

DIETER SCHOTT

Technische Universität Darmstadt
E-Mail: schott@pg.tu-darmstadt.de

„ES FÜHRT ÜBER DEN MAIN EINE BRÜCKE VON STEIN“*

DIE BRÜCKEN VON FRANKFURT AM MAIN IM LANGEN 19. JAHRHUNDERT

DIE ALTE BRÜCKE IN FRANKFURT: ENTSTEHUNG UND BEDEUTUNG FÜR DIE STADT

In Frankfurt, an der „Furt“ über den Main, entstand wahrscheinlich schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts¹ eine Steinbrücke, die im Hinblick auf Lage und Funktion von zentraler Bedeutung für die Geschichte der Stadt war². Die Brücke bildete einen Kreuzungspunkt wichtiger Verkehrswege: einmal des Mains als Ost-West-Wasserstraße mit Handelsstraßen nach Norden und Süden, die über die Brücke verliefen und Frankfurt mit Städten wie Nürnberg, Augsburg, Leipzig, Lübeck, Straßburg, Basel und den flandrischen Städten sowie auch noch weiter mit Norditalien, Böhmen, Ungarn und Paris verbanden. Seit 1276 sprechen die Quellen von der „Steinernen Brücke“, wengleich nicht alle Bauteile aus Stein waren. Die Holzbohlen der Fahrbahn über einem Bogen konnten bei militärischer Gefährdung

* Titel eines Volksliedes.

¹ Urkundliche Erstnennung 1222 im Rahmen eines Grundstückstreits im Bartholomäusstiftsbuch.

² Vgl. B. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke. Gestern – Heute – Morgen*, (2010), S. 6. Wissenbach formuliert sogar die These, alle späteren Entwicklungen Frankfurts hätten ursächlich mit dieser Brücke zusammengehungen.

entfernt werden. Noch in den napoleonischen Kriegen wurde damit verhindert, dass die bayerischen Truppen den sich zurückziehenden Franzosen folgen konnten³. Brücken waren und sind strategische Schnittstellen, an und in denen sich zentrale Elemente europäischer Stadtentwicklung und die Eigenschaften von Flüssen als grundlegende Standortfaktoren von Urbanisierung einerseits, als multiple Ressourcen, die Transport, Energie, Lebensmittel sichern, als unberechenbare Gefahrenquellen für Hochwasser, Krankheit und Tod andererseits überkreuzen und verbinden. Anknüpfend an frühere Überlegungen zu Stadt-Fluss-Beziehungen⁴ soll in diesem Beitrag die Entwicklung der Brücken in der Stadt Frankfurt mit einem Fokus auf der zweiten Hälfte des 19. und des frühen 20. Jahrhunderts untersucht werden. Dabei wird bis Mitte des 19. Jahrhunderts der einzigen Brücke von Frankfurt, der sogenannten Alten Brücke besondere Aufmerksamkeit gewidmet, weil diese einmal seit dem Mittelalter den Charakter Frankfurts als Handelsstadt wesentlich mit bestimmte und prägte, andererseits dann in der industriegesellschaftlichen Moderne, obwohl ihre verkehrswirtschaftliche Bedeutung proportional deutlich zurückging, dennoch von hoher emotionaler, für die Frankfurter Bevölkerung identitätsstiftender Relevanz war.

Die steinerne Brücke wurde nach mehrmaliger weitgehender Zerstörung (unter anderen im Jahrtausendhochwasser von 1342) von Stadtbaumeister Madern Gerthener kurz vor 1400 in ihrer bis ins 20. Jahrhundert im wesentlichen erhaltenen Form⁵ errichtet. Nach Vorbild der Prager Karlsbrücke wurde sie mit einem Kreuzifix über dem mittleren Bogen versehen, unter diesem der Main die größte Wassertiefe aufwies; dies war auch der breiteste Bogen und daher die von Lastschiffen bevorzugte Route. Die Brücke aus 13 Bögen, mit Mauerwerk aus rotem Sandstein erbaut,

³ Vgl. H.-O. Schembs, *Die Alte Brücke und ihre Erneuerung im Laufe der Jahrhunderte*, in: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, 70 (2004), S. 185–212, hier 200.

⁴ Vgl. meine Überlegungen in D. Schott, *Stadt und Fluss: Flüsse als städtische Umwelten im 19. und 20. Jahrhundert*, in: *Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2004–2006*, hg. v. B. Hermann, (2007), S. 145–162; ders., *Stadt und Fluss: Zentrale Dimensionen städtischer Umweltgeschichte*, in: *Umwelt und Klima im Geschichtsunterricht*, hg. v. B. Kuhn, A. Windus, (*Historica et Didactica. Fortbildung Geschichte* 5, 2013), S. 57–76, sowie M. Knoll, U. Lübken, D. Schott, *Introduction*, in: *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City-River Relations*, hg. v. denselben, (2017), S. 3–22.

⁵ Die umfangreichen Reparaturen in der Mitte des 18. Jahrhunderts änderten sehr wenig an der äußeren Gestalt der Brücke, vgl. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 17–24.

war nicht nur, neben der Stadtmauer, eines der ältesten und teuersten Bauwerke der Stadt⁶. Sie beherbergte auch eine Vielzahl von Funktionen⁷. Neben der natürlich fundamentalen Flussquerung war an die Brücke eine Brückenmühle angeschlossen, die für die städtische Meherversorgung unabdingbar war. Der Brückenbogen mit dem Kruzifix diente zugleich als Hinrichtungsstätte. Von hier wurden zum Tod Verurteilte gefesselt in den Fluss gestoßen: insgesamt 91 Fälle im Zeitraum 1366–1500, deutlich mehr, als in diesem Zeitraum durch Hängen oder Köpfen ums Leben kamen. Wenn die Stadt Frankfurt „Glück“ hatte, dann trug der Fluss den Leichnam jenseits der Stadtgrenzen und die Stadt sparte die Kosten für ein Begräbnis auf dem Schindanger. Auch die Leichen von Selbstmördern wurden dort in den Fluss geworfen. Ein anderer Brückenbogen diente als öffentliche Bedürfnisanstalt, dort konnten die Frankfurter auch flüssige und feste Abfälle in den Fluss entsorgen. In einem Häuschen auf der Brücke wohnte der städtische Rattenmeister, bei dem die Frankfurter, wenn die Stadt mal wieder die endemische Rattenplage energischer bekämpfte, Ratten gegen eine kleine Belohnung abliefern konnten. Der Rattenmeister zahlte einen Heller aus, schnitt den toten Ratten die Schwänze als Beleg ab und warf die Körper in den Fluss⁸.

Die Brücke verkörperte aber auch die städtische Obrigkeit. An beiden Enden der Brücke versperrte ein Brückenturm den Weg in die Stadt bzw. nach Sachsenhausen. An einem Brückenturm (auf der Nordseite) prangten zum Fluss zu der Reichsadler und eine Sonnenuhr, zur Stadt zu das Stadtwappen sowie eine Darstellung, wie eine Hand abgeschlagen wurde (um potentielle Übeltäter abzuschrecken und sie zu ermahnen, die „Freiheit der Brücke“ zu respektieren). Die Brücke wurde auch permanent bewacht: Neben den Zöllnern, die den Brückenzoll kassierten, waren ständig Wächter auf der Brücke präsent⁹. Der nördliche Brückenturm diente zugleich auch als Gefängnis. Im Durchgang des nördlichen Brückenturms war über 300

⁶ Vgl. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 13 u. 16. Es gab eine eigene Brückenkasse, die „Brückenfabrik“, deren Gelder nur für Brückeninstandhaltung verwendet werden durften.

⁷ Dies folgt der Darstellung bei Schembs, *Die Alte Brücke*. Vgl. auch Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, wo insbesondere die Baugeschichte (und Reparaturgeschichte) der Brücke detailliert aufgearbeitet wird.

⁸ Schembs, *Die Alte Brücke*, S. 194.

⁹ Vgl. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 17.

Jahre auch die „Judensau“ zu sehen, eine zutiefst antijüdische Darstellung, obwohl Frankfurt eine recht bedeutende jüdische Gemeinde beherbergte¹⁰. Schließlich gab es im 14. Jahrhundert auch eine der Heiligen Katharina geweihte Brückenkappelle, die allerdings nach der Zerstörung durch das Jahrtausendhochwasser 1342 nicht wieder aufgebaut wurde¹¹.

Um den Bau der Alten Brücke rankten sich Legenden, wie wohl auch bei vielen anderen Brücken. Demnach habe sich der Baumeister mit dem Teufel verbunden, weil er es nicht schaffte, die Brücke zum vereinbarten Termin fertig zu stellen. Der Teufel sicherte ihm zu, die Brücke fertigzustellen, verlangte aber als „Lohn“ das erste Lebewesen, das am Morgen die Brücke überqueren würde. Der Brückenbaumeister musste üblicherweise – um die Haltbarkeit der Brücke zu demonstrieren – als erster die fertige Brücke überqueren, wäre also dem Teufel zum Opfer gefallen. Als er nach schlafloser Nacht morgens einen Hahn krähen hörte, kam ihm die Idee, bei seinem Gang über die Brücke einen Hahn vor sich her zu treiben. Der Teufel holte sich den Hahn, war aber so wütend, dass er den Hahn mit großer Wucht durch einen Brückenbogen warf – dies war die Stelle, die mit den Holzbohlen gedeckt war. An dieser Stelle entstand ein Loch, das niemals zugemauert werden konnte. In Erinnerung an diese Geschichte schmückt das Kruzifix auf der Brückenmitte ein Hahn, im Volksmund Brickegickel genannt¹².

Die Vielzahl von Funktionen, die die Brücke in ihrer langen Geschichte innehatte, zeigt die außerordentliche Bedeutung dieses Bauwerks für die Geschichte des mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Frankfurts. Die Brücke vermittelte nicht nur als einzige über den Main im Unterlauf den überörtlichen Verkehr zwischen Nord und Süd, sie erfüllte auch zahlreiche weitere Aufgaben im alltäglichen Leben der Stadt. Sie zählte zweifellos auch zu den großen und berühmten Steinbrücken deutscher Städte. Ein alter deutscher Spruch führt sie wie folgt auf: „Die Dresdener ist die längste und schönste, die Prager die breiteste und frömmste, die Regensburger die stärkste – die Sachsenhäuser die röteste“¹³. Bei Frankfurts berühmtestem

¹⁰ Schembs, *Die Alte Brücke*, S. 190–196.

¹¹ Ebenda, S. 188–189.

¹² Ebenda, *Alte Brücke*, S. 190 beruft sich auf H. Bode, *Frankfurter Sagenschatz*, (1978), S. 72–74. S. Abbildung Nr. 1.

¹³ Zit. nach Schembs, *Die Alte Brücke*, S. 193.

Sohn Goethe erscheint die Brücke in *Dichtung und Wahrheit* als bedeutendes Lokalstolz begründendes Bauwerk, vielleicht als Jugenderinnerung etwas verklärt:

Am liebsten spazierte ich auf der großen Mainbrücke. Ihre Länge, ihre Festigkeit, ihr gutes Aussehen macht sie zu einem bemerkenswerten Bauwerk; auch ist es aus früherer Zeit beinahe das einzige Denkmal jener Vorsorge, welche die weltliche Obrigkeit ihren Bürgern schuldig ist. Der schöne Fluß auf- und abwärts zog meine Blicke nach sich; und wenn auf dem Brückenkreuz der goldene Hahn im Sonnenschein glänzte, so war es mir immer eine erfreuliche Empfindung¹⁴.

Trotz Goethes nostalgischer Verklärung galten Teile der Brücke offenbar Ende des 18. Jahrhunderts bereits als dysfunktional. 1765 wurde der Sachsenhäuser Brückenturm abgebrochen, 1801 dann der Frankfurter – weil sie den Verkehr behinderten. Bereits Ende des 18. Jahrhunderts wurde im Zeichen der Ordnung auch der Rechtsverkehr für Fußgänger eingeführt, um Zusammenstöße auf den recht schmalen Fußwegen zu vermeiden¹⁵.

Angesichts der Verkehrsintensivierung Mitte des 19. Jahrhunderts war die Brücke dem wachsenden Verkehrsaufkommen zunehmend weniger gewachsen. Die Fahrbahnbreite betrug lediglich 4,73 m, die Breite der Bögen für die Schifffahrt 7,5–9 m. Seit den 1860er Jahren wurde intensiv über einen Abbruch und Neubau verhandelt; ein Projekt des städtischen Inspektors Eckhardt von 1865 sah eine Brücke mit acht Bögen, 14 m Breite und Abbau der Maininsel vor. Offenbar gab es zu diesem Zeitpunkt kein Interesse in der städtischen Öffentlichkeit, die Alte Brücke zu erhalten, oder die sie ersetzende „denkmalgerecht“ zu gestalten. Bevor aber ein Beschluss des Senats der Freien Stadt Frankfurt vom 11. April 1866, die Brücke abzureißen und durch eine neue Brücke gemäß des Projekts von Eckhardt zu ersetzen, umgesetzt werden konnte, intervenierte die „große Geschichte“, konkreter der deutsch-deutsche Krieg von 1866¹⁶. Weil die

¹⁴ J. W. von Goethe, *Sämtliche Werke*, 10: *Aus meinem Leben. Dichtung und Wahrheit*, (1977), S. 22–23.

¹⁵ Vgl. Schembs, *Die Alte Brücke*, S. 201–202; die Bestätigung in einer preußischen Verkehrsordnung von 1866 zitiert Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 25/6.

¹⁶ Vgl. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 44–45. Auf S. 45 zeigt eine Skizze die Gestalt der Eckhardt'schen Brücke im Entwurf.

Freie Stadt Frankfurt auf der Verliererseite des Deutschen Bundes stand und als Kriegsfolge von Preußen annektiert wurde (1866), änderte sich das Stadtre Regiment grundlegend und eine Realisierung solcher Pläne wurde zunächst verhindert. In Folge der Annexion wurde 1869 die Alte Brücke zu preußischem Staatseigentum erklärt, nur die Brückenbauten wie die Brückenmühle blieben im Besitz der Stadt¹⁷.

FRANKFURT WIRD ZUR STADT DER BRÜCKEN (1848–1914)

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verlor die Brücke ihr Monopol; Frankfurt wurde in recht kurzer Zeit zu einer „Stadt der Brücken“, zur Unterscheidung bürgerte sich damals der Name ‚Alte Brücke‘ ein. Die chronologisch erste Konkurrenz wurde die Eisenbahnbrücke, die 1848 für die neue Eisenbahn zwischen Frankfurt und Heidelberg mit dem Namen Main-Neckar-Brücke fertiggestellt wurde¹⁸.

In ähnlichem Stil mit rotem Sandstein erstellt wie die Alte Brücke, diente diese zunächst nur dem Eisenbahnverkehr; ihre Lage war damals weit außerhalb des bebauten Stadtgebiets. Im Zuge der militärischen Auseinandersetzungen des Jahres 1848 ermöglichte im September 1848 die noch nicht eröffnete Eisenbahnbrücke den preußischen und österreichischen Truppen, die an der Alten Brücke auf heftiges Gewehrfeuer der Aufständischen stießen, den Weg auf die nördliche Mainseite, wo die Truppen dann ihre militärische Überlegenheit rasch erfolgreich ausspielen und die Aufständischen besiegen konnten¹⁹. Gut dreißig Jahre diente die Main-Neckar-Brücke ausschließlich dem Eisenbahn- und Fußgängerverkehr, aber nach Verlegung der Bahnhöfe und Zusammenfassung in einem neuen Hauptbahnhof²⁰ weiter westlich wurde die ehemalige Eisenbahnbrücke Anfang der 1890er Jahre umgebaut und unter dem Namen Wilhelmsbrücke für den allgemeinen städtischen Verkehr, insbesondere auch für die Straßenbahn, geöffnet. Sie war mit einer Breite von 13,36 m gut dreimal so

¹⁷ Vgl. Schembs, *Die Alte Brücke*, S. 202.

¹⁸ Vgl. W. Gorr, *Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnels und Brücken des Mains*, (1982), S. 161–174.

¹⁹ Vgl. Gorr, *Frankfurter Brücken*, S. 164.

²⁰ Vgl. H. Schomann, *Der Frankfurter Hauptbahnhof. 150 Jahre Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung (1838–1988)*, (1983).

breit wie die Alte Brücke und erwies sich bald als die am stärksten benutzte städtische Brücke.

Dies verweist auf einen allgemeinen Trend der Frankfurter Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert, der die relative Bedeutung und Frequenz der verschiedenen Brücken erheblich beeinflusste: Die Alte Brücke war nicht mittig zum mittelalterlichen Stadtkörper, sondern an dessen östlichem Rand gelegen. Mit fortschreitendem Stadtwachstum im 19. Jahrhundert, vor allem durch den Bau der Bahnhöfe am westlichen Stadtrand, verlagerte sich das Stadtwachstum immer weiter weg vom Standort der Alten Brücke, die – abgesehen von ihrer geringen Fahrbahnbreite – zu peripher gelegen kam, um die Hauptlast des Verkehrs tragen zu können.

Eine erste nennenswerte Entlastung der Alten Brücke kam mit dem Bau des Eisernen Stegs, einer Brücke nur für Fußgänger. Diese Brücke lag nun auf der Achse zwischen „Römer“, dem Hauptplatz Frankfurts, dem „Fahrtor“ und dem westlichen Ende der Vorstadt Sachsenhausen. In der Debatte über eine zweite Brücke waren seit dem frühen 19. Jahrhundert diverse Standorte und Bauweisen erörtert, aber letztlich alle zurückgewiesen worden. 1855 hatte ein Kaufmann etwa beim Rat der Stadt einen Antrag gestellt, eine Schiffsbrücke zwischen Fahrtor und Sachsenhausen einrichten zu dürfen, um den Weg zwischen Sachsenhausen und dem Frankfurter Fruchtmarkt abzukürzen, der Rat lehnte jedoch den Antrag ab. Im Zuge eines Baubooms im Westend in den 1860er Jahren zeigte sich allerdings die Alte Brücke als vollkommen überlastet mit Baufahrzeugen, die Baustoffe in die Stadt brachten.

Im Frühjahr 1866 beschloss der Senat, eine Reihe von neuen Brücken zu errichten, darunter einen „eisernen Steg“ der vom Fahrtor zur Schifferstraße in Sachsenhausen führen und Fußgängern vorbehalten sein sollte²¹. Der Ausgang des deutsch-deutschen Kriegs und die Annexion Frankfurts machten diese Pläne jedoch erst einmal zunichte. Preußen, der neue Stadtherr, zeigte sich zunächst unwillig, solche Investitionen zu tätigen. Die Frankfurter Bürger fanden sich damit jedoch nicht ab, sondern gründeten am 30. Juni 1867 eine Gesellschaft zur Erbauung einer eisernen Brücke in Form einer Aktiengesellschaft. Unter den Initiatoren waren eine Reihe angesehener Frankfurter Bürger, unter anderen Carl Bolongaro, Freiherr von Erlanger, aber auch der Konstrukteur der Brücke, Peter Schmick, vertreten.

²¹ Gorr, *Frankfurter Brücken*, S. 118.

Die Aktien im Wert von 100 Gulden pro Stück bei einem Garantiezins von 5% waren schnell verkauft, die Zeichnungssumme von 120.000 Gulden wurde sogar um 40.000 überzeichnet, was den Reichtum, aber auch die Opferbereitschaft des Frankfurter Bürgertums zeigt. Die Gründer sahen dies allerdings nicht als profitable Investition. Schon im Gesellschaftsvertrag war festgelegt, dass die Brücke nach Amortisation des Baukapitals durch Brückengelder – eine Überquerung kostete einen Kreuzer, das Jahresabonnement sechs Gulden – an die Stadt Frankfurt übergeben werden sollte. Man kalkulierte mit einer Frist von 20 Jahren²². Der Bau der Brücke wurde offenbar von der Frankfurter Bevölkerung mit großem Interesses verfolgt, es bürgerte sich der Brauch ein, am Sonntag zum Main spazieren zu gehen, um den Baufortschritt zu bestaunen²³. Bemerkenswerterweise war es gelungen, den ursprünglichen Kostenvoranschlag von 120.000 Gulden einzuhalten. Bei der feierlichen Einweihung des Eisernen Stegs am 29. September 1869 betonte der Vorsitzende der Brückenbau-Gesellschaft:

Der Eiserne Steg ist errichtet worden von Bürgern und nur von Bürgern; in trüber Zeit ein erstes Zeichen dessen was der Selbstthätigkeit des Bürgers obliegt, ein Beispiel, was sie zu leisten vermag. [...] Hoffen wir, daß diesem Baue noch manches öffentliche Werk folgen werde, hervorgehend aus dem Schoße des Bürgerthums, dem allgemeinen Besten gewidmet, unserer Stadt zur Zierde und Ehre²⁴.

Die Beschränkung, dass die Brücke nur dem Fußgängerverkehr diene, war der topographischen Lage geschuldet: Die niedrigen Flussufer erlaubten keine Straßenrampen. Die ursprünglich vorgesehene Erschließung für leichte Fahrzeuge, was die Statik der Brücke erlaubt hätte, erfolgte nie. Sehr rasch wurde die Brücke äußerst populär, nicht nur als den Flussübergang wesentlich abkürzender Verkehrsweg, sondern auch als Motiv der Frankfurter Maler, als Vordergrund für die historische Skyline des Doms und der Paulskirche. Im Jahr 1884 passierten über eine Million Personen den Steg. Insbesondere die Stadtteile Altstadt und Sachsenhausen setzten sich schon seit den 1870er Jahren für eine Übernahme des Eisernen Stegs durch

²² Ebenda, S. 118–119.

²³ Ebenda, S. 121.

²⁴ Zit. nach: *Frankfurter Nachrichten*, (1.10.1869), S. 467.

die Stadt und für Abschaffung der Brückengelder ein, was dann 1886 auch erfolgte. Motiv war dabei nicht nur die Beseitigung der Brückenmaut, sondern auch die Wiedererlangung städtischer Kontrolle über das Bauwerk im Hinblick auf die Schifffahrt.

Die Schifffahrt auf dem Main war seit der Jahrhundertmitte stark zurückgegangen, weil der Main über große Teile des Jahres nur geringe Wassertiefen aufwies; die großen Dampfschiffe auf dem Rhein, die in den 1850er Jahren schon 800 Tonnen Ladekapazität hatten, konnten den Main nicht mehr oder nur mit geringer Ladung befahren. Zudem hatten die umfangreichen Regulierungsarbeiten am Rhein den Wasserstand dort gesenkt, was auch den Wasserspiegel des Mains reduzierte²⁵. Auf Initiative der Frankfurter Handelskammer entstand in den 1870er Jahren das Projekt einer Kanalisierung des Untermains, das sicherstellen sollte, dass Rheinschiffe Frankfurt direkt und mit voller Ladung anlaufen konnten. Weil der Main in diesem Abschnitt aber Grenzfluss zwischen Preußen und dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt bildete, kam erst nach langwierigen Verhandlungen 1883 ein Vertrag über die Kanalisierung des Untermains zustande. Frankfurt hatte sich verpflichten müssen, auf städtische Kosten den Westhafen und einen Kohlekai am Südufer des Mains herzustellen. Im Oktober 1886 wurden die sechs Staustufen zwischen Frankfurt und der Mainmündung sowie der Westhafen eingeweiht. Der Main konnte danach von Rheinschiffen mit über 1.000 Tonnen Ladung und einem Tiefgang von 2,30 m befahren werden. Dies hatte erhebliche Konsequenzen auch für den Eisernen Steg und die Alte Brücke²⁶. Der Wasserspiegel des Flusses stieg wegen der Regulierung und der Eisernen Steg behinderte nun vor allem bei hohen Wasserständen die Schifffahrt. Daher erfolgte im Jahr 1911 eine Erhöhung der Brücke um 1,60 m. Im gleichen Zug wurde ein Tiefkai für schifffahrtstechnische Zwecke angelegt, dieser wurde planmäßig in Hochwassern überschwemmt²⁷.

Der Bau des Eisernen Stegs, insbesondere aber wohl die Reichsgründung und die folgende Boomperiode hatten offenbar den Knoten gelöst: In

²⁵ Vgl. T. Bauer, F. Koch, *Der Frankfurter Osthafen. 100 Bewegte Jahre*, (2012), S. 28.

²⁶ Vgl. C. Reichel, *Frankfurt und seine Häfen. Der Main als Verkehrsträger im Industriezeitalter*, in: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, 70 (2004), S. 241–269.

²⁷ Vgl. C. Schüsler, *Hochwasser und Überschwemmungen – Leben mit dem Main*, in: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, 70 (2004), S. 167–183, hier 181.

kurzer Folge wurden weitere Brücken im Stadtbereich erbaut, 1874 die Untermainbrücke und 1878 die Obermainbrücke, jeweils nur wenige hundert Meter von der Alten Brücke entfernt, ebenfalls mit einer Eisenkonstruktion und vom gleichen Brückenbaumeister entworfen wie der Eiserne Steg, Peter Schmick. Diese Brücken wurden jedoch, obwohl kurz eine Trägerschaft seitens der Aktiengesellschaft des Eisernen Stegs erwogen worden war, von der Stadt Frankfurt gebaut²⁸.

DIE NEUERBAUUNG DER ALTEN BRÜCKE: MODERNER KERN IN HISTORISCHEM KLEID?

Auch wenn die Alte Brücke durch ihre modernen Schwestern eine wesentliche Entlastung erfahren hatte, war die Brückenfrage damit noch nicht dauerhaft gelöst. Die Mainregulierung, insbesondere aber der Bau des Osthafens bis 1912, ein Mammutprojekt der Stadt Frankfurt, die damit den stark gestiegenen Schiffsverkehr besser bewältigen und auch Raum für Industrieansiedlung schaffen wollte, erzwangen letztlich Anfang des 20. Jahrhunderts einen vollständigen Neubau der Alten Brücke. Diese bildete angesichts des um zwei Meter gestiegenen Pegels des Mains, aber auch angesichts der engen Öffnungen von nur 10 m, ein ernsthaftes Hindernis für moderne Schiffe²⁹. Dass die technisch eigentlich auf der Hand liegende Lösung – Abbruch und Neubau in modernem, leistungsfähigem Design – nicht ohne weiteres akzeptiert wurde, zeigt die besondere kulturelle Bedeutung der Alten Brücke für die Frankfurter Stadtidentität.

Aus einer Vielzahl Anfang des 20. Jahrhunderts ventilierter Vorschläge schälte sich schließlich das Projekt des Tiefbauamts von 1909 als konsensfähig heraus: Die Brücke sollte abgebrochen und an alter Stelle wiederaufgebaut werden, die Insel sollte erhalten werden, als Konstruktionsmaterial sollte wieder roter Sandstein dienen und in die neue Alte Brücke sollten einzelne Teile der alten Brücke integriert werden. Technischer Kern dieser „neuen Alten Brücke“ war jedoch eine Beton-Konstruktion, die größere

²⁸ Vgl. Gorr, *Frankfurter Brücken*, S. 139–154 (Untermainbrücke), 65–74 (Obermainbrücke); vgl. auch V. Rödel, *Ingenieurbaukunst in Frankfurt am Main 1806–1914*, (1983), S. 190–195. S. Abbildung Nr. 2.

²⁹ Vgl. Bauer, Koch, *Der Frankfurter Osthafen*, bes. S. 41–46.; Schembs, *Die Alte Brücke*, S. 202–203.

Spannweiten und damit breitere Bögen ermöglichte, Mit einer geringeren Zahl von zugleich breiteren Bögen sollte der besseren Schiffbarkeit, Haupterfordernis der neuen Brücke, Rechnung getragen werden. 1911 veranstaltete Frankfurt gemeinsam mit Preußen, das die Baupflicht hatte, einen Wettbewerb, aus dem die Architektengemeinschaft Franz von Hoven und Franz Heberer siegreich hervorging, Hoven hatte in Frankfurt etwa den Rathaus-Neubau, die Senckenberg-Bibliothek, das Bürgerhospital und verschiedene Privatvillen verantwortet; er galt als führender Vertreter der Neo-Renaissance³⁰. Gerade am Rathaus-Neubau zeigte sich, wie stark zu diesem Zeitpunkt die Orientierung an historischen Vorbildern war: Die Dachkonstruktion des Sachsenhäuser Brückenturms mit vier Eckgiebel-Türmchen, der bereits 1760 abgerissen worden war, bildete die Vorlage für die Gestaltung des Rathhausturms (1900–1904), im Volksmund nach dem damaligen Oberbürgermeister Franz Adickes „Der Lange Franz“ genannt³¹. Im Nachgang des Wettbewerbs zur neuen Alten Brücke kam es dazu, dass auch der Zweitplatzierte, Architekt Carl Leonhardt, in die Bearbeitung der Pläne involviert wurde³².

Die Grundsteinlegung der neuen Alten Brücke wurde 1912 am selben Tag wie die Einweihung des Osthafens gefeiert, obwohl der Bau der Brücke noch gar nicht begonnen wurde; auch diese Koppelung zeigt die enge funktionale Verknüpfung der Projekte. Die Brücke sollte Kaiserbrücke heißen, ihre Gestalt stieß aber in der Lokalpresse auch auf Kritik³³. Die Einweihungsfeier des Osthafens fand in großem Rahmen statt, mit Schiffskorso und zahlreichen Schaulustigen auf den Straßen beiderseits des Mains und am Osthafen³⁴. Erst im Frühjahr 1914 wurde eine hölzerne Notbrücke erstellt und im Juni dann tatsächlich mit dem Abbruch der Brücke begonnen. Die Frankfurter verabschiedeten sich mit etwas Wehmut von der Alten Brücke:

³⁰ Vgl. Schembs, *Die Alte Brücke*, S. 203.

³¹ Vgl. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 28.

³² S. Abbildung Nr. 3.

³³ Vgl. *Ausstellung von Erinnerungen an die alte Mainbrücke*, in: *Frankfurter Generalanzeiger*, (23.05.1912).

³⁴ Vgl. Bauer, Koch, *Der Frankfurter Osthafen*, S. 11–17.

Viele gingen nach ihrem Ausflug zum Wäldchestag [ein lokaler Feiertag am Dienstag nach Pfingsten D.S.] ein letztes Mal über die Brücke, eine Gruppe sang dem Denkmal Karls des Großen ein Abschiedsständchen, hängte ihm ein Holzkistchen mit den Worten „Scheiden tut weh“ um den Hals und drückte ihm ein Bund Blumen in die Hand, in der er den Reichsapfel hielt. Viele Frankfurter brachen sich aus der steinernen Brüstung noch ein Steinchen als Andenken heraus und Sachsenhäuser Gärtner mit ihren Karren, die vom Markt kamen, waren die Letzten, die über das alte Pflaster gingen³⁵.

Wegen des Ersten Weltkrieges stockten die Abbrucharbeiten und nach Kriegsende verhinderte zunächst die Inflation sowie Neuplanungs-Ideen den Brückenbau. Als aber im Januar 1924 ein Winterhochwasser Teile der Notbrücke wegriss, wurde die Brückenfrage wieder dringlich. Auf Initiative der Stadtverwaltung gründete sich im April 1924 ein Brückenbauverein, dem vor allem Vertreter Frankfurter Vereine und Geschäftsleute angehörten. Dieser Verein veranstaltete unter anderen an Pfingsten 1924 ein Brückenfest in der Altstadt mit großem Erfolg und schrieb eine Brückenlotterie aus, die erhebliche Summen einbrachte; Hauptpreis war ein voll eingerichtetes Einfamilienhaus (Wert 70.000 Mark). Bereits im Mai 1924 konnte der Verein der Stadt 100.000 Mark zur Verfügung stellen, worauf die Stadt – auch ermutigt durch die Zusage Preußens, für das Festhalten an der ursprünglichen Breite von 19 m (zwischenzeitlich hatte man aus Kostengründen auf 14 m reduziert) einen höheren Beitrag zu leisten – im Juni 1924 die Wiederaufnahme des Brückenbaus beschloss³⁶. Also auch hier wieder, wie einst bei der Finanzierung des Eisernen Stegs, waren Teile der Bürgerschaft offensichtlich bereit, in einer Situation kommunaler Finanzknappheit einen Beitrag zu leisten, um den Brückenbau voranzubringen.

Die neue Alte Brücke, wie sie nunmehr offiziell hieß, war letztlich ein Kompromiss. Man knüpfte hinsichtlich Lage und äußerlich sichtbarem Baumaterial an die Alte Brücke an, reduzierte jedoch die Zahl der Bögen auf acht. Mit einer wesentlich größeren lichten Weite von fast 30 m und Durchfahrtshöhen von 8,16 und 8,58 m wurde die Brücke tauglich für die

³⁵ Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 51.

³⁶ Vgl. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 53–54.

ganzjährige Großschifffahrt. Im Innern der Brücke steckte ein Betonkern, der die Lasten trug. Diese Betonkonstruktion wurde mit 80 cm dicken roten Sandsteinquadern verblendet. Der Brückenbau gab auch Anlass für eine neue Anpassung der Ufer: Die Tiefkais wurden auf beiden Seiten weiter in den Strom vorgeschoben, in Sachsenhausen schloss die Brücke zudem an eine neue Hochkaistraße an. Anstelle der Mühle sollte ein Gast- und Vereinshaus auf der Insel erbaut werden, was aber wegen der Kosten nie umgesetzt wurde.

Im Licht der gerade (2018) abgeschlossenen Altstadt-Rekonstruktion in Frankfurt erscheint es fast wieder typisch für das starke Geschichtsbewusstsein Frankfurts, dass man eine sicherlich aufwändigere historisierende Bauart anstelle einer modernen Stahlkonstruktion für die Brücke wählte. Vielleicht wäre die Entscheidung anders ausgefallen, wenn die eigentliche Planungszeit in die 1920er Jahre gefallen wäre, angesichts des damals in Frankfurt dezidiert modernen Baugeschehens, geprägt von Architekten wie Ernst May und Martin Elsässer. Aber die Bereitschaft der Frankfurter, das Brückenprojekt finanziell zu unterstützen, zeigt ja auch deren grundsätzliches Einverständnis mit einer historisierenden Formensprache. Interessant und interpretationsbedürftig ist aber, mit welchem großem Aufwand die Einweihung der Brücke im August 1926 letztlich gefeiert wurde.

DIE BRÜCKENWEIHE ALS FEST DER EINHEIT DEUTSCHLANDS

Ein dreitägiges Brückenweihefest Mitte August 1926 unter enormer Teilnahme der Bevölkerung (für den Sonntag wurden 400.000 Besucher gezählt), eine Schiffsprozession mit 70 Schiffen, zahlreiche Ehrengäste aus Reichsregierung, preußischer Regierung, Festbeleuchtungen, Sportfeste etc. rahmten das Ereignis. Oberbürgermeister Ludwig Landmann beendete seine Weiherede mit den Worten:

Sei im Zauber dieser Stunde, da uns zu Häupten die Sonne begrüßt in ihrem ewigen Lauf, zu unsern Füßen sich ewig wechselnd Welle auf Welle drängt, der Wunsch ausgesprochen, daß die Schiffe unter dem Brückenbogen glücklich und wohlbehalten dem Meere zustreben, die dem Main und der Donau als Endpforten sich öffnen und möge diese glückhafte Fahrt

zukunftsweisend und vorbedeutend sein für das Schicksal unseres Volkes und unseres geliebten Vaterlandes³⁷.

Die Brückenweihe wurde von Frankfurt als Anlass genommen, ein Fest der Einheit und des Aufstiegs zu feiern. Frankfurt präsentierte sich als „Brückenstadt zwischen Nord und Süd“, als Scharnier, das das Deutsche Reich zusammenhält. Während der Einweihung zogen landsmannschaftliche Vereinigungen aus ganz Deutschland über die Brücke, die Schiffsprozession brachte Schiffe aus allen Teilen Deutschlands, mit denen Frankfurt Handel trieb, in die Mainstadt³⁸. Betrachtet man die stark reduzierte verkehrstechnische Bedeutung der neuen Alten Brücke für den innerstädtischen Verkehr, so könnte dieser gewaltige Aufwand unangemessen und verschwenderisch erscheinen. Aber Frankfurt und dem seit Oktober 1924 die Stadt führenden Oberbürgermeister Landmann ging es darum, eine klare politische Botschaft auszusenden. Diese Botschaft betonte zum einen die Einheit des Reiches, nicht mal drei Jahre, nachdem diese im Hitler-Putsch, in den Aufständen in Mitteldeutschland und Hamburg, aber auch den separatistischen Unruhen im Rheinland ernsthaft gefährdet gewesen war. Zum andern sollte verdeutlicht werden, dass die Bedeutung Frankfurts die einer preußischen Landstadt erheblich überstieg. Frankfurt beanspruchte für sich eine führende Rolle im Reich und wollte seine problematische territoriale Situation, umgeben im Norden und Süden durch die hessischen Provinzen Oberhessen und Starkenburg, verbessern³⁹. Die Stadt sah sich als hegemoniales Zentrum im länderübergreifenden Rhein-Main-Gebiet und wollte die alten territorialen Grenzen durch neue funktionale Zuordnungen überwinden. Ganz konkret präsentierte sich Frankfurt in diesem Fest auch als „Verkehrsstadt“. So hob Landmann in seiner Einweihungsrede insbesondere die Bedeutung des Rhein-Main-Donau-Kanals als europäische Magistrale hervor:

³⁷ Zit. nach Schembs, *Alte Brücke*, S. 208.

³⁸ Die Schiffsprozession hatte jedoch auch humoristische Elemente: so war ein kleiner Kahn, der den Frankfurter Vorort Schwanheim repräsentierte, als Schwan gestaltet, vgl. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 56, Foto.

³⁹ Vgl. D. Rebenitsch, *Ludwig Landmann. Frankfurter Oberbürgermeister der Weimarer Republik*, (1975), bes. S. 147–226, das Kapitel 5: *Kommunale Expansionspolitik*.

Wird doch der Rhein-Main-Donau-Kanal nach seiner Vollendung als Trans-Europa-Kanal und direkte Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee eine der wichtigsten Binnenschiffahrtsstraßen unseres Kontinents und, wie bereits Goethe bezeichnet hat, das „bedeutendste wirtschaftliche Ereignis Europas“. Er gewinnt internationale Bedeutung für die gesamte europäische Verkehrs- und Wirtschaftspolitik und rückt damit auch unseren Main in den Bereich der Weltgeltung; dieser wird zu einem wichtigen Verbindungs- und Gelenkstück des Kanals, der als Brennpunkt europäischer Politik in größtem Ausmaß Handel, Industrie und Landwirtschaft fördern und darüber hinaus aber auch die oberste Zukunftsaufgabe einer engeren politischen Verständigung zwischen Ost- und Mitteleuropa zur Förderung der gesamten Weltwirtschaft und Kultur, zum Heile Deutschlands und jedes anderen einzelnen europäischen Staates, erfüllen wird⁴⁰.

Im Zuge des Rhein-Main-Donau-Kanals⁴¹ wäre Frankfurt eine Mittelpunktsrolle zugekommen. Dieses Streben nach Zentralität für die Main-Stadt war eine Konstante im verkehrspolitischen Wirken von Ludwig Landmann. Nur einen Tag nach der Brückenweihe wurde zudem auch von Landmann der Landeplatz der Deutschen Lufthansa eingeweiht, Vorgänger des späteren Frankfurter Flughafens⁴², und auch für den Luftverkehr bean-

⁴⁰ *Illustrierte Zeitung zum Brückenfest in Frankfurt am Main am 26. August 1926*, S. 272 f., zit. nach Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 57.

⁴¹ Tatsächlich ging es 1926 darum, dass die Rhein-Main-Donau AG mit Hilfe von Zuschüssen Bayerns und des Reiches drei Staustufen im Main oberhalb von Aschaffenburg beginnen konnte. Landmann setzte sich in der Folgezeit immer wieder massiv dafür ein, auch bei der Reichsregierung, dass das Projekt des Rhein-Main-Donau-Kanals nicht eingestellt wurde. Im Juli 1926 wurde tatsächlich das Startzeichen für diese Bauarbeiten gegeben. Letztlich scheiterte das Kanalprojekt aber an den Finanzschwierigkeiten der Weltwirtschaftskrise und wurde erst in den 1960er Jahren, vor allem vorangetrieben durch Franz-Josef Strauß wieder fortgesetzt, vgl. B. Timmermann, *Der Rhein-Main-Donau-Kanal und seine Auswirkungen auf die europäische Binnenschifffahrt*, (1995); zum Einsatz von Landmann: Rebentisch, *Ludwig Landmann*, S. 165–167.

⁴² Der Landeplatz war zu diesem Zeitpunkt allerdings noch auf dem Rebstock-Gelände. Der heutige Standort des Frankfurter Flughafens lag 1926 noch im Gebiet, das die Alliierten als Brückenkopf für das linksrheinische besetzte Gebiet beanspruchten und das tatsächlich 1923 auch nochmals von französischen Truppen besetzt worden war. Von daher schied dieses Gebiet aktuell aus Planungsüberlegungen zunächst aus, auch wenn Landmann und den Frankfurter Luftverkehrsplanern klar war, dass das Rebstockgelände,

spruchte Frankfurt diese Zentralfunktion. Landmann hatte sich intensiv für die Zusammenfassung des deutschen Luftverkehrs in Form der Lufthansa eingesetzt und war auch selbst bei der handelsrechtlichen Gründung in das Präsidium als stellvertretender Vorsitzender eingetreten. Die bis heute anhaltende enge Verbindung der Stadt Frankfurt mit dem Flughafen resultiert also aus dem intensiven Einsatz Landmanns für die städtischen Interessen im Hinblick auf den Luftverkehr Mitte der 1920er Jahre⁴³. Nicht direkt zur Sprache kam bei der Brückenweihe die Initiative Frankfurts in einem anderen Verkehrssektor: Frankfurt war führend für die Planung überregionaler Nur-Kraftfahrtsstraßen tätig. Der Magistratsbaurat Hermann Uhlfelder hatte 1925 in städtischem Auftrag die italienischen Autobahnen studiert und die daraus resultierenden Sondierungen mit Wissenschaftlern und Kommunen führten letztlich im November 1926 zur Gründung des Vereins zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg – Frankfurt – Basel, auch die Geschäftsführung blieb in Frankfurt⁴⁴. Die außerordentlich aufwändige und massenwirksame Einweihung der neuen Alten Brücke kann hier letztlich als geeigneter Anlass interpretiert werden, um einen weit über das Bauwerk und seine begrenzte verkehrstechnische Bedeutung hinausgehenden stadtpolitischen Geltungs- und Gestaltungsanspruch der Stadt Frankfurt zu artikulieren.

Blicken wir kurz auf die hier sicherlich zentrale Figur des Oberbürgermeisters Ludwig Landmanns. Woher hatte er seine Prägungen, seine Ideen? Landmann, geboren 1868 in Mannheim aus einer kleinbürgerlichen jüdischen Familie, hatte nach Jura-Studium 1894 eine Arbeit in der Mannheimer Stadtverwaltung aufgenommen, die damals von dem außerordentlich dynamischen und visionären Oberbürgermeister Otto Beck geführt wurde⁴⁵. Unter Beck, der wohl rasch die Qualitäten Landmanns erkannte, wurde er 1898 zum Stadtsyndikus ernannt. Neben seiner Arbeit in der

das keinerlei Erweiterungsmöglichkeiten bot, auf Dauer zu klein sein würde. Vgl. Reben-tisch, *Ludwig Landmann*, S. 161–165.

⁴³ Vgl. Reben-tisch, *Ludwig Landmann*, S. 151–161.

⁴⁴ Vgl. Ebenda, S. 167–170. Auch wenn es dem Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel (HaFraBa) nicht gelang, den Bau einer Autobahn tatsächlich einzuleiten, so folgte die Trassenplanung der unter dem NS-Regime gebauten Autobahn Frankfurt – Darmstadt – Mannheim genau seinen Entwürfen.

⁴⁵ Vgl. D. Schott, *Stadt unter Strom. 1891–1908*, in: *Geschichte der Stadt Mannheim*, hg. v. U. Nieß, M. Caroli, 2: 1801–1914 (2007), S. 498–597, hier S. 505–509.

Stadtverwaltung hielt Landmann auch Vorlesungen an der neu gegründeten Handelshochschule Mannheim und war *de facto* die rechte Hand von Beck und seinem Nachfolger Paul Martin. Als es 1913 zu Differenzen über die Übertragung eines vierten Bürgermeisterpostens an Landmann kam, quittierte dieser schließlich den Dienst und trat 1916 als Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Wohnungswesen in den Dienst der Stadt Frankfurt. Politisch war Landmann Anhänger des Nationalsozialen Vereins, später der Fortschrittlichen Volkspartei gewesen; in Frankfurt schloss er sich 1919 der neugegründeten linksliberalen Deutschen Demokratischen Partei an. Im Oktober 1924 wurde Landmann mit Unterstützung der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, der Deutschen Demokratischen Partei und des Zentrums zum Oberbürgermeister von Frankfurt gewählt. Besonders wichtig wurde das mit der Berufung des Architekten Ernst May beabsichtigte Wohnungs- und Städtebauprogramm *Neues Frankfurt*, in dessen Verlauf viel beachtete Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus wie die Römerstadt entstanden⁴⁶. Was Landmann nun aus seiner Mannheimer Zeit mitbrachte, war einmal die Ausrichtung auf infrastrukturpolitische Großprojekte (in Mannheim war dies der Industriehafen sowie der Bau eines kommunalen Kraftwerks, was auch wichtige industriepolitische Anstöße gab), zum andern die Art und Weise, wie kommunale Ereignisse und Jubiläen zelebriert werden. So griff die Schiffsprozession bei der Brückenweihe 1926 sicherlich auch auf die Schiffsprozession zurück, mit der Mannheim 1907 sein dreihundertjähriges Stadtjubiläum und zugleich die offizielle Einweihung des Industriehafens gefeiert hatte⁴⁷. Zwar hatte es auch schon bei der Einweihung des Westhafens und des Osthafens kleinere Schiffs-korsos gegeben⁴⁸, aber die Idee, den klassischen Festumzug (üblicherweise ein konstitutives Element von Stadtfeiern) auf das Wasser zu verlegen, stammte eindeutig aus dem Mannheimer Stadtjubiläum.

Die Brückenweihe im August 1926, an der gemäß der Zahlen fast die gesamte Frankfurter Einwohnerschaft Anteil nahm, hatte also mehrere Be-

⁴⁶ Vgl. Rebentisch, *Ludwig Landmann*. Zur Wohnungsbaupolitik auch G. Kuhn, *Wohnkultur und kommunale Wohnungspolitik in Frankfurt am Main 1880–1930. Wege zu einer pluralen Gesellschaft der Individuen*, (1998).

⁴⁷ Vgl. D. Schott, *Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt, Mainz, Mannheim 1880–1918*, (1999), S. 453–484.

⁴⁸ Vgl. Bauer, Koch, *Der Frankfurter Osthafen*, S. 11–17.

deutungsebenen. Neben dem Anlass, die Eröffnung einer stadtgeschichtlich wichtigen und zentral gelegenen Brücke zu feiern, an deren Herstellung die Bürgerschaft nachweislich großen Anteil genommen hatte, diente die Brückenweihe auch als Fest der Stadtgemeinschaft, als Zeichen bürger-schaftlichen Zusammenhalts und gemeinsamen Feierns nach den ent-behrungs- und konfliktreichen Jahren der unmittelbaren Nachkriegszeit. Landmann ordnete als Liberaler und europäisch denkender Zeitgenosse diese Brücke als Verbindungselement ein in weitere herzustellende Ver-bindungen und Brückenschläge, etwa nach Osteuropa. Bemerkenswert ist auch, was nicht gesagt wurde: So fehlen Angriffe oder kritische Bemerkun-gen gegenüber Frankreich und den Alliierten, obwohl die Franzosen ja nach wie vor nur rund 25 km mainabwärts in Mainz auf der linken Rheinseite als Besatzungsmacht präsent waren. Und auf einer symbolischen Ebene der Geltungsansprüche von Großstadtverwaltungen nutzte Landmann die Brückenweihe und die zeitliche Kongruenz mit der Eröffnung des Flugplat-zes, um gegenüber Reichs- und Landesvertretern, die zahlreich anwesend waren, die führende Rolle Frankfurts in der Entwicklung und Gestaltung langfristiger Verkehrsprojekte ins Bewusstsein zu heben. Die Brücke diente, neben der Verkehrsfunktion, auch als Symbol und Anspruch.

Auch im frühen 21. Jahrhundert scheint diese Symbolfunktion gerade der Alten Brücke immer noch wirksam zu sein. In der Festschrift anlässlich der Grundrenovierung der Alten Brücke hält die damalige Oberbürger-meisterin Frankfurts, Petra Roth, 2010 fest: „Diese Alte Brücke symbolisiert in ihrer Geschichte die Verbindungen zwischen Regionen, Menschen und Mentalitäten; damit trägt sie das Bild und Selbstverständnis Frankfurts in die Ferne“⁴⁹.

„PRZEZ MEN PROWADZI MOST Z KAMIENIA”

MOSTY WE FRANKFURCIE NAD MENEM W DŁUGIM XIX WIEKU

STRESZCZENIE

W artykule przeanalizowano, w jaki sposób z punktu widzenia organizacji ruchu drogowego Stary Most we Frankfurcie nad Menem został uzupełniony i częściowo zastąpiony w XIX wieku innymi mostami. Podczas przebudowy tego mostu na początku XX wieku, koniecznej z powodu utrudnień w ruchu statków oraz

⁴⁹ P. Roth, *Grußwort*, in: Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke*, S. 4.

małej wydajności w ruchu drogowym, zrezygnowano z wyraźnie nowoczesnego projektu i nawiązano poprzez stylistykę oraz formę mostu do historycznego pierwowzoru. Przeprowadzone z rozmachem uroczyste otwarcie mostu w 1926 roku zostało przez Frankfurt wykorzystane do podkreślenia państwowego znaczenia tego miasta i jego roszczeń do roli centrum komunikacyjnego.

Tłumaczenie Renata Skowrońska

„ES FÜHRT ÜBER DEN MAIN EINE BRÜCKE VON STEIN“

DIE BRÜCKEN VON FRANKFURT AM MAIN IM LANGEN 19. JAHRHUNDERT

ZUSAMMENFASSUNG

Der Beitrag untersucht, wie die Alte Brücke in Frankfurt am Main im 19. Jahrhundert in verkehrstechnischer Hinsicht durch andere Brücken ergänzt und teilweise substituiert wurde. Beim Neubau dieser Brücke im frühen 20. Jahrhundert, der wegen der Behinderung der Schifffahrt und mangelnder Leistungsfähigkeit für den Straßenverkehr notwendig wurde, verzichtete man auf eine äußerlich sichtbare moderne Gestaltung und knüpfte durch Brückendesign und Formensprache am historischen Vorbild an. Die groß dimensionierte Brückenweihe 1926 nutzte die Stadt Frankfurt, um ihre reichsweite Bedeutung und ihren Anspruch als „Verkehrsstadt“ zum Ausdruck zu bringen.

“A STONE BRIDGE LEADS ACROSS THE MAIN”

BRIDGES IN FRANKFURT AM MAIN IN THE LONG 19TH CENTURY

SUMMARY

The article analyzes how, from the point of view of road traffic organization, the Old Bridge in Frankfurt am Main was completed and in the 19th c. partly replaced by other bridges. During the reconstruction of this bridge in the early 20th century, necessary due to ship traffic jams and inefficiencies of urban traffic, modern design was abandoned for the style and form of the bridge referring to the historical prototype. The grand opening of the bridge in 1926 was used by Frankfurt to emphasize the city's importance and its claims for the role of a communication centre.

Translated by Anna Maleszka

SŁOWA KLUCZOWE / SCHLAGWORTE / KEYWORDS

- Frankfurt nad Menem; mosty; żegluga; tożsamość miasta
- Frankfurt am Main; Brücken; Schifffahrt; Stadtidentität
- Frankfurt am Main; bridges; sailing; city's identity

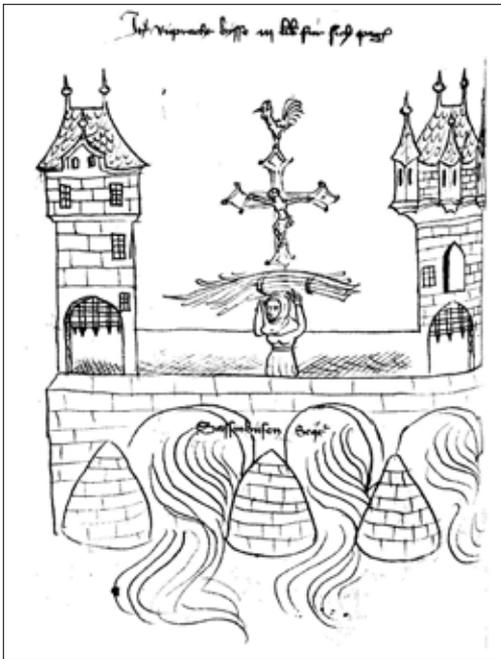
BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAFIE / BIBLIOGRAPHY

ŹRÓDEŁA DRUKOWANE / GEDRUCKTE QUELLEN / PRINTED SOURCES

- Ausstellung von Erinnerungen an die alte Mainbrücke*, in: *Frankfurter Generalanzeiger*, (23.05.1912).
Frankfurter Nachrichten, (1.10.1869), S. 467.

LITERATURA / LITERATUR / LITERATURE

- Bauer T., Koch F., *Der Frankfurter Osthafen. 100 Bewegte Jahre*, (2012).
 Goethe J., *Sämtliche Werke*, 10: *Aus meinem Leben. Dichtung und Wahrheit*, (1977).
 Gorr W., *Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnels und Brücken des Mains*, (1982).
 Knoll M., Lübken U., Schott D., *Introduction*, in: *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City-River Relations*, hg. v. diess., (2017), S. 3–22.
 Kuhn G., *Wohnkultur und kommunale Wohnungspolitik in Frankfurt am Main 1880–1930. Wege zu einer pluralen Gesellschaft der Individuen*, (1998).
 Rebentisch D., *Ludwig Landmann. Frankfurter Oberbürgermeister der Weimarer Republik*, (1975).
 Reichel C., *Frankfurt und seine Häfen. Der Main als Verkehrsträger im Industriezeitalter*, in: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, 70 (2004), S. 241–269.
 Rödel V., *Ingenieurbaukunst in Frankfurt am Main 1806–1914*, (1983).
 Schembs H.-O., *Die Alte Brücke und ihre Erneuerung im Laufe der Jahrhunderte*, in: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, 70 (2004), S. 185–212.
 Schomann H., *Der Frankfurter Hauptbahnhof. 150 Jahre Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung (1838–1988)*, (1983).
 Schott D., *Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt, Mainz, Mannheim 1880–1918*, (1999).
 Schott D., *Stadt und Fluss. Zentrale Dimensionen städtischer Umweltgeschichte*, in: *Umwelt und Klima im Geschichtsunterricht*, hg. v. B. Kuhn, A. Windus, (*Historica et Didactica. Fortbildung Geschichte* 5, 2013), S. 57–76.
 Schott D., *Stadt und Fluss: Flüsse als städtische Umwelten im 19. und 20. Jahrhundert*, in: *Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2004–2006*, hg. v. B. Hermann, (2007), S. 145–162.
 Schott D., *Stadt unter Strom. 1891–1908*, in: *Geschichte der Stadt Mannheim*, hg. v. U. Nieß, M. Caroli, 2: *1801–1914* (2007), S. 498–597.
 Schüßler C., *Hochwasser und Überschwemmungen – Leben mit dem Main*, in: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, 70 (2004), S. 167–183.
 Timmermann B., *Der Rhein-Main-Donau-Kanal und seine Auswirkungen auf die europäische Binnenschifffahrt*, (1995).
 Wissenbach B., *Frankfurts Alte Brücke. Gestern – Heute – Morgen*, (2010).



1. Die erste Abbildung der Frankfurter Brücke (Bedebuch 1405). Bildnachweis: B. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke. Gestern – Heute – Morgen*, (2010), S. 13



2. Frankfurt – Stadt der Brücken. Vogelschau auf Frankfurt von Osten, von unten: Obermain-Brücke, Alte Brücke, Eiserner Steg, Untermain-Brücke, Main-Neckar-Brücke (ehemal. Eisenbahnbrücke), Neue Eisenbahnbrücke. Bildnachweis: Historisches Museum Frankfurt. Foto: Horst Ziegenfusz



3. Neue Mainbrücke (Entwurf). Die Abbildung zeigt eine perspektivische Darstellung des gemeinsamen Entwurfs der Architektengemeinschaft Franz von Hoven, Franz Heberer und Carl Leonhardt von 1913. Der Entwurf wurde nicht realisiert. Bildnachweis: B. Wissenbach, *Frankfurts Alte Brücke. Gestern – Heute – Morgen*, (2010), S. 49 (beruhend auf einer Zeitungveröffentlichung von 1926)