



Vergangenes entdecken: Erbauung der Ludwigsbrücke bei Schwarzenau durch die Stadt Dettelbach

Eine Brücke über den Main bei Schwarzenau ist heute kaum mehr wegzudenken. Die heute bestehende Brücke ist bereits die zweite an dieser Stelle. Die erste, die Ludwigsbrücke, wurde Ende des 19. Jahrhunderts von der Stadt Dettelbach erbaut und ersetzte den dortigen Fährbetrieb. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges fiel die Ludwigsbrücke jedoch einem Bombenangriff zum Opfer, so dass auch ihre Überreste am 3. Juni 1959 endgültig gesprengt wurden.

Tatsächlich ist es nun 130 Jahre her, dass die erste stehende Brücke bei Schwarzenau nach nur gut einem Jahr Bauzeit am 1. Mai des Jahres 1890 feierlich eingeweiht wurde. Bis es allerdings soweit war, mussten verschiedenste Dinge geklärt und Schwierigkeiten aus dem Weg geschafft werden.

Ein erstes Ersuchen der Stadt Dettelbach, eine Brücke auf Staatskosten errichten zu dürfen, wurde von der kgl. Staatsregierung zurück gewiesen, allerdings wurden Zuschüsse für den Brückenbau in Aussicht gestellt. Da die Gemeinden Schwarzenau und Stadtschwarzach, das Risiko eines Bauprojektes auf eigene Rechnung nicht tragen wollten, wurde die Brücke letztendlich von der Stadt Dettelbach realisiert und das Projekt einer „stehenden eisernen Brücke über den Main“ nach den Plänen des Baumeisters Friedrich Buchner aus Würzburg am 23. Januar 1881 einstimmig in der Dettelbacher Bürgerversammlung beschlossen. Bis die Arbeiten allerdings beginnen konnten, musste noch die Grundstücke für die Zufahrstraßen und Rampen erworben werden. Gegen eine spätere Vergünstigung im Brückenzoll für die Gemeindebürger, trat die Gemeinde Schwarzenau, die in ihrem Besitz befindlichen Grundstücke unentgeltlich an die Stadt Dettelbach ab. Weniger leicht verlief es mit einem Gartengrundstück, das sich im Besitz der Grafen von Ingelheim befand und das unbedingt für den Brückenbau benötigt wurde. Es kam zu einem langwierigen Zwangsenteignungsverfahren, das die Stadt Dettelbach in zweiter Instanz für sich entschied. Es ging der von Ingelheim'schen Familie tatsächlich nicht nur um das Grundstück, sondern v.a. um die Überfahrtsgerechtigkeit, welche die Grafen von Ingelheim seit „ungedenklichen Zeiten“ innehatten und zwischen Schwarzenau und Stadtschwarzach eine Fähre betrieben. Da bei dem Verfahren vor dem kgl. Verwaltungsgerichtshof in München festgestellt wurde, dass der Fährbetrieb trotz Brücke dennoch fortbestehen könne und das Überfahrtsrecht somit nicht beendet wäre, stand dem Brückenbau nichts mehr im Wege.

Zur Bestreitung der Kosten nahm die Stadt Dettelbach beim Bankhaus Moritz Zunz von Dettelbach eine 3 ½ prozentige Anleihe in der Höhe von 200 000 Mark auf. Die sog. „Brückenbauschuld“ sollte mit Hilfe von jährlichen Zuschüssen von Kreis und Distrikt aber auch durch die Erhebung eines Brückenzolles innerhalb von 70 Jahren abgetragen sein. Die Höhe des Brückenzolles, der tatsächlich zu damaligen Zeiten einer der höchsten in Bayern war, rechtfertigte die Stadtverwaltung, neben der Bequemlichkeit

und Sicherheit, dadurch dass nicht nur die Bauschuld durch den Zoll beglichen werden soll, sondern die Einnahmen auch für Personalkosten, Reparaturen und Instandhaltung der Brücke benötigt würden. Nachdem die Bauarbeiten am 1. April 1889 begonnen wurden, konnte die Brücke bereits am 1. Mai des darauffolgenden Jahres eröffnet und für den Verkehr freigegeben werden. Die Brücke wurde für eine „größte Beanspruchung durch einen Bahnzug mit zwei Lokomotiven mit je 24 Tonnen und 6 Lastwagen mit je 12 Tonnen Gewicht“ konstruiert. Die Brücke wurde in diesen Dimensionen ausgeführt, da man darauf spekulierte, dass irgendwann einmal eine Bahnstrecke vielleicht von Volkach oder auch aus dem Steigerwald kommend über dieselbe führen könnte.

An Hand der Brückenzollordnungen, die alle 10 Jahre neu genehmigt werden mussten, lässt sich die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung um die Jahrhundertwende ganz gut ablesen. Waren 1889 lediglich einzelgehende Personen mit Schubkarren, Handwagen, Anspanne mit Pferden oder Ochsen aufgeführt, so wird im Jahre 1900 bereits ein Automobil erwähnt, für welches der gleiche Zoll zu zahlen war, wie für ein Pferd im Anspann, nämlich 25 Pfennig. Auch ist im Jahr 1900 im Gegensatz zu der Zollordnung von 1889 ein Fahrradfahrer aufgelistet, der 8 Pfennig Brückenzoll zu zahlen hatte. Im Jahre 1910 kostet die Überfahrt mit einem Kraftwagen, egal ob PKW oder LKW, 35 Pfennig.

Julia Halbleib M.A.
Stadtarchiv Dettelbach

Quellenangabe: Stadtarchiv Dettelbach, Bestand Dettelbach, Akten über den Brückenbau bei Schwarzenau, A/633/1, 2-8.