

# Segnitzer Geschichte

Neues aus dem alten Segnitz

Nr. 28

Christof Frisch / Norbert Bischoff

September 2020

# Brückenschläge



## Brückenschläge

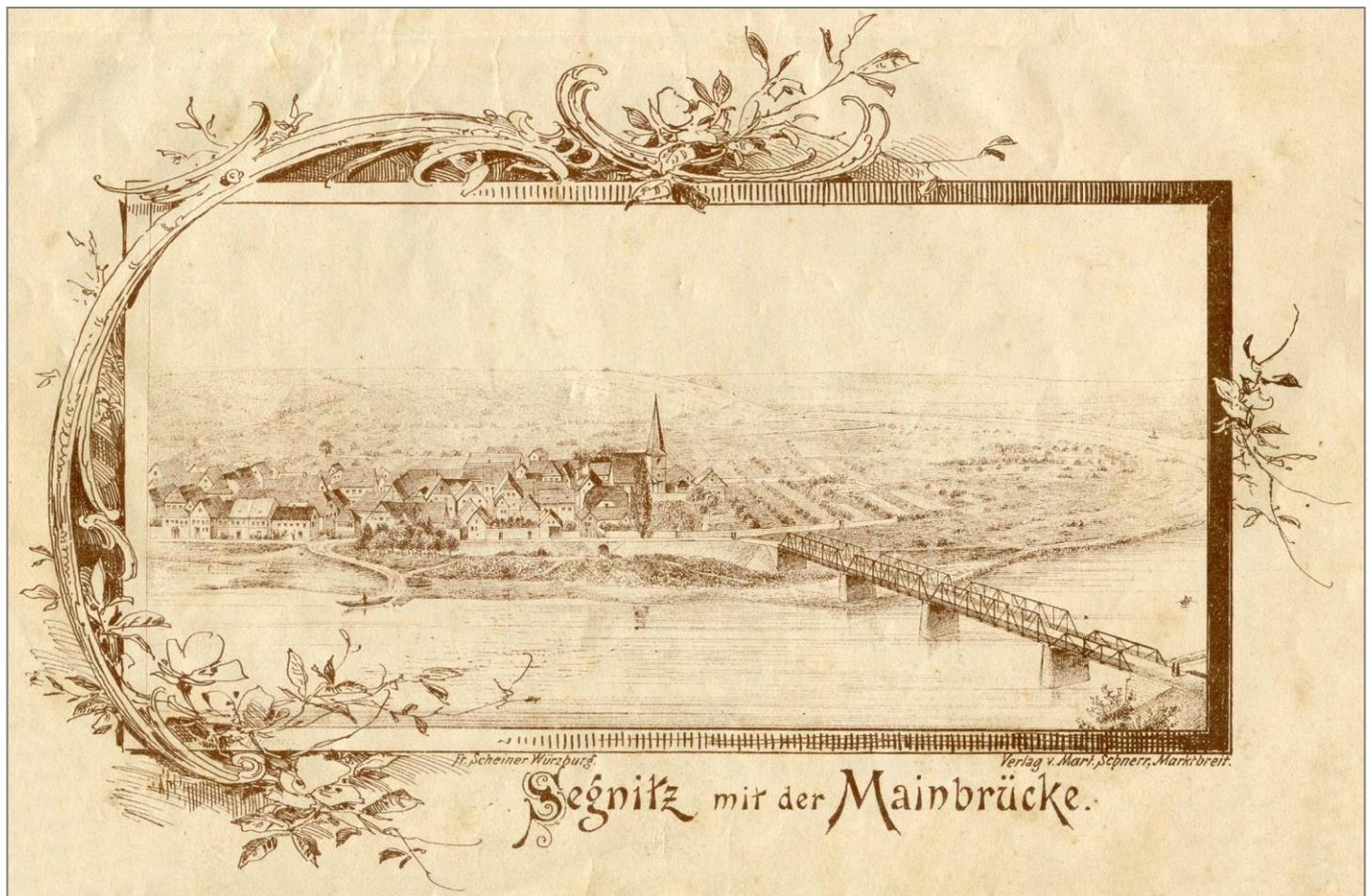
### Die Segnitzer Mainbrücken 1893 - 2010 oder Abschied von der Brücke Segnitz II

Mit der Verkehrsübergabe der neuen Segnitzer Mainbrücke, einer monumentalen Stahlbogenbrücke ca. 90 m östlich des bisherigen Standortes, im Herbst 2010 sind auch die Tage für die zweite Segnitzer Brücke aus dem Jahr 1949 gezählt. Der Tag des offenen Denkmals am 12. September 2010 mit dem Thema "Kultur in Bewegung - Reisen, Handel und Verkehr" bietet sich nun an, von diesem Flussübergang Abschied zu nehmen und mit einer Ausstellung und mit entsprechenden Veröffentlichungen

an die Segnitzer Brückenbau- und Planungsleistungen der vergangenen 145 Jahre zu erinnern. Während der Wiederaufbau der Brücke II aus den Jahren 1948/49 im Heft Nr. 22 der Alten Gschichtn bereits umfassend dokumentiert ist, so steht die Mainbrücke Segnitz I aus dem Jahr 1893 und ein Blick auf die Brücke Segnitz III im Mittelpunkt des vorliegenden Heftes. Zum ersten Brückenbau und seiner Vorgeschichte soll der damalige Segnitzer Dorfschullehrer Christof Frisch<sup>1</sup> zu Wort kommen. Als Ge-

meindeschreiber hat er die Planungs- und Bauphase hautnah miterlebt und in der Broschüre "Geschichte des Mainbrückenbaues Segnitz" verewigt. Diese Schrift wurde nun überarbeitet und soll im Folgenden im originalen Wortlaut veröffentlicht werden. Darüber hinaus bietet der daran anschließende Artikel "Die Rettung des Standortes Segnitz" einen Überblick über die gesamte Segnitzer Brückengeschichte.

### Geschichte des Mainbrückenbaues Segnitz von Christof Frisch, überarbeitet von Norbert Bischoff



Segnitz, Mitte November 1893

Nachdem der Staat anfing, Eisenbahnen zu bauen, so lag es in der Natur der Sache, daß Orte, welche für den Export thätig waren, aber nicht direkt an der Eisenbahnlinie lagen, für Be-

schaffung einer guten Verbindung mit den Bahnhöfen Sorge trugen, um möglichst leicht und rasch die Eisenbahn erreichen zu können; denn mit dem Bau der Eisenbahnen wurde eigentlich das Sprichwort zur Wahrheit: "Zeit ist Geld!"

Als 1862 die Ansbach-Würzburger Eisenbahn gebaut war, so fühlte man in dem damals noch sehr stark bevölkerten, mit einem trefflich geleiteten, blühenden Institute und mit vielen exportirenden Geschäften und Gewerben versehenen Orte Segnitz das Be-

dürfnis nach einer schnelleren und leichteren Verbindung zwischen Segnitz und Marktbreit und dessen Bahnhofe; denn obwohl nahe bei Marktbreit liegend, so war die Ueberfahrt über den Main doch lästig, zeitraubend, an stürmischen Tagen gesundheitschädigend, zu gewissen Zeiten ja unmöglich, überhaupt für einen schwunghaften, regen Verkehr ungenügend.

Dies alles richtig erkennend haben im Jahre 1865 17 Bürger von Segnitz, darunter der Institutsleiter- und inhaber **Dr. S. L. Eichenberg** an der Spitze, sich zusammengethan, und die Frage "über eine bessere Verbindung zwischen Segnitz und Marktbreit", ob eine sogenannte fliegende Brücke<sup>2</sup>, eine Schiffbrücke, oder eine stehende Brücke von Stein und Eisen an Stelle der bisherigen Mainfähre treten soll, näher ventilirt. Natürlich entschied man sich für letztere, denn die Errichtung einer fliegenden oder Schiffbrücke wies so viele Nachtheile auf, daß man lieber bei der gewöhnlichen Mainfähre geblieben wäre. Die erwähnten 17 Bürger hielten Beratungen über diese Angelegenheit, holten technische Gutachten ein, erließen einen Aufruf zur Bildung einer Brückenbaugesellschaft, aber die Sache verlief trotzdem im Sande, sei es, daß das Brückenbaukapital zu groß gewesen wäre, -- denn dortmals baute man nicht so billige Brücken als jetzt, -- sei es, daß man bei den Banken kein richtiges Entgegenkommen fand, sei es, daß man über die Tilgung der Schulden richtigen Modus nicht fand, kurz, diese wichtige Angelegenheit war noch nicht spruchreif, sie blieb einer späteren Zeit, welche nationalen Aufschwung, Unternehmungsgeist und -lust, bessere Creditverhältnisse u.s.w. zeitigte, zur Ausführung vorbehalten.

Volle 20 Jahre verstrichen, eh man sich wieder ernstlich mit der Brückenbauangelegenheit beschäftigte und hiezu mag neben den vor genannten Gründen hauptsächlich der auffällige Rückgang der Einwohnerzahl von Segnitz und das Beispiel der Selbsthilfe anderer Gemeinden, die ebenfalls große Opfer brachten, um sich vor weiterem Rückgang zu schützen, Veranlassung gegeben haben. Die Brückenbauangelegenheit wurde diesmal energisch in die Hand genommen, und zwar geschah dies im

März 1886. Durch Beratungen und Versammlungen wurden die Einwohner von Segnitz mit der Idee des Brückenbauprojekts bekannt gemacht, für dieselbe erwärmt, begeistert und gewonnen. Die Führung in der Brückenbausache übernahmen die Gebrüder **H. H. August und Michael Kreglinger**. Diese Herren blieben an der Spitze der Bewegung und ließen nicht nach, bis die Idee zur That, bis die vielgesprochenen Worte in's Werk gesetzt und das Projekt zur Ausführung gelangte. Von den Herren Kreglinger wurde weder Zeit, Mühe noch Geld gescheut, wenn es galt, die vielen Schwierigkeiten, die der Sache hindernd im Wege standen, zu beseitigen, wenn es galt, das angefangene Werk in irgendeiner Weise zu fördern und es muß insbesondere die unermüdlige, aufopfernde Thätigkeit des Herrn **August Kreglinger**, jetziger Bürgermeister von Segnitz, in gebührender Weise hervorgehoben werden.

Nachdem die Gemeindeglieder reges Interesse für das Brückenbauprojekt zeigten, wurde durch Gemeindebeschuß im Mai 1886 ein Betrag von 100 000 Mark für den Brückenbau, zugleich unter Verzichtleistung auf das seitherige, freie Ueberfahrtsrecht, genehmigt. Dieser Beschluß, einstimmig gefaßt, zeigte die Einmütigkeit, Begeisterung, Opferwilligkeit, der Einwohner Segnitz für die hochwichtige Sache; aber freilich, mit 100 000 Mark ließ sich keine Mainbrücke bauen und es mußten für die Folge noch größere Summen genehmigt werden, sollte die Angelegenheit nicht wieder von der Bildfläche verschwinden. Inzwischen wurde auch das Königliche Bezirksamt Kitzingen von dem großen Vorhaben der Gemeinde Segnitz in Kenntnis gesetzt und siehe, bei dem Königlichen Bezirksamtmann Herrn Regierungsrat **Vogel** fand die Sache wider Erwarten Entgegenkommen, Würdigung und einen mächtigen Fürsprecher; und während der nun acht Jahre dauernden, mitunter schwierigen Verhandlungen hat der geehrte Herr stets mit gleichem Interesse und Wärme die Angelegenheit behandelt und gefördert, wobei er's nicht mit Winken und Ratschlägen hat fehlen lassen; ja es kann getrost ausgesprochen werden, daß nur durch die Thätigkeit des Herrn R.-R. **Vogel** es möglich war,

den Brückenbau ins Werk setzen zu können. Deshalb ist die Gemeinde Segnitz dem Herrn Regierungsrat **Vogel** zu großem Danke verpflichtet und stets wird seiner als eines weisen, umsichtigen und weitblickenden Beamten in ehrendster Weise gedacht werden.

Um nun mit Zahlen beweisen zu können, daß der Verkehr zwischen Segnitz und Marktbreit ein ganz bedeutender ist, und um dem Vorwurf, sich leichtfertig in eine große Sache gestürzt zu haben, deren Ende nicht abzusehen sei, zu begegnen, wurde eine Statistik über die Frequenz der bestehenden Fähre aufgenommen; am leichtesten wäre dies durch die Fahrrechtsbesitzer selbst festzustellen gewesen, allein da voraussichtlich durch einen Brückenbau ihre Fahrerechtsame an Wert verlieren und die Rentabilität ihres Gewerbes große Einbuße erleiden, ja dasselbe ganz unmöglich würde, so wollte man die Fährer damit nicht belästigen; es hatten sich bereitwilligst zuverlässige Bürger gefunden, die in den der Fähre nahegelegenen Häusern die Zählung der Ueberfahrenden vornahmen und zwar an Sonn- und Werktagen und im Frühjahre, Sommer, Herbst und Winter. Das Ergebnis dieser Zählung ist ein überraschendes. Darnach passieren die Fähre jährlich

104 375 Personen,
2 504 Fuhrwerke,
2 191 Schubkarren,
200 Stück Großvieh,
200 " Kleinvieh,
300 " Schafe

Mit Ausarbeitung eines Brückenbauprojekts wurde der k. Bauamtsassistent **Gresbeck** in Würzburg, und da dieser bald darauf nach Nürnberg verzog, der Bauamtsassistent **Büschelberger** in Würzburg beauftragt. Dieselbe zog sich aber sehr in die Länge und erst im Februar 1887 wurden Pläne und Kostenanschläge vorgelegt. Aber wie es in dieser Sache so viele bittere Pillen zu schlucken gab, so war gleich die erste von besonderer Bittere. Dem vorgenannten ausgearbeiteten Projekte war nach kurzer Durchsicht gleich das Todesurteil gesprochen, denn 1) waren auf der Marktbreiter Seite so viele bauliche Veränderungen an der Straße und Trottoir vorgesehen, daß diese niemals seitens der Beteiligten die Genehmigung hätten finden

können und infolge dessen war das Projekt 2) auch zu kostspielig; der Kostenanschlag war auf 210 000 Mk. berechnet.

Nun wurde auf Anregung des dortmaligen Bürgermeisters Herrn **Leonhard Beck**, der während seiner Amtsthätigkeit bis Ende 1887 die Förderung der Brückenbausache sich besonders angelegen sein ließ, Baumeister Herr **G. Michel** in Marktbreit ersucht, ein neues Projekt auszuarbeiten, wozu man sich noch einigte, daß die rechtsseitige Zufahrtstraße der Brücke in des Dorfes Mitte einmünden soll. Dieses Projekt, auf 165 000 Mark veranschlagt und mit Nebenausgaben, wie: Ablösung der Fahrge-rechtsame auf 172 000 Mk. kom-mend, fand am 4. September 1887 die Genehmigung der Gemeinde, jedoch unter der Voraussetzung, daß zur Aus-führung von Seite des Staates, des Kreises und des Distriktes Zuschüsse gewährt werden. Dasselbe wurde dann auch dem k. Bezirksamte und der k. Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

Mittlerweile suchte man durch Schaffung eines Garantiefonds finan-ziell die Ausführung des großen Vor-habens zu sichern und zu fördern. Viele Einwohner in Segnitz und Marktbreit waren in der Weise opfer-willig, daß sich nach und nach der Ga-rantiefond auf 51 000 Mk., dabei wird besonders hervorgehoben, daß Frau Privatiere **B. Krönlein** in Segnitz al-lein 20 000 Mk. zeichnete, erhöhte, mit dessen 4 % tigen Zinsen 20 Jahre lang die Brückenzolleinnahmen ga-rantiert sind; auch die Stadtgemeinde Marktbreit, die Bedeutung und den Wert einer festen Verbindung zwi-schen Marktbreit und Segnitz erken-nend, genehmigte bereitwilligst einen jährlichen Zuschuß von 100 Mk. auf 25 Jahre.

Mit verschiedenen Banken wurde in Unterhandlung getreten wegen Aufnahme und Tilgung eines Brü-ckenbaukapitals und von allen Banken war das Entgegenkommen der Bayeri-schen Vereinsbank in München das coulanteste, wonach die Bauschuld ohne hypothekarische Sicherstellung in halbjährigen Annuitätenzahlungen - 4 % Zinsen und ½ % Annuitäten - in 55½ Jahren zu tilgen ist. Dieses Aner-bieten wurde seitens der Gemeinde acceptiert.

Nach allen diesen Vorarbeiten faß-te am 3. Oktober 1888 das k. Bezirks-samt Kitzingen folgenden staatsauf-sichtlichen Beschluß:

*"Es sei der Beschluß der Gemeinde Segnitz vom 4. September 1887, wo-nach eine stehende Brücke über den Main bei Segnitz erbaut und der hiezu erforderliche Aufwand durch Aufnah-me eines in 55½ Jahren durch halb-jährige Annuitäten zu 3 860 Mk. zu til-genden Passivkapitals aufgebracht, der jährl. Annuitätenbetrag aber durch den zu erhebenden Brückenzoll, durch die schon vorseits erwähnten Mittel, event. durch Umlagen gedeckt werden soll, vorbehaltlich der obertechnischen Prüfung des Brückenbauprojekts und unter der Voraussetzung der wirkli-chen Zuwendung der zu erhoffenden Zuschüsse staatsaufsichtlich nicht zu beanstanden."*

Mit großer Freude wurde dieser staatsaufsichtliche Beschluß will-kommen geheißen, war er doch der erste Hoffnungsstrahl auf dem betre-tenen langen, mühevollen Weg und dies umsomehr, da man an einem günstigen Ausfall der obertechnischen Prüfung des Projekts nicht zweifelte; zudem befürwortete der Herr Regie-rungsrat **Vogel** in wärmster Weise bei der demnächst stattfindenden Ver-sammlung der Distriktsgemeinde Marktbreit das eingereichte Gesuch um Zuschuß zum Brückenbau, worauf von den Herren Distrikträten auch ein jährlicher Beitrag von 350 Mk. 25 Jahre lang genehmigt wurde.

Da dies alles glatt von statten ging, war man voll freudiger Hoffnung auf das Gelingen des Werkes und schon lag die Bittschrift "um Zuwendung ei-nes Staatszuschusses in der XX. Fi-nanz-Periode 1889/90" zum Absenden an das k. Staatsministerium des Innern bereit, da traf, wie der Blitz aus heite-rem Himmel, am 30. März 1889 die technische Entscheidung der h. k. Re-gierung ein, daß die Bewilligung zur Erbauung einer stehenden Brücke zwischen Segnitz Marktbreit an der mit "D" bezeichneten Baustelle zu versagen sei, da, wie die Gründe lau-ten: die beiderseitigen Auffahrtsram-pen nicht hochwasserfrei hergestellt werden könnten, ausgenommen bei hoher kostspieliger Korrektur der Staatsstraße am linksseitigen Ufer und weil der Brückenbau die Schiff- und Floßfahrt namentlich bei der scharfen

Krümmung des Maines an der Bau-stelle nachtheilig beeinflussen würde. -- Da waren mit einemmale die schönsten Hoffnungen vereitelt, die viele Arbeiten und Mühen: Schreibe-reien, Berechnungen, Beratungen, Calculationen während dreier Jahre 1886-1889 schienen umsonst geleistet zu sein, ja die Nachricht wirkte de-primierend auf sämtliche Gemein-demitglieder und schon gaben viele die Hoffnung auf; doch

*Und wenn das grause Dunkel  
Auch ringsum die Schöpfung hüllt  
Getrost!*

*Auf mitternächtlich Dunkel  
folgt Sonnenaufgang lieb und mild!*

Es fand sich ein Anwalt und Retter der Brückenbausache in der Person des Privatingenieurs Herrn **Spiegel** in Nürnberg. Derselbe unternahm es un-ter Vorlage teilweiser neuer Zeich-nungen den Recurs gegen den ober-technischen Regierungsbescheid aus-zuarbeiten unter ausführlicher Wider-legung der Versagungsgründe und un-ter Beifügung eines bis ins kleinste durchdachten technischen Gutachtens. Dieser Recursschrift wurde seitens des h. k. Staatsministeriums des In-nern, bei welchem auch eine persönli-che Vortragung der Bitte seitens des Bürgermeisters **Kreglinger** für nötig erschien, stattgegeben und unterm 8. Dezember 1889 die Erbauung der Brücke mit einigen kleineren Baube-dingungen genehmigt.

Sehr zu statten kam dem Projekte, daß die auch lange Zeit schwebende Frage der Verlegung des Floßspann-platzes in Marktbreit erledigt wurde; derselbe wurde unterhalb Marktbreit, - die Entfernung beträgt ½ Wegstunde - angelegt.

Nun war die Brückenbaufrage nach ihrer technischen Seite gelöst, aber auch nach ihrer finanziellen Seite sollte sie ihrer Lösung entgegenge-führt werden. Zu diesem Behufe wur-de das h. k. Staatsministerium des In-nern gebeten, für den Mainbrücken-bau Segnitz in das Staatsbudget der XXI. Finanzperiode einen Betrag von 50 000 Mk. einsetzen zu wollen und diese Bitte fand in der Weise Entge-genkommen, daß 30 000 Mk. dem h. Landtag zur Genehmigung vorgelegt wurden. Auch die Herren Abgeordne-ten suchte man für die Sache günstig zu stimmen, indem man jedem Herrn

eine eingehende Schilderung der Brückenbauangelegenheit zugehen ließ, zudem wurde noch eine Deputation, bestehend aus Bürgermeister **Kreglinger** und Cantor **Frisch**, nach München, um die Herren Abgeordneten persönlich für die Genehmigung des eingesetzten Staatszuschusses zu bitten, gesendet. Allseits versprach man das Möglichste zu thun, und hoffnungsreich und zuversichtlich sah man den Beratungen entgegen. Aber, "o Ironie des Schicksals", im Finanzausschuß wurde die Bitte abgewiesen und der Zuschuß verweigert.

*Doch, geht Hoffnung auf Hoffnung zu Scheiter,*

*Der Mensch hofft immer weiter!*

Man begriff den Ernst der Situation und die drohende Gefahr für die Brückenbausache anerkennend, wurden noch einzelne Herrn Abgeordneten, namentlich die von Unterfranken brieflich gebeten und beschworen, für Genehmigung des Zuschusses einzutreten. Diese Bemühungen, Dank der Mitarbeit der 2 Abgeordneten unseres Bezirkes: Herr **Richter** und Herr **Keller**, waren von Erfolg gekrönt und der Gemeinde ein Beitrag von 20 000 Mk. aus Staatsfonds zuerkannt. Inzwischen war auch vom hohen Staatsministerium des Innern auf eingereichte Bitte und Vorstellung die Genehmigung eines zu erhebenden Brückenzolls in Aussicht gestellt. Nun galt es noch vom k. Bezirksamte die Erlaubnis zur Verakkordierung der Bauarbeiten zu erlangen und diese wurde am 19. August 1892 erteilt, nachdem die Mittel zur Tilgung des halbjährig zu zahlenden Annuitätenbetrages vollständig ausgewiesen worden waren.

Nach erfolgter Einladung zur Submission - Pläne, Bedingungen, Vorausmaße, gefertigt von Herrn Ingenieur **Spiegel**, lagen auf dem Rathause zur Einsicht offen -- für die Brückenbauarbeiten, die in 2 Lose: "a) steinerner Unterbau und b) eiserner Oberbau" geteilt, beteiligten sich 11 Submittenten und zwar 3 Baumeister: **Michel** von Marktbreit **I. Müller**, Bauunternehmer in Bockenheim b. Frankfurt a. M. und **B. Heyer** in Walzrode-Hannover, für ersteres Los, und 7 Submittenten: Maschinenbauaktiengesellschaft Clett & Cie. in Nürnberg, Nöll in Würzburg, Maschinenfabrik Esslingen, Kaspar Berg in

Nürnberg, Eisenwerk Rohnstadt In Frankfurt a. M., Gebrüder Gienanth In Kaiserslautern und Schäfer u. Block in Hamm für letzteres Los, während A. Weiss nach dem System Monier ein Angebot machte. Ein Angebot bezüglich Herstellung einer ganz steinernen Brücke lief, trotz Erwähnung im Ausschreiben, nicht ein.

Am 23. November 1892 erfolgte die Oeffnung der eingelaufenen Submissionen. Das niedrigste Angebot bei Los A "steinerner Unterbau" hatte Baumeister **Michel** von Marktbreit mit 73 773 Mk., dazu als leistungsfähige Firma bekannt, auch vom k. Flußbauamte empfohlen, und da Herr Michel von der submittierten Bau-summe noch 2½ % abbot, so wurde demselben der Zuschlag erteilt und am 4. Februar 1893 mit demselben Vertrag abgeschlossen, wonach sämtliche Arbeiten des Unterbaues nach dem sich ergebenden Ausmaß bezahlt und dieselben am 15. August, event. 15. September beendet sein mußten. Bei Los B "eiserner Oberbau" hatte die eminent leistungsfähige und weltbekannte Firma Maschinenbauaktiengesellschaft Clett u. Cie. in Nürnberg, neben K. Berg ebendortselbst, den billigsten Einheitspreis per Tonne zu 277,2 Mk. und eine Tonnenzahl von 231½. Nach längeren Verhandlungen einigte man sich mit der genannten Gesellschaft dahin, daß der eiserne Oberbau um eine En-bloc-Summe von 62 500 Mk. hergestellt wird, wobei jedoch derselben die Wahl des Systems vorbehalten bleibt.

So näherten sich allmählich diese Vorarbeiten unter vielen, endlosen Sitzungen und Beratungen ihrem Ende, und hier muß besonders betont werden, daß sämtliche Verwaltungsmitglieder, -- es mögen hier ihre Namen folgen:

Herr August Kreglinger, Bürgermstr.,  
Herr Friedrich Lauck, Beigeordneter  
Herr Lorenz Haft,  
Herr Michael Lorenz,  
Herr Adam Fuchs,  
Herr Konrad Summa,  
Herr Valentin Meuschel,  
Herr Martin Mark  
Herr Christof Furkel,  
Herr Johann Michael Baumann

auch die Namen der vorigen Gemeindeverwaltungsmitglieder, unter deren Amtsführung die Brückenbaufrage

eingeleitet wurde, sollen in der Geschichte der Mainbrücke nicht fehlen: sie heißen:

Herr Leonhard Beck, Bürgermeister,  
Herr Martin Furkel sen., Beigeordntr.  
Herr Philipp Rödel,  
Herr Lorenz Haft,  
Herr Michael Lorenz,  
Herr Adam Fuchs,  
Herr Martin Mark,  
Herr Johann Wunderlich,  
Herr Georg Baumann,  
Herr Konrad Summa,

mit anerkennenswerthem Eifer sich der Sache hingaben und durch praktische Vorschläge die Angelegenheit fördern halfen. Auch der Lehrer und Gemeindeschreiber Herr **Frisch** hat sein redlich Teil Arbeit dabei geleistet; es war während der 7 Jahre eine Unsumme von Arbeiten: Protokolle, Beschlüsse, Berichte, Briefe, Berechnungen, Schuldentilgungspläne u.s.w. zu bewältigen, gingen doch die meisten Schriftstücke, ausgenommen diejenigen, welche die technische Seite betrafen, durch seine Hand.

Am 19. März 1893 wurden noch einmal die Gemeindeglieder zusammenberufen, um all das Geschehene gutzuheißen und die Aufnahme eines Brückenbaukapitals von 140 000 Mk., mit dem man auszukommen hoffte, zu genehmigen und dies geschah wieder einstimmig. Auf Anregung des k. Bezirksamts Kitzingen wurde bezüglich Ablösung der Fahrgerechsamte mit den Fährern **Mart. Furkel** und **Fritz Reich** ein Abkommen getroffen und dieselben mit 42 000 Mk. entschädigt; nun erfolgte seitens des k. Bezirksamts Kitzingen der endgültig gefaßte, staatsaufsichtliche Beschluß vom 28. April 1893 No. 2451, welcher lautet:

*"Es sei der Beschluß der Gemeindeversammlung Segnitz vom 19. März 1893, kraft dessen für Erbauung einer stehenden Brücke über den Main zur Last dieser Gemeinde ein Kapital von 140 000 Mk. aufgenommen und in halbjährigen Annuitätenbeträgen zu 3 150 M. innerhalb 55½ Jahren zurückerstattet werden soll, unter der Bedingung genauester Einhaltung der vorgelegten Schuldentilgungspläne staatsaufsichtlich nicht zu beanstanden."*

Nach h. Entschließung des k. Staatsministeriums des Inneren war

der Brückenbau unter Leitung des k. Flußbauamtes Würzburg auszuführen; infolgedessen hat der k. Flußbauamt-  
mann Herr **Wehrle** in Würzburg die Bauleitung gegen ein Aequivalent von 1 000 Mk. übernommen. Durch Vermittlung des Herrn Bauamtmanns **Wehrle** hat die Gemeinde den Bautechniker Herrn **J. Wolf** als Bauführer engagiert und damit eine sehr gute Aquisition gemacht; denn Herr **Wolf**, zwar noch jugendlich, aber trotzdem in Wasserbauten ein sehr erfahrener Techniker, hat durch sein reiches Wissen und durch sein gerechtes Auftreten sich als vortrefflicher Bauführer bewährt und sich alle Achtung errungen.

Am 22. Dezember 1892 wurde die Brückenachse durch Herrn **Wolf**, was bei der vorhandenen Eisdecke des Maines leicht geschehen konnte, definitiv abgesteckt und da ergab sich, daß der Lageplan nicht richtig gezeichnet war, denn bei dem ersten linksseitigen Flußpfeiler sollte die Richtung des bestehenden Wasserbaues eingehalten werden; in Folge dessen mußte die Brücke um 7,50 m nach links verschoben werden; es war nun ein neuer Lageplan mit Längemaß zu fertigen und dem kgl. Staatsministerium d. Inneren zur Genehmigung vorzulegen; zugleich wurde auch gebeten, was in den bisher gefertigten Plänen nicht vorgesehen war, die Steigung der Zufuhrstraßen in die beiden äußeren Oeffnungen -- rechts und links -- der Brücke auch verlegen zu dürfen; beide Anträge fanden anstandslos die Genehmigung.

Unter diesen günstigen Auspizien konnte man die gewisse Hoffnung hegen, daß der Brückenbau im Jahre 1893 begonnen und auch vollendet werden wird. Herr Pfarrer **Stähling** machte hievon auch Erwähnung in der Neujahrspredigt und daß deshalb das Jahr 93 für die Gemeinde Segnitz ein höchwichtiges sein wird; zugleich erflachte er aber auch zum Gelingen des großen Werkes Gottes reichsten Segen.

Während der Wintermonate, so lange es die empfindliche Kälte zuließ, wurde in den hießigen Steinbrüchen: "im Einöder und Schneider" Steine gebrochen und von den beiden Fuhrwerksbesitzern **Christof Furkel** und **Valentin Meuschel**, welche überhaupt neben dem Michel'schen

Fuhrwerke das meiste Material beschafften, angefahren. Aber trotz dieser massenhaft am Main lagernden Steinhäufen, als Wahrzeichen des nun bald beginnenden Brückenbaues, konnten Spötter und Nörgler immer noch nicht ihre Spottreden unterlassen, ja, viele Unberufene glaubten darin sich besonders hervorthun zu müssen. Auch dem Ungläubigen mußten endlich die Zweifel schwinden, als beim Schlagen der Spundwände der Schwanzmeister **Stammer** sein kräftiges Kommando ertönen ließ: "Richt Euch! Auf und eins! etc."

Am Montag, den 20. März 1893 geschah der erste Spatenstich am rechtsseitigen Widerlager, während am nächsten Landpfeiler von Monteur **Kranich** aus Frankfurt a. O. die Dampftramme zum Einschlagen der Spundwände aufgerichtet wurde; letztere konnte sich aber nicht bewähren, da das Verrücken derselben zu viel Zeit in Anspruch nahm. Baumeister **Michel** konnte vom obengenannten Tage an mit 30 - 40 Arbeitern, die unter Aufsicht des Poliers **Lier** von Frickenhausen standen, ungestört fortarbeiten; sehr zu statten kam ihm der außerordentliche Wasserstand des Maines und die lange, regenlose Zeit, -- vom März bis 19. Juni hat es mit Ausnahme eines Regengusses am 5. Juni -- nichts geregnet -- unter der natürlich die Landwirtschaft unendlich litt: das erste Gras und der erste Kleeschnitt war gleich null und die Bauern mußten infolge Futtermangel ihren Viehstand reduzieren, was nur unter großer Preiseinbuße geschehen konnte.

Der erhoffte felsige Untergrund hat sich zwar nicht gefunden, dagegen erhielt man in mäßiger Tiefe Lettenboden mit ziemlich dicken Steinlagen vermischt, welcher Untergrund zum Bauen auch geeignet war. Beim rechtsseitigen Widerlager, das ohne Schlagen von Spundwänden erbaut wurde, jedoch glaubte die Bauleitung durch Anlegung einer 80 Centimeter hohen Betonschicht einen guten Baugrund schaffen zu müssen. Beim Graben des Pfeilers Nr.3 (Landpfeiler) wurde ein ganz defekter kupferner Becher und ein zinnernes mit einer Abflußröhre versehenes Gefäß -- anfangs wurde es für ein sehr wertvolles silbernes gehalten - ausgegraben. Dieses Gefäß scheint s. Z. als Hochzeits-

geschenk gegeben worden zu sein, denn auf der Außenseite stehen die Worte:

Hochzeit Vererung dreier  
Junger Gesellen nemlich:  
Andreas Bauminger  
Görg Holtzapffel  
Görg Meier  
1634

Wegen seines Minderwertes wurde das Gefäß dem Arbeiter, der es ausgegraben und für sich beanspruchte, ausgehändigt.

Wie vorauszusehen war, zog der Brückenbau eine Menge Schaulustiger an; besonders an Montagen wurde das Bauwerk von den Wochenmarktsbesuchern viel bewundert und angestaunt; auch Bewohner der Nachbarstadt Marktbreit waren allezeit Zuschauer und Beobachter des großen Bauwerks; insbesondere muß eines Mannes, des Groß-Kaufmanns **Georg Strelin** in Marktbreit gedacht werden, denn derselbe war täglich früh und mittags an der Baustelle, verfolgte mit regem Interesse den Fortgang des Baues und ließ sich Aufklärungen über alles, was ihm zu wissen nötig schien, geben.

Von Seite der k. Baubehörde wurde dem Brückenbau warmes Interesse zugewendet; zum öfteren erschien Herr Kreisbaurat **Stuhlfauth** mit Oberbauräten aus München, auch mit dem Kreisbaurat von Ansbach.

Während der Monate Juni und Juli schritt der Bau der Pfeiler und des linken Widerlagers nur langsam vorwärts; es fehlte meist an Steinmaterial. Baumeister **Michel** war vielseitig engagiert, so hatte er unter anderem die Steinlieferung zum Neubau der St. Bennokirche in München übernommen und wollte den dort eingegangenen Verpflichtungen auch nachkommen. Die Pfeiler wurden aus Quadersteinen von 40, 56 und 60 Centimeter Höhe gemauert. Dieses Material war im hießigen Gemeindesteinbruch und auch in dem neuangelegten, von **Peter Horcher** angekauften Bruch, nicht zu gewinnen, weshalb die Schichtensteine aus Michel's Steinbruch herbeigeschafft werden mußten. Am 8. Juli stellte **Michel** den Antrag, den Vollendungstermin des Unterbaues um 4 Wochen, bis 15. September, hinauszuschieben; diesem Ansuchen konnte die Gemeindeverwaltung umso weniger entsprechen, da während des Bau-

es unüberwindliche Schwierigkeiten, die einen solchen Antrag begründet hätten, sich nicht ergeben hatten; infolgedessen ließ nun Baumeister **Michel**, um den Vollendungstermin, 15. August, thunlichst einzuhalten, Steine aus dem Buchner'schen Bruch in Sommerhausen kommen. Am 1. September konnte der letzte Stein am linksseitigen Widerlager eingefügt werden und somit war der stolze Bau, der sowohl der Bauleitung, der Bauführung, als auch dem Baumeister zur Ehre gereicht, die beiden Widerlager massiv, die Pfeiler schlank, aus regelmäßigen Quadern, wie sie keine zweite Brücke am Mainstrom zeigt, erbaut, und, Gott sei Dank, ohne besondere Unglücksfälle, kleinere Verletzungen wie: Hautschürfungen, Quetschungen, Verdehnungen, Verrenkungen u. dgl. nicht gerechnet, fertig gestellt. Baumeister **Michel**, auch der Arbeiter gedenkend, die mithalfen zur Ausführung des Baues, ließ jedem derselben zur Labung 4 Liter Bier und 2 Würste zukommen.

Dem Baumeister **Michel** mußten bei der Monate dauernden Arbeit natürlich auch Anzahlungen, jedoch nur nach Einweisung der Bauleitung, gemacht werden. Hiezu münzte man zuerst den vom h. Landtag genehmigten Staatszuschuß von 20 000 Mk., der nach Erfüllung verschiedentlicher Formalitäten am 14. Juni durch's k. Rentamt Ochsenfurt ausbezahlt wurde. Am 22. Juli wurden bei der Bayrischen Notenbank in München 40 000 Mk. in 3½ % tigen Pfandbriefen erhoben; hiervon wurden gleich 20 000 Mk. versilbert, während die restlichen 20 000 Mk. bis zur Verwendung von genannter Bank in Depot genommen wurden.

Am 15. August sollte die Maschinenbau Aktiengesellschaft Clett & Cie. ihre Arbeit beginnen. Der Leiter der Arbeiten: Monteur **Rudhof**, von der Montierung einer Eisenbahnbrücke bei Regensburg kommend, erschien erst am 22. August. Am 25. August, nachdem er sich eine Anzahl Arbeiter gesammelt, begann das Einrammen der Pfähle zum Schlagen des Gerüsts -- Michels Pfähle konnten nicht verwendet werden, weshalb dieselben entfernt werden mußten. -- Am 12. September nahm die Montage und zwar in der Oeffnung zwischen den beiden Flußpfeilern ihren Anfang.

Mittelst Montierwagen, eine treffliche Ein- und Vorrichtung, wurden sämtliche Eisenteile emporgewunden und an die richtige Stelle verbracht, überhaupt wurde, um es kurz zu sagen, wie es diesem weltberühmten Etablissement, das nicht bloß im engern und weitem Vaterland, sondern auch in Bulgarien, Türkei etc. seine Leistungsfähigkeit im Brückenbau erprobt, entspricht, schnell, sicher, zielbewußt und exakt gearbeitet, was alle Zuschauer und Beobachter anerkannten. Die Arbeitszeit dauerte täglich von morgens 6 bis abends 7 Uhr. Am 16. Oktober wurden die letzten Eisenstücke -- sämtliches Eisenwerk kam von der Fabrik-Filiale Gustavsburg b. Mainz per Eisenbahn, wegen des anormal niedrigen Wasserstandes des Maines konnte der Eisentransport nicht per Schiff effektiert werden -- auf einem mit Blumen geschmückten Wagen übergefahren, so daß die Aufstellung der sämtlichen Eisenteile am 17. Oktober vollendet werden konnte.

Auf beiden Ufern mußten zum Anschlusse an die Brücke hohe Dämme, wozu kolossale Erdmassen nötig waren, errichtet werden. Am jenseitigen Ufer hat Baumeister **Michel** den Garten und rückwärts am Kapellenberg gelegenes Eigentum des Kutschers **Hofmann** in Marktbreit, nahe an der Brücke befindlich, angekauft. Die Gemeinde hatte hiezu bloß einen Betrag von 200 Mk. zu zahlen. Mittelst Rollwägen wurde das Material beige-schafft. Am rechtsseitigen Ufer lag das Füllmaterial noch günstiger, es wurden die Gemeindeteile oberhalb des Gänsewasens bis fast zur Ochsenwiese abgehoben und zur Auffüllung des langen Dammes, welcher bis zur Einfahrt in die Mitte des Dorfes reicht, verwendet. Der Gewinnung einer schönen, breiten Einfahrt in's Dorf stand das vom Zahn der Zeit stark mitgenommene **Kilian Furkel**'sche Wohnhaus, Hs.-No. 31, hindernd im Wege. Nach langen Verhandlungen gelang es dem Gastwirt **Christof Furkel**, dem selbst daran gelegen war, einen freien Platz vor seinem Gasthause, der als Wirtschaftsgarten Verwendung finden sollte, zu bekommen, den **Kilian Furkel** zum Umtausch gegen das **Martin Ap-petz**'sche Wohnhaus, Hs.-No. 80/81 zu bringen.

Das freigewordene Haus wurde, da die Zeit drängte, auf Kosten der Gemeinde -- **Chr. Furkel** hätte vielleicht im Winter eingelegt -- abgebrochen, denn es sollte von dem gewonnenen freien Platz auch etwas zur Straße verwendet werden. Nach Angabe des Bauführers Wolf hatte die Gemeinde hiezu 3 - 4 Quadratmeter nötig, die **Furkel** um entsprechenden Preis abgab.

Eine der schönsten Fragen, die vor und während der Bauzeit des öfteren ventilirt wurden, war die Anlage der Trottoire und des Zollhauses.

Die einfachste Art wäre gewesen, erstere aus Rüffelblech, wie es die Dettelbacher und Zellinger Brücke hat, herzustellen; doch dann nahm man Abstand, da es sich auf diesem Blech namentlich im Winter, wenn Schnee liegt, gar nicht gut geht; eine andere Herstellungsart "mit Holzbelag" war im Kostenvoranschlag vorgesehen, jedoch zweifelte man an der Dauerhaftigkeit derselben; wiederum wurde geraten, das Trottoir mit Backsteinen auszufüllen und darüber einen Cementguß zu machen, da aber für letztere Anlage bezüglich der Haltbarkeit genügende Erfahrungen noch nicht gemacht worden sind, resp. bekannt waren, so blieb nichts anderes übrig, als das Trottoir mit einer erfahrungsgemäß dauerhaften Betonschicht herzustellen. Das verursachte zwar eine Mehrausgabe von circa 500 Mk., was aber im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit und auf ein gutes und sicheres Gehen gewiß nicht schwer in die Wagschale fällt.

Das Zollhaus, dessen Standort zu wählen sich die Gemeinde bei der Baugenehmigung vorbehalten hat, sollte, was für den Zolleinnehmer wohl die praktischste Anlage gewesen wäre, auf das linksseitige Widerlager zu stehen kommen, doch wurde dieses Projekt aus ästhetischen Gründen, das Widerlager wäre breiter geworden und hätte die systematische Harmonie des steinernen Unterbaues verunstaltet -- und auch aus pekuinären Gründen, das Zollhaus hätte ja vollständig fundiert werden müssen, verworfen. Nunmehr war man genötigt, dasselbe in die Mitte der Zufahrtstraße, 1,80 m von der Staatsstraße entfernt, zu erbauen. Die Planzeichnung wurde von Bauführer **Wolf** ausgeführt. Es ist im Villenstil erbaut, ist geräumig und macht einen recht wohnlichen Ein-

druck, so daß zu hoffen ist, daß der zukünftige Zolleinnehmer sich recht wohl darin befinden wird. Freilich kostet das Zollhaus an diesem Platz auch mehr als anfangs dafür postuliert war; die Baukosten entzifferten den Betrag von 4 800 Mk.

Nachdem nun in der Geschichte des Brückenbaues das Hauptsächlichste berührt worden ist, so erübrigt sich noch anzugeben, daß die Gesamtkosten des Baues sich auf 160 000 Mk. belaufen, deren Verzinsung und Amortisation nach Abzug von 20 000 Mk. Staatszuschuß einen jährlichen Betrag von 6 300 Mk. erfordert. Dieser Betrag wird gedeckt aus der Brückenzolleinnahme, der Tarif hiezu wurde vom k. Staatsministerium des Innern auf 10 Jahre, bis 1903, am 17. Oktober 1893 genehmigt, aus dem Zuschuß der Distriktsgemeinde Marktbreit zu 350 Mk. jährlich, aus dem der Stadtgemeinde Marktbreit zu jährlich 100 Mk. und aus dem zu erhoffenden Unterstützungsbeitrag aus Kreis und Centralfonds. Sollten aber diese Beträge nicht ausreichen, so müßten die Zinsen des Garantiefonds mit hieraus berechneten 4 % Zinsen zur Aufbringung der Amortisationsquote mit konkurrieren.

Zur Erwirkung einer Unterstützung aus Kreis- und Centralfonds begab sich eine Deputation, bestehend aus Bürgermeister **A. Kreglinger**, Beigeordneter **Fr. Lauck** und Gemeindevorstand **A. Fuchs** nach Würzburg zu S. Excellenz **Graf von Luxburg**; diese Gelegenheit nahm man auch wahr, diesen hohen Herrn zum Feste des Brückeneinweihens einzuladen. Die Beteiligung wurde in gnädiger Weise zugesagt. Desgleichen nahmen auch die Herren Regierungsräte **Demleitner** und **Hübsch** sowie Herr Kreisbaurat **Stuhlfauth** die Einladung zur Brückeneinweihung an.

Zur Minderung der Brückenbauschuld erhofft man noch von gegenwärtig versammeltem Landtag die Genehmigung eines Postulats von 10 000 Mk., das die hohe Staatsregierung auf Ansuchen in das Staatsbudget für das Jahr 1893/94 huldvollst eingesetzt hat.

Am Dienstag, den 28. November soll noch die Probelastung stattfinden. (Jedes Feld der Brücke wurde

mit ca. 820 Ctr. belastet. Die elastische Einsenkung der Ueberbrückungen betrug im Mittel  $7\frac{1}{2}$  mm; die bleibende Einsenkung  $1\frac{1}{2}$  mm.)

Die Einweihungsfeierlichkeiten wurden in Verbindung mit der Bauleitung und dem k. Bezirksamt Kitzingen auf Sonntag den 3. Dezember 1893 festgesetzt.

Das **Program**m der Einweihungsfeier soll auch hier verzeichnet werden:

**Sonntag, den 3. Dezember 1893.**

Vormittags  $\frac{1}{2}$  12 Uhr:  
Empfang der Festgäste,

12 Uhr:  
Aufstellung des Festzuges am Rathaus.

$\frac{1}{4}$  1 Uhr:  
Choralgesang an der Brücke,  
Uebergabe der Brücke Seitens der  
Bauleitung, Weiheakt durch den  
hochw. Geistlichen Herrn Pfarrer  
**Stähling**,  
Königshymne und Eröffnung der Brücke,  
Rückkehr in's Rathaus.

Mittags 1 Uhr:  
Diner für die geladenen Gäste im  
Gasthaus "zum Schiff".

Bei Eintritt der Dunkelheit:  
Beleuchtung der Brücke.  
Gesellige Unterhaltung mit Concert-  
musik.

Nun zum Schluß sei vor allem dem Herrn des Himmels herzlicher Dank gesagt für das Gelingen des großen Werkes, das ohne besonderen Unfall und im Frieden zu Ende geführt werden durfte.

Es sei gedankt der hohen Staatsregierung, der hohen Kreisregierung, dem hohen Landtag für die huldvolle Genehmigung des Baues, bzw. für Gewährung von Unterstützungen.

Es sei hauptsächlich auch Dank gesagt dem k. Bezirksamte Kitzingen, das viel Mühe und Arbeit mit der Brückenbausache hatte, das eben in jeder Weise fördernd einwirkte und zum Gelingen des Projektes das Bestmögliche leistete.

Gedankt sei ferner den Herren Distriktsräten und der verehrlichen Stadtgemeinde Marktbreit für genehmigte

Sustentationsbeiträge und letzterer auch für das freundlichste Entgegenkommen bei der Bauausführung.

Besonderer Dank gebührt dem königlichen Herrn Flußbauamtmann **Wehrle** in Würzburg für gütige Uebernahme der Bauleitung, für die korrekte Durchführung der Baupläne und für die väterliche Fürsorge, die der Gemeinde von ihm zu teil wurde, ferner der Bauführung, dem Herrn Bautechniker **Johann Wolf** aus Würzburg, für gewissenhafte Ausführung der einzelnen Bauarbeiten von Anfang bis zum Ende und für das selbstlose Eintreten für die gemeindlichen Interessen.

Desgleichen auch den Erbauern: Herrn Baumeister **Michel** in Marktbreit und der verehrl. Maschinenbauaktiengesellschaft Clett u. Cie. in Nürnberg, die ihr Bestmöglichstes geleistet, um ein monumentales Bauwerk, das eine Zierde des ganzen Mainstromes ist und das in fernster Zeit von den technischen Leistungen beider Firmen Zeugnis geben wird, herzustellen.

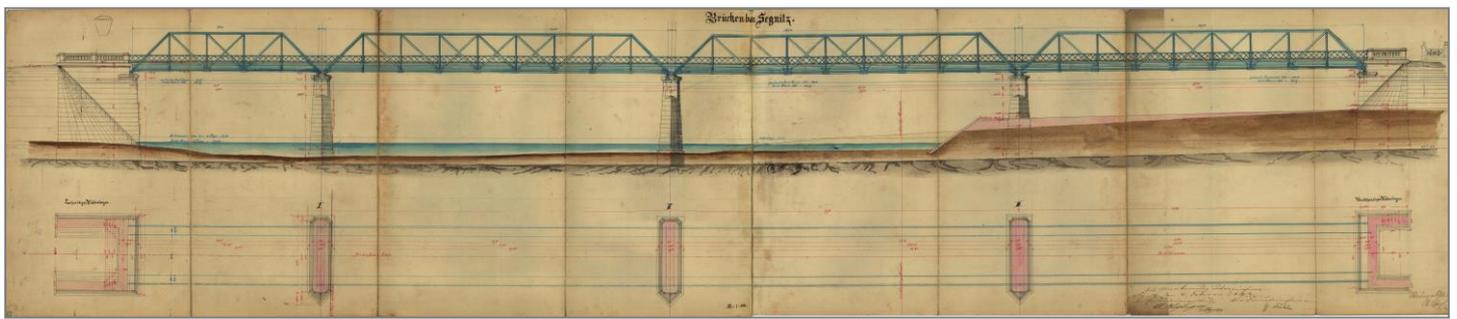
Insbesondere sei noch dem Manne öffentlicher Dank ausgesprochen, der eigentlich die Seele des ganzen Unternehmens ist; es ist dies Herr Bürgermeister **August Kreglinger** in Segnitz. Er hat sich dadurch einen unsterblichen Namen gemacht, und wenn in späteren Jahrhunderten von dem Bau der Brücke gesprochen wird, so wird auch seiner als der Vater des Gedankens und der leitende Teil der Sache gedacht werden.

Endlich sei Allen herzlichen Dank gesagt, die durch ihr Wissen und Können dazu beigetragen haben, das große Werk anfangen und vollenden zu können.

Und nun "**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!**

-----



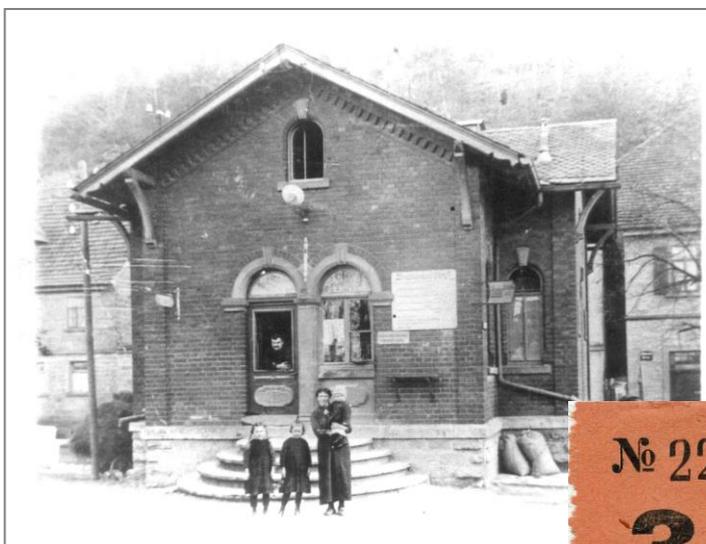
Brückenbauplan Segnitz, gefertigt im Oktober 1892 von Ingenieur R. Spiegel



Brückenbau 1893



Segnitz mit der Mainbrücke im Jahr 1894. Links im Bild die Schiffmühle, rechts die Marktbreiter Badeanstalt



Das Brückenzollhaus und der Brückenzöllner Leonhard Knöchel mit Familie. Bis 1942 wurde dort der Brückenzoll kassiert. Das Zollhaus musste im Jahr 1964 dem Ausbau der Staatsstraße Marktbreit - Kitzingen weichen



Das Todesurteil für die alte Segnitzer Mainbrücke wurde am 5. April 1945 gefällt. Nach der Sprengung durch deutsche Truppen fiel der große Stolz der Segnitzer gegen 23 Uhr in den Main



## Die Rettung des „Standortes Segnitz“ Norbert Bischoff

Als eine der bedeutendsten Leistungen der Gemeinde Segnitz gilt die Errichtung der auch heute noch so benannten „Segnitzer Brücke“. Bis zur Freigabe dieses festen Flussübergangs vor nunmehr fast 117 Jahren, war die nicht nur für Segnitz sehr wichtige Mainüberquerung per Fähre ein unsicheres und aufwändiges Unternehmen, das mitunter häufig von Meinungsverschiedenheiten um Fährlöhne und Fährgebühren begleitet war. Um dieses jahrhundertlange Hemmnis endlich abzuschaffen, machten sich in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts einige weitblickende, wenn auch auf eigene wirtschaftliche Interessen bedachte, Segnitzer Gedanken um die Rettung des „Standortes Segnitz“.

In einem schriftlichen Aufruf an die **"Bürger von Seegnitz"** kündigte man eine Versammlung für Sonntag, den 23. Juli 1865 an, bei der eine Brückenbau-Gesellschaft ins Leben gerufen werden sollte. In der Einladung heißt es: *In der Einsicht davon, und in Uebereinstimmung mit ihren Mitbürgern (denn geradezu Jeder ist beteiligt, wenn er es auch zur Zeit nicht meinen, nicht fühlen sollte) geben sich die Unterzeichneten schon seit einem Jahr alle Mühe, eine bessere, brauchbarere Verbindung unseres betriebbaren Ortes mit Marktbreit und seinem Bahnhofs zu ermitteln, als es eine bloße Fähre sein kann.*

Die Initiative zu diesem Vorhaben ging von 17 Segnitzer Bürgern aus, darunter neben der Gemeindevertretung der Leiter des Brüsselschen Handels- und Erziehungsinstituts Dr. Simon Levi Eichenberg, die Weinhändler August und Michael Kreglinger, der Lehrer Ludwig Ritter, die jüdischen Händler Meyer Ballin, Mendel Ballin und Isaak Mayer sowie der Farbenfabrikant Hainemann. Mit sehr viel Weitblick hatte diese Gruppe erkannt, dass Segnitz nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Würzburg-Ansbach im Jahr 1862 ins wirtschaftliche Abseits zu geraten drohte. *Wem eine nahegelegene Eisenbahn nichts nützt, den ruiniert sie*, hieß die Devise. Der damalige Flussübergang per

Fähre bedeutete nämlich für den Export der Segnitzer Produkte bis dahin eine beschwerliche, zeitraubende und unsichere Angelegenheit. Zeit war plötzlich Geld und so sah man vor allem voraus, dass die Konkurrenzfähigkeit auf Dauer nur noch mit einer ungehinderten Verbindung zum Bahnhof in Marktbreit gewährleistet war. Zusammen mit den zu erwartenden wirtschaftlichen Einbußen befürchtete man schließlich auch einen Rückgang der Bevölkerungszahl. Zu jener Zeit umfasste Segnitz nahezu 700 Einwohner und beherbergte ein weltberühmtes Internat. Außerdem war eine für die damaligen Verhältnisse bedeutende Industrie ansässig die mit einem regen Handel mit landwirtschaftlichen Produkten und Wein einherging.

Zur Einstimmung der Bevölkerung stellte man drei Alternativen vor, mit denen sich die Väter des Gedankens bereits eingehend befasst hatten. Demnach standen zur Auswahl: Eine fliegende Brücke, eine Schiffbrücke und ein feststehendes Bauwerk aus Holz, Stein oder Eisen bzw. einer Kombination aus diesen Materialien. Schon in der Einladung zur Gründungsversammlung zeichnete sich die spätere Ausführung der Segnitzer Brücke ab. So versuchte man die Bürger bereits im Vorfeld auf die vernünftigste Lösung, auf den Bau einer festen Brücke, vorzubereiten. Die fliegende Brücke, eine Kettenfähre, war nämlich, wenn auch am preisgünstigsten, eigentlich nur eine verbesserte Fähre. Für eine Pontonbrücke fehlte zum einen der erforderliche Lagerplatz, zum anderen bedeutete diese Alternative ein Hindernis für die Schifffahrt und war ebenfalls nicht jederzeit einsetzbar. Schließlich galt es, den Mainübergang für alle Zeiten von witterungsbedingten Unterbrechungen, von Eisgang, Hoch- und Niedrigwasser unabhängig zu machen.

Trotz dieser Argumente dauerte es noch ganze 20 Jahre bis der Segnitzer Brückenbaugedanke in die Tat umgesetzt werden konnte. Der Aufruf zur Bildung einer Brückenbaugesellschaft im Jahr 1865 verlief nämlich im Sande. Vermutlich scheiterte das Vorhaben an den finanziellen Mitteln und an den damals nur schwer zu überwin-

denden technischen Hindernissen. Vielleicht fand aber auch dieser geplante Kraftakt noch nicht das gewünschte Interesse der Einwohnerschaft. In der Einladung zur Gründungsversammlung heißt es nämlich abschließend: *Wir ..... werden aber unsere bisherigen Bemühungen durch Mangel an ernstlicher Beteiligung vereitelt erachten, sofern wider Erwarten auf beifolgende Unterzeichnungsliste nicht wenigstens 25 unserer Mitbürger ihre Geneigtheit zur Bildung der vorgeschlagenen Brückenbau-Gesellschaft beurkunden sollten.*

Erst im Jahr 1886 beschäftigte sich der Gemeinderat unter Bürgermeister Leonhard Beck wieder ernsthaft mit der Brückenbauangelegenheit. Segnitz war bis dahin auf ca. 550 Einwohner zurückgegangen, das Brüsselsche Internat existierte nicht mehr und die jüdischen Händler, die mit ihren weitreichenden Geschäftsbeziehungen bislang noch für einen gewissen Aufschwung gesorgt hatten, waren ebenfalls weggezogen. In einem Schreiben der Gemeinde Segnitz an das Königliche Bezirksamt in Kitzingen vom Mai 1883, als es um einen Zuschuss für den Bau einer Kettenfähre ging, heißt es: *..... überhaupt der hiesige Ort in finanzieller Beziehung sich im Rückgang befindet, weil*

- a) *das früher so frequentierte Handelsinstitut, durch welches viel Geld ins Dorf kam, sich vor kurzer Zeit auflöste u.*
- b) *viele Geschäftsleute, insbesondere sämtliche Israeliten wegzogen.*

Die schlimmsten Befürchtungen der Urväter des Segnitzer Brückenbaues waren also wirklich eingetroffen und so stand man nun vor der Entscheidung, die Zukunft völlig an Segnitz vorbeiziehen zu lassen oder dieses teure und aufwändige Projekt doch noch in Angriff zu nehmen.

Am 4. September 1887 beschloss der Segnitzer Gemeinderat, nun unter Leitung von Bürgermeister August Kreglinger, den Bau einer festen Brücke über den Main, nachdem man vorher eine umfangreiche Vorplanungsphase durchlaufen musste. Zur Finanzierung des 172.000,00 Mark - Projekts konn-

ten neben Darlehen und Staatszuschüssen auch private Spenden sowie eine Kostenbeteiligung der Stadt Marktbreit in Ansatz gebracht werden. Sehr umfangreich gestalteten sich auch die anschließenden Verhandlungen mit den Behörden, bis man endlich mit Genehmigung durch das Königliche Bezirksamt Kitzingen vom 3. Oktober 1888 und mit Beschluss des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren vom 8. Dezember 1889 grünes Licht bekam. Ein gewichtiger Gesichtspunkt für die positive Entscheidung des Staates war das Verkehrsaufkommen zwischen Segnitz und Marktbreit. Nach einer Zählung überquerten alleine im Jahr 1886 nicht weniger als 104.375 Personen, 2.504 Fuhrwerke, 2.191 Schubkarren, 200 Stück Großvieh, 200 Stück Kleinvieh und 300 Schafe mit der Fähre den Main.

Nun konnte man sich mit der Ausschreibung des Projekts, mit dessen Finanzierung und mit der Ablösung des Fährrechts befassen. Am 22. Dezember 1892 nahm das Bauvorhaben endlich sichtbare Formen an: Mit der Absteckung der Brückenachse wurde die Bauphase eingeleitet. Der erste Spatenstich erfolgte am 20. März 1893, die Eisenteile wurden ab dem 12. September 1893 montiert und am 28. November 1893 konnten die abschließenden Belastungsversuche vorgenommen werden. Nach genau einjähriger Bauzeit fand das Vorhaben

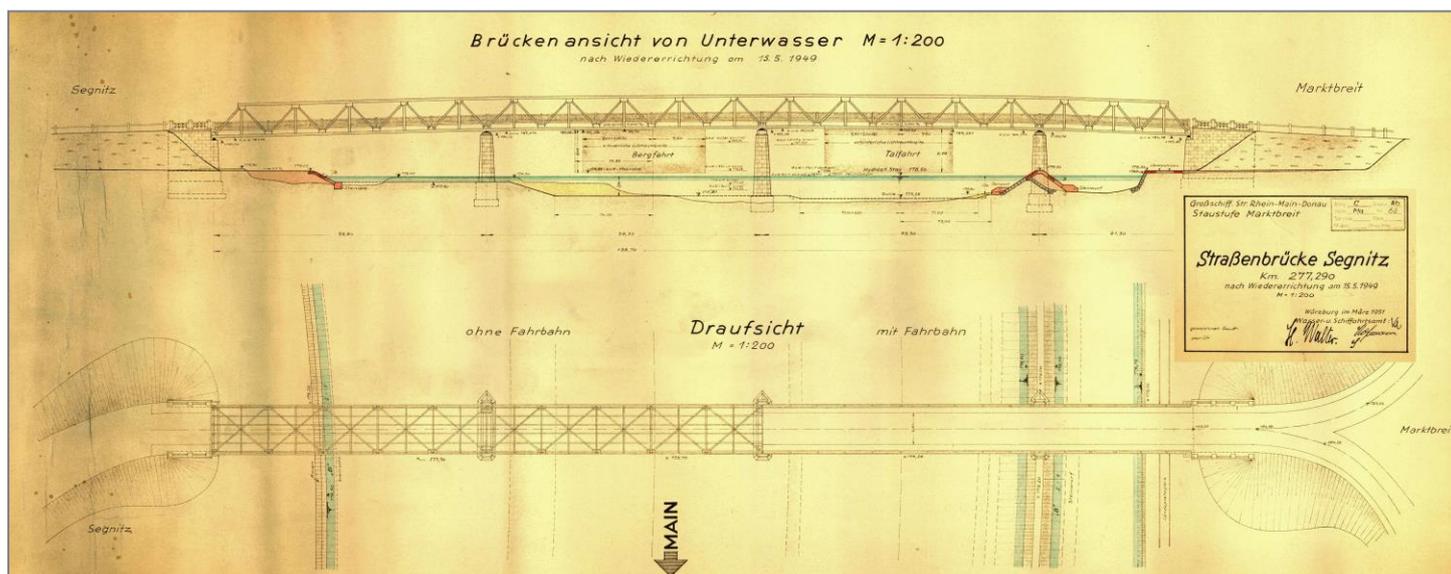
mit der Brückeneinweihung am 3. Dezember 1893 seinen Abschluss. Mit einem *überschwänglichen Fest, bei der man auch Seiner Königlichen Hoheit des Prinz-Regenten Luitpold loyale Ovationen darbrachte*, feierte Segnitz den bislang größten Kraftakt in seiner Geschichte.

Damals konnte man allerdings noch nicht ahnen, dass diese Leistung ein halbes Jahrhundert später noch einmal erbracht werden muss. Am 5. April 1945 fiel die Segnitzer Brücke den zurückweichenden deutschen Truppen zum Opfer. Bereits im Sommer 1945 begann man ohne behördliche Unterstützung mit dem Wiederaufbau. Materialknappheit und die Währungsreform im Jahr 1948, die alle angesammelten Reichsmarkbeträge aus der Brückenrücklagenkasse völlig annullierten, verzögerten eine rasche Fertigstellung der Ruine am Main. Mit staatlicher Hilfe und nach langen zähen Verhandlungen mit Behörden und Firmen, vor allem aber mit großer Spendenfreudigkeit aus der Segnitzer und Marktbreiter Bevölkerung konnte man am 15. Mai 1949 wieder einmal eine Brückeneinweihung feiern.

Ein viel längeres Leben war aber auch der zweiten Segnitzer Brücke, die seit 1962 auf der Stufe einer Staatsstraße der Bundesrepublik Deutschland gehört, nicht vergönnt. Im Jahr 2001, 52 Jahre nach dem Wiederaufbau, beschädigte eine Schiffskollision den

Strompfeiler und brachte das Bauwerk nach weiteren Schiffsanstoßen als Hindernis 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 und 116 Jahre nach der Einweihung der ersten Segnitzer Brücke.

Die Geschichte des Wiederaufbaus der Segnitzer Mainbrücke II ist im Heft 22 der „Alten Gschichtn – Neues aus dem alten Segnitz“ und im Jahrbuch 2009 des Landkreises Kitzingen veröffentlicht. Die Ausstellung "Brückenschläge - Die Segnitzer Mainbrücken 1893 -2010" und die Begleitschriften sollen einen bildhaften Einblick in die Bedeutung des Flussübergangs am südlichsten Punkt des Maindreiecks und die Leistungen der Brückenplaner, der Erbauer und der verantwortlichen Organe vermitteln. Vor allem will sie aber an das großartige gemeinsame Engagement der Segnitzer und ihrer Nachbarn in Zeiten erinnern, als unzählige öffentliche und private Probleme zu bewältigen waren. So kann man heute nur spekulieren, was aus der Ortschaft Segnitz - und vielleicht sogar aus dem gesamten Umfeld - geworden wäre, wenn es die Leistungen der Brückenplaner von 1865 sowie der Brückenbauer von 1893 und 1949 nicht gegeben hätte.

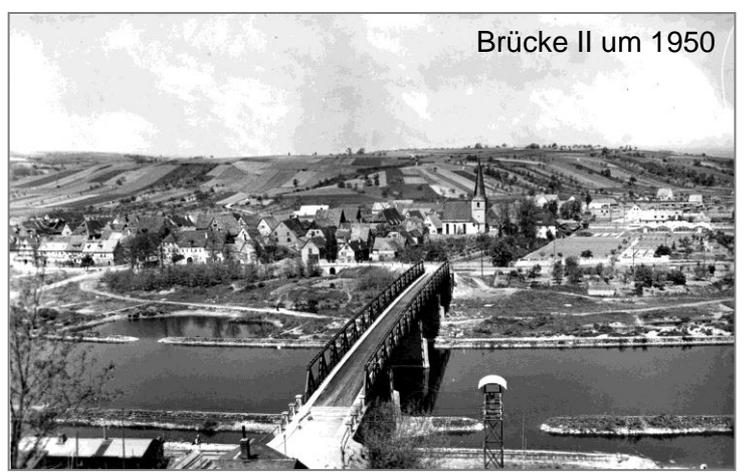


Plan der 1948/49 wieder aufgebauten Segnitzer Mainbrücke II

Brücke II um 1950



Brücke II um 1950



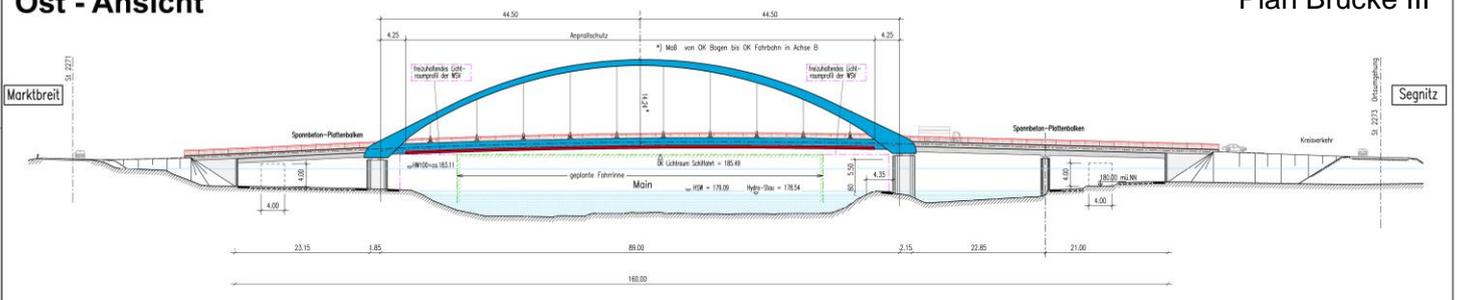
Schiffskollision 2001



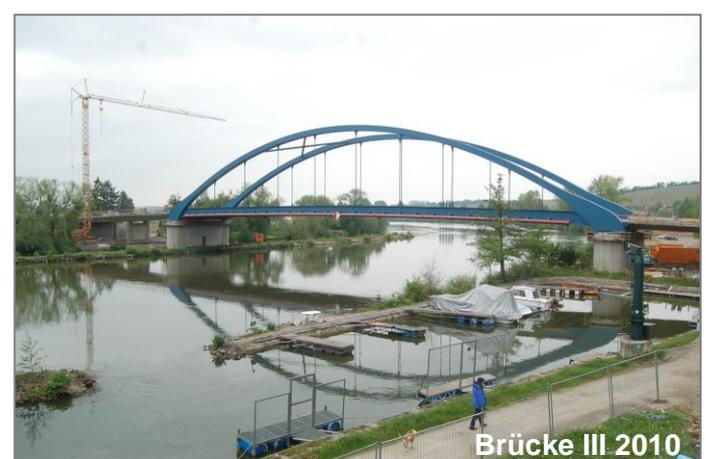
Schutzdalen 2001

Ost - Ansicht

Plan Brücke III



"Zweibrücken" 2009



Brücke III 2010

<sup>1</sup> Christof Frisch (1850-1924), Von 1886 bis 1920 Lehrer an der Segnitzer Volksschule, Organist und Gemeindeschreiber, Vorstand der Freiwilligen Feuerwehr und Dirigent des Gesangvereins. Setzte sich sehr für den Bau der Mainbrücke ein und war Gründer und Rechner des Darlehenskassenvereins. Im Jahre 1920 ernannte ihn die Gemeinde Segnitz zum Ehrenbürger.

<sup>2</sup> Kettenfähre mit einer versenkbaren Kette von Segnitz nach Marktbreit. Wurde nach dem Scheitern des 1865 geplanten Brückenbaus ab 1874 von den Segnitzer Fährbesitzern Reich und Furkel nochmals ins Auge gefasst, scheiterte aber vermutlich an der Einführung der Kettenschiffahrt und schließlich ab 1886 an den Plänen für eine feststehende Segnitzer Brücke

**Herausgeber:** Norbert Bischoff, Raiffeisenstr. 16, 97340 Segnitz. **Quellen:** CHRISTOF FRISCH "Geschichte des Mainbrückenbaues Segnitz". Staatliches Bauamt Würzburg. Gemeindecarchiv Segnitz. **Bildquellen:** Sammlung Norbert Bischoff.