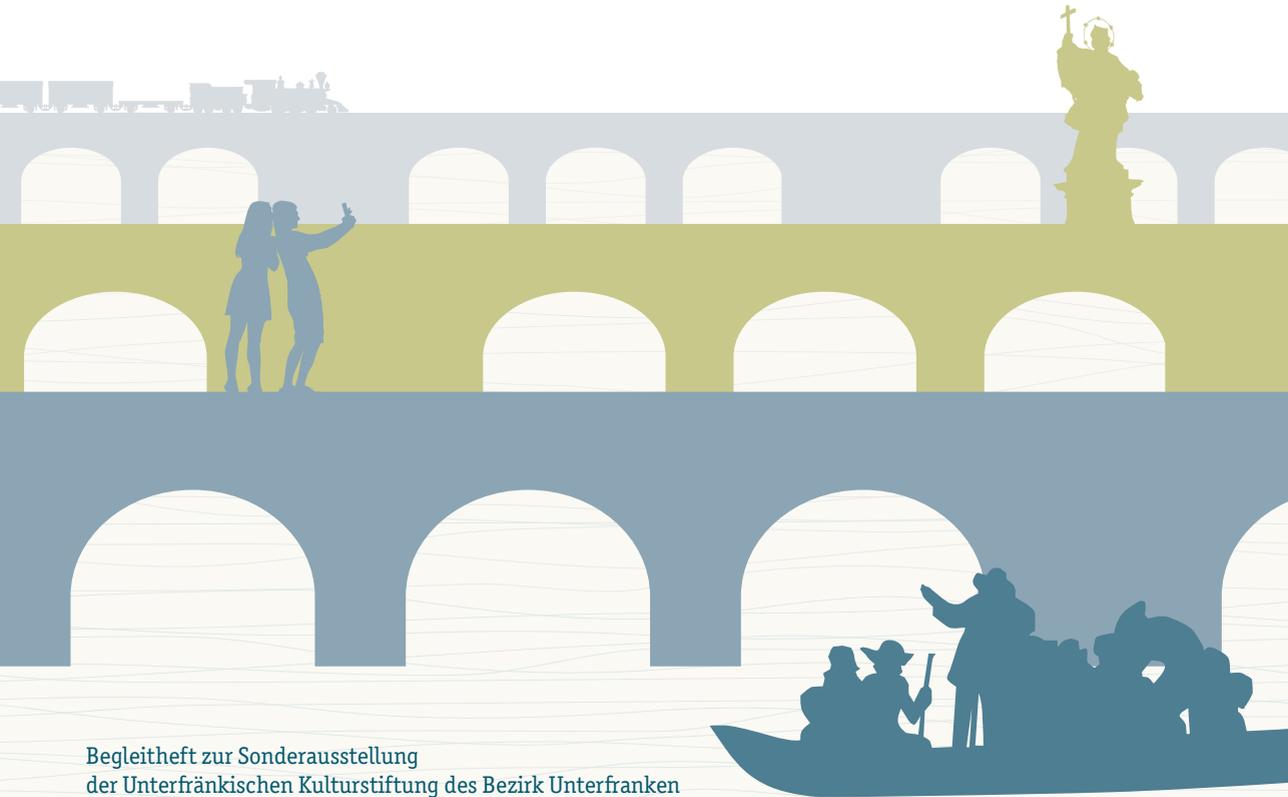


Über. Brücken.

.....

100 Wege über den Main



Begleitheft zur Sonderausstellung
der Unterfränkischen Kulturstiftung des Bezirk Unterfranken
in Zusammenarbeit mit dem Museum für Franken

Über. Brücken.
.....
100 Wege über den Main

Über. Brücken.

100 Wege über den Main

Der Name dieser Ausstellung ist so vielschichtig wie die Exponate, die es in dieser Schau zu sehen gibt. Brücken, das sind zunächst einmal Wege über den Main, das sind – ganz allgemein gesprochen – Bauwerke zur Überquerung von Flüssen, aber auch von Tälern und Gräben. Brücken zu bauen, bedeutet, Hindernisse zu überwinden.

Brücken bringen die Menschen zusammen. Denn wo es Brücken gibt, werden Güter transportiert und Geschäfte abgeschlossen, dort findet Handel statt und werden Ideen ausgetauscht. Brücken ermöglichen Annäherung und zugleich Wandel. Brücken sind für den Fortschritt in unserer Welt einfach unverzichtbar. Früher wurde Brückenzoll verlangt. Für uns heutige wäre das ein unvorstellbares Hemmnis für die Wirtschaft und den freien Handel.

Aber Brücken sind auch ein beliebtes Motiv in der Kunst und in der Literatur. Wer kennt nicht den Ohrwurm „Über sieben Brücken musst Du gehen“ oder den weltberühmten Roman „Die Brücke über die Drina“, in dem der Nobelpreisträger Ivo Andrić vierhundert Jahre bosnischer Geschichte erzählt? Brücken sind einfach ein wunderbares Symbol für die Überwindung von Schwierigkeiten, aber auch für endgültige Lösungen: alle Brücken hinter sich abzubrechen, bedeutet, beherzt Abschied zu nehmen und völlig neu zu beginnen. Deswegen gibt

es bei den Briten aber auch die Redensart: Brenne niemals Brücken ab, über die Du vielleicht noch einmal gehen musst! Manchmal ist es gut, sich eine Hintertür offen zu halten.

Im übertragenen Sinne versteht sich der Bezirk Unterfranken nicht zuletzt als Brückenbauer. Als Brückenbauer zwischen den Menschen – ob es sich dabei um die Jugend oder die Senioren dreht, um Menschen mit Behinderung oder um Menschen, die eine besondere Hilfe benötigen. Der Bezirk will Gegensätze überbrücken. Er will Brücken schlagen zwischen den Menschen in Unterfranken, und er sichert auf diesem Weg den sozialen Frieden.

Ausstellungen wie diese schlagen Brücken zurück in die Vergangenheit, sie zeigen uns, was einmal war. Aber daraus erkennen wir zugleich was vielleicht eines Tages sein wird. Ausstellungen wie diese schlagen Brücken in die Zukunft. Ich wünsche der Ausstellung „Über. Brücken. 100 Wege über den Main“ viel Erfolg – und recht viele Besucher, die über diese ganz speziellen Brücken gehen werden.

Erwin Dotzel
Bezirkstagspräsident



Foto: Mauritz

Brücken. Bauen.

Die Menschheit hat zu allen Zeiten beschäftigt, wie man auf seinem Weg einen Fluss, einen See oder gar das Meer gefahrlos queren kann. In der christlichen Kultur wissen wir von Moses, für den Gott das Rote Meer teilte, damit er mit dem auserwählten Volk hindurch gelangen konnte. Jesus wandelte über das Wasser. Das sollte dem ihm vertrauenden Apostel Petrus eigentlich auch gelingen, aber der kleingläubige Fischer musste dann doch in ein Boot flüchten. Von einer Brücke ist in der Bibel übrigens nie die Rede.

Dennoch gehören aus Steinen gefügte Brücken über Flüsse und Bäche zu den ältesten technischen Kulturleistungen der Menschheit. Dank solcher über lange Zeit aus Holz oder Stein gebauter Brücken konnte man trockenen Fußes bei jedem Wetter über einen Fluss setzen. Vorher war man auf von der Natur gegebene Furten oder auf Fähren angewiesen. Derlei Furten konzentrierten im Laufe der Zeit vielfach die Wege auf sich und luden die Menschen ein, sich dort niederzulassen.

In Unterfranken befand sich eine frühe Furt für eine Alt- oder Heerstraße in Urphar bei Wertheim. Häufig hat sich die einstige Existenz einer Furt sogar im Namen des jeweiligen Ortes niedergeschlagen. In Mainfranken sind zum Beispiel Haßfurt, Wonfurt und Schweinfurt oder Ochsenfurt bekannt. Weiter flussabwärts kommt unter anderem Frankfurt dazu. Ob tatsächlich Hasen, Schweine, Ochsen oder in der Völkerwanderungszeit gar die von Westen einwandernden Franken dort durch den Main gewatet

sind, mag offen bleiben. Und warum eine für Hasen, Schweine oder Ochsen begehbare Furt eine besondere Qualität für die Ansiedlung von Menschen gebildet hat, oder ob etwas ganz anderes hinter solchen Namen steckt, mögen die Etymologen klären.

Bereits die christliche Hagiographie berichtet von dem Riesen Christophorus, der es sich zur Aufgabe gemacht hatte, Menschen auf seinem Rücken durch einen gefährlichen Fluss zu bringen. In einer stürmischen Nacht trägt er in Gestalt eines Kindes den „Herrn, der die Welt erschaffen hat“ durch diesen Fluss. Er erkennt in Christus den mächtigsten König und lässt sich taufen. Deshalb gilt Christophorus seit dem Mittelalter als Patron der Reisenden und sein überlebensgroßes Bild findet sich bis heute in vielen Kirchen.

■ **Grundriß der Hochfürstlich Brandenburgischen Hauptstadt Kitzingen am Maynstrom**
Feder- und Pinselzeichnung auf Papier von Georg Martin, 1628; Staatsarchiv Nürnberg (Rep. 126, Fürstentum Ansbach, Karten und Pläne Nr. 1 / 21)

Schon seit spätestens 1300 gab es in Kitzingen eine Mainbrücke. Sie war mitverantwortlich für Kitzingens Aufstieg zu einem Handelszentrum im mittelalterlichen Mainfranken.



Die
 Fürstliche Brandenburgerische
 Hauptstadt
 & Residenz
 Am Rheinstrom
 Im Land zu Frankreich
 Nach demselben
 M. SALOMONIS CEDOMASTICUS
 Auf das Eigentümlich
 in gründe gezeichnet
 Und mit sonderlichem Fleiß
 gemacht
 durch
 Johann Martin Langens
 Kupferstecher
 1672

Es lehren nicht des andern
 So macher der andern mit
 Der die heilige Schrift
 Ehe der heilige Schrift nicht
 schammere nicht. Der Herr
 Gerechtlich. Der Herr heilige die
 für allen vort. Der Herr die
 Kiste derer anhang und
 erlangt von nun an bis
 in ewigkeit. Amen.

Das Hochwasser in Würzburg 1784

Kupferstich, koloriert (Guckkastenbild), 1784

Museum für Franken, Inventarnummer H. 42725

Naturkatastrophen und extreme Wetterlagen stellten auch für massive Steinbrücken eine echte Bedrohung dar. Nur knapp überstand die Würzburger Alte Mainbrücke ein besonders dramatisches Hochwasser mit Eisschollenbildung im Februar 1784.



Unabhängig von Furten konnte man Flüsse und Meere schon in früher Zeit mit Booten oder Schiffen überqueren. In der griechischen Mythologie begleitet der greise Fährmann Charon mit seinem aus Binsen geflochtenen Boot die Toten gegen Zahlung eines Obolus' über den Styx in den Hades. Die Überquerung eines Flusses war für die Menschen in der

Antike offenbar eine gefährliche Reise, die mit dem Tod enden konnte.

Vielleicht ist es zu kurz gegriffen, aber die Worte „Fähre“ und „gefährlich“ scheinen nahe beieinander zu liegen. Und wer eine „Fährte“ richtig zu deuten verstand, der fand in alter Zeit ohne Straßen-

■ **Saalebrücke in Euerdorf
mit Nepomuk-Statue**

Fotografie FrankKonzept, 2017

Skulpturen von Heiligen, oftmals Johannes Nepomuk, schmücken zahlreiche Brücken.



karten oder gar GPS „gefahrlos“ den richtigen Weg. Wenn einen dabei ein „Gefährte“ begleitete, dann fühlte man sich doppelt sicher. Wen wundert es, dass die Existenz einer Fährre immer wieder Eingang in die Bildung von Ortsnamen gefunden hat. Am Main steht unter anderem der Name von Fahr bei Volkach im Landkreis Kitzingen für eine wohl in

vorgeschichtlicher Zeit an diesem Ort schon betriebene Fährre über den Fluss, die bis in die Gegenwart nicht nur Ausflüglern eine unvergessliche Passage über den Main beschert.

Ein bisschen merkwürdig und doch irgendwie konsequent ist es dann schon, wenn ein Ort wie

Fährbrück, zwischen Würzburg und Schweinfurt gelegen, zwar Fähre und Brücke in einem Namen vereint, dann aber nicht am Main, sondern an der schmalen Pleichach liegt. Ein Wallfahrtslied deutet den Ortsnamen als eine durch das marianische Gnadenbild geschaffene Brücke zu Gott in der weithin bekannten Kirche. So sprachlich holprig das auch immer sein mag, macht uns dieses Wortbild darauf aufmerksam, dass Begriffe wie Fähre oder Brücke stets über den reinen Wortsinn hinaus verweisen.

In diesem Sinne haben wir Menschen mit dem Wort Brücke stets mehr als nur reine Meisterleistungen der Technik verbunden. Schon bei den alten Römern war ein „Brückenbauer“ – ein „Pontifex“ – nicht bloß ein Handwerker oder Baumeister. Mit „Pontifex“ bezeichnete man früh schon die Angehörigen einer bestimmten Priestergruppe, deren Vorsteher als „Pontifex Maximus“ – oberster Priester – angesprochen worden ist. Diesen Titel nahmen später die römischen Kaiser an. Er hat sich als „Summus Pontifex“, als Anrede für den Papst in Rom, erhalten. Die Herkunft des Wortes ist nicht widerspruchsfrei geklärt. Die Volksetymologie leitet es von den Worten „pons“ und „facere“ für „Brückenbauen“ ab. Ein Pontifex in einem derart erweiterten Wortsinn ist somit einer, der Brücken von den Menschen zu Gott baut.

Auf eine wesentlich profanere Weise markierten und markieren Flüsse bis heute Grenzen zwischen zwei Staaten, die man überqueren darf, oder nicht. Lange Zeit war der Rhein eine solche Grenze zwischen Frankreich und dem Deutschen Reich. Wir er-

innern uns noch genau an die Zeit, als die Elbe eine Grenze zwischen den beiden deutschen Staaten bildete. Viele der im II. Weltkrieg zerstörten Brücken an der Grenze zwischen Westdeutschland und Ostdeutschland wurden nicht wiederaufgebaut, um die Überquerung des Flusses zu erschweren. Vor diesem Hintergrund gab es 1948/49 sogar eine Luftbrücke, in der Berlin während der Blockade durch die Sowjets von amerikanischen Flugzeugen aus der Luft mit Lebensmitteln versorgt worden ist.

Wir merken, wenn wir uns einmal auf eine Auseinandersetzung mit dem einlassen, was man unter „Brücken“ alles verstehen kann, dann lässt sich erkennen, dass es ein altes Wort sein muss, das bereits früh Eingang in unseren Wortschatz gefunden und sich dort in den verschiedensten Bedeutungsnuancen etabliert hat. Es handelt sich in allen Facetten aber immer um einen positiv aufgeladenen Begriff. Dabei ist es egal, ob es sich um eine Brücke über einen Fluss, ein Stück Teppich oder einfach nur um Zahnersatz handelt. Stets sind wir dankbar, wenn wir über eine solche Brücke verfügen dürfen. Brechen wir unsere kleine Auseinandersetzung an dieser Stelle jedoch ab, um uns kurz einem anderen Gedanken zu widmen: In gewisser Weise will auch die vom Bezirk Unterfranken beziehungsweise der Unterfränkischen Kulturstiftung in Zusammenarbeit mit dem Museum für Franken veranstaltete Ausstellung „Über.Brücken“ mehr sein, als lediglich ein interessanter kulturgeschichtlicher Streifzug zu den Brücken über den Main im Laufe der Jahrhunderte.

■ **Freudenberg am Main**

Ansichtskarte, gelaufen um 1960

Verlag Foto-Kohlbauer, Pfronten im Allgäu

Die Mainbrücke zwischen Freudenberg und dem Collenberger Ortsteil Kirschfurt verbindet seit 1907 das baden-württembergische mit dem bayerischen Flussufer. Sie markiert gleichzeitig die Landesgrenze.



Wenn uns eine gute Ausstellung gelungen sein sollte, die das Interesse vieler Besucher findet, dann freut uns das selbstverständlich. Aber unsere Ausstellung „Über.Brücken“ will auf verschiedenste Weise darüber hinaus Brücken ganz besonderer Art bauen. Das Museum für Franken auf der Festung Marienberg schlägt zunächst eine ganz

eigene Brücke zu dem auf der anderen Seite des Maintals unterhalb des früheren Galgenbergs angesiedelten Bezirk Unterfranken. Eine kommunale Gebietskörperschaft und ein staatliches Museum erarbeiten gemeinsam eine Ausstellung und schlagen dabei durch Einbeziehung der Ausstellungsagentur FranKonzept eine Brücke zur freien

Wirtschaft. Das wäre zunächst nichts wirklich Besonderes, aber die für das Museum für Franken in Würzburg vorbereitete Ausstellung wird danach in Kitzingen und an weiteren Orten Unterfrankens gezeigt. Das geschieht nicht, um von Würzburg aus in der Region zu „missionieren“ – das haben die Kolleginnen und Kollegen dort gar nicht nötig –, sondern versteht sich als Brückenschlag zu geschätzten Partnern, den man vielleicht sogar noch über die Grenzen des Regierungsbezirks Unterfranken hinaus erweitern könnte.

Lassen Sie mich das am konkreten Beispiel erläutern: Im Jahr 2018 findet in Würzburg die Landesgartenschau statt. Bisher hat das Museum für Franken im Zusammenwirken mit dem Bezirk Unterfranken geplant, dazu eine Ausstellung über historische Gärten in Unterfranken zu veranstalten. Wie viel reizvoller wäre ein solches Thema, wenn man darüber hinaus weitere Brücken nach Ober- und Mittelfranken schlagen und Beispiele aus diesen Regionen einbeziehen könnte. Warum übergeben wir nicht die Erarbeitung einzelner Sequenzen einer solchen Ausstellung den Partnern

in diesen Bezirken? Eine derartige Präsentation könnte dann als fränkische Gemeinschaftsleistung zunächst von Würzburg aus in die anderen beiden Bezirke wandern und dort zu sehen sein.

Soweit, so gut. Aber warum nicht noch einen Schritt weitergehen? In den Jahren danach wäre es außerdem denkbar unter der Federführung der Kultur-einrichtung eines anderen Regierungsbezirks dort eine gemeinsame Ausstellung zu starten, die ebenfalls reihum wandert. Wenn es uns damit gelänge, den sprichwörtlichen fränkischen Partikularismus zu überbrücken, hätten wir mit solchen Ausstellungen ein attraktives und selbstbewusstes Instrument der Vergewisserung unserer fränkischen Identität und Geschichte geschaffen. Dass daraus am Ende sogar so etwas wie eine „fränkische Landesausstellung“ werden könnte, lasse ich an dieser Stelle bewusst einfach mal unkommentiert stehen.

Erich Schneider
Direktor Museum für Franken

Main. Brücken.

Texte einer Ausstellung

Die fehlende Brücke

Furten über den unregulierten Fluss

Seit dem Jungpliozän vor rund 2,4 Millionen Jahren gräbt sich der Main sein heutiges Bett. Das anfangs breite und flache Tal wandelte sich mit der Zeit zu einem Kastental mit steilen Hängen, durch dessen Sohle der Fluss oft in mehreren Armen mäanderte. Überreste dieser ursprünglichen Talauflage des Maines erhielten sich bei Schweinfurt im Bereich des Sennfelder Seenkranzes.

Wo sich der Fluss zwischen Inseln und Schotterbänken aufspaltete, waren seine Arme schmal und das Wasser kaum mehr als knietief – ideal zur Anlage eines Flussübergangs. Auf markierten Furten überquerten Menschen, Tiere und Fahrzeuge an solchen Stellen den Main. Bis heute zeugen davon Orte und Städte entlang der Ufer: Haßfurt, Schweinfurt, Ochsenfurt, Lengfurt, Trennfurt oder Frankfurt. Mitunter ersetzten schon im Mittelalter Brücken solche Furten, wobei mancherorts mehrere Brücken für die Flussarme nötig waren. Noch heute müssen in Schweinfurt zwei Brücken überquert werden, um die Stadt zu erreichen. Auch in Eltmann überspannten noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts zwei Brücken die Talauflage.

Besonders lange blieb die Furt bei Lengfurt in Betrieb. Obwohl hier eine von Frankfurt kommende, überregional bedeutende Handelsstraße nach Würzburg und Nürnberg den Fluss passierte, wurde erst 1904 eine feste Brücke errichtet. Zuvor ersparte höchstens eine Fähre den Reisenden nasse Füße. Selbst Napoleon Bonaparte musste am 13. Mai 1812 mit seinem Gefolge auf dem Weg nach Russland hier auf einer provisorischen Brücke über den Fluss setzen. Erst der Ausbau zur Schifffahrtsstraße beendete die Zeit der Furten entlang des Mains – ohne Fähre oder Brücke kommt nun niemand mehr über den regulierten, auf ein einziges Bett begrenzten Fluss.

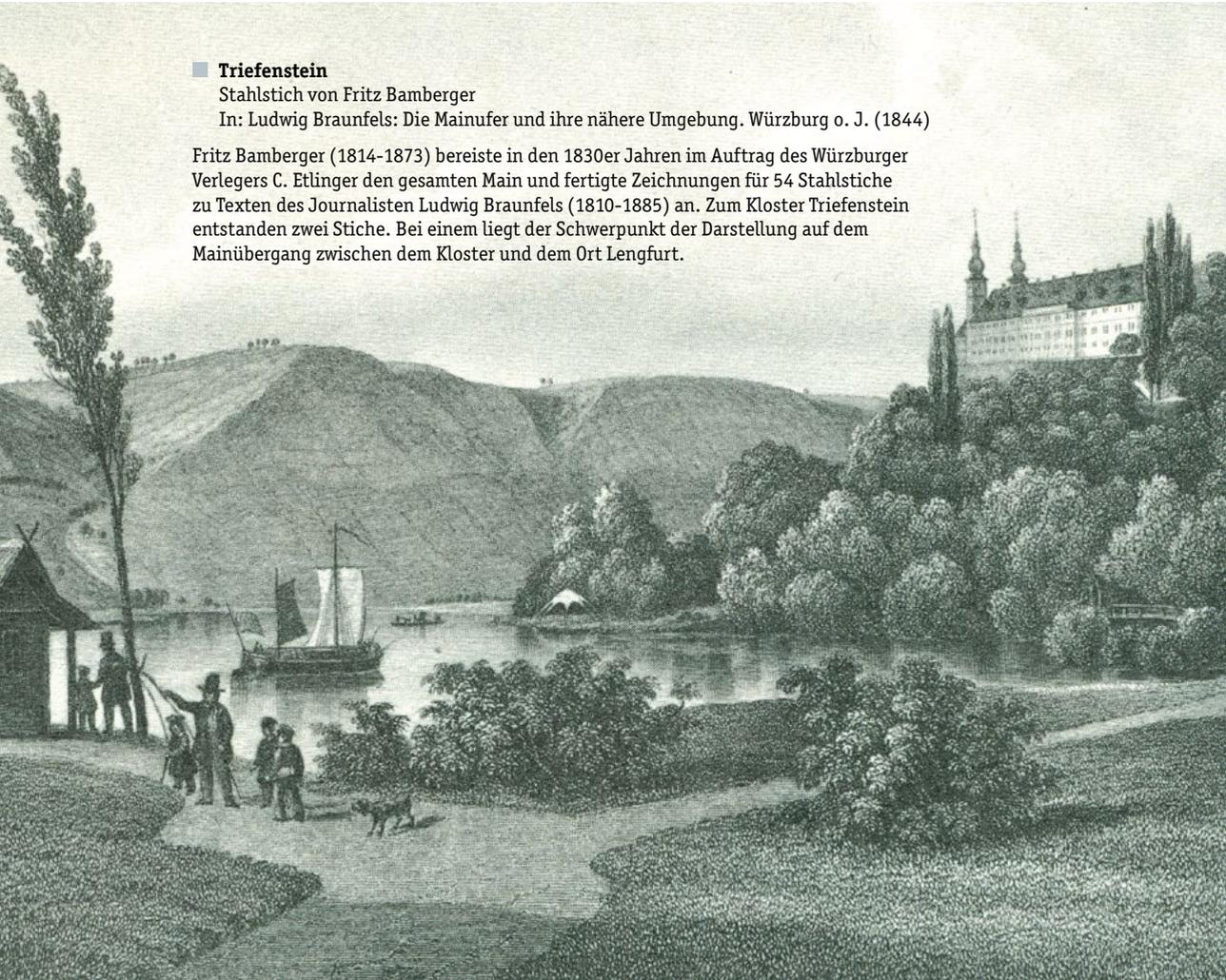


■ Triefenstein

Stahlstich von Fritz Bamberger

In: Ludwig Braunfels: Die Mainufer und ihre nähere Umgebung. Würzburg o. J. (1844)

Fritz Bamberger (1814-1873) bereiste in den 1830er Jahren im Auftrag des Würzburger Verlegers C. Etlinger den gesamten Main und fertigte Zeichnungen für 54 Stahlstiche zu Texten des Journalisten Ludwig Braunfels (1810-1885) an. Zum Kloster Triefenstein entstanden zwei Stiche. Bei einem liegt der Schwerpunkt der Darstellung auf dem Mainübergang zwischen dem Kloster und dem Ort Lengfurt.



■ **Notfähre zwischen Astheim und Volkach** Fotografie, 1946/47; Stadtarchiv Volkach

Nach der Sprengung zahlreicher Mainbrücken durch deutsche Verbände auf dem Rückzug 1945, mussten vielerorts die alten Fähren reaktiviert werden. Auch zwischen Astheim und Volkach im Landkreis Kitzingen verkehrte wieder eine motorlose Fähre, die Fuhrwerke und Kraftfahrzeuge übersetzte. Im Hintergrund sind die Überreste der Brücke und das Brückenhaus auf Astheimer Seite zu sehen.





Die schwimmende Brücke

Fährverbindungen vom Mittelalter bis heute

Über Jahrhunderte hinweg war der Main eher Verkehrshindernis als Verkehrsweg. Reisende auf überregionalen Fernstraßen mussten ebenso auf die andere Seite des Flusses, wie lokale Händler, Bauern oder Handwerker. Da es kaum feste Brücken gab, boten Fähren an rund 150 Fährstellen die häufigste Möglichkeit zum Übersetzen. Einfache Wasserfahrzeuge pendelten hier seit dem Mittelalter von Ufer zu Ufer. Dabei handelte es sich in der Regel um Einbäume, die miteinander verbunden und mit Brettern und Bohlen belegt wurden, so dass eine schwimmende Transportplattform entstand.

Reiseberichte belegen, wie selbstverständlich Fährfahrten waren: „... ungefähr um 9 Uhr fuhren wir wieder über den Mayn bei Volkach“, notierte Monsieur de Blainville im Mai 1705; Gustav von Heeringen vermerkte in den 1830er Jahren lapidar: „Bei Wippfeld setzten wir über den Main“. Doch so alltäglich diese Überfahrten auch waren – sie blieben stets gefährlich. Als 1867 die Kartause Astheim brannte, bestiegen Helfer in Volkach die Fähre, „aber sie wird vom Wasser und Wind weit hinabgerissen, kommt in Gefahr umzuschlagen, und braucht eine Stunde, bis sie endlich am jenseitigen Ufer landen kann“.

Mit dem Bau zahlreicher Brücken Ende des 19. Jahrhunderts verloren Fährverbindungen an Bedeutung. Auch bei Volkach konnte 1892 eine Brücke eröffnet werden – die erste auf rund 50 Flusskilometern zwischen Kitzingen und Schweinfurt. Doch trotz dieser Brücke verkehren an der Mainschleife bis heute vier Personen- und Autofähren – nicht, weil sie für den modernen Straßenverkehr unentbehrlich sind, sondern weil eine Fährfahrt zwischen den Weinbergen heute die wohl nostalgischste Art ist, den Main zu überqueren.

Die steinerne Brücke

Monumente mittelalterlicher Verkehrsentwicklung

Nur sieben feste Brücken überspannten um 1800 den Main – außer der Frankfurter Brücke alle im heutigen Unterfranken! In Kitzingen, Ochsenfurt, Würzburg und Aschaffenburg entstanden schon im Mittelalter feste Brücken aus Stein, in Eltmann und Schweinfurt zur gleichen Zeit Holzbrücken. Eine achte Brücke bestand seit 1380 in Haßfurt; sie fiel jedoch im Jahr 1632 dem Dreißigjährigen Krieg zum Opfer. Brücken waren sicherer als Fähren und Furten und sie konnten unabhängig von Witterung und Jahreszeit benutzt werden.

Den Städten brachten die Brücken wirtschaftlichen Aufschwung, denn nicht nur Bewohner der Umgebung überquerten hier den Main. Auch die Fernhandelsstraßen des Mittelalters mussten über den Fluss. Sie führten zahlreiche Kaufleute mit kostbaren Gütern in die Städte. Dort mussten sie Zölle zahlen, sie nahmen Gasthäuser in Anspruch und bereicherten mit ihren exotischen Waren den örtlichen Markt. Mittelalterliche Mainbrücken waren eine Verbindung in die Welt! Das Wegenetz des Mittelalters kannte kaum befestigte Straßen. Man reiste zu Fuß – seltener auf dem Pferd oder mit dem Fuhrwerk – auf Trampelpfaden, deren Verlauf immer wieder wechselte. Fixpunkte waren neben Städten natürlich die wenigen Brücken.

In Kitzingen verband schon im Jahr 1300 eine Brücke die Mainufer. Sie war Teil des wichtigen und rege befahrenen Handelsweges von Frankfurt über Würzburg nach Nürnberg und Regensburg. Für die Stadt Kitzingen war die Brücke von existenzieller Bedeutung: Schon 1338 zierte sie das Stadtsiegel – heute prangt sie im Wappen! Noch eine weitere unterfränkische Stadt trägt ihre Brücke im Wappen: Marktheidenfeld. Hier wurde die Mainbrücke 1846 eingeweiht.

■ **Schützenscheibe**
Öl auf Holz, um 1870
Königlich Privilegierte
Schützengesellschaft
von 1408 Kitzingen

Künstlerisch gestaltete Schützenscheiben – „Ehrenscheiben“ – dienen bis heute unter anderem dazu, Sieger von Schießwettbewerben auszuzeichnen. Diese Schützenscheibe zeigt eine mittelalterliche Szenerie mit regem Markttreiben vor dem Frauenkloster in Kitzingen. Vor allem die Mainbrücke und die damit verbundene Lage an der Handelsstraße zwischen Frankfurt und Regensburg machten die Stadt zu einem der bedeutendsten Zentren der Region.



■ **Die Brückentore in Schweinfurt**
Martin Fischer; Öl auf Leinwand, 1882
Museen und Galerien der Stadt Schweinfurt,
Inventarnummer M 58 (alt)

Eindrucksvoll gibt Martin Fischers Ölgemälde das Bauensemble der Schweinfurter Brückentore mit ihren massiven Türmen als Teil der Stadtbefestigung wieder. Dabei entstand das Gemälde erst etwa 50 Jahre nach dem Abbruch der gesamten Anlage; Die Tortürme hatten 1832/33 dem Neubau der Mainbrücke weichen müssen.

Die gesicherte Brücke

Befestigungsanlagen an Mainübergängen

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts bestand Deutschland aus vielen Klein- und Kleinststaaten. Vor den Toren der Städte lag mitunter bereits „Ausland“ – womöglich gar feindliches ... Massive Befestigungsanlagen schützten daher die Städte und beschränkten den Zugang auf die streng bewachten Tore. Ganz besonders gesichert wurden die Tore an Mainbrücken, denn an den seltenen Übergängen drängte sich der Verkehr.

Ab 1397 führte eine überdachte Holzbrücke über den Main in die freie Reichsstadt Schweinfurt. Zwei mächtige Tortürme sicherten die Brücke am städtischen Flussufer. Sie waren Teil des Befestigungsringes, der die gesamte Stadtanlage umzog. Doch die Mauern und Tore reichten als Schutz nicht aus. Zahlreiche Wachposten taten zudem Dienst und erfüllten verblüffend genau festgelegte Zuständigkeiten: Morgens und abends öffneten und schlossen die Torschließer die Stadttore. Die Torwarte und die ihnen unterstellten Torhüter oder Provisaner kontrollierten den Verkehr und kassierten den Brückenzoll für Waren und Personen. Nach Sonnenuntergang patrouillierten Nachtwächter durch die Gassen und Türmer hielten Ausschau nach Gefahren in und vor den Mauern der Stadt.

Mit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges 1648 beruhigte sich die politische Situation und damit auch die Sicherheitslage an den Brückentoren. Immer deutlicher übernahmen sie fortan Repräsentationsaufgaben. Weithin sichtbar kündeten etwa die Schweinfurter Brückentore von der Bedeutung der Stadt – und sie bewiesen zugleich, dass die Bürgerschaft die Gründe für den neuen Wohlstand sehr wohl kannte: Seit 1661 nämlich erbat eine Inschrift am äußeren Brückentorturm:

***„Gott lasse stets in Deutschlands Grenzen,
Die neue Friedenssonne glänzen“.***

Die beschützte Brücke

Göttlicher Brückenschutz durch Heilige und Patrone

Brücken boten den Reisenden größere Sicherheit als Furten und Fähren. Auch sie waren aber anfällig für Witterungseinflüsse wie Hochwasser. Heilige sollten als Brückenpatrone vor möglichen Gefahren schützen. Im Mittelalter befanden sich auf den Brücken zunächst kleine Kapellen, die nach und nach von plastischen Heiligenfiguren abgelöst wurden. Neben lokalen Heiligen waren Brücken zunächst besonders häufig Christophorus und Martin, beide Patrone der Reisenden, geweiht.

Der bekannteste „Brückenheilige“ ist sicherlich Johannes Nepomuk. Sein Patronat leitet sich aus dem Martyrium des Geistlichen ab: 1393 ließ ihn der böhmische König Wenzel von der Moldaubrücke in Prag werfen, weil er sich weigerte, das Beichtgeheimnis zu verletzen. Nepomuk bewahrte damit beharrlich die Geheimnisse der Königin. Übrigens verdankt Schweinfurt genau diesem König seine Brücke: Wenzel erteilte der Reichsstadt 1397 das Privileg zu deren Bau. 1729 wurde Nepomuk von Papst Benedikt XIII. heiliggesprochen. Die hohe Zahl der daraufhin errichteten Nepomuk-Statuen auf Brücken dürfte mit dem Zeitpunkt seiner Heiligsprechung zusammenhängen – gehörte plastischer Schmuck im Barock doch zur Grundausrüstung von Bauwerken jeglicher Art.

Auch die bekanntesten Brückenfiguren Frankens entstanden im Barock: Sie schützen und schmücken bis heute die Alte Mainbrücke in Würzburg. Veranlasst durch die Fürstbischöfe Christoph Franz von Hutten (reg. 1724–29) und Friedrich Karl von Schönborn (reg. 1729–46) wurden ab dem Jahr 1725 zwölf monumentale Figuren aus Sandstein auf der Brücke errichtet. Hinter der Auswahl der Personen steckte ein durchdachtes Programm mit vielen macht- und glaubenspolitischen Anspielungen und Bezügen. Heute steht bereits die zweite und dritte Generation der Heiligen auf der Alten Mainbrücke. Witterungseinflüsse und Kriegereignisse hatten die Originale beschädigt, sie mussten mehrfach restauriert oder komplett ersetzt werden.

- **Der Heilige Johannes Nepomuk**
unbekannter Maler
Öl auf Leinwand,
Mitte 18. Jahrhundert
Kunstreferat der Diözese
Würzburg, Inventarnummer
Scheuring 5/142

Das Gemälde zeigt im Vordergrund den Brückenheiligen Johannes Nepomuk in seiner üblichen ikonografischen Darstellung: im Priestergewand mit einem Kreuzifix vor der Brust. Im Hintergrund wird sein Martyrium erzählt: Gerade lässt ihn König Wenzel von der Prager Moldaubrücke in den Fluss werfen.





■ **Belastungsprobe auf der Eisenbahnbrücke Hasloch**
Fotografie, 1932; Archivverbund Main-Tauber (StAWt-S N 70 Nr. 124)

Bevor Brücken offiziell dem Verkehr übergeben werden konnten, mussten sie eine Belastungsprobe bestehen. Auf die Eisenbahnbrücke zwischen Hasloch und Bestenheid fuhr zu diesem Zweck nicht nur eine Dampflok, sondern es begleiteten sie auch zahlreiche ernst blickende Herren. Das Ereignis wurde von einem professionellen Fotografen festgehalten.



Die eiserne Brücke

Eisenbahnverkehr als Motor des Brückenbaus

Nachdem die Anzahl der Mainbrücken über Jahrhunderte stabil geblieben war, stieg sie im 19. Jahrhundert sprunghaft an. Hintergrund war die Einführung eines neuen Verkehrsmittels: Die Eisenbahn begann 1835 ihre Erfolgsgeschichte in Deutschland und verband bald großräumig Städte, Länder und Regionen. Im Gegensatz zu älteren Verkehrswegen formte sie die Landschaft, statt sich ihr einfach anzupassen. Modernste Ingenieurskunst plante mit hohem Aufwand ebene und schnurgerade Bahnstrecken: Senken wurden aufgeschüttet, Hügel eingeebnet, Tunnel gegraben und natürlich auch Brücken über Flüsse und Täler gespannt.

Mit der in den 1850er Jahren gebauten „Ludwigs-Westbahn“ begann die Erschließung Mainfrankens durch den Schienenverkehr. Sie führte von Bamberg über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg. Den Main überschritt sie dabei kein einziges Mal! Erst als mit weiteren Haupt- und Nebenstrecken zusätzliche Städte an das wachsende Schienennetz angebunden werden sollten, machte das den Bau von Eisenbahnbrücken über den Main nötig. Ab 1856 führte eine Steinbrücke bei Stockstadt die Bahnlinie zwischen Aschaffenburg und Darmstadt über den Fluss, ab 1864 die Heidingsfelder Brücke die Linie Würzburg – Ansbach.

Um 1900 explodierte die Anzahl der Eisenbahnbrücken geradezu. Immer mehr Städte setzten bei der bayerischen Staatsregierung einen Bahnanschluss durch, immer verzweigter wurde das Netz. Zugleich sorgte der technische Fortschritt dafür, dass sich die Kosten für neue Brücken im Rahmen hielten – auch über Ländergrenzen hinweg. Im Verlauf der 1912 eröffneten Bahnstrecke Miltenberg – Wertheim überspannte eine hochmoderne Stahlkonstruktion den Main und ermöglichte es den Zügen, zwischen dem bayerischen Hasloch und dem badischen Bestenheid den Fluss zu überqueren.

Die örtliche Brücke

Lokale Bauprojekte zur Entwicklung der Regionen

Nicht nur das neue Verkehrsmittel Eisenbahn förderte und forderte im 19. Jahrhundert den Bau neuer Mainbrücken. Auch der sonstige Verkehr nahm in dieser Epoche stark zu. Das Industriezeitalter verstand Mobilität als einen Grundpfeiler wirtschaftlicher Stärke, politischer Macht und sozialer Freiheit. Zugleich brachte der Fortschritt neue technische Lösungen für den Bau einfacher und kostengünstiger Brücken hervor.

Für viele Menschen in kleineren Orten entlang des Mains bildete oft schon der Fluss vor der Haustür ein ernstes Hindernis. Neue örtliche Brücken sollten ihnen neue Chancen eröffnen. Zu den ersten Städten, die sich eine Straßenbrücke über den Main leisteten, zählten Marktheidenfeld (1846) und Lohr (1875). Meistens entstanden die Brücken an etablierten Fährstellen. Hier kannte man den Bedarf und konnte mit der Einnahme von entsprechend hohem Brückenzoll zur Refinanzierung rechnen. Durch akribische Verkehrszählungen ließen die Stadtverwaltungen im Voraus die Rentabilität der Bauvorhaben überprüfen, schließlich wollte man sich nicht auf lange Sicht verschulden! Der Staat beteiligte sich nur in Ausnahmefällen an den Kosten.

Oft vergingen mehrere Jahre, bis aus der grundsätzlichen Idee tatsächlich eine Brücke wurde: Bedarfsermittlung, Finanzierung und nicht zuletzt natürlich der Bau waren langwierige Vorgänge. Umso größer feierten die Städte dann die ersehnte Eröffnung! In Karlstadt hatte man 1868 den Bau einer Brücke beschlossen. Am 28.11.1880 fand schließlich die feierliche Einweihung statt. Ein öffentliches Festbankett im Rathaussaal beschloss am Abend einen langen Festtag mit Umzug, Reden und einer Brückenweihe durch den Würzburger Bischof. Nur an diesem einen Tag war die Nutzung der neuen Mainbrücke kostenlos.

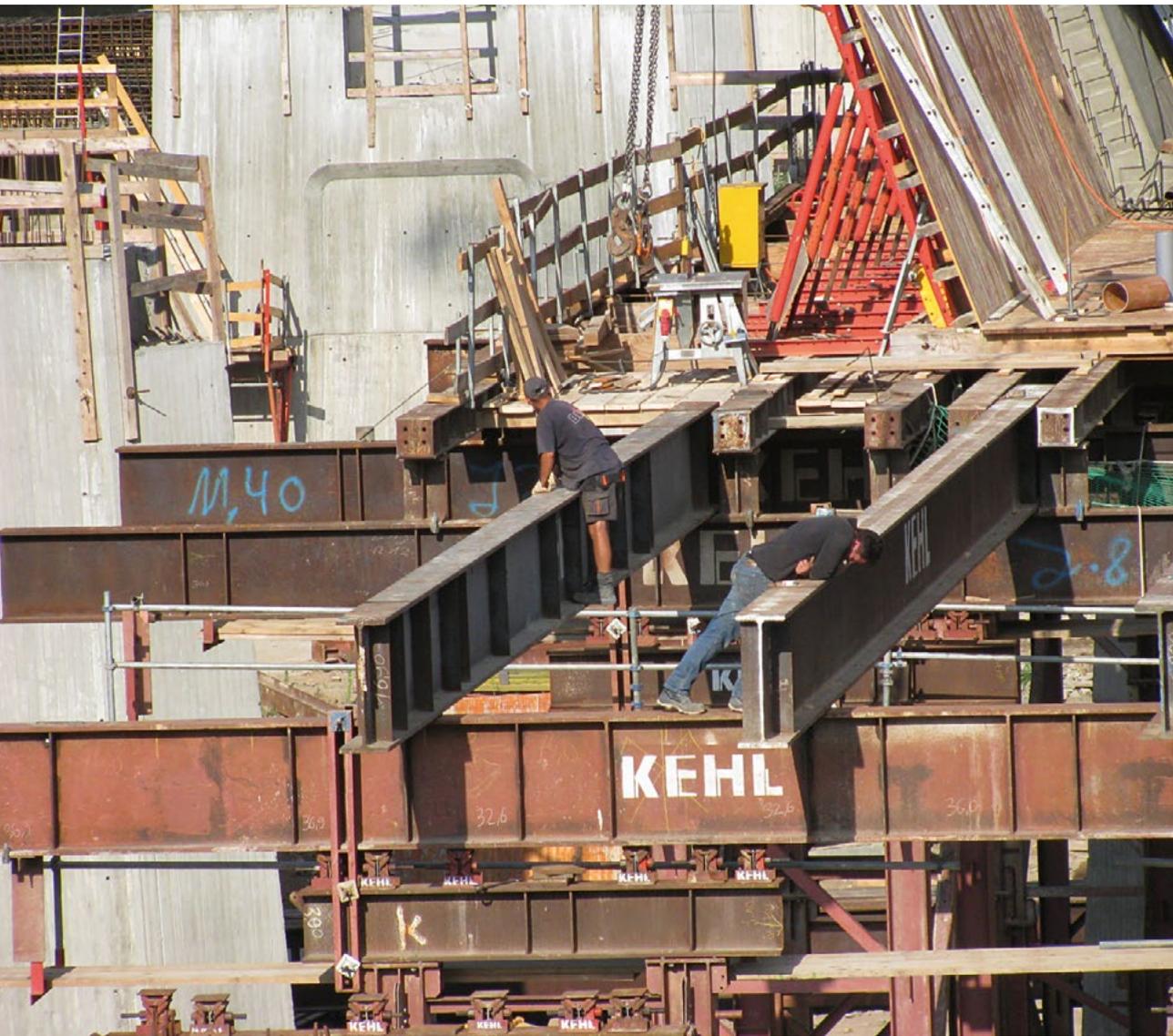




■ **Einweihung der Mainbrücke Miltenberg**

Fotografie, 1900; Museum Miltenberg

Schon vor der Eröffnung der Miltenberger Mainbrücke im Jahr 1900 war die Stadt ein wichtiger Fährort gewesen. Die Fähren konnten jedoch den Bedürfnissen des immer stärker zunehmenden Verkehrs um die Wende zum 20. Jahrhundert nicht mehr gerecht werden. Deshalb beschloss die Miltenberger Stadtverwaltung in dieser Zeit, eine feste, steinerne Brücke über den Fluss bauen zu lassen. Die Feierlichkeiten zur Eröffnung spielten sich vor allem im Bereich des markanten Brückentors ab.



Die schwebende Brücke

Verkehrswege hoch über dem Fluss

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn änderte sich das Verhältnis zwischen Landschaft und Verkehr. Weil Schienenstrecken keine engen Kurven, großen Steigungen oder starken Gefälle aufweisen dürfen, musste die Landschaft angepasst werden. Jede weitere Beschleunigung des Verkehrs zwingt seither dazu, die Verkehrswege noch ebenmäßiger und geradliniger zu bauen. Für moderne Autobahnen und ICE-Trassen ist nicht mehr der Main selbst das Hindernis, sondern dessen gesamtes Tal!

Zehn Autobahn- und zwei Eisenbahnbrücken für ICE-Züge überqueren heute das Flusstal allein auf bayerischem Gebiet – nicht alle in schwindelerregender Höhe. So sind die Brücken bei Stockstadt und Kleinostheim in der flachen Rhein-Main-Ebene nicht höher als zwölf Meter. Mit ihren 361 und 450 Metern Länge überspannen aber auch sie die gesamte Talbreite des Flusses. In rund 60 Metern Höhe führt hingegen die A7 bei Marktbreit über das Maintal. Neun gewaltige Pfeilerpaare tragen einen Straßenabschnitt von fast einem Kilometer Länge. Vergleichbare Dimensionen erreichen die Eisenbahnbrücken der Hochgeschwindigkeitsstrecke Würzburg – Hannover: Nur 5% dieser Gesamtstrecke verlaufen ebenerdig; der Rest nutzt Tunnels, Dämme, Geländeeinschnitte und Brücken – bei Veitshöchheim rast der ICE in mehr als 30 Metern Höhe 1.280 Meter weit über das Flusstal.

Ermöglicht wurde der Bau immer größerer Talbrücken vor allem durch das in den 1930er Jahren eingeführte Spannbetonverfahren. Während Beton Druckkräfte hervorragend aufnehmen kann, sind zum Abfangen von Zugspannungen Stahleinlagen notwendig. Beim Spannbeton werden neben schlaffem Bewehrungsstahl auch hochvergütete Spannstähle in Form von seilartigen Litzen verbaut. Diese werden je nach Konstruktionsweise des Bauwerks entweder im Betonquerschnitt oder aber offen im Brückenhohlkasten geführt.

■ Arbeiten auf der Großbaustelle der Autobahnbrücke über den Main bei Randersacker

Fotografie, 09.08.2010

Autobahndirektion Nordbayern

Auf einer Länge von 540 Meter überspannt die Autobahnbrücke bei Randersacker das Maintal. Zwischen 1961 und 1963 entstand hier ein erster Talbrückenbau, der zwischen 2007 und 2011 bei fließendem Verkehr durch einen Neubau ersetzt wurde.

Die zerstörte Brücke

Naturkatastrophen, Kriegsschäden und Neubauprojekte

Fehlende Brücken stellen Flussanrainer seit jeher vor Probleme. Heute ist es ausschließlich der geplante Abriss alter Brücken im Zuge von Neubauprojekten, der gewohnte Wege zur Arbeit oder Schule verlängert und bisweilen für Verärgerung sorgt. Früher fielen Mainbrücken dagegen eher Naturkatastrophen zum Opfer: Hochwässer richteten schwere Schäden an, wie das berühmte „Magdalenenhochwasser“ vom 21. Juli 1342. Auch 1784 zog ein schweres Hochwasser in Verbindung mit Eisschollen mehrere Mainbrücken in Mitleidenschaft.

Weit umfassendere Schäden als die seltenen Naturkatastrophen richteten gezielte und vorsätzliche Zerstörungen in Kriegszeiten an. Als wichtige Bestandteile der Infrastruktur waren Brücken schon im Mittelalter und in der frühen Neuzeit beliebte Angriffsziele. Feindliche Armeen unterbrachen so die Versorgung der Städte, Verteidiger versuchten, das Vorrücken des Feindes zu verhindern. Eine beispiellose Welle von Brückenzerstörungen rollte 1945 den Main entlang. In den letzten Wochen des Krieges wollte die Wehrmacht durch gezielte Sprengung fast aller Mainbrücken den Vormarsch der Alliierten verzögern – ein sinnloser Versuch!

Die meisten der schwer beschädigten oder vollständig zerstörten Brücken wurden in den direkten Nachkriegsjahren wiederaufgebaut. Daher stammen viele der heutigen Brücken aus der Zeit nach 1945. Die Verbindung zwischen Randersacker und Heidingsfeld jedoch konnte nicht wiederhergestellt werden: Es fehlte das Geld! 300 Jahre zuvor hatte die mittelalterliche Holzbrücke in Haßfurt bereits ein ähnliches Schicksal erlitten. Nach ihrer Zerstörung im Dreißigjährigen Krieg 1632, wurde sie wegen zu hoher Kosten nicht wiedererrichtet. Erst 1867 leistete sich die Stadt einen Neubau.



■ Die gesprengte Maxbrücke in Schweinfurt
Fotografie, 1945
Stadtarchiv Schweinfurt

Die Sprengungen durch Soldaten der Deutschen Wehrmacht 1945 hatten unterschiedliche Ausmaße. Während bei Steinbrücken zum Teil nur einzelne Bögen gesprengt wurden, wurden Stahlbrücken wie die Schweinfurter Maxbrücke meist vollständig zerstört.



■ **Liebesschlösser auf der Alten Mainbrücke Würzburg**

Fotografie FranKonzept, 2017

Baulich ist die Alte Mainbrücke in Würzburg zum Anbringen von Liebesschlössern eher ungeeignet. Im Gegensatz zu den berühmten Liebesschloss-Brücken, wie etwa dem Eisernen Steg in Frankfurt, ist sie komplett aus Stein und bietet nur wenige Anschlussstellen für Vorhängeschlösser. Weil diese Stellen längst überfüllt sind, weichen die Liebenden auf die Geländer am Ufer entlang des Oberen Mainkais aus.





Die verbindende Brücke

Symbolische und reale Begegnungen auf Mainbrücken

Brücken verbinden: die Ufer eines Flusses oder die Hänge eines Tals. Mitunter werden zugleich die Grenzen zwischen Territorien, Ländern und Kontinenten überbrückt, oder – ins Symbolische gewendet – das Trennende zwischen Völkern, Nationen und Religionen. Auch am Main gibt es Brücken, die nicht nur Flussufer verbinden, sondern gleichzeitig verschiedene Bundesländer: Fünf Brücken führen im Mainviereck von Bayern nach Baden-Württemberg; zwei weitere am Untermain hinüber nach Hessen.

Diese Funktionalität der Brücke birgt symbolisches Potential, das nicht selten wieder auf die realen Brücken zurückfällt. Das zeigt sich in der Namensgebung für Brückenbauwerke: Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden „Friedensbrücken“ am Main, eine „Europabrücke“ in Frankfurt und in Würzburg die „Brücke der deutschen Einheit“. Auch rituelle Handlungen auf Brücken nutzen deren Symbolik. Mit Liebesschlössern, wie sie seit Jahren an Brückengeländern angebracht werden, versichern sich junge Paare ihrer dauerhaften Zuneigung. Und womöglich scheint auch im gemeinsamen Weingenuß auf der Alten Mainbrücke in Würzburg ein schwacher Reflex der Brückensymbolik auf – an der verbindenden Kraft des Brückenschoppens besteht jedenfalls kaum ein Zweifel.

Die Brücke verbindet aber nicht nur, sie führt auch hinüber – hinüber auf unbekanntes Terrain oder in eine andere Zukunft. In den Liebesschlössern spiegelt sich auch diese Bedeutung wider; sie werden zu Zeichen für ein künftiges, gemeinsames Leben. An dessen Ende wird erneut eine (letzte) Brücke überschritten: In der Antike brachte Charon die Verstorbenen über den Styx; im „Mainbrückenlied“ der Komponistin Felicitas Kukuck tanzen die Menschen über eine steinerne Brücke ins Jenseits.

Brücken. Bilder.

Beim großen Zapfenstreich am 17. März 2017 spielte das Musikkorps der Bundeswehr auf speziellen Wunsch des scheidenden Bundespräsident Joachim Gauck den Song „Über sieben Brücken musst Du gehen“ der DDR-Rockband Karat. Nur wenige Wochen zuvor war seinem frisch gewählten Nachfolger im Amt Frank-Walter Steinmeier fast euphorisch bescheinigt worden, er sei wie kein anderer dazu in der Lage, „Brücken zu bauen“. Augenscheinlich hat das Symbol der Brücke hierzulande gerade Hochkonjunktur; es steht für eine zukunftsorientierte Politik der Offenheit und Gesprächsbereitschaft gegenüber anderen Völkern, Nationen und Religionen auf der ganzen Welt.

Das ist eine erstaunliche Karriere für ein Bauwerk, das im Mittelalter und der Frühen Neuzeit noch fast ausschließlich lokale Repräsentationsbedürfnisse erfüllte. Als Übergang in ferne Weltgegenden nutzten Brücken nur professionelle Reisende: Kaufleute, Pilger, Herrscher oder Heerzüge. Alle anderen überquerten lediglich den heimatlichen Fluss ohne weitergehende Reisepläne. Für sie waren Brücken Bauwerke mit eigenen, sehr örtlichen Funktionen – als Gerichts- und Richtstätte zum Beispiel, wie in Würzburg oder als öffentliche Toilette („cloaca publica“) in Kitzingen. Dort feierte auch das Stadtsiegel die alte Steinbrücke als Spezifikum des Lokalen – und eben nicht als Kontakt zum Globalen.

Erst mit neuen Verkehrstechnologien gewannen Brücken im 19. Jahrhundert auch im übertragenen Sinn an Tragweite. Wenn etwa in Miltenberg der Bahnhof erst mittels einer Brücke über den Main erreicht werden konnte, dann lag in dieser Brücke schnell der Auftakt zu einer längeren Reise. Im selben Maße jedoch, in dem sich die mit der Brücke verknüpften räumlichen Möglichkeiten weiteten, nahm ihre Bedeutung als eigenständige Örtlichkeit ab. Sie wurde zu einem infrastrukturellen Hilfsmittel auf größeren Wegstrecken degradiert. Die gewaltigen Talbrücken moderner Autobahn- und Zugtrassen werden in voller Fahrt kaum noch wahrgenommen. Aus dem sozialen Ort, den die Brücke einst markierte, ist ein „Nicht-Ort“ geworden – ein reiner Transitraum, in dem es zu keinen sozialen Interaktionen mehr kommt.

Doch steckte in dieser radikalen Umwertung der Brücke seit dem Beginn der industriellen Moderne zugleich auch der Keim der neuen, über das Örtliche hinausweisenden Brückensymbolik, wie sie eingangs skizziert wurde: die Brücke als Verbindung zum Anderen. Im philosophischen Diskurs widmete sich Georg Simmel 1909 in seinem Essay „Brücke und Tür“ als einer der Ersten der Brücke. Er sah in ihr den Kulminationspunkt der menschlichen Fähigkeit, Wege anzulegen und konstatierte dann:

■ **Siegel mit dem Wappen
der Stadt Kitzingen**

Staatsarchiv Würzburg (WU 5239)

Das offizielle Siegel Kitzingens aus dem Jahr 1338 zeigt die steinernen Bogen der Brücke als Hauptmotiv – ein Beleg für deren große Bedeutung für die Stadt.







„Zu einem ästhetischen Wert wird die Brücke nun, indem sie die Verbindung des Getrennten nicht nur in der Wirklichkeit und zur Erfüllung praktischer Zwecke zustande bringt, sondern sie unmittelbar anschaulich macht.“ So schrieb Simmel der Brücke eine ganz besondere Eignung als Zeichen und Symbol zu. Auch Martin Heidegger sah 1951 in seinem Aufsatz „Bauen Wohnen Denken“ in der Brücke das Verbindende zwischen zwei Ufern. Für ihn besaß sie sogar die Kraft, die ganze Erde als Uferlandschaft am Strom zu versammeln. Die Brücke war Heidegger ein Symbol für die Welt: „Allein, die Brücke ist, wenn sie eine echte Brücke ist, niemals zuerst bloße Brücke und hinterher ein Symbol. Die Brücke ist ebensowenig im voraus nur ein Symbol in dem Sinn, dass sie etwas ausdrückt, was, streng genommen, nicht zu ihr gehört.“

■ **Würzburger Totentanz – zum 16. März 1945**

Wolfgang Lenz; Öl auf Hartfaserplatte, 1970

Museum für Franken, Inventarnummer S. 66257

Foto: Andreas Bestle, Congress Tourimus Wirtschaft –
Eigenbetrieb der Stadt Würzburg

25 Jahre nach der Zerstörung Würzburgs durch einen Bombenangriff am 16. März 1945 schuf Wolfgang Lenz dieses Gemälde der Alten Mainbrücke, das als Plakatdruck weite Verbreitung fand und zur lokalen Ikone des Zweiten Weltkriegs avancierte.

Neben die Statik dieses philosophisch konstruierten Brückensymbols, das das Bauwerk selbst ins Zentrum rückt, traten bald auch dynamischere Deutungen. Die unverrückbaren Brückenbauwerke erhielten zugleich eine zeitliche, auf die Zukunft gerichtete Dimension. Dieses Motiv ist aus der erzählenden Literatur bekannt, in der das Überschreiten von Flüssen (Rubikon!) und Brücken die Handlung vorantreibt. Gleich zu Beginn von Leonhard Franks 1914 erschienenem Debütroman „Die Räuberbande“ überquert „Herr Mager, der Volksschullehrer und Tyrann vieler Generationen“ die Alte Mainbrücke in Würzburg um die Beleuchtung an der Uhr des Spitäle zu bewundern – Herr Mager hatte sich für diese Beleuchtung eingesetzt: „Er war für den Fortschritt“.

Heute befeuern technisch und ästhetisch spektakuläre Brückenkonstruktionen die hier aufscheinende Verknüpfung von Brücke und Fortschritt. Zugleich lässt die von der Globalisierung angestoßene Vertiefung internationaler Beziehungen den Bau symbolischer Brücken als unerlässliches Instrument zur Gestaltung der Zukunft erscheinen. Die Brücke wird zum Auftakt, zu einer Zukunfts-

verheißung, wie sie vor allem von der Jugend exzessiv begrüßt wird. Kürzlich goss die Münchner Punkband Marathonmann das Brückensymbol in einen wütend gebrüllten Refrain: „Und wir steh'n auf unser'n Brücken – unter uns der Strom / Die Aussicht scheinbar endlos – unser Thron / Die Stadt gehört den Besten – brüllen wir hinaus / Die Straßen neu gepflastert – der Applaus!“ Nicht zwingend jedoch führen Brücken in eine hellere Zukunft. Mitunter warten auf der anderen Seite auch Verzweiflung und Tod. Wolfgang Lenz setzte diesen Aspekt in seinem „Würzburger Totentanz“ wuchtig ins Bild; er zeigt die Heiligenfiguren der Alten Mainbrücke 30 Jahre nach Würzburgs Zerstörung im Zweiten Weltkrieg als Gerippe vor den qualmenden Ruinen der Altstadt.

Somit sind Brücken – ganz gleich ob konkret oder symbolisch – derzeit vor allem eins: ein Versprechen. Auf Verbesserungen? Vielleicht. Auf Veränderungen? In jedem Fall!

Jochen Ramming
FranKonzept, Würzburg

Über. Brücken.

100 Wege über den Main

**Sonderausstellung der Unterfränkischen
Kulturstiftung des Bezirk Unterfranken
in Zusammenarbeit mit dem
Museum für Franken**

Impressum

Bezirk Unterfranken
Referat Kulturarbeit und Heimatpflege
Silcherstraße 5
97072 Würzburg
Tel. 0931/7959-1424
www.bezirk-unterfranken.de

Museum für Franken
Staatliches Museum für Kunst- und Kulturgeschichte in Würzburg
Festung Marienberg
Oberer Burgweg
97082 Würzburg
Tel. 0931/20594-0
www.museum-franken.de

Konzeption, Gestaltung & Texte: FranKonzept GbR, Würzburg
Grafik und Layout: Grafik Design 25, Fulda
Medientechnik: ArchimediX GmbH & Co KG, Ober-Ramstadt
Schreinerarbeiten: Roman Siedler, Gerolzhofen
Schlosserarbeiten: Harald Krischker, Kolitzheim

Würzburg 2017

