

Segnitzer Geschichte

Neues aus dem alten Segnitz

Nr. 22

Norbert Bischoff

Mai 2009

Vom Wiederaufbau bis zum Neubeginn

60 Jahre Segnitzer Mainbrücke II - 1949 - 2009



60 Jahre Wiederaufbau der Segnitzer Mainbrücke 1949 - 2009

„Du Segnitzer Brücke, Du stolzer und kühner Bau, Du Hoffnung und Stolz der Gemeinde Segnitz, mache Deinen Erbauern Ehre; trotz Sturm und Wetter, widerstehe den Wasserfluten und Eisschollen, gib in Jahrtausenden noch Zeugnis von Deiner Kraft und Stärke! - Stehe fest, stehe fest, stehe fest!“ So schließt die vom Lehrer und Gemeindeschreiber Christof Frisch verfasste „Geschichte des Mainbrückenbaues“ aus dem Jahr 1893. Trotz dieser Beschwörungen und der guten Wünsche bei der Einweihungsfeier am 3. Dezember 1893 war dem großen Stolz der Segnitzer zunächst nur ein halbes Jahrhundert beschieden. Die Brücke fiel nämlich am 5. April 1945 den zurückweichenden deutschen Truppen zum Opfer. Ein wesentlicher Zeitgewinn oder gar ein strategischer Vorteil wurde damit allerdings nicht erzielt. Dafür hätte aber der Versuch einiger mutiger Bürger, dem befehlshabenden Offizier diesen sinnlosen Akt noch auszureden, ins Auge gehen können. So stürzte die Segnitzer Brücke nach der Sprengung an diesem schicksalsschweren Tag nachts gegen 23 Uhr im Alter von 52 Jahren in den Main.



Die alte Segnitzer Mainbrücke aus dem Jahr 1893 wurde am 5. April 1945 von zurückweichenden deutschen Truppen gesprengt. Mit Unterstützung durch den Staat, vor allem aber mit großer finanzieller und materieller Opferbereitschaft der Segnitzer und Marktbreiter Bevölkerung konnte der Flussübergang am südlichsten Punkt des Maindreiecks in den Jahren 1948/49 wieder aufgebaut werden.

Ein viel längeres Leben war auch der zweiten Segnitzer Brücke nicht vergönnt. Im Jahr 2001, 52 Jahre nach dem Wiederaufbau, beschädigte eine Schiffskollision den Flusspfeiler und brachte das Bauwerk damit als Hin-

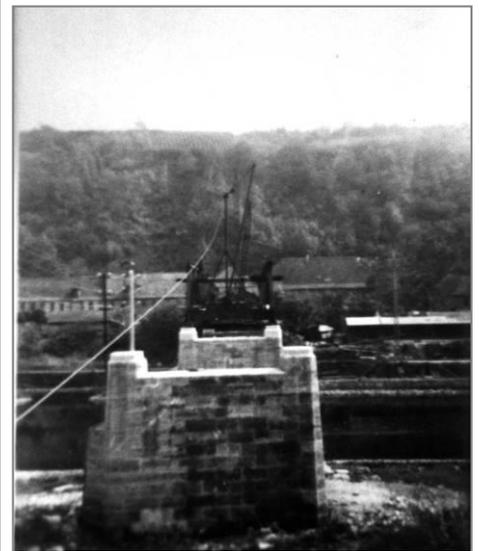
dernis für die Schifffahrt in die Schlagzeilen. Seit Februar 2009 entsteht nun ein neuer Flussübergang zwischen Segnitz und Marktbreit - 60 Jahre nach dem Wiederaufbau im Jahr 1949.

Die Währungsreform und die Segnitzer Brückenbaupläne

Bereits im Sommer 1945 leitete ein so genanntes Segnitzer Brückenkonsortium, zunächst noch ohne behördliche Unterstützung, die ersten Schritte für einen Wiederaufbau der zerstörten Brücke ein. Die Geldmittel hierzu waren vorhanden. Durch Spenden und Darlehen der Segnitzer Einwohnerschaft hatte sich in einer Rücklagenkasse eine stattliche Summe von 141.283 Reichsmark angesammelt. Infolge der Materialknappheit in den ersten Nachkriegsjahren verzögerte sich jedoch ein rascher Baufortschritt und so kamen die Arbeiten erst im Jahr 1948 so richtig in Gang. Als Ersatz für den zerstörten Mainübergang richtete die Gemeinde einen Fährdienst ein, dessen Einnahmen ebenfalls der Brückenkasse zugutekommen sollten.

Bei Einführung der DM-Währung am 20. Juni 1948 waren die Brückenpfeiler durch die Firma Krämer aus Ochsenfurt nahezu fertig gestellt und auch die Herstellung der Eisenträger im MAN-Werk Nürnberg kam gut voran. Nur die Gemeinde Segnitz hatte plötzlich kein Geld mehr. Mit der Währungsreform waren die Einlagen in der Brückenkasse nämlich weitgehend wertlos geworden. Bis dahin hatte man aber bereits 56.000 Mark in alter Währung für den Pfeilerbau und für den Abtransport von Altmaterial bezahlt. Ursprünglich rechnete man mit einer Gesamtbausumme von 227.000 Mark. Gemeinde und Brückenausschuss hatten es nun mit einer völlig neuen Situation zu tun. Ein Gesuch an das bayerische Innenministerium vom Juni 1948 mit dem Angebot einer Übernahme der Segnitzer Brücke durch den Staat wurde abgelehnt. Daraufhin folgten weitere Eingaben der Gemeinde Segnitz an das Ministerium mit der Bitte um Bereitstellung eines großzügigen Kredits. Die Landeszentralbank wurde ersucht, eine Aufwer-

tung der Brückenkasse zuzulassen da es sich dabei in der Hauptsache um private Spenden handelte. Hier wurde am Ende jedoch nur ein Betrag über 5.800 DM freigestellt. Ein großes Interesse am Weiterbau hatte natürlich auch die Firma MAN, die eine erste Rate über 21.000 DM einforderte. Nach zähen Verhandlungen erzielte man folgende Einigung: Die Gemeinde Segnitz bringt diesen Abschlag durch eine Spendenaktion und durch freigestellte Gelder aus der Brückenkasse bis Jahresende auf. Alle vor der Währungsreform geleisteten Arbeiten werden mit 1/10 des Preises berechnet. Sämtliches Hilfs- und Fachpersonal wird von der Gemeinde Segnitz gestellt und entlohnt. Die Firma MAN erhält wöchentlich einen Transport Gemüse geliefert. Mit diesen Vereinbarungen war zunächst einmal die Fortsetzung der Arbeiten im bisherigen Umfang gewährleistet. Gleichzeitig traf auch die erste Lieferung von Brückenbaumaterial aus Nürnberg ein.



Wiederaufbau der Segnitzer Mainbrücke. Nach Fertigstellung der Pfeiler, die aufgrund des geplanten Mainausbaus erhöht werden mussten, konnte ab August 1948 mit dem Aufbau der Stahlkonstruktion durch die Firma MAN begonnen werden. Den Pfeilerbau erledigte die Firma Krämer aus Ochsenfurt, die Gehsteigplatten lieferte das Zementwerk Bauer aus Marktbreit.

Die Sammlung in Segnitz erbrachte am 13. Juli 1948 eine Summe von 10.915 DM an Spenden und Darlehen. Gleichzeitig bemühte sich auch die Firma MAN um einen Staatszuschuss für die Gemeinde, die sich wiederum mit Kredit- und Vorschussgesuchen an verschiedene andere Stellen wendete.

Am 3. August 1948 traf ein weiterer Waggon mit den Fachwerkhauptträgern ein und die Firma MAN forderte ab 5. August die von der Gemeinde Segnitz bereitzustellenden Fach- und Hilfskräfte an. Hierbei sollten vor allem arbeitslose Familienväter bevorzugt werden. Am 4. August kamen die Monteure der MAN an die Baustelle. Anschließend begann man mit den Entrostungsarbeiten an den Eisenteilen und ab 12. August konnte der erste Schutzanstrich aufgetragen werden. Die Entlohnung der Hilfsarbeiter betrug seinerzeit 80 Pfennige/Stunde abzüglich Steuer und Versicherung. Inzwischen waren die Arbeiten am mittleren Pfeiler so weit fortgeschritten, dass mit der Vorbereitung des Brückenaufbaues begonnen werden konnte. Den Auftrag zur Herstellung der Platten für die beiden Gehsteige erhielt die Firma Bauer in Marktbreit. Seit Ende Juni stellte die Gemeinde Segnitz für die Arbeiter der Firma Krämer ein gemeinsames Mittagessen. Gekocht wurde in der Wurstküche des Gasthauses Zum Goldenen Anker (Bogner). Als Köchin kam Lena Stützer, eine Kriegerwitwe aus Segnitz zum Einsatz. Die Lebensmittel für die Mahlzeiten spendeten die Einwohner.

Ein tragischer Unglücksfall

Große Unterstützung in Finanzierungsfragen beim Wiederaufbau der Mainbrücke erhielt die Gemeinde Segnitz vom Landrat Oskar Schad. Das Landkreisoberhaupt hatte die Bedeutung des Mainüberganges für den gesamten südlichen Landkreis erkannt und setzte sich deshalb unermüdlich für die Beschaffung der nötigen Staatsmittel ein. Hilfe kam aber auch aus Marktbreit. Ein am 5. August 1948 gebildeter Sonderausschuss mit Bürgermeister Fuchs (Marktbreit) und Bürgermeister Schlegelmilch (Segnitz) an der Spitze packte die „Brückenbauangelegenheiten“ nun gemeinsam an. Ein erster Schritt war ein Spendenaufruf an die „Gesamteinwohnerschaft von Marktbreit“ der bei einer Sammlung durch die Stadträte am 26. September 2.971 DM einbrachte. Ein vorausgegangener Aufruf an die Segnitzer, einen Teil der Anfang September 1948 ausgezahlten

zweiten Rate des „Kopfgeldes“ zu 20 DM ebenfalls zu spenden, bereicherte den Brückenfonds bereits um 2.640 DM. Hinzu kam ein erster Staatszuschuss über 15.000 DM, der die fällige Verpflichtung gegenüber der Firma MAN erleichterte. Diesen Geldsegen hatte man auch dringend nötig. Mittlerweile war nämlich bekannt, dass man auch die Mehrkosten für die von der Rhein-Main-Donau AG geforderte Hebung der Brücke vorzuschießen hatte. Die Spendengelder mussten dagegen für die Löhne, die Lohnkosten und für die sonstigen wöchentlichen Auslagen bereitgehalten werden.



Am 14. November 1948 lag der letzte Bogen der Stahlkonstruktion auf dem Segnitzer Pfeiler auf. Das Richtfest feierte man im großen Rahmen am 20. November 1948.

Anfang Oktober 1948 erreichten die Montagearbeiten den zweiten Brückenpfeiler. Als schwarzer Tag der Segnitzer Brückenbaugeschichte gilt der 18. Oktober 1948 als die Bauarbeiten durch einen tragischen Unfall überschattet wurden. Während der Unfall eines Monteurs kurz vorher noch relativ glimpflich abging, kam für den Nürnberger Brückenbauer Robert Schuh jede Hilfe zu spät. Der 23jährige stürzte bei Montagearbeiten an den vordersten Trägern ab und wurde am 21. Oktober unter großer Anteilnahme der Gemeinde Segnitz und vieler Segnitzer Bürger in Nürnberg beigesetzt. Bürgermeister Schlegelmilch legte einen Kranz nieder. Später wurde an der Grabstätte des Verunglückten eine Gedenktafel der Gemeinde Segnitz angebracht.

Die Arbeiten gingen unterdessen unbeirrt dem Rohbau entgegen, während weitere Staatsmittel flossen, wenn auch als Durchlaufposten zu den Firmen. Am 14. November 1948 lag der

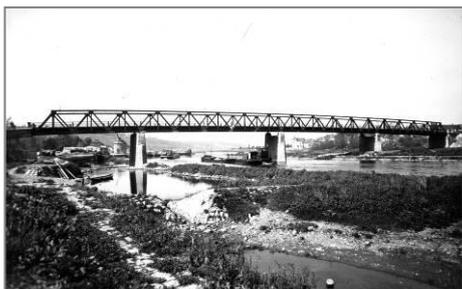
letzte Bogen auf dem Segnitzer Pfeiler auf. Bürgermeister und Gemeinderat setzten nun das Richtfest auf Samstag, den 20. November fest und ordneten ab Mittag um 12 Uhr Feiertag an. Die Bevölkerung wurde außerdem aufgefordert, „die Straßen und Gassen schon in den Vormittagsstunden gründlich zu reinigen“. Jeder Fuhrverkehr und öffentliches Ärgernis erregende Ruhestörung während der Richtfeier waren verboten. Um 14 Uhr begann der offizielle Teil an der festlich geschmückten Baustelle im Beisein des Landrates, einer ganzen Reihe von Ehrengästen und natürlich der Segnitzer und Marktbreiter Bevölkerung. Anschließend wurde ausgiebig gefeiert. Die Marktbreiter Gastwirte stellten hierfür das Geschirr zur Verfügung, die Junggärtner schmückten den Saal im Gasthaus Bogner, die Winzer steuerten den Wein bei und der Gemeindegeißbock musste dran glauben. Am Ende war Segnitz nicht nur sehr stolz, sondern auch um 3 Hektoliter 1948er Most leichter.



Bürgermeister Konrad Schlegelmilch beim Richtfest auf der neuen Brücke am 20. November 1948.

Nach den Feierlichkeiten standen an der Baustelle die Montage der Geländer und die Herstellung der Fahrbahn an. Anfang Dezember erfolgte die Abnahme der Metallkonstruktion und Überprüfung der Vernietung durch die Firma Huppmann mit anschließender Kontrolle durch Sachverständige der Bundesbahn. Inzwischen begann man auch mit den Rollierungsarbeiten für die künftige Straßenführung. Der Landkreis wies hierfür Fachkräfte zu, die Hilfsarbeiten wurden von den Segnitzern in freiwilliger Leistung ausgeführt. Das Steinmaterial konnte als Spende der Firmen Krämer und Winterheld verbucht werden. Bis Weihnachten 1948 waren die Aufbau- und Sicherungsarbeiten soweit fortgeschritten, dass die Brücke nun im *Not-*

verkehr benutzt werden konnte. Aufgrund der winterlichen Wetterverhältnisse, die einen Fährverkehr über den Main unmöglich machten, kam die Freigabe für die Fußgänger gerade richtig. Die Benutzung war allerdings mit einer kleinen Gebühr verbunden, die als zusätzliche Finanzspritze den Weiterbau erleichtern sollte. Diese so genannten „Spenden“ kassierte wie in alten Zeiten der Schuster Leonhard Knöchel, zunächst in einer Baubude, später wieder im alten Brückenzollhaus. Ortsansässige hatten nach der Gebührenordnung der Gemeinde für die zweimalige Benutzung 10 Pfennige, Fremde 20 Pfennige zu zahlen. 30 Pfennige in der Woche kostete der Mainübergang für Schüler und Lehrlinge, Arbeiter durften für die gleiche Wochenspende zweimal täglich über die Brücke gehen. Für mitgeführte Schubkarren und Handwagen wurde man zusätzlich noch mit 10 Pfennigen zur Kasse gebeten. Während arbeitsbedingter Sperrungen musste jeweils wieder der Fährbetrieb aufgenommen werden. Neben dem Brückenzoll und den Fährgeldern trugen auch Theateraufführungen zur Linderung der Schuldenlast bei. Das Stück „Der Schmied von Ruhla“ kam zweimal in der Segnitzer Turnhalle und anschließend auch in Michelfeld zur Aufführung. Es brachte ca. 1000 DM ein. Zudem konnte die Gemeinde Segnitz auch Spenden, zinsgünstige Darlehen und Sachleistungen von Firmen aus der Nachbarschaft in Empfang nehmen. Auch die Stadt Marktbreit zeigte sich mit der Übernahme der während der gesamten Bauzeit angefallenen Stromkosten ein weiteres Mal erkenntlich.



Ab Weihnachten 1948 stand der Segnitzer Mainübergang zunächst lediglich den Fußgängern zur Verfügung. Strenge Vorschriften regelten die Benutzung des Rohbaus. Nach Abschluss der Schotterarbeiten durfte dann der Marktbreiter Kohlenhändler Schubert am 27. Januar 1949 als erster mit seinem Pferdefuhrwerk über die Brücke fahren.

Ein Kohlenfuhrwerk und die Belastungsproben

Nach einer kurzen Winterpause konnten am 3. Januar 1949 die bereits Ende Dezember begonnenen Schotterarbeiten an der Brückenfahrbahn fortgesetzt werden. Zum Antransport des Steinmaterials aus den umliegenden Steinbrüchen stand der Landkreis-Lkw zur Verfügung. Zum Steineklopfen wurde ein Bulldog aus Sulzfeld bereitgestellt, der Einbau des Schotter erfolgte wiederum im freiwilligen Frondienst. Ein Erlass des Landrats regelte den vorläufigen Verkehr auf der Brücke. Demnach war es zunächst weiterhin nur den Fußgängern gestattet, den neuen Flussübergang zu benutzen. Fahrräder und Kleinkrafträder mussten geschoben werden. Alle übrigen Verkehrsmittel waren bei Androhung strafrechtlicher Verfolgung strengstens verboten. Mitte Januar waren die Gehsteigplatten fertig gestellt und konnten ausgelegt werden. Inzwischen kam auch die Firma MAN zum Abschluss ihrer Tätigkeit an der Eisenkonstruktion und brach ihre Zelte in Segnitz ab. Eine gemeinsame Abschiedsfeier des Gemeinderates und des Brückenausschusses mit der gesamten Belegschaft unterstrich nochmals, dass man sehr gut miteinander ausgekommen war.

Nach Abschluss der Schotterarbeiten überquerte der Kohlenhändler Schubert am 27. Januar 1949 als erster mit seinem Pferdefuhrwerk die neue Segnitzer Brücke. Die amtlichen Belastungsproben sollten allerdings erst später folgen. Über die Höhe der „Spende“ für den künftigen Fuhrwerksverkehr fasste der Gemeinderat folgenden Beschluss: *„Fremde Einspanner zahlen 40 Pfennige, Einheimische 20 Pfennige pro Überquerung. Für Zweispänner werden 60 Pfennige beziehungsweise 30 Pfennige kassiert.“*

Pflasterarbeiten, die Instandsetzung der Böschungen und die Herstellung der Entwässerungseinrichtungen sowie der Anschluss der Landstraße Marktbreit – Marktstef an die Brückenauffahrt im Februar/März waren die letzten Handgriffe vor dem Teeren der Fahrbahn. Die amtlichen Belastungstests wurden am 29. April 1949 durchgeführt. Zwei Walzen mit insgesamt 22 Tonnen Gewicht bewegten

die auf 16 Tonnen Tragkraft ausgelegte Brücke nur minimal innerhalb der zulässigen Grenzen und so stand einer offiziellen Verkehrsübergabe nichts mehr im Wege.



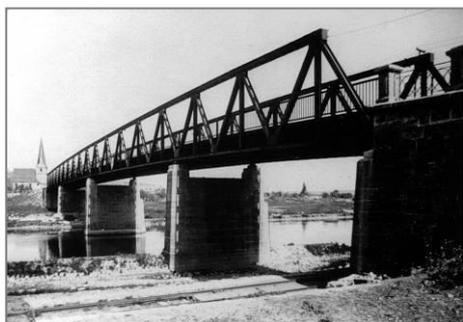
Nach dem Teeren der Fahrbahn konnten die amtlichen Belastungstests am 29. April 1949 durchgeführt werden. Zwei Walzen mit insgesamt 22 Tonnen Gewicht prüften den auf 16 Tonnen Tragkraft ausgelegten Mainübergang.

Eine abschließende Materialzusammenstellung ergab einen Verbrauch von 254,5 Tonnen neues Eisen. Von der alten Brücke konnten 39,5 Tonnen wieder verwendet werden und an Zement wurden 60 Tonnen verarbeitet. Außerdem benötigte man 55 Kubikmeter Steine, 210 Kubikmeter Pfeiler mussten abgebrochen und 180 Quadratmeter vorhandene Werksteine gerichtet werden. Mit der Ausführung der Facharbeiten waren während der Baumaßnahme vier Firmen betraut. Die Firma Krämer aus Ochsenfurt erhielt den Auftrag für die Erd-, Zement- und Pfeilerarbeiten. MAN Nürnberg erledigte die Konstruktion und Montage der Eisenbauteile. Die Gehsteigplatten stellte das Marktbreiter Zementwerk Ludwig Bauer her und für die Fertigung der Straßenoberfläche war die Firma Sager & Wörner zuständig. Die Hilfsarbeiten wurden in Eigenleistung der Einwohner unter Regie der Gemeinde Segnitz ausgeführt. Die Beleuchtung der Brücke installierte der Segnitzer Elektriker Furkel.

Vorbereitungen zum großen Brückenfest

Bereits während der letzten Arbeitsschritte liefen die Vorbereitungen für die feierliche Eröffnung und Einweihung der neuen Brücke. Als Festtermin legten der Gemeinderat und der Brückenausschuss Sonntag, den 15. Mai 1949 fest. Hierfür stellte man ei-

ne umfangreiche Gästeliste auf. Daneben war natürlich die Segnitzer und die Marktbreiter Einwohnerschaft besonders eingeladen. Ein Plakat mit einem Motiventwurf des Kitzinger Künstlers Richard Rother sollte auch die umliegenden Ortschaften auf den großen Tag vorbereiten. Schließlich hatte man den Wiederaufbau der Segnitzer Brücke auch in den Nachbarorten mit großem Interesse und im Bewusstsein um die Bedeutung dieses wichtigen Verkehrsweges verfolgt.



Nach Abschluss der vorgeschriebenen Belastungstests stand der offiziellen Verkehrsübergabe nichts mehr im Wege. Gemeinderat und Brückenausschuss legten nun die feierliche Eröffnung und Einweihung der neuen Brücke auf Sonntag, den 15. Mai 1949 fest.

Auf dem Festprogramm standen ein Gottesdienst in der Segnitzer Kirche, anschließend der Festzug zur Brücke und die feierliche Einweihung mit den Ansprachen verschiedener Persönlichkeiten sowie dem Vortrag eines Weihegedichts. Danach sollte sich der Zug nach Marktbreit begeben, wo man vom Marktbreiter Bürgermeister und den Einwohnern der Nachbarstadt begrüßt wurde. Für die musikalische Untermalung standen eine Kapelle aus Kitzingen und die Gesangvereine aus beiden Orten bereit. Zum Abschluss des offiziellen Teils war am Spätnachmittag eine Vorführung der Segnitzer Jugend mit dem Thema „Lied und Tanz unterm Maibaum“ geplant. Für das Festmahl waren die beiden Gastwirtschaften zuständig. Die Gemeinde gab hierfür Essensgutscheine aus. Die Kinder durften sich auf die traditionellen Würste mit Brot und auf fünf Freikarten für das Karussell freuen. Weiterhin wurde angeordnet, das Dorf festlich zu schmücken. Hierzu stellte das Forstamt Kitzingen und die Gräfin von Castell Birken und Fichten zur Verfügung. Natürlich mussten auch Sicherheitsfragen beachtet werden. So beschloss man am Festtag ei-

ne Sperrung der Hauptstraße und der Brücke bis zur offiziellen Freigabe des Bauwerks. Zur Sicherung der Fahnen musste eine Nachtwache gestellt werden. Alles konnte man planen, nur auf das Wetter hatte man leider keinen Einfluss.



Einweihung am 15. Mai 1949. Annelore Bender beim Vortrag des Weihegedichts. Dahinter die Geistlichkeit mit Oberkirchenrat Heinrich Koch, der den Festgottesdienst hielt. Anschließend marschierten die Ehrengäste über die Brücke nach Marktbreit, wo sie von Bürgermeister Adam Fuchs empfangen wurden.

Die letzte Fähre

Die offizielle Verkehrsübergabe der Segnitzer Mainbrücke, verbunden mit der kirchlichen Weihe und der letzten Fahrt der Fähre fand nun zum vorgesehenen Termin statt. Was sich an diesem Tag und im Vorfeld zu diesem Fest ereignete, geht aus der „Brückengeschichte“ der Gemeinde Segnitz hervor. Ein Auszug aus diesem Tagebuch lässt das große Ereignis, vor allem aber den Stolz und die Begeisterung der Segnitzer über die vollbrachte Leistung auch nach 60 Jahren noch einmal lebendig werden. „14.5.: Unaufhaltsam rückt der Tag der Einweihung näher. Fieberhafter Eifer erfasst das ganze Dorf, hat doch jeder Anteil an dem großen Geschehen des morgigen Tages. Ein Fahnenmeer spannt sich über die Brücke, der ganze Wald scheint ins Dorf gewandert zu sein. Lustig orgelt das Karussell zu all dem emsigen Treiben.

Wie viele ängstliche Blicke hatten sich in den letzten Tagen zum Himmel gerichtet, hatten es doch die Eisheiligen schlimmer denn je getrieben! So bitten und hoffen wir für morgen auf ein schönes, sonniges Fest der Brückenweihe. 15.5.: Es sollte leider anders kommen. Trüb und schwer erwachte der Sonntagmorgen, fein aber unaufhaltsam nieselte der Regen. Hatte auch der Wettergott kein Einsehen, die Festesfreude konnte uns trotz allem nicht genommen werden. Die Augen der Kinder und Erwachsenen strahlten Freude und Dankbarkeit aus, dass sie diesen Tag erleben durften. Unter den Klängen einer Kapelle und dem Vorantritt der Vereinsfahnen zogen Ehrengäste und Gemeinde zur Kirche. Da das Gotteshaus die Gläubigen nicht fassen konnte, wurde die kirchliche Feier durch Lautsprecher auch außerhalb der Kirche übertragen. Oberkirchenrat Koch, Ansbach fand innige Worte für den großen Tag unserer Gemeinde, die gezeigt hat, was durch gemeinsame Arbeit mit dem Blick auf Gott erreicht werden kann. Anschließend begaben sich die Festgäste, geleitet von der Musikkapelle und gefolgt von der gesamten Einwohnerschaft, zur Brücke, deren Girlanden und Flaggenzier die technische Schönheit des Brückenwerkes noch unterstrich. Von Marktbreit, wo man den Ablauf der Feier durch eine Lautsprecheranlage mitverfolgen konnte, grüßten Fahnen und die zufällig in nächster Nähe der Brücke ankernenden Schlepper und Kähne hatten sich ebenfalls feiertäglich bewimpelt. Nach einem Choralvorspiel hieß Bürgermeister Schlegelmilch die Gäste willkommen und dankte allen, die in nachdrücklicher Unterstützung der Gemeinde die Vollendung des Baues ermöglichten.“

Im Anschluss an die Rede des Bauherrn kam eine ganze Reihe von Ehrengästen aus der Politik, Behördenvertreter, die Militärregierung, der Planer, die katholische Geistlichkeit, die Firma MAN und natürlich der Landrat Oskar Schad zu Wort. „Nach der kirchlichen Weihe durch Herrn Oberkirchenrat Koch schritten die Ehrengäste unter Vorantritt der Kapelle über die Brücke und wurden auf der Marktbreiter Seite durch Bürgermeister Fuchs herzlich begrüßt, der von der Verbundenheit beider Gemeinden sprach. Ein Schluss-

wort von Bürgermeister Schlegelmilch und ein Festchor der „Eintracht“ Marktbreit beendeten die Feier“.

Zur Feier des Tages wurde die Fähre, die seit Kriegsende die Verbindung zwischen Segnitz und Marktbreit aufrechterhielt, noch einmal in Dienst gestellt und überquerte zum Abschied letztmalig den Main.



Empfang der Segnitzer Ehrengäste durch den Bürgermeister Adam Fuchs und den Gesangsverein Eintracht Marktbreit auf der Marktbreiter Seite der Brücke.

Anschließend wurde im Saal des „Goldenen Anker“ in Segnitz gebührend gefeiert. Die Jugend erhielt nach altem Brauch Wurst und Brot und an die Flüchtlinge, Alten und Witwen wurde Wein ausgegeben. Am Abend fanden in beiden Segnitzer Gaststätten Tanzveranstaltungen statt. Auf dem Grab des tödlich verunglückten Monteurs Robert Schuh in Nürnberg wurde ein Kranz der Gemeinde Segnitz niedergelegt. Den einzigen Wermutstropfen dieses Tages aber musste die Dorfjugend schlucken. Die Vorfüh-



Einweihung der neuen Brücke am 15. Mai 1949. Seit der Zerstörung am 5. April 1945 bestand zwischen Segnitz und Marktbreit ein Fährdienst. Am Einweihungstag überquerte die Segnitzer Fähre ein letztes Mal den Main.

rung „Lied und Tanz unterm Maibaum“ mit einem eigens einstudierten Plantanz konnte wegen des schlechten Wetters nicht stattfinden. Die Veranstaltung wurde aber eine Woche später am Maibaum auf dem Dreschplatz nachgeholt.

„Unsere Brücke“, das wandernde Ortsschild und ein Neubeginn

Das Projekt Segnitzer Mainbrücke kostete in der Endabrechnung 259.244 DM zuzüglich 25.000 DM für den Anstrich. Weiterhin mussten 60.370 DM an Eigenleistungen der Gemeinde Segnitz in Form von Arbeiten und Frondiensten der Einwohner in Ansatz gebracht werden, so dass sich ein Gesamtaufwand von rund 345.000 DM ergibt. Die Finanzierung erfolgte in erster Linie mit Staatszuschüssen, staatlichen und privaten Darlehen und mit den Einnahmen aus dem Fährbetrieb. An Spenden gingen vor der Währungsreform 141.283 Reichsmark ein, die allerdings weitgehend wertlos wurden. Nach dem 20. Juni 1948 sammelten sich nochmals 23.600 DM an Spenden sowie Einnahmen aus den Theateraufführungen und dem Brückenzoll an.

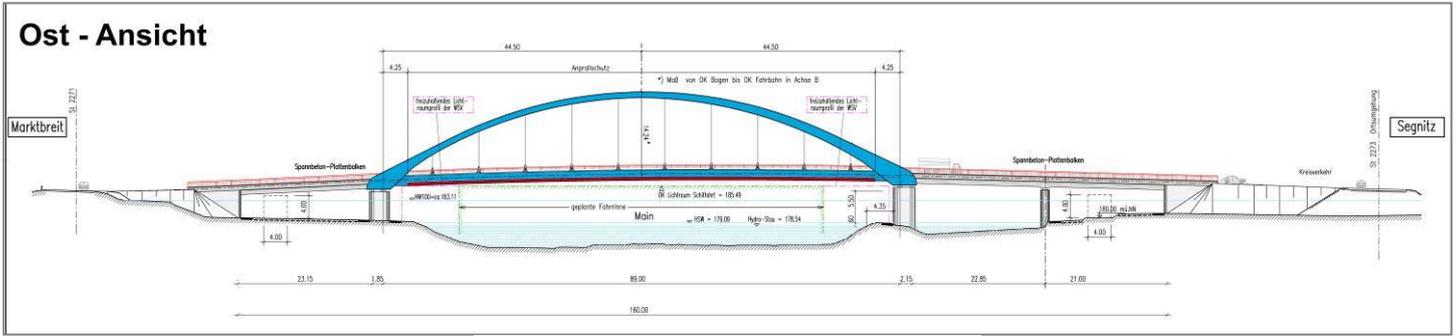
Auf die große Freude über das vollendete Werk folgten jedoch sorgen-schwere Wochen und Monate. Die Staatsmittel flossen nun nämlich langsamer als die Mahnungen der Firma MAN. Außerdem stand allmählich auch die Rückzahlung der privaten Darlehen an. Eine weitere Hiobsbotschaft war zudem die Nachricht, dass der gesamte Reichsmark Spendenfond nicht anerkannt werden würde und man somit plötzlich Schuldner für geleistete Vorauszahlungen war. Erst mit der Aufnahme eines Staatsdarlehens und Klärung in Sachen Spendenkasse sowie der Ausgabe von Schuldscheinen an die privaten Gläubiger bekam man die Finanzkrise allmählich in den Griff. Auch mit der Rhein-Main-Donau AG, die nach langen Verhandlungen zu einer Auszahlung der Mehrkosten für die Erhöhung der Brücke bereit war, konnte man eine einvernehmliche Lösung erzielen. Die Brücke am südlichsten Punkt des Maindreiecks stand bis zum Jahr 1962 im Eigentum der Gemeinde Segnitz. Dann übernahm der Freistaat Bayern

die Baulast und befreite die Segnitzer damit von künftig nicht mehr tragbaren Unterhaltskosten. Brückenzoll wurde zu dieser Zeit schon lange nicht mehr erhoben. 1964 musste schließlich das alte Brückenzollhaus dem Ausbau der Staatsstraße Marktbreit – Marktstefte weichen. Auch die Brücke genügte bald nicht mehr den Anforderungen des wachsenden Verkehrsaufkommens. So war zunächst eine Verbreiterung der Fahrbahn durch Entfernung der beidseitigen Gehsteige erforderlich. Später kamen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen hinzu, die zuletzt 300.000 DM verursachten. Auch wenn man schon lange nicht mehr Eigentümer des Bauwerks ist, so sprechen die Segnitzer noch immer von „unserer Brücke“. Und das wird wohl immer so bleiben, zumindest so lang das Ortsschild auf Marktbreiter Seite steht oder, wie im Jahr 1976 geschehen, im Bedarfsfall wieder dorthin zurückgebracht wird. Und daran ändert sich wohl auch nichts, wenn bald ein neues Brückenbauwerk an anderer Stelle entsteht. Den bei der „Begegnung“ zweier Schiffe mit der Brücke in den Jahren 2001 und 2008 beschädigten Strompfeiler umschließt ein Stahlkorsett das den Mainübergang bis zur Fertigstellung einer neuen, ca. 70 m flussaufwärts geplanten, Brücke schützen soll. Seit Februar 2009 sind am Main zwischen Segnitz und Marktbreit wieder einmal die Brückenbauer am Werk – 60 Jahre nach dem Wiederaufbau der Mainbrücke Segnitz II und 116 Jahre nach der Einweihung des ersten Brückenschlages zwischen den beiden Orten am südlichsten Punkt des Mairdreiecks.



Die neue Brückentrasse im März 2009

Die Mainbrücke Segnitz – Marktbreit III



Die neue Segnitzer Brücke im Querschnitt

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen | **Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern**

Erneuerung der Mainbrücke Segnitz

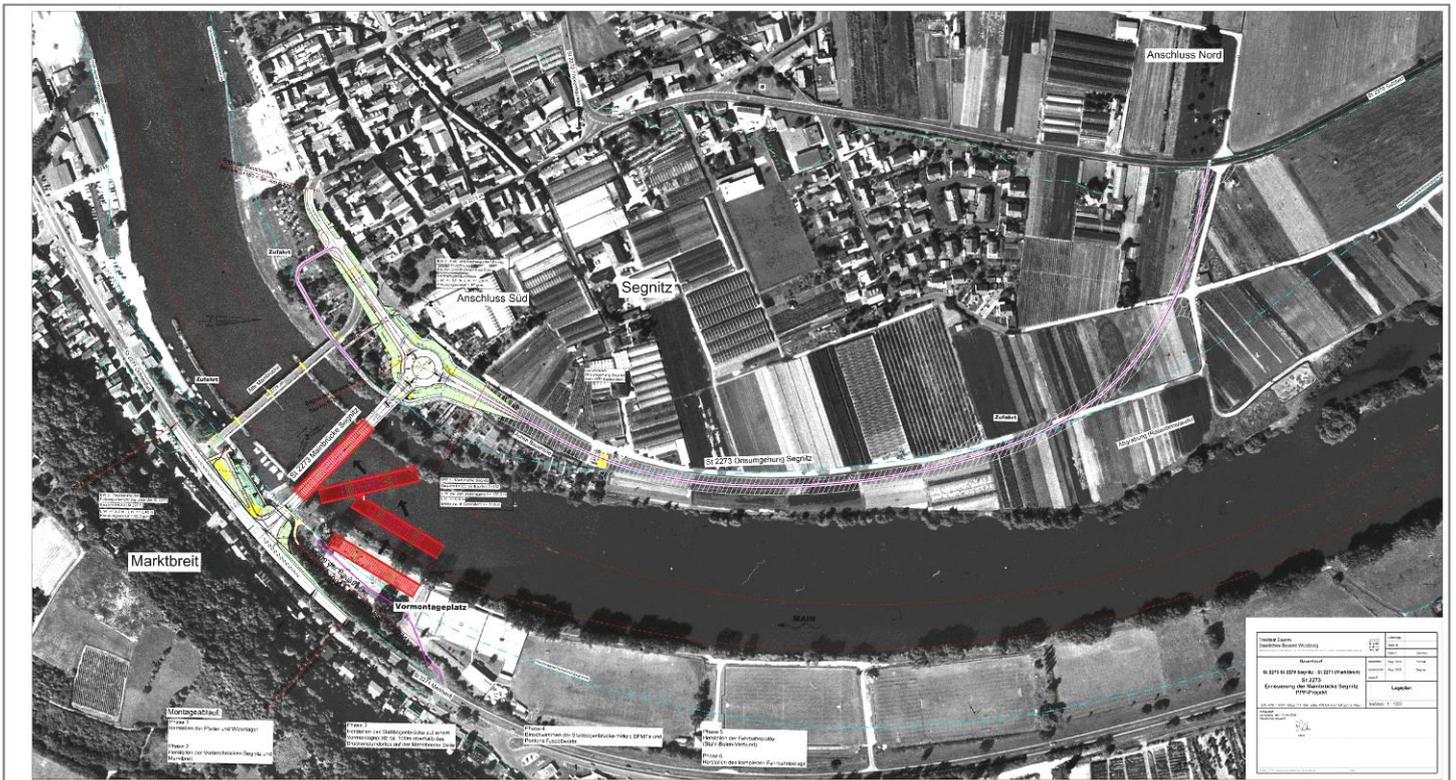
von Februar 2009 bis Dezember 2010

Zukunft Bauen Bayern

www.stbawue.bayern.de

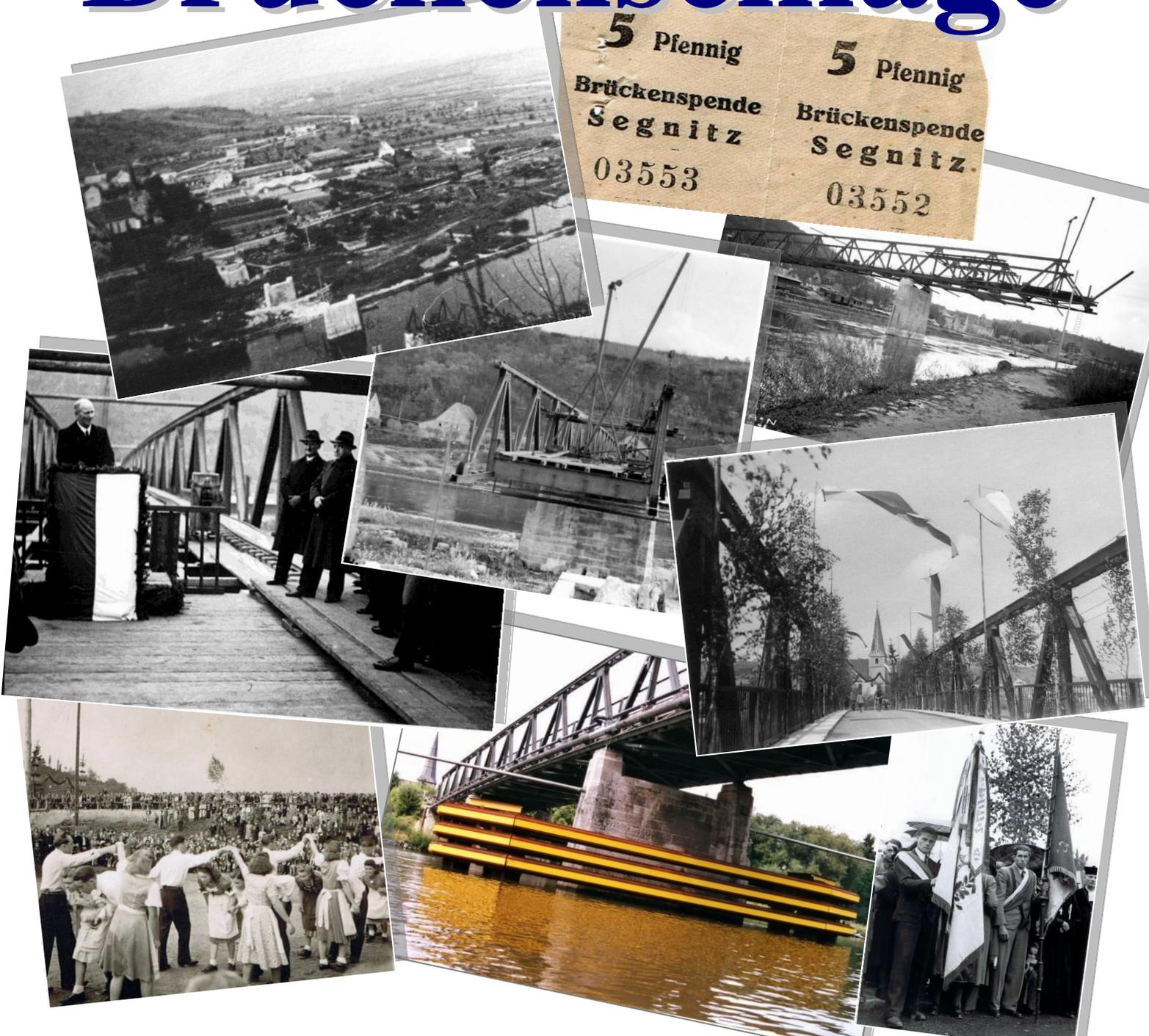


Erster Spatenstich zur Segnitzer Mainbrücke III am 20. Februar 2009 mit dem Bayerischen Innenstaatssekretär Dr. Bernd Weiß, Regierungspräsident Dr. Paul Beinhofer, stellvertretenden Landrat Paul Streng, den Bürgermeistern Erich Hegwein und Karl Fuchs sowie Vertretern der beteiligten Behörden und aus der Politik.



Luftbildkarte mit alter und neuer Brücke, Montageplatz, Einschwimmpfan, Brückenkreisell und Umgehungsstraße nach Sulzfeld.

Brückenschläge



**Abschied von der Segnitzer Mainbrücke
Brückenfest am
Tag des offenen Denkmals, 12. September 2010
Ausstellung
"Die Segnitzer Mainbrücken 1893-2010"**

Herausgeber: Norbert Bischoff, Raiffeisenstr. 16, 97340 Segnitz. **Quellen:** Christof Frisch, Geschichte des Mainbrückenbaues Segnitz, Segnitz 1893. Rosa Löhr: Brückebaugeschichte 1949. Gemeindefacharchiv Segnitz. **Bildquellen:** Gemeindefacharchiv Segnitz. Walter Spörer. Hans Müller. Michael Sack. Sammlung Norbert Bischoff.
Der Text ist auch im **Jahrbuch 2009** des Landkreises Kitzingen veröffentlicht.