



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Baudenkmäler in Frankfurt am Main

Wolff, Carl

Frankfurt a.M., 1898

Die alte Brücke.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82362](#)

DIE ALTE BRÜCKE.

Archivalische Quellen: Bausachen des Stadtarchivs I; Abtheilung Brücken und Mühlen ebenda; Kriegks Auszüge aus den mittelalterlichen Stadtbüchern ebenda; Akten des Senates über die Brücke aus freistädtischer Zeit im Stadtarchiv II; Reiffensteins Text zu seiner Sammlung im Historischen Museum; Akten des Bau-Amtes.

Aeltere Pläne und Abbildungen: Die verschiedenen Stadtpläne und andere im Text einzeln aufgeführte Abbildungen; Broffts Pläne von 1843 im Besitz der Königlichen Wasserbau-Inspektion.

Litteratur: Böhmers Urkundenbuch; Quellen zur Frankfurter Geschichte I u. II; Lersners Chronik; Battonns Oertliche Beschreibung I; Kriegks Geschichte von Frankfurt S. 76, 442; v. Oven und Becker, Die Kapelle der heiligen Katharina auf der Mainbrücke zu Frankfurt, Neujahrsblatt des Vereins für Geschichte und Alterthums-kunde 1880; Lotz, Baudenkmäler im Reg.-Bez. Wiesbaden S. 156; Frankfurt a. M. und seine Bauten S. 410; die in Grotfends Verzeichniss von Abhandlungen und Notizen zur Geschichte Frankfurts (Frankfurt 1885) S. 17 angegebenen kleineren Abhandlungen in Zeitungen und Zeitschriften.

Wenn man der Wahrzeichen der alten Reichsstadt Frankfurt gedenkt, so darf neben dem Dom, dem Römer und dem Eschenheimer Thurm die alte Brücke nicht fehlen. Jahrhunderte lang ist diese steinerne Brücke die einzige ständige Verbindung zwischen Frankfurt und Sachsenhausen geblieben und zugleich der einzige feste Uebergang über den unteren Main an dessen hervorragendster Stelle. Vom Alter verwittert, von der Sage umrankt, ragt die alte Mainbrücke in unsre Zeit hinein als eine ehrwürdige Zeugin der wechselnden Geschicke, die ihre Stadt im Laufe der Zeiten erfuhr, als eine treue Dienerin, der von der gütigen Herrin vier weitere Gehülfinnen zur Erleichterung in der vermehrten Arbeit beigegeben wurden, die aber noch unverdrossen ihren Arbeitsantheil leistet, zu stolz, nur ein Gnadenbrod zu essen.

Ob schon in karolingischen Zeiten eine Brücke die beiden Ufer des Mains bei dem hervorragendsten, von den deutschen Königen so bevorzugten Platze Franconofurd verband, ist nicht bekannt und nicht wahrscheinlich, wie unseres Erachtens Kriegk¹⁾ mit Recht näher dargelegt hat. Wann der Verkehr zwischen den beiden Ufern, ursprünglich mit

¹⁾ Geschichte von Frankfurt a. M. S. 76.

Nachen bewirkt, durch die Errichtung einer ständigen Brücke in andere Bahnen gewiesen wurde, lässt sich nicht feststellen. Eine Urkunde aus dem Jahre 1222 ohne Tagesdatum gedenkt zuerst einer Brücke: sie erwähnt „aream quandam apud pontem sitam summis piscatoribus pertinentem“; eine zweite Urkunde nennt „domum nostram, quam apud pontem edificavimus“. Beide Male ist von der Brücke schlechthin die Rede; aus dem Fehlen des Beiwortes „neue“ darf geschlossen werden, dass die Brücke damals schon längere Zeit bestanden hat. Der ältere Lersner behauptet, sie sei 1035 von Holz gebaut worden und habe mehrfach, zumal 1192 durch Hochwasser gelitten; für diese Angaben fehlt jegliche urkundliche oder chronikalische Unterlage, aber nicht die Wahrscheinlichkeit.¹⁾ Die erste Urkunde über die Brücke selbst, die sie nicht blos gelegentlich nennt, ist das Privileg König Heinrichs VII. vom 10. Mai 1235. Nach dessen Wortlaut hatte das plötzlich eingetretene Hochwasser die Brücke einige Male an einzelnen Theilen zerstört, so dass sie schliesslich ganz zusammenfiel, da einige Pfeiler in der Mitte zerstört waren; zum Zwecke der Wiederherstellung und fernerer baulichen Unterhaltung gestattet der König der Stadt, den halben Ertrag seiner Münze in Frankfurt und das nötige Holz aus den benachbarten königlichen Waldungen für immer zu verwenden. Damit hatte der König, der damals in Frankfurt weilte und sich offenbar selbst von der Zerstörung der Brücke überzeugt hatte, nicht nur für den Bau, sondern auch für die zukünftige Instandhaltung des Werkes gesorgt, das dem Herrscher ebenso wichtig und nötig erschien wie den Bürgern der ihm treu ergebenen Stadt. Diese Stiftung für die Brückenfabrik liess sich die Stadt 1257 von König Richard in vollem Umfange bestätigen.

Aber nicht nur öffentliche Mittel wurden für die Unterhaltung der Brücke aufgewendet. Schon im XIII. Jahrhundert erwuchs der Fabrik, dem Baufond der Brücke, ein eigenes Vermögen aus privaten Schenkungen, in denen die mittelalterliche Anschaugung ein Gott wohlgefälliges Werk sah. Die erste derselben, die uns bekannt ist, war die Schenkung von jährlich zwei solidi levii monete, welche Wicker an der Brücke aus dem Geschlechte der von Ovenbach und dessen Gattin Gisela 1270 der Brücke vermachten; zweifellos zu einem schon bestehenden, vielleicht bei Erbauung der Brücke errichteten Fond zur Unterhaltung. Während Private dieses Brückenvermögen durch Stiftungen und Vermächtnisse an Zinsen und Renten, wenn auch von geringem Betrage, mehrten, wies ihm auch die Stadt bestimmte jährliche Einkünfte zu; so 1287 10 Kölnische Schillinge, welche die Antoniter an Martini als Gebühr für ihre Aufnahme ins Bürgerrecht zu entrichten hatten, und 1291 2 Mark Kölnische Denare, welche

¹⁾ Grotfends Bestimmung auf die Mitte des XII. Jahrhunderts beruht zwar auf schwachen Füssen, mag aber aus anderen Gründen der Wahrheit nahe kommen; vgl. Berichte des Freien Deutschen Hochstifts 1882—1883 S. 33.

die Deutschordens-Herren für die Steuerfreiheit ihrer alten Güter zahlen mussten. Zum Brückenvermögen, welches bis ins XVI. Jahrhundert als gesonderte städtische Nebenkasse geführt wurde, zählte zweifellos auch die Hälfte des Ertrags der königlichen Münze, welche Heinrich VII. 1235 geschenkt hatte; vielleicht floss auch ein Theil des 1310 zuerst erwähnten kaiserlichen Zolles an der Brücke ihm zu. Die Verwaltung dieses Vermögens, welches 1409 etwa 250 Pfund Heller jährliche Einnahme hatte und 1421 in der Lage war, der Stadt Mainz 1000 Gulden zu leihen, und damit die Sorge für Bau und Unterhaltung der Brücke lag den drei vom Rathe dazu verordneten Brückenmeistern ob; der erste derselben wird 1323 erwähnt.¹⁾

Von den Schicksalen der Brücke im XIII. Jahrhundert ist nichts weiter bekannt, als dass nach Lersner im August 1276 das Hochwasser die „steinerne“ Brücke „ruiniret“ habe; auch für diese Angabe fehlt die Quelle. Sie interessiert weniger durch die Erwähnung der beinahe selbstverständlichen öfteren Beschädigung durch Hochwasser als durch die bestimmte Angabe, dass die Brücke damals von Stein gewesen sei.

Ursprünglich war wohl die ganze Brücke von Holz. Lange wird dieser Zustand nicht gedauert haben; denn jedes Hochwasser, zumal an der durch die Strömung so stark gefährdeten Stelle, drohte einer Holzbrücke Vernichtung. Wenn das königliche Privileg von 1235 von „quedam pile medie“ spricht, die damals zerstört wurden, so können darunter steinerne Pfeiler verstanden werden. Da die Brücke im XIV. Jahrhundert bald die hölzerne, bald die steinerne genannt wird, lässt sich annehmen, dass sie zum Theil aus Holz, zum Theil aus Stein bestand, wie dies später tatsächlich der Fall war. Früher wird das Holz-, später das Steinmaterial vorwiegend zur Verwendung gekommen sein. Die zahlreichen Einträge über Arbeiten an der Brücke, welche die mittelalterlichen Rechenmeister-, Baumeister- und Bürgermeister-Bücher enthalten, sind so knapp gefasst, dass sich aus ihnen nur selten Klarheit über die vorgenommenen Arbeiten gewinnen lässt; besondere Rechnungsablagen der Brückenbaumeister liegen nur aus den Jahren 1394 und 1419—1421 vor, sind aber nur für die letzteren Jahre ergiebiger.²⁾

Das XIV. Jahrhundert war das bedeutsamste in der Geschichte der Brücke. Aus dem Jahre 1300 besitzen wir eine von 15 italienischen, am päpstlichen Hofe weilenden Bischöfen ausgestellte Urkunde, in welcher allen denen, die etwas zum Bau der Brücke beisteuern, Ablass zugesichert

¹⁾ Vgl. darüber Bücher, Der öffentliche Haushalt der Stadt Frankfurt im Mittelalter in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft Bd. V, 11.

²⁾ Stadtarchiv Mgb E 17 Nr. 2a und 4. Ausserdem enthält das Baumeister-Buch 1396—1397 als Anhang eine gesonderte Abrechnung über grössere Zimmerarbeiten, die in den ersten Monaten 1397 unter Meister Volmar an der Brücke vorgenommen wurden.

wird; der Pfarrer in Schwalbach, wohl ein Angehöriger des Deutschordens, hatte die Ausstellung der Urkunde in Rom bewirkt und dieselbe in das Archiv der Frankfurter Kommende verbracht. Aus dem Wortlaute der Urkunde erhellt, welchen Werth der Orden auf die Instandhaltung der seinem Hause benachbarten Brücke legte und welche Wichtigkeit man dem Bau für den nach der Urkunde sehr starken Verkehr zwischen den beiden Flussufern beimass. Offenbar war der Zustand der Brücke, für welche in so auffallender Form die private Mildthätigkeit angerufen wurde, kein besonders guter, wenn auch die gebrauchten Wendungen die Gefahr des Einsturzes übertrieben hinstellen mögen. Am 1. Februar 1306 erfuhr dann die Brücke die erste Zerstörung durch Eisgang und Hochwasser, von der wir genauere Kunde besitzen: in der Dunkelheit stürzten die beiden Brückenthürme und der grössere Theil der Brücke selbst ein, eine Anzahl Menschen — die Angaben schwanken zwischen 500 und 10 — welche auf der Brücke standen, fanden dabei den Tod. Aus den Nachrichten der nächsten Jahrzehnte mag entnommen werden, dass man auf die Herstellung und Instandhaltung der Brücke ernste Sorge verwendete: ob der 1310 erwähnte kaiserliche Zoll an der Brücke deren Bau zu Gute kam, ist, wie gesagt, zweifelhaft; auffallend ist, dass 1327 in einer von der Propstei des Bartholomaeus-Stiftes ausgestellten Urkunde nur die Hälfte der etwa fälligen Strafsumme der eigenen Kirchenfabrik, die andere aber der Brückenfabrik zuerkannt wird; bezeichnend ist aber das Privileg Kaiser Ludwigs des Bayern vom 20. Juni 1329, welches den Bürgern gestattet, aufgenommene Gelder auch zu Bau und Besserung der Brücke zu verwenden. Auch die 1322 im Testament Albrechts von der Hofstatt zuerst erwähnte „neue“ Kapelle unter dem Sachsenhäuser Brückenthurm, die von Stein an Stelle eines früheren, wohl hölzernen Brückenheiligthums getreten war, mag als Beweis gelten, dass man damals die Brücke unter Verwendung grösserer Mittel und in dauerhafterem Zustande herstellte; sie wurde erst 1338 vollendet und am 27. September dieses Jahres der heiligen Katharina geweiht.¹⁾

Dem ersten Einsturz von 1306 folgte am 24. Juli 1342 während der gefährlichsten und grössten Ueberschwemmung, mit der der Main die Stadt Frankfurt jemals heimgesucht hat, der zweite. Um ein Uhr riss an dem genannten Tage das Hochwasser den Sachsenhäuser Brückenthurm mit der Kapelle und den südlichen Theil der Brücke fort; nur sechs Bogen nach der Frankfurter Seite blieben stehen. Unter dem frischen Eindruck dieses Ereignisses fasteten die Einwohner der Stadt bei Wasser und Brod. Sofort nahm die Gemeinde die Wiederherstellung auf. In richtiger Würdigung der nothwendigen Erneuerung der Brücke erlaubte Kaiser Ludwig am

¹⁾ Wir verweisen hier wie Bd. I, 330 für die Geschichte dieser Brückenkapelle auf v. Ovens und Beckers treffliche Arbeit. Für die beiden Brückenthürme vergleiche man Bd. II, 10 und 45.

23. September 1342 der Stadt, den Brückenzoll für Fuhrwerke zur Herstellung des Baues zeitweilig und auf Widerruf zu erhöhen; es ist anzunehmen, dass bei diesem theilweisen Neubau ebenso wie nach dem Einsturz von 1306 das Steinmaterial grössere Verwendung gefunden hat. Der zum zweiten Male gefallene Sachsenhäuser Thurm wurde in den Jahren 1345 bis 1348 wieder hergestellt, aber ohne die Kapelle, die man in ihren Trümmern liegen liess.

Das Hochwasser erwies sich noch mehrfach in diesem für die Brücke kritischen Jahrhundert als gefährlicher Feind. Im Februar 1358 stürzte wieder ein Bogen ein, so dass die Brücke bis Oculi dem Verkehr gesperrt blieb. 1363 war der bauliche Zustand der Brücke wiederum so wenig befriedigend, dass Kaiser Karl IV. dem Rath erlaubte, den jährlichen Zins der in die Stadt gezogenen Juden theilweise zum Besten der Mainbrücke zu verwenden, deren „merklichen grözzen gebresten“ die Urkunde ausdrücklich gedenkt. Im Winter 1373—1374 war die Brücke durch das Hochwasser so gefährdet, dass eine Beckine 40 Messen gelobte, falls die Brücke nicht fiele; als diese unbeschädigt die Gefahr überstanden hatte, bezahlte der Rath mit Freuden die für die Messen nöthige Summe. Der Rath liess damals und im folgenden Jahre eine „Ebenlange“, d. h. eine grosse Kerze, auf der Brücke aufstellen. 1375 werden 368 eichene Diele für die Brücke, wohl zum Belegen des Fahrweges, gekauft; diese Anschaffung wird dann öfter wiederholt. 1385 musste die Brücke gestützt werden; der Rath ernannte einen eigenen Ausschuss, die Brücke über den Main zu bessern. 1398—1399 wurde ein Gewölbe und ein Schwibbogen an der Brücke ausgeführt; die Arbeit war nicht ganz gelungen, Gewölbe und Bogen hatten sich gesetzt und waren rissig geworden, so dass man den Einsturz befürchtete; der Steinmetzmeister Madern Gertener, der spätere Meister des Pfarrthurms, musste sich am 30. November 1399 dem Rath verpflichten, die Arbeit, falls sie sich bei seinen Lebzeiten als unzureichend oder nicht dauerhaft erwiese, auf eigene Kosten neu machen zu lassen.

Die Nachrichten aus dem XV. Jahrhundert betreffen zumeist kleinere oder grössere Wiederherstellungen an der Brücke. 1401 wurde zum ersten Male ein eisernes Kreuz auf ihr errichtet und gemalt, wie sie es heute noch trägt; der Verfertiger desselben war der Schmied Mersefelt.¹⁾ Die Veranlassung zum Aufstellen dieses Kreuzes mit dem Hahn muss dahin gestellt bleiben: ersteres erklärt sich leicht aus der mittelalterlichen Ge pflogenheit, an oder auf der Brücke ein Heiligthum zu errichten; der feststehende Hahn aber ist wohl nicht als allgemeines Symbol der Wach-

¹⁾ Wenigstens besagt eine Notiz des Baumeister-Buchs (letzte Seite) von 1401, dass einem gewissen Mersefelt 2 Gulden auf das Kreuz geliehen wurden. 1373 wird ohne Angabe des Gewerbes Henne Craftes Knecht von Mersefelt, d. i. Mörfelden, Bürger; im Einwohnerverzeichniß von 1387 ist kein Schmied mit Namen Mersefelt eingetragen.

samkeit gedacht, sondern als Ermahnung zur Reue, weil an Petrus erinnernd, für die Verbrecher, die vom „Kreuzbogen“ herab in den Fluss gestürzt wurden, also als Zeichen der Gerichtsstätte. Aus dem Jahre 1405 ist uns die erste bildliche Darstellung der Brücke erhalten, welche in Fig. 291 in halber Grösse wiedergegeben ist; sie stammt von dem Schreiber des Bedebuches, dem wir auch eine kurze, auf S. 134 dieses Bandes gegebene Abbildung des alten Rathhofes verdanken. Die kunstlose Zeichnung ist darum von Interesse, weil sie von Quadern gemauerte Pfeiler und steinerne Bogen zeigt; in vollster Deutlichkeit sehen wir das wenige Jahre vorher

errichtete Kreuz mit dem Kruzifix und dem Hahn; wir erkennen an der Gestalt der lasttragenden Frau die steinernen Lehnen; der bescheideneren Frankfurter und der reicher ausgestattete Sachsenhäuser Thurm entsprechen im grossen Ganzen den in Fig. 5, 6 und 53 gegebenen späteren Abbildungen. Die Brücke zeigt noch keine der beiden Anbauten, die im XV. Jahrhundert hinzukamen: 1406 wird ein Zollhaus an ihr, d. h. wohl an einem der beiden Ufer, errichtet und 1411 erhält sie mit einem neuen Pfeiler die Mühle, die ihr, mehrfach erneuert, bis auf den heutigen Tag ge-



Fig. 291. Alte Brücke 1405.

blieben ist. Der Architekt der Mühle war Meister Sifrid von Sulzbach gen. Blidenmeister, der Zimmermann Meister Hans; vielleicht gehört diesem Neubau das Räderwerk an, von dem eine Abbildung aus dem Jahre 1638 erhalten ist und welches die Werkleute damals als „ein rares Kunst- und sonderliches Meisterstück, dergleichen uff 100 Meilen Wegs hierumb nit zu finden“, bezeichneten.¹⁾ Im Winter 1407—1408 erlitt die Brücke durch

¹⁾ Sicher bezieht sich nachfolgende Abmachung aus dem Rathschlagungs-Protokoll I, Einleitungsblatt 4—5, auf diesen Mühlenbau:

„Item mit meister Sifrid von Solzbach gnant Blidenmeister ist man überkommen, das er dem rade und der stat ein molen uff der brucken zu Franckenfurt

den Eisgang schweren Schaden; durch Eisbäume und andere Vorrichtungen suchte man diesen Feind von ihr abzuhalten und um sie gegen das Hochwasser widerstandsfähiger zu machen, wurde sie mit Steinen beschwert. 1409 wurde am Sachsenhäuser Thurm ein neuer Pfeiler auf neuem Fundament aufgeführt. 1413—1414 wird ein „Haus“ auf der Brücke erwähnt: es ist offenbar das Mühlenhaus auf beiden Seiten der Brücke, welches in der Mitte eine Pforte mit Fallgatter hatte und auf dem ältesten Stadtplane deutlich zu erkennen ist. 1414 brannte die Mühle ab, ihre Trümmer stürzten in den Main, die Brücke war zeitweilig unpassierbar; die Mühle wurde wieder hergestellt und bei dieser Gelegenheit auch ein neuer Schwibbogen von Miltenberger Steinen aufgeführt. Im Sommer und Herbst 1419 wurden wieder grössere Arbeiten an der Brücke vorgenommen, zu denen viele freiwillige Beiträge gesteuert wurden; als Leiter werden der Steinmetz Wigand, der Zimmermann Henne Mengoz und der Parlier Henne Scheltener genannt. Diese Arbeiten bestanden in der Ausführung etlicher Steinpfeiler, „damit man fernerhin des kostlichen buwes mit holezwercken nit bedarff, sondern balken druber leget und druff brückendele“: es werden also, um die theueren, fortwährend nöthigen Wiederherstellungen der Theile aus Holz zu vermeiden, einzelne derselben, d. h. Pfeiler, in Stein aufgeführt. Man gab für diese Arbeiten über 200 Gulden aus. 1430—1431 dachte man wieder an eine grössere Reparatur: man berief „die alten Maurer im Lande“, um über die Brücke mit ihnen zu reden; man schickte zum Erzbischof von Mainz, vielleicht um sich einen sachverständigen Werkmeister auszubitten — aber offenbar ist damals nichts geschehen. Im November 1434 stürzte der „Gott“, d. h. das Kruzifix, in den Fluss; es wurde mit zerbrochenem Arm aus dem Main gefischt, neu gemacht und gemalt und erhielt vom Meister Spiess einen neuen Hahn; im Januar 1435 wurde der alte Hahn von den Fischern

machen sal und setzen hinsijt dem heimlichkeit, da daz holtzwerg ist; die mole genglichen sin sal mit zwein par steinen und vier kampredern, und sal man im von yedem dage zu tagelone geben VI s. hll. so eim knecht, den er hat, der ime daran helffe arbeiten, den tag V s. hll. so eim knaben den tag IIII engl. und wan die gemacht wirdet, daz sie bestentlich ist, so sal man ime fur sin kunst geben XX gulden. —

Item meister Syfrids sage von der gebresten wegin des molenwercks: zum ersten, daz man die nyddersten tribber, daz man nennit triebestecken, eins halbin schuwes nydder und kurczer mache, dan sie iczunt sin, und daz man in den selbin schiben die locher wider mache, uff daz die triebestecken deste dicker werden. item daz man die understen zwey kampreder iglichs anderhalbis schuwes nyder mach, dan sie iczunt sin, uff daz daz gross rat deste lichtlicher und deste geringer umb gee. item daz man nest dem rade ein swellin über twarch in den grunt sencke und dann aber ein, zwen fusse hinder die fordersten und die hinderste nyder gestucket werde dann die fordersten und dann die two swellin mit bredern belacht werden, davon dann daz wasser vor dem rade einen uffstieg gewynnet, davon dan auch der fall dez wassers deste trefflicher in daz rad fallin wirt.“

Das Baumeister-Buch von 1411 enthält die genaue Abrechnung über den Bau, die ebenfalls viele mühlentechnische Einzelheiten gibt.

wieder gefunden und vom Maler Sebold vergoldet, so dass man jetzt zwei Hähne für das Kruzifix hatte. 1438 erfahren wir von Arbeiten an den steinernen Lehnern und von der Wölbung eines Schwibbogens. Im Januar 1455 hatte die Brücke wiederum durch das aufgehende Eis schwer zu leiden. Als man 1462 bei dem Streit um das Mainzer Erzbisthum für die Sicherung der Stadt sorgte, wurde beschlossen, den Schwibbogen am Sachsenhäuser Thurm „zu mauren oder zu belegen“. 1475 wurde wieder an einem Schwibbogen gemauert.

Weit wichtiger als alle diese Nachrichten von Beschädigungen und Wiederherstellungen, von denen wir nur die bedeutenderen erwähnt haben, ist uns eine genaue, von Sachverständigen stammende Beschreibung der Mainbrücke aus dieser Zeit.

Im April 1476 entsandten der Bischof, das Domkapitel und der Rath in Würzburg, welche dort gemeinschaftlich eine Brücke über den Main bauen wollten, ihre Werkleute nach Aschaffenburg und Frankfurt, um die dortigen Brücken zu besichtigen und auszumessen, sich mit den Baumeistern darüber zu besprechen, die etwa noch vorhandenen Akten und Rechnungen einzusehen; die Würzburger Meister waren: die Steinmetzen Hans von Königshofen und Kraft Kunstat, der Zimmermann Hans Heusner. Nach ihrer Rückkehr erstatteten sie ihren Auftraggebern nachfolgenden Bericht über die Frankfurter Brücke:¹⁾

„Item diese hat 13 Bögen; 8 gegen die Stadt und 5 gen Sachsenhausen. In der Mitte sind 2 Pfeiler ledig und nit gewölbt. Daselbst hanget die Mühle.“

Item der Mittelpfeiler der Brücke gegen die Stadt ist 24 Sch. dick und 72 Sch. lang. Der andere Pfeiler daran ist 23 Sch. dick.

Item der nächste Bogen an der Mühle ohne einen gegen die Stadt hat vierthalb und 50 Sch. in der Weite. Der ist der niedrigste.

Und der andere Bogen ist 48 Sch. weit; desgl. auch der dritte.

Item der höchste Bogen ist 30 Sch. hoch von dem Wasser, und die andern Bögen sind zum Theil 2 Sch. niedriger, und zum Theil 3 Sch.

Die Pfeiler haben 24 Sch. in der Dickung.

Item die Bogen jenseits der Mühle gegen Sachsenhausen haben in der Weite 31 Sch., und die Pfeiler sind 26 Sch. dick.

Item die Brücke ist oben 31 Sch. weit und das Gelehne 2 Sch. dick.“

Aus dieser Beschreibung erhellt, dass damals nur zwei Pfeiler in der Mitte nicht gewölbt, d. h. also mit Holzwerk überdeckt waren; diese Pfeiler sind, wie die mit der Beschreibung übereinstimmenden Abbildungen — der Plan in Sebastian Münsters Kosmographie aus dem Jahre 1545, der Stadtplan in Hornes Geschichte von Frankfurt a. M. von ca. 1550

¹⁾ Vgl. Scharold, Beiträge zur älteren und neueren Chronik von Würzburg (Würzburg 1818) I, 167.

und der Belagerungsplan von 1552 — zeigen, die beiden nächsten an der Mühle nach Frankfurt zu vor dem Thor mitten auf der Brücke. Von den Anbauten wird nur der an der Westseite angebrachten Mühle gedacht. Die beiden kleinen, nördlich von den ungewölbten Pfeilern auf dem westlichen Geländer sitzenden Häuschen mögen die heimlichen Gemache für Männer und Frauen sein, die im XV. Jahrhundert mehrfach erwähnt werden. In einem anderen Anbau auf der Ostseite mag das sogenannte Rattenhäuschen gesucht werden: in demselben wurden 1499—1569 von den Einwohnern an einen dafür angestellten Beamten getötete oder gefangene Ratten abgeliefert, mit einer Kleinigkeit vergütet und in den Main geworfen. 1569 wurde das Häuschen zu einem Magazin für Pulverhändler bestimmt. Wir sehen auf den genannten Plänen die Brücke von der Westseite, im Süden den Sachsenhäuser Brückenthurm (S. 45), dann vier halbkreisförmige Bögen, die Brückenmühle als einfaches Bauwerk, die Fahrstrasse der Brücke überbauend, hinter derselben die beiden durch Holz überdeckte Oeffnungen, deren Balken und Böden abgehoben werden konnten, um dem Feinde den Uebergang zu sperren, weiter nach der Frankfurter Seite zu acht Bögen und als Abschluss den Frankfurter Brückenthurm (S. 10 u. 11). Auf den Abbildungen ist auch das Kreuz mit dem Hahn zu sehen. Die Brücke hat über den Bögen ein steinernes, am hölzernen Theile ein Geländer aus Holz. Die Vorpfeiler sind niedrig und legen sich bald über Wasser mit einer spitzen Abdeckung gegen die Pfeiler.

Nur wenige Nachrichten sind uns aus dem XVI. Jahrhundert von der Brücke überliefert. 1504, als wieder Kriegsgefahr drohte, wurde der Belag auf den nicht gewölbten Pfeilern, der aus Eichenholz bestand, durch einen tannenen und ungenagelten ersetzt, um ihn jeder Zeit leicht abwerfen zu können. Am 8. Mai 1547 liess der Befehlshaber der kaiserlichen Besatzung in Frankfurt, Graf zu Solms, von der Brücke aus Victoria für den Sieg Kaiser Karls V. bei Mühlberg schiessen. Während der Belagerung des Jahres 1552 spielte die Brücke als Verbindung zwischen den beiden Ufern eine besonders wichtige Rolle für die Vertheidiger; sie wurde zum Schutz vor der feindlichen Artillerie mit Mist und Stroh belegt, die Mühle mit Wollsäcken bedeckt; um dem Feind die Einsicht in die Bewegungen auf der Brücke zu wehren, wurden auf dem östlichen Geländer Tücher aufgespannt; am 24. Juli richteten die Feinde vom Mühlberg aus ein starkes Feuer auf Brücke und Mühle. Am 7. Januar 1573 hatten die beiden bei Eisgang schwer zu leiden; an der Brücke wurden ganze Quadern fortgerissen; die Mühle musste ein Stück mainaufwärts verlegt werden. Aus dem Jahre 1586 mag bemerkt werden, dass man damals die Brückenmauer am Sachsenhäuser Thurm erhöhte, weil es einem ausgesperrten Leinwebergesellen gelungen war, an dem Orte, wo einst die Kapelle sich befand, das Geländer mit einer Leiter zu erklettern.

Im Anfange des XVII. Jahrhunderts war der Zustand der Brücke wieder sehr unbefriedigend. 1615 waren zwei Schwibbogen baufällig;

der aus Aschaffenburg berufene Baumeister erklärte, sie müssten mit Quadern wieder hergestellt werden, und das Bauamt erhielt die Befugniss für einen neuen Bogen 3000 Gulden zu verwenden. Weitere Untersuchungen durch die einheimischen Maurer und einen Kurmainzischen Baumeister ergaben, dass der zu ersetzenende Bogen noch ganz fest stehe; in Folge dessen wurden die schon begonnenen Arbeiten wieder eingestellt. Am 5. August 1635 kam es auf der Brücke zu einem heftigen Kampfe zwischen der schwedischen Besatzung und dem städtischen Kriegsvolk; in den nächsten Tagen beschossen dann die Schweden die rechtsmainische Stadt und während dieses Bombardements wurde am 9. August der kupferne Hahn auf dem Kruzifix abgeschossen und stürzte in den Fluss; er wurde zwar von einem Konstabler wieder gefunden, war aber nicht mehr in brauchbarem Zustande; das rechte Bein der Christusfigur wurde bei diesen Kämpfen von einer Kugel getroffen, welche eine noch heute sichtbare Vertiefung verursachte. Am 6. Februar 1636 erhielt das Kruzifix einen neuen Hahn, welchen der Kupferschmied Johann Wecker für 14 Thaler lieferte und der Maler Lorenz Müller für 7 Thaler vergoldete; in dessen Inneres wurde eine Pergamentrolle gelegt, das auf derselben geschriebene Gedicht des fränkischen Dichters Johann Flittner gedachte in entsetzlichen Versen der Wiederaufrichtung dieses alten Wahrzeichens der Brücke.¹⁾ Als die Schweden am 5. August jenes Jahres von der Brücke zurückgedrängt wurden, zündeten sie die Brückenmühle an; die Werkleute, welche 1638 über den Neubau der Mühle gehörten wurden und das alte Werk so rührmten (S. 264), veranschlagten die Kosten für einen Neubau auf 10 000 Thaler. Zu einem solchen Neubau ist es nicht gekommen; die Mühle war inzwischen 1635—1636 in geringerem Umfange wieder aufgebaut worden, und dieser Bau blieb jetzt endgültig stehen. Lindheimer hat die Brückenmühle nach Merian gezeichnet (Fig. 292); im Uebrigen geben die Merianschen Pläne, einschliesslich desjenigen, welcher Frankfurt als Festung zeigt, im allgemeinen dasselbe Bild, wie die älteren Darstellungen. Am 27. Februar 1638 erhielten die Bauherren die Genehmigung zur Wiederherstellung eines baufälligen und theilweise eingefallenen Bogens. Ein deutliches Bild vom Zustand der Brücke und der zu ihr gehörenden Gebäude in damaliger Zeit gibt uns ferner die Abbildung in Merians 1646 erschienener Topographia Hassiae mit dem Blick auf die Ostseite; wir sehen hier zum ersten Male eine zweite Mühle mit stattlichem Haus südlich von der älteren und auf der Westseite der Brücke; sie wurde von Pfingsten 1636 bis Oktober 1637 von dem Mühlmeister Hans Georg Firnauer aus Herlingshausen auf eigene Kosten für etwa 20 000 Gulden erbaut; der Grundstein wurde 13 Schuh tief ins Wasser gelegt. Auch die anderen

¹⁾ Vgl. über die Erneuerungen des Hahns von 1635 und 1750 die ausführliche Darstellung in Kriegks Geschichte von Frankfurt S. 442 ff. Nach dem Gedicht fand die Aufrichtung am 11. Januar statt; nach dem Rechenbuch aber am 6. Februar.

Anbauten der Brücke erlitten in diesem Jahrhundert verschiedene Veränderungen; 1635 wurde ein Wachthaus auf der Sachsenhäuser Seite erbaut; 1668 wurde das Weissgerber-Häuschen abgerissen; 1673, als sich die Franzosen unter Turenne der Stadt näherten, wurden auf den Pfeilern verschiedene Blockhäuser errichtet und an der Brücke Vorkehrungen gegen eine feindliche Ueberrumpelung getroffen; 1695 brannte eines dieser Blockhäuser nieder.

Gegen Ende des XVII. und zu Anfang des XVIII. Jahrhunderts hatte der altersschwache Bau wieder mehrfach durch Hochwasser zu leiden.



Fig. 292. Die Brückenmühle.

Die grosse Mainüberschwemmung vom 13.—21. Januar 1682 hatte sie so arg mitgenommen, dass man sie sofort durch Holzwerk so weitausbessern musste, dass man wenigstens den Verkehr zu Fusse und mit leichten Wagen fortsetzen konnte; für die schwereren Fuhren diente einstweilen eine fliegende Brücke als Ersatz; erst im Spätjahr nahm man die gründliche Ausbesserung des zerstörten Pfeilers in Angriff. Am 6. Februar 1718 beschädigte das aufbrechende Eis einen Bogen und bewirkte einen grossen Sprung an der Brücke. Am 16. Juni 1721 setzte ein Blitzstrahl die neue, 1636-1637 erbaute Brückenmühle in Brand; sie war 1711 für 10,600 Gulden in den Besitz der Stadt übergegangen und wurde 1722 neu erbaut oder wieder herge-

stellte. Die alte Mühle erfuhr 1738 einen völligen Neubau mit zwei Stockwerken über der Ostseite der Brücke; ein Durchschnitt des Baues mit dem Mühlwerke ist noch vorhanden. Salomon Kleiners Ansicht der Brücke aus dem Jahre 1728 (Fig. 293) zeigt uns die Mühle noch im alten Zustande.

Bald darauf erlitt das alte Bauwerk die schwerste Beschädigung in der ganzen Zeit seines Bestehens. Die darauf erfolgende Wiederherstellung, die beinahe ein Jahrzehnt beanspruchte, brachte wenigstens dem mittleren Theile der Brücke einen völligen Neubau: man konnte sich nicht mehr, wie man durch mehrere Jahrhunderte lang gethan hatte, mit Flickwerk begnügen, sondern musste der Brücke eine umfangreichere Wieder-

herstellung angedeihen lassen, welche allenthalben das grösste Aufsehen erregte und mit der Verwendung der ganzen Brückenbau-Technik der damaligen Zeit ins Werk gesetzt wurde.

Schon im Mai 1739 schien der Zustand der Brücke so bedenklich, dass der Rath verordnete, es sollten zu gleicher Zeit nicht mehr als 50 Zentner Last darüber gefahren werden. Mittwoch den 16. Dezember des gleichen Jahres, Abends gegen 7 Uhr, kurz nachdem ein Prinz von Hessen-Darmstadt über die Brücke gefahren war, stürzte der Kreuzbogen ein: der nördlich anstossende Flösserbogen war gespalten und voller Risse, der südlich gelegene Ausschüttbogen stark gefährdet.



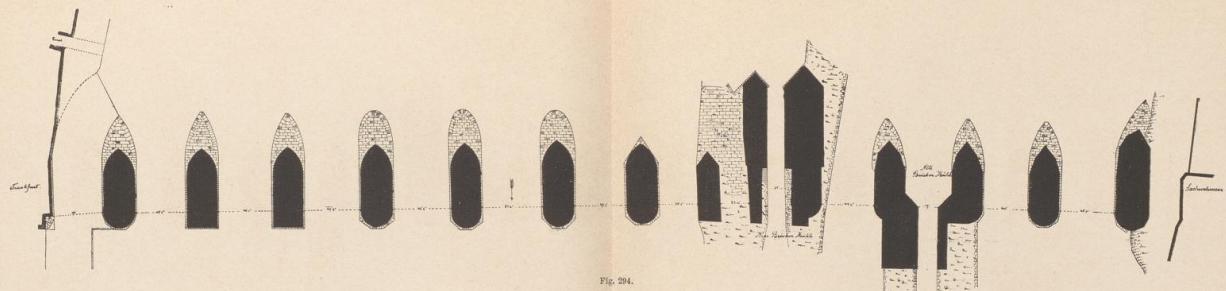
Fig. 293. Alte Brücke 1728.

Die Berathungen über eine gründliche Wiederherstellung der Brücke wurden sofort eröffnet; man berief als Gutachter den Fürstlich Löwensteinschen Baumeister Brüffling, den Königlich Schwedischen und Fürstlich Hessen-Kasselschen Bergrath Reinhard Nicolaus Pauli¹⁾ in Hanau und den angesehensten einheimischen Ingenieur, den Kurbraunschweigischen Oberst-Lieutenant Johann Friedrich von Uffenbach.²⁾ Pauli gab zunächst ein Gutachten über die interimistische Nothbrücke; die Stadt erbat und erhielt vom Landgrafen Wilhelm von Hessen den nöthigen

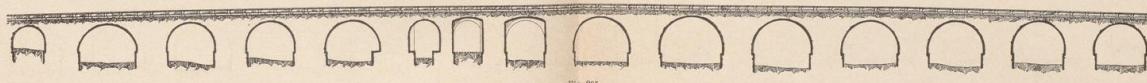
⁴⁾ Er war mit der Tochter des Frankfurter Banquiers Jean Martin de Ron verheirathet und war in Hessen, im Harz, in Frankreich als Bergmann und Architekt thätig. Gwinner, Kunst und Künstler, S. 301 schreibt ihm ganz mit Unrecht das Verdienst am Neubau der Brücke zu und erwähnt S. 265 mit keinem Worte der Thätigkeit Uffenbachs. Ueber die Thätigkeit Paulis bei Erbauung der Kaisertreppe im Römer 1741 vgl. oben S. 166; auch dabei hat Uffenbach mitgewirkt.

²⁾ Vgl. Allgemeine Deutsche Biographie Bd. XXXIX, 132.

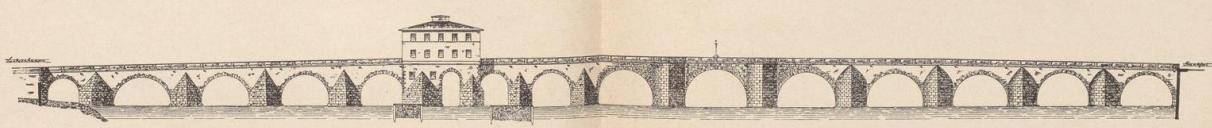




ALTE BRÜCKE; GRUNDRISS.



LÄNGENSCHNITT.



OSTANSICHT.



Urlaub für ihn und stellte ihn am 19. April 1740 mit einem monatlichen Gehalt von 100 Thalern an. Seine Vorschläge wurden von Uffenbach unterstützt; seine Gegner waren die einheimischen Zimmer- und Maurermeister, welche ganz besonders darüber erbost waren, dass Pauli 24 hessische Bergknappen bei der Arbeit anstellte, und nicht zuletzt der städtische Baumeister Samhammer. Im Frühjahr und Sommer 1740 liess Pauli die hölzerne Nothbrücke über die drei unbrauchbar gewordenen Bogen errichten; am 6. September wurde der Spruch darüber gesprochen.¹⁾ Sie war von Tannenholz und wurde von Sachverständigen viel bewundert, während die Einheimischen das Hängewerk viel zu theuer fanden. Pauli erhielt auch den Auftrag zu einem Riss für die endgültige Wiederherstellung der drei Bogen mit ihren Pfeilern und reiste im Juli 1740 nach Franken zur Besichtigung von Steinbrüchen. Am 11. Oktober erhielt er den Auftrag, die einheimischen Handwerker unter seiner Leitung die schadhaften Pfeiler abbrechen zu lassen. Der Winter 1740—1741 verging, ohne dass die Vorarbeiten zum Wiederaufbau viel gefördert wurden; Pauli machte sich durch übertriebene Ansprüche bei der Bürgerschaft missliebig und lebte in beständigem Zwist mit den hiesigen Meistern. Man berief den Fürstbischoflich Würzburgischen Wasserbaumeister Balthasar Naumann zu einem Vorschlag für den Brückenbau: er wurde abgelehnt. Pauli und Samhammer reichten Anfang 1741 Risse ein; Uffenbach, zum Gutachten aufgefordert, gab Paulis Plan den Vorzug, obgleich er von diesem als Baumeister nicht gerade hoch dachte, ihm „Bergmanns Handgriffe“ und sein „natürliches Mundstück“ vorwarf. Am 22. Juni 1741 wird das Bau-Amt beauftragt, mit der Abdämmung des Wassers unter Paulis Leitung zu beginnen, die Ausgrabung der Fundamente und die Einrammung der Pfähle vorzunehmen. Die bürgerlichen Kollegien und die Handwerker wurden Pauli immer feindlicher; man ärgerte sich über seine faulen Bergknappen, über seine auswärtigen Bestellungen, über seine Geldverschwendungen. Am 25. Juli 1741 wurde Pauli nach langem Hader von der Leitung des Brückenbaus enthoben und seine Bergknappen entlassen; die interimistische Aufsicht ging auf den Stadtbaumeister Samhammer über, bis am 19. September Johann Friedrich von Uffenbach, der langersehnte Kandidat der bürgerlichen Kollegien, mit der Leitung betraut wurde. Pauli betrachtete seine Entlassung als vertragswidrig: er sei nicht nur für die Nothbrücke, sondern auch für den definitiven Bau angestellt worden, was man jetzt in Frankfurt mache, sei schlecht und Stückwerk — so klagt er in einer Schrift über seine Frankfurter Erlebnisse, mit der er 1742 an die Oeffentlichkeit trat. In demselben Jahre verklagte er die Stadt beim Reichshofrath in Wien; 1747 kam es zu einem Vergleich, nach welchem Pauli für seine Ansprüche mit 1000 Thalern abgefunden

¹⁾ Mittheilungen des Vereins für Geschichte etc. Bd. II, 233; der Inhalt ist ohne Bedeutung.

wurde und der Stadt das von ihm verfertigte Modell zur Brücke herausgab.¹⁾

Ueber Uffenbachs mehr als dreijährige Thätigkeit am Brückenbau sind wir durch seinen eigenen Bericht vorzüglich unterrichtet. Er hat eine „Zuverlässige Nachricht und Beschreibung von dem Brücken-Bau zu Frankfurt am Mayn“ eigenhändig niedergeschrieben; seine Erben haben das Buch 1784 dem Bau-Amte übergeben.²⁾ Das mit zahlreichen Plänen und Zeichnungen ausgestattete Werk gibt eine sehr genaue Darstellung der damaligen Arbeiten mit einer Ueberfülle technischer Einzelheiten, aus denen wir einen völligen Begriff von dem Stande der damaligen Brückenbau-Kunst gewinnen.

Am 27. September 1741 begann Uffenbach seine Thätigkeit für den Wiederaufbau des gefallenen mittleren Theils der Brücke. Der Schutt wurde aufgeräumt und mit der Mauerung eines Pfeilers begonnen, bis an Weihnachten die Arbeit wegen Kälte und Eisgang eingestellt werden musste. Die Arbeiten erfolgten unter grosser Theilnahme der Einwohnerschaft und erweckten weithin, besonders in technischen Kreisen, Interesse; häufig wurden dem Bauleiter nicht nur von hiesigen und auswärtigen Technikern, sondern auch von Laien Maschinen zum Ausschöpfen des Wassers und zur Ersparung von Arbeitskräften nach anderer Richtung hin angepriesen und zum Theil auch in Betrieb genommen.³⁾ Während der Festlichkeiten zur Krönung Karls VII. Ende Januar 1742 hatte Paulis Nothbrücke durch starken Wagenverkehr, durch schaulustige Menschenmassen harte Proben ihrer Tragfähigkeit zu bestehen: sie erwies sich ihrer Aufgabe durchaus gewachsen. Im Frühjahr 1742 reichte der Stadtbau-meister Samhammer ein Projekt für die drei Bogen ein; es wurde im Einvernehmen mit Uffenbach mit manchen Verbesserungen desselben endgültig festgestellt — eine ebenso nötige wie schwierige Aufgabe für die Bauleitung, da mit Samhammer, der sich offenbar durch die Berufung Paulis und dann Uffenbachs zurückgesetzt fühlte, nicht leicht auszukommen war. Anfang April 1742 wurde die Arbeit wieder aufgenommen und mit Mauerung zweier weiterer Pfeiler begonnen. Montag den 28. Mai Nachmittags 3 Uhr wurde ohne besondere Feierlichkeit, ohne Spruch oder

¹⁾ Es kam später in Uffenbachs berühmte, 1771 versteigerte Kunstsammlung.

²⁾ Jetzt Bausachen-Akten Nr. 175 des Stadtarchivs. — Die Akten des Rethes und des Bau-Amtes über den Brückenbau sind sehr dürftig; für die Arbeiten nach Uffenbachs Abgang sind wir lediglich auf die Bauamts-Protokolle und Rechnungen angewiesen, da Uffenbach mit Niederlegung seiner Direktion schliesst.

³⁾ Der Zinserheber des Hospital-Amtes und „Mathematikbeflissene“ Damian Scharff aus Friedberg hat allem Anscheine nach durch eine von ihm zum Wasserschöpfen erfundene Maschine sein Glück gemacht: das Bau-Amt war damit so zufrieden, dass es 1748 für den Erfinder eine Belohnung von 300 Gulden erwirkte. Er wurde 1753 zum Stadtbau-meister ernannt; in seinem Bewerbungsgesuch nennt er sich Civil- und Militär-Architekt, ohne zu sagen, wie er zu der seinem Studiengang so fremden Stellung als „Ausreuter“, d. h. Zinserheber, beim Spital gekommen ist.

Rede, aber in Gegenwart des gesammten Bau-Amtes der Grundstein zu einem Pfeiler am Kreuzbogen gelegt; in denselben legte man eine Flasche 1741er Weisswein, eine Flasche Rothwein, einen Krönungsdukaten, eine silberne Krönungsmünze, beide von Frankfurter Gepräg, ein Milchbrod für 2 Kreuzer, sowie eine Kupferplatte mit der von Uffenbach verfassten Inschrift:

„Pontem ornamentum et commodum emporii Moeno-Francofurtensis senio et injuria aëris fluminisque aestuosi die 16 Decembr. 1739 corrutum ex fundamento tribus fornicibus una cum suis pilis noviter erigi et primum hunc lapidem auspiciis divinis poni jussit nobilissimus et amplissimus senatus Moeno-Francofurtensis anno salutis millesimo septingentesimo quadragesimo secundo. Praetore Joh. Christophoro ab Ochsenstein; consulibus Joh. Carolo a Kayb scabino, Jacobo Mentzel senatore; aedilibus Antonio Schaaf scabino, Erasmo Carolo Schlosser senatore, Carolo Greis senatore. Molem operis moderante Joh. Friderico ab Uffenbach, M. Britanniae regi in legione tormentaria protribuno.“

Die Arbeiten der nächsten Jahre hatten unter widrigen Umständen aller Art, unter Störungen durch die Elemente, unter technischen Schwierigkeiten, unter unbefriedigenden Leistungen der Handwerksleute zu leiden. Wir verzichten darauf, den Fortgang des Werkes im Einzelnen zu verfolgen, was schliesslich nur für den Techniker von Interesse wäre; wir beschränken uns auf die Hauptdaten.¹⁾ Am 1. August 1744 wurde der Kreuzbogen geschlossen; die beiden Frankfurter Adler auf der Ost- und Westseite lieferte der Bildhauer Aufmuth. Mit dem Ende des Jahres war die Arbeit in der Hauptsache bis auf Brüstung und Pflaster vollendet; am 29. Dezember erbat und erhielt Uffenbach, der am 15. September zum Mitglied des Rethes erwählt worden war, seine Enthebung von der Bauleitung, für die er jährlich 900 Gulden erhalten hatte; da man von der Anstellung eines Nachfolgers Abstand nahm, so ging die Aufsicht über den Bau auf Samhammer, den Techniker des Bau-Amtes, über. 1745 wurde ein Wachthaus auf der Brücke neben dem Frankfurter Brückenturm errichtet. Aus dem Jahre 1747 besitzen wir eine Abbildung der Brücke in Müllers damals erschienener Beschreibung von Frankfurt: sie zeigt die Brücke von Osten mit den drei neuen von Uffenbach errichteten Bogen, aber noch ohne die spätere Brüstung; sie beruht auf Kleiners 19 Jahre vorher erschienenem Bild, hat aber die inzwischen vorgenommenen Arbeiten berücksichtigt. Von 1747 ab wurde die Brüstung oder Gallerie errichtet und erst 1753 vollendet. 1748 wurde die Brücke gepflastert; nur an zwei Stellen blieb sie ungewölbt und wurde mit Holzbalken belegt. In demselben Jahre wurde der Stein, auf dem sich später das Kreuz mit dem Hahn erheben sollte, von dem Bildhauer Datzerath für 75 Gulden ange-

¹⁾ Battonns Nachrichten darüber, „grössttentheils aus einer gleichzeitigen Handschrift genommen“, enthalten so viele nachweisbare Irrthümer, dass wir auf eine Verwerthung seiner nicht näher zu prüfenden Angaben verzichten.

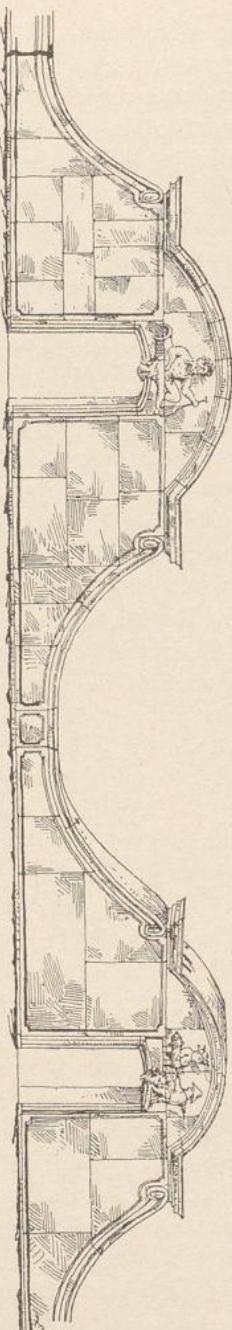


Fig. 299. Alte Brücke; Brüstung.

fertigt. Im August 1749 konnte der Damm unter der Brücke weggeräumt werden. 1749, 1750 und 1753 fertigt der Steinmetzmeister Therbu fünf Portale zu den Blockhäusern und anderen Anbauten, z. B. dem Privet; leider hat sich nicht feststellen lassen, welcher Künstler die beiden noch vorhandenen Reliefs über den Portalen auf der Westseite geschaffen hat; vielleicht sind sie nicht das Werk eines Bildhauers, sondern nur eine Steinmetzenarbeit Therbus (Fig. 299). Der Gegenstand der Darstellung des einen Reliefs, der Flussgott Main, bedarf keiner Erklärung; schwieriger ist die Deutung des zweiten, die beiden das Geschütz ladenden Konstabler mit der Fratze am unteren Ende: es ist für den Hinweis auf die artilleristische Bewehrung der Brücke oder als Hindeutung auf das im dahinter liegenden Blockhaus verwahrte Material zu humoristisch gehalten, mag aber eher so zu erklären sein, denn als Verspottung oder Karikierung der damaligen Bürgerwehr, da man eine Verhöhnung dieser gerade damals in hohem Ansehen stehenden städtischen Einrichtung kaum an diesem öffentlichen Bauwerk geduldet hätte.

Den Abschluss der grossen Brückenherstellung bildet die Wiederaufrichtung des Kreuzes mit Hahn und Kruzifix, welche im Dezember 1750 erfolgte. Das Kreuz wurde damals seiner Form nach neu angefertigt (vgl. Fig. 300) — der Schmied liess sich leider aus den Rechnungen nicht feststellen — das Kruzifix blieb das alte. Der Hahn wurde nach einem Modell des Bildhauers Joachim Heinrich Peper aus Hamburg von dem Silberarbeiter Valentin Nell aus Kupfer gefertigt und zweimal vergoldet. Nell erhielt für diese Arbeit ein Honorar von 200 Gulden. Die vom Schöffen F. M. v. Lersner verfasste Inschrift, die man zugleich mit der älteren von 1635 in den neuen Hahn legte, brauchen wir hier nicht wiederzugeben.¹⁾

Die damit im grossen Ganzen abgeschlossene Herstellung der Brücke war ein Werk, dem die Bürgerschaft wie die technische Welt das grösste Interesse entgegen gebracht hatten. Das Haupt-

¹⁾ Sie ist wie die ältere Inschrift schon oft abgedruckt worden; vgl. Kriegs Geschichte von Frankfurt S. 445.

verdienst an dieser gründlichen Arbeit gebührt unstreitig Johann Friedrich von Uffenbach; er ist der Baumeister der Brücke gewesen.¹⁾ An der Ausführung waren die bedeutendsten Maurer, Steinmetzen, Zimmermeister des damaligen Frankfurt betheiligt; die Steine kamen von den besten Steinhauern des Frankenlandes. Die Stadt hatte keine Kosten gespart, ein Werk hinzustellen, auf dessen Dauer man vertrauen durfte.

Im Vergleich zu dieser Herstellung sind die späteren nur geringfügig gewesen. Wir müssen darauf verzichten, die Aenderungen an den verschiedenen Blockhäusern und anderen Anbauten im einzelnen zu verfolgen, da wir aus Mangel an Plänen und Abbildungen diese Anbauten nicht alle feststellen können. 1779 werden die vier Rondele zu beiden Seiten des Kreuzbogens durch eiserne Gatter von dem Brückenweg abgeschlossen und mit je einem Geschütz besetzt. Der 27. Februar 1784 war wieder ein höchst kritischer Tag für die Brücke; das aufgehende Eis und Hochwasser nahm sie hart mit, riss eine ganze Anzahl Quader und drei Blockhäuser mit, während zwei andere schwer beschädigt wurden; an beiden Mühlen wurde das Mahlwerk zerstört. Die Wiederherstellung erfolgte in den nächsten Jahren: auf die alte Brückenmühle musste man 2900, auf die neue 2700 Gulden verwenden; mehrere Pfeiler und Vorlager wurden neu gemacht oder gründlich ausgebessert; von den steinernen Bogen der Brüstungen blieben nur die beiden auf der westlichen Gallerie gegenüber der alten Mühle und einer an dem 1776 erbauten Wachthause auf der Sachsenhäuser Seite stehen.

Am 31. Oktober 1813 tobte noch einmal ein heftiger Kampf auf der Brücke, wie zuletzt im Jahre 1635. Die Bayern hatten Sachsenhausen besetzt, um den Franzosen den Rückzug nach Süden zu verlegen. Auf der Brücke kam es zu einem harten Kampf; es gelang den Bayern, welche den Holzbelag der beiden Oeffnungen auf der Brücke abgeworfen hatten, die Franzosen an dem Vordringen über die Brücke zu verhindern; durch eine am Obermain-Thor aufgestellte französische Batterie wurde die alte Brückenmühle zusammengeschossen. Kreuz, Kruzifix und Hahn gingen diesmal unversehrt aus dem erbitterten Kampfe hervor.

Die alte Mühle wurde wieder in dem noch erhaltenen Zustande aufgebaut. Mehrfache Ausbesserungsarbeiten wurden in den Jahren nach dem Kriege an der Brücke vorgenommen; 1816 wurde sie einer Untersuchung auf ihre Tragfähigkeit unterzogen: nach dem Gutachten des Stadtbaumeisters Hess war sie jeder Last gewachsen, so dass man auf die Erneuerung der Verordnungen von 1739 und 1769, wonach sie nur von

¹⁾ Battonn nennt als Baumeister den Steinmetz Therby; er habe als Dank für seine Arbeit vom Rathe das Bürgerrecht geschenkt bekommen. Das ist vollständig unrichtig: der aus Pest stammende Joseph Therbu war seit 1741 Parlierer am Brückenbau und wurde 1747 auf sein Ansuchen und gegen die üblichen Gebühren als Steinmetzmeister in das Bürgerrecht aufgenommen; als solcher hat er hauptsächlich die Brückebrüstung mit den Portalen ausgeführt.

Wagen mit höchstens 60 Zentnern Fracht befahren werden durfte, verzichten konnte.¹⁾ 1828 wurden für Herstellung des Vorlagers und Vorpfeilers am vierten Pfeiler von Frankfurt aus 18,000 Gulden verwendet. 1840 wurden die beiden noch nicht überwölbten, sondern mit Holz belegten Stellen der Brücke, deren Offenhaltung nach Schleifung der Festungsarbeiten zwecklos erschien, überwölbt, da deren Holzbelaug häufige und kostspielige Herstellungen nötig machte. 1841 kostete die Herstellung des zweiten Pfeilers von Frankfurt aus 21,000 Gulden. Im Jahre 1843 erhielt die Brücke durch Aufstellung des aus Sandstein gearbeiteten Standbildes Karl des Grossen (Fig. 301) einen eigenartigen Schmuck. Die Administration des Staedelschen Kunstinstitutes hatte dieses Denkmal zur Erinnerung an das tausendjährige Bestehen eines deutschen Reiches durch den Bildhauer Karl Eduard Wendelstadt herstellen und nach dessen frühem Tode durch Zwerger vollenden lassen;²⁾ sie bot es dem Senate zur Aufrichtung auf der Brücke an, welche Hessemer, Zwerger und Veit als den würdigsten Platz für den „Gründer unserer Stadt“ ausgesucht hatten. Am 23. August 1843 nahm der Senat dieses Geschenk „unter Anerkennung der sich in dieser Widmung kund gebenden patriotischen Gesinnung“ mit Dank

¹⁾ Vgl. darüber und über den Zustand der Brücke in damaliger Zeit Kirchners Ansichten von Frankfurt a. M. I, 60. — Hess Gutachten vom 8. Februar 1816 lautet: „Die Maynbrücke hat 15 Bögen; zwei davon sind ganz, die übrigen nur an den Häupter in Quater und sonst in Bruchsteinen gewölbt“

Alle Bogen haben einen vollkommenen Halbzirkel, der letzte an der Sachsenhäuser Seite ausgenommen, welcher wegen der Auf und AbfARTH etwas gedrückt ist.

In den zwei Bögen nächst den Mühlen, welche bedeutend schmäler sind als die übrigen, befinden sich in dem Gewölbe Oeffnungen, die mit Holz zugelegt sind, um bei einer Vertheidigung der Brücke abgetragen werden zu können.

Die Pfeiler sind halb so breit als die Oeffnung der Bogen.

Da nun also die Brücke sehr gut construirt ist — da die Bogen, welche im Halbzirkel gewölbt sind, am meisten Festigkeit haben und, die Spitzbogen ausgenommen, am wenigsten auf die Wiederlager drücken — da die Wiederlager so breit sind, dass solche durch den Druck von oben zwar nie Noth leiden können, desto mehr aber durch den Strom und Eisgang, welchen sie zu vielen Widerstand entgegensemzen, unten sehr beschädigt werden sind, — da ferner die mit Holz bedeckten Oeffnungen so construirt sind, dass, wenn selbst ein und mehrere Brücken-Hölzer unter der Last eines Wagens brechen sollten, demselben dennoch nicht die geringste Gefahr des Einbrechens drohen könnte, ein solches selbst als wahrhaft unmöglich erscheinet — da endlich noch alle über diese Brücke gehende Wagen auch über andere, meistentheils holzerne Brücken, ohne im geringsten Besorgniß zu erregen, fahren —

So geht aus allen diesem hervor: dass man wohl ohne Gefahr einen jeden noch so schwer beladenen Wagen über diese Brücke fahren lassen kann, indem keine Ursache aufzufinden ist, so wenig Zutrauen zu einer so dauerhaften und gut gebauten Brücke zu haben.“

²⁾ So die Angabe der Administration in dem Widmungsschreiben; nach Gwinner S. 436 war der Vollender nicht Zwerger, sondern dessen Schüler Schwedes, dem er die Schuld an der „untersetzen geistlosen Figur“ zuschreibt, die nach dem allgemein bewunderten Modell Wendelstadts geschaffen wurde.

an. Unter dem Hochwasser des Jahres 1845 hatte wieder der vierte Pfeiler von Frankfurt aus schwer zu leiden; er war nach der Südseite fünf Fuss unterwaschen, so dass der Einsturz eines oder zweier Bogen zu befürchten war; sein Vorpfeiler war eingestürzt und hatte den Flösserbogen versperrt. Die Herstellung erforderte 50,000 Gulden. 1848 mussten 32,000 Gulden für die Reparatur des baufälligen dritten Pfeilers von Frankfurt aus bewilligt werden. 1852 wurde die neue Brückenmühle auf der Südseite niedergelegt; 1866 erfuhr das 90 Jahre vorher errichtete Sachsenhäuser Wachthaus das gleiche Schicksal.

Im Jahre 1843 fertigte der Architekt Theodor Brofft eine gute Aufnahme der Brücke, bestehend aus Grundriss, Längenschnitt und Ostansicht (Fig. 294—296), welche in Gemeinschaft mit den Theilzeichnungen uns

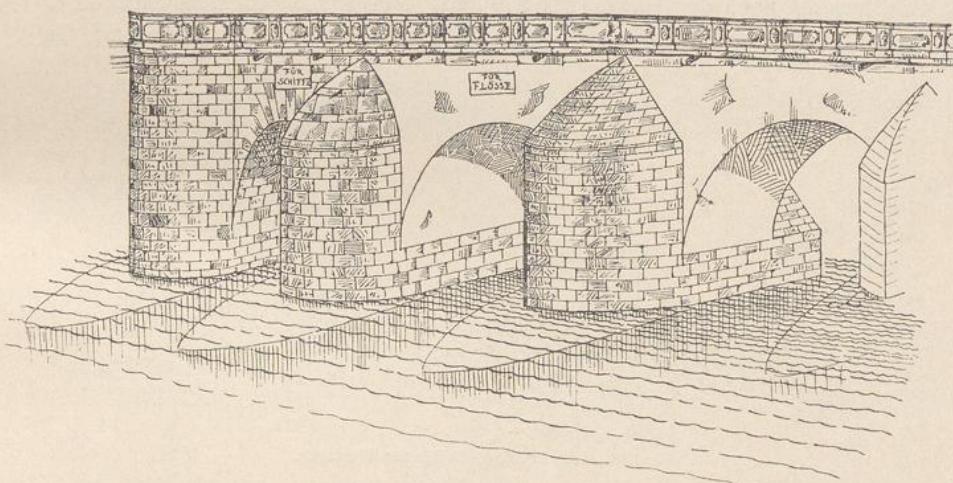


Fig. 297. Alte Brücke; Pfeiler der Ostseite.

ein Bild des gegenwärtigen Zustandes gibt. Die Vorpfeiler bestehen auf beiden Seiten der Brücke aus rothen Sandsteinquadern, auch das Geländer mit darunter liegendem Gesims und einzelne Bögen sind in rohem Sandstein sichtbar, das Uebrige ist geputzt. Oberhalb haben die Vorpfeiler nach der Frankfurter Seite zu einen spitzbogigen Grundriss; sie sind seitlich mit gekrümmten Flächen abgedeckt und legen sich mit einem scharfen gekrümmten Grat gegen die Pfeiler (Fig. 297). Die Pfeiler rechts und links vom Kreuzbogen sind bei dem Umbau in der Mitte des vorigen Jahrhunderts hoch geführt worden und bilden mit herumgeführter Steinbrüstung eine Erweiterung der Strasse. Auf der Seite nach Sachsenhausen ist der Grundriss der Pfeiler dreieckig oder mit polygonalem Abschluss gestaltet. Die Vorpfeiler unterhalb sind halbrund oder rechteckig und an den freistehenden Seiten abgedacht, so dass sie nach oben als halbe Kegel oder halbe Pyramiden in verschiedenen Neigungen, steiler oder flacher, endigen (Fig. 298). Auch hier wurden die beiden, den Kreuz-

bogen begleitenden, halbrund gestalteten Pfeiler in der Mitte des vorigen Jahrhunderts bis zur Fahrbahn hoch geführt und mit dem Brückengeländer versehen. Die Bögen sind halbkreisförmig und ohne Profil; über dem Kreuzbogen wurde beiderseitig im Scheitel der Frankfurter Adler von Bildhauer Aufmuth 1744 angebracht. Die Maasse von Oeffnungen und Pfeilern wechseln, wie dies im Grundriss eingeschrieben ist; demgemäß haben die Bogenöffnungen auch verschiedene Höhen. Früher waren die jetzigen beiden Fusssteige nicht vorhanden; die Brücke hatte eine Fahrstrasse, welche durch die heute noch sichtbaren, als einfache Rinne ausgebildeten, steinernen Wasserspeier in den Main entwässert wurde. Gesims und Brüstung aus Sandstein sind in einfachen Formen des vorigen Jahrhunderts durch den Steinmetz Therbu hergestellt worden. Es enthält auf der Westseite zwei Erhöhungen nach der Skizze (Fig 299) mit je einer Eingangsthüre und über denselben die oben beschriebenen Reliefs, welche den Vater Main und die

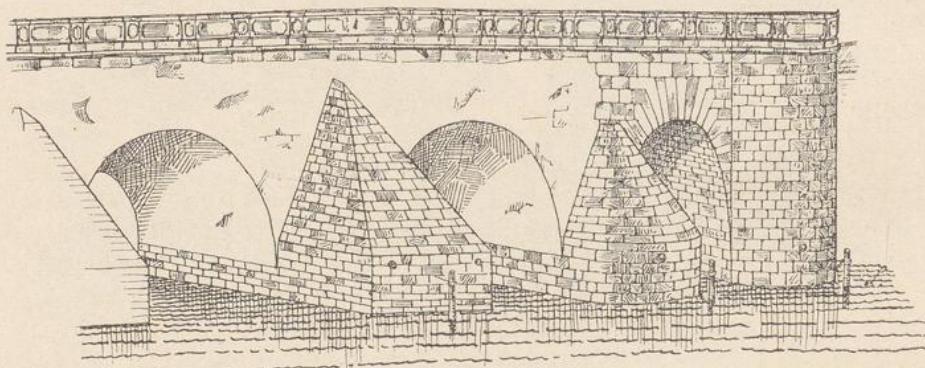


Fig. 298. Alte Brücke; Pfeiler der Westseite.

Frankfurter Bürgerwehr-Artillerie darstellen. Das Kreuz ist von Schmiedeeisen barock gearbeitet, trägt die ältere Figur des Crucifixus und steht mit dem 1748 von Datzerath gefertigten Sockel aus rohem Sandstein auf der steinernen Brüstung (Fig. 300). Den Abschluss des Kreuzes bildet der nach Westen schauende, vergoldete Hahn. Auf der durch die Höherführung des nordöstlichen Vorpfeilers geschaffenen Erweiterung hat das im Jahre 1843 durch die Bildhauer Wendelstadt und Zwerger modellierte Denkmal Karls des Grossen, aus rohem Sandstein gearbeitet, Aufnahme gefunden (Fig. 301).

Die Brücke hat auf der Frankfurter Seite in ihrer Verlängerung ausser dem Bogen, welcher jetzt von der Eisenbahn in Anspruch genommen wird, noch drei Bögen: einen von $45\frac{1}{4}$ Fuss Spannweite, welcher unter der Kaistrasse liegt, einen zweiten von $12\frac{1}{4}$ Fuss Spannweite, welcher die Fundamentmauern des Frankfurter Brückenturms mit einander verband, und jetzt unter der Fahrgasse liegt und noch einen dritten Bogen, welcher als ansteigender Viertelkreis einen 10 Fuss 8 Zoll breiten Gang über-

wölbt; der letztere wurde nach v. Cohausen¹⁾ zu der Zeit hergestellt, als man die Brücke baute und die Rampe anlegte, um die auf beiden Seiten damals tiefer gelegenen Plätze für den Verkehr mit einander zu verbinden.

Die in Fig. 296 dargestellte, heute noch vorhandene Brückenmühle ist künstlerisch ohne Bedeutung.

Im Jahre 1859 begannen die Verhandlungen, welche zunächst eine Verbreiterung der Brücke bezeichneten, dann aber einen Neubau derselben in Aussicht nahmen. Wir brauchen auf die Einzelheiten nicht einzugehen; wir erwähnen nur, dass 1862 wieder einmal über 46,000 Gulden für die Herstellung des Bauwerkes bewilligt wurden, dass um diese Zeit ein Projekt des Architekturlehrers am Staedelschen Institute, Prof. Simons, zu lebhaften Diskussionen über den Neubau einer Brücke führte. Man war gegen das Ende der freistädtischen Zeit von der Notwendigkeit des Abbruches und Neubaues so überzeugt, dass 1866 verschiedene Mitglieder der Gesetzgebenden Versammlung der Niederschlagung des Wachthausen auf der Sachsenhäuser Seite widersprachen, weil diese doch zugleich mit dem unmittelbar bevorstehenden Abbruche der Brücke vorgenommen werden müsste. Das Jahr 1866 nahm der Stadt diese Sorgen ab. Der Rezess von 1869 sprach die alte Brücke dem Staate als Eigentum zu und legte diesem die Unterhaltungspflicht auf; die Statue Karls des Grossen, die alte Brückenmühle und die anderen Anbauten verblieben der Stadt. Diese kam dem Bedürfniss des modernen Verkehrs entgegen durch die 1874 und 1878 von Peter Schmick erbauten Unter- und Obermainbrücken; schon 1868—1869 war die alte Brücke durch den von einer Gesellschaft aus Bürgerkreisen durch Schmick erbauten Eisernen Steg für den Fussverkehr entlastet worden; für den Eisenbahnverkehr sind 1848, 1881 und 1882 drei Brücken am unteren Main entstanden.

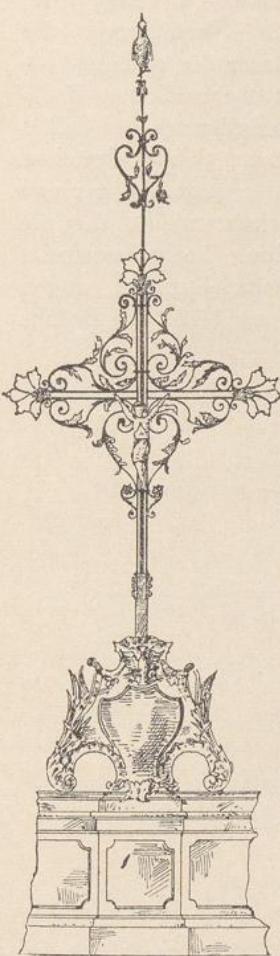


Fig. 300. Alte Brücke; Kreuz.

Unverdrossen thut die alte Mainbrücke noch ihren Dienst. Grösseren Herstellungen hat man sie seit 1866 nicht unterzogen; den neuen Uferbauten in Sachsenhausen musste 1878 ein Pfeiler geopfert werden; bei der Ueberschwemmung im November 1882 musste sie für den Fuhrverkehr

¹⁾ Mittheilungen III, 100—102 mit Abbildung.

geschlossen werden und durfte dem Personenverkehr nur in beschränktem Maasse dienen. Ihre Tage sind voraussichtlich gezählt; eine gründliche Herstellung wird man ihr wohl kaum noch zu Theil werden lassen.

„Wenn auch die Brücke zu den vier berühmten alten Brücken Deutschlands gehörte — „Die Dresdener ist die längste und schönste — die Prager die breiteste und frömmste — die Regensburger die stärkste — und die Sachsenhäuser die rötheste“ — so entsprechen die Verhältnisse begreiflicher Weise nicht mehr den heutigen Anforderungen. Selbst nachdem durch den Bau weiterer Straßenbrücken eine Entlastung stattgefunden, genügt die geringe Breite von nur 7 m dem Verkehr nicht; für die Schifffahrt aber, für Herstellung hochwasserfreier Ufer und geeigneter Schutzeinrichtungen gegen Hochfluth und Ueberschwemmung bildet die Brücke geradezu ein Hinderniss.“¹⁾



Fig. 301. Alte Brücke; Standbild Karls des Grossen.

¹⁾ Frankfurt a. M. und seine Bauten S. 412.