1932): Unsere alte Mainbrücke. – „Frankenwarte" **1932**, Nr. 37–40, Würzburg.

– (1958): Die Alte Mainbrücke zu Würzburg. – Mainfränkische Hefte, **31**, Würzburg.

– (1962): Die Stadtbefestigung Würzburgs. I. Teil: Die mittelalterliche Befestigung mit Mauern und Türmen. – Mainfränkische Hefte, **39**, Würzburg.

– (1963): Die Stadtbefestigung Würzburgs. II. Teil: Die neuzeitliche Umwallung. – Mainfränkische Hefte, **40**, Würzburg.

Anhang

Die heimatgeschichtlichen Forschungen Franz Seberichs, zunächst aus persönlichem und beruflichem Interesse heraus unternommen, wuchsen sich zu einem umfangreichen wissenschaftlichen Werk aus. Wir erstaunen angesichts der Fülle der Themen, ihrer überaus gründlichen Behandlung und akribischen Darstellung in Wort und Bild, d. h. Plan, Karte oder Zeichnung, und erfreuen uns an ihrer Exaktheit und Schönheit.

Mit den beiden ersten Veröffentlichungen „Unsere Alte Mainbrücke" 1932 und „Würzburgs Stadtbild in vergangener Zeit" 1933 erscheint bereits das Lebensthema programmatisch abgesteckt. Der große Wurf der beiden gezeichneten Stadtansichten, Würzburg um 1550 und 1750, welche Franz Seberich 1933 vorstellte, wurde später in vielen Einzeldarstellungen in Wort und Bild ausgestaltet – „durch unermüdliche Arbeit am Schreibtisch und Zeichenbrett, im Museum und in den Archiven" (M. H. v. FREEDEN).

Fleißig und kritisch, sowohl den Archivalien als sich selbst gegenüber, hat er in wirklich einmalig zu nennender Forschungsarbeit aber auch Darstellungskunst Würzburgs Baugeschichte lebendig werden lassen. Davon zeugt, beweiskräftiger als alle Worte, das nachfolgende Schriftenverzeichnis.

Veröffentlichungen von Franz Seberich

Unsere alte Mainbrücke. – „Frankenwarte" (Heimatbeilage zum „Würzburger Generalanzeiger") **1932**, Nr. 37–40.

Würzburgs Stadtbild in vergangener Zeit. – „Würzburger Generalanzeiger", Jubiläums-Nr. 26. Mai **1933**.

Mittelalterliche Wurfmaschinen. – „Frankenwarte" **1933**, Nr. 13–16.

Mittelalterliche Pulverwaffen. – „Frankenwarte" **1934**, Nr. 13–16.

Würzburg als Festung: Baugeschichte und Beschreibung der neueren Stadtbefestigung Würzburgs. – „Frankenkalender" **1934–39**.

Der Brand auf dem Marienberg am 11. Juni 1840. – „Frankenwarte" **1935**, Nr. 48.

Eine unbekannte Ansicht der Stadt Würzburg. – „Frankenkalender" **1936**.

Die Festung Marienberg. – „Frankenwarte" **1936**, Nr. 21–23: Das Neutor, Nr. 32–34: Das Schönborntor.

Die älteste Ansicht der Festung Marienberg. – „Frankenwarte" **1937**, Nr. 11.

Vom alten Stift Haug. – „Frankenwarte" **1937**, Nr. 18–19.

Beiträge zur Geschichte der Festung Marienberg. Vom „Husarenkeller". – „Frankenwarte" **1937**, Nr. 41.

Bilder und Pläne der Festung Marienberg. – „Frankenkalender" **1938**.

Die Festung Marienberg. Ihre Geschichte und bauliche Entwicklung. – „Bayerland", Sondernummer „Würzburg", **1938**.

Das Brückentor. – „Frankenwarte" **1938**, Nr. 20–23.

Die Entwicklung der Siedlung Würzburg bis zum Ausgang des Mittelalters. – „Frankenwarte" **1938**, Nr.43–45.

Eine Würzburger Hakenbüchse aus der Bauernkriegszeit. – „Frankenwarte" **1939**, Nr. 23.

Der Maschikuliturm. – „Frankenwarte" **1939**, Nr. 26–29.

Die Erstürmung des Schlosses Marienberg durch die Schweden am 18. Oktober 1631. – „Frankenkalender" **1940**.

Verzeichnis der Höhenfestpunkte in Würzburg. – unveröffentl. Manuskript im Stadtarchiv Würzburg, **1945**.

Alte Wasserleitungsprojekte in Würzburg. – „Mainlande" **1953**, Nr. 9–10.

Tore und Türme im alten Würzburg. – „Mainlande" **1953**, Nr. 20, **1958**, Nr. 17.

Pleichach und Kürnach und ihre Mühlen im Stadtbereich. – „Mainlande" **1954**, Nr. 18–23, **1955**, Nr. 1–5.

Der topographische Gehalt der älteren Würzburger Stadtansichten. – Mainfränkisches Jahrbuch **7**, S. 189–235, **1955**.

Ritterkapelle, Jörgenturm und Augustinerschwibbogen. Eine Untersuchung zur Topographie der Stadt Würzburg. – Mainfränkisches Jahrbuch **8**, S. 66–95, **1956**.

Die Serpentinelle von Thundorf. – Mainfränkisches Jährbuch **9**, S. 185–197, **1957**.

Neue Erkenntnisse über „die frühgeschichtliche Entwicklung des Würzburger Stadtplanes"? Eine Kritik des Aufsatzes von Karl Withold. – in: Engel, Wilhelm, Seberich, Franz und Meyer, Anton. „Mainlande" **1958**, Nr. 10–11.

Die Alte Mainbrücke zu Würzburg. – Mainfränkische Hefte, **31**, Würzburg **1958**.

Beiträge zur Geschichte des Juliusspitals. – Mainfränkisches Jahrbuch **10**, S. 107–137, **1958**.

Die Wasserversorgung der Festung Marienberg zu Würzburg. – „Mainlande" **1959**, Nr. 5–17.

Der alte Bahnhof und seine Schicksale. – „Mainlande" **1960**, Nr. 10–17.

Die Einwohnerzahl Würzburgs in alter und neuer Zeit. – Mainfränkisches Jahrbuch **12**, S. 49–68, **1960**.

Werbewesen in alter Zeit. – „Mainlande" **1961**, Nr. 23–24.

Wo lag die Heringsmühle in Würzburg? – „Mainlande" **1962**, Nr. 5–7.

Die Stadtbefestigung Würzburgs. Die mittelalterliche Befestigung mit Mauern und Türmen. – Mainfränkische Hefte, **39**, Würzburg **1962**.

Die Stadtbefestigung Würzburgs. Die neuzeitliche Umwallung. – Mainfränkische Hefte, **40**, Würzburg **1963**.

Der Fäßleinsbrunn. – „Mainlande" **1963**, Nr. 9–11.

Eine Ansicht der Stadt Würzburg um 1580. – Altfränkiche Bilder **62**, S. 12–13, Würzburg **1963**.

Würzburg 150 Jahre bayerisch. – Würzburger Adressbuch **1964**.

Das Stadtmodell „Würzburg um 1525" im Mainfränkischen Museum. Sophie Fick Stiftung, Karl Richter Stiftung. Geschichte und Beschreibung. – Mainfränkisches Museum, Würzburg **1967**.

Das Stadtmodell „Würzburg um 1525" im Mainfränkischen Museum. – Mainfränkische Hefte, **50**, Würzburg **1968**.

Manfred Weigert

Eine fränkische Goethelegende aus der Zeit der dritten Schweizerreise (30.7.1797 – 20.11.1797)

Am Freitag, den 3. November 1797, kam Goethe bei Ellwangen in das fränkische Gebiet. In Tübingen hatte er einen Kutscher gemietet, der ihn für 100 Gulden nach Nürnberg bringen sollte. Neben diesem saß der Kammerdiener Johann Ludwig Geist auf dem Bocke. Im Wagen unterhielt sich Goethe mit Professor Johann Heinrich Meyer aus Stäfa im Kanton Zürich, der aus Italien zurückgekommen war, sobald die österreichisch-französischen Kriegshandlungen dies ermöglicht hatten. Noch hatte der Rastatter Kongreß nicht begonnen und dem alten Heiligen Römischen Reich deutscher Nation war noch ein letzter Augenblick vergönnt. In den fränkischen Gebieten hatten freilich schon die politischen Veränderungen begonnen. Seit 1791 waren die Fürstentümer Brandenburg-Ansbach und Brandenburg-Bayreuth preußisch. Der leitende Minister Karl August von Hardenberg in Ansbach war eifrig auf Arrondierungen bedacht – sei es mit den benachbarten Reichsstädten oder Hochstiften.

Goethe macht in seinem Tagebuch über diese Reise keine Angaben zu vorhandenen Territoriumsgrenzen und damit Zollstationen. Von Ellwangen führte der Weg über Ellenberg, Dinkelsbühl, Matzmannsdorf, Burk, Königshofen und Bechhofen nach „Großenriedt". Dieser Ort liegt im Altmühltal auf