

Fähre und Eisenbahnbrücke

Der schwierige Weg zum Arbeitsplatz nach Stockstadt



Die neunbogige Eisenbahnbrücke bei Stockstadt war ein Meisterstück der Ingenieurtechnik in der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die neunbogige Brücke über den Main zwischen Stockstadt und Mainaschaff wurde 1858 als „Meisterstück des modernen Brückenbaues“ gerühmt. Die seit vier Jahren bestehende Bahnverbindung von Bamberg nach Aschaffenburg hatte bewusst den Main nicht überquert. Die Brücke wurde mit der Überfahrt eines Sonderzuges von Aschaffenburg nach Darmstadt eingeweiht.

Aufführung vorbehalten. Gegen halb 7 Uhr verkündigten Signalfüße und Fackelträger die Ankunft Sr. Majestät des Königs Ludwig von Bayern und Ihrer k.k. Hoheit der Frau Großherzogin Mathilde von Hessen mit hohem Gefolge, welche nach Vorlesung der anwesenden Autoritäten, von der Volkshymne und den Klängen des „Jägers aus Churpfalz“ begrüßt, unter Begleitung der Verwaltung und der ganzen Volksmenge die Brücke zu überschreiten, alle Theile derselben wie die feierlichen Anstalten zu besichtigen und lobend über die tüchtige und rasche Ausführung sich auszusprechen gerathen. Nach der Rückkehr von dem beschwerlichen Wege, welcher von der Allerhöchsten Herrschaft mit allgemeiner bewunderter Schnelligkeit zurückgelegt wurde, gerühten Allerhöchstdieselben auch die Feithalte zu besichtigen, einen von dem Festgeber, Herrn Lothary und dessen Gattin kredenzten Pokal vorzüglichem Rheinweines entgegenzunehmen und denselben auf das Wohl aller bei dem Baue Theilhabenden zu leeren.

Auszug aus einem Zeitungsbericht über die Eröffnung der Brücke

der neuen Bahnstrecke, die man „Aschaffenburg-Mainzer Bahn“ nannte, mit täglich einem Güterzug und zwei Personenzügen in beiden Richtungen. Ab 1887 dominierte der Personenverkehr mit täglich wechselweise zwei Schnell- und fünf Personenzügen. Mainaschaff selbst erhielt erst im Jahre 1908 eine eigene Personenhaltestelle.

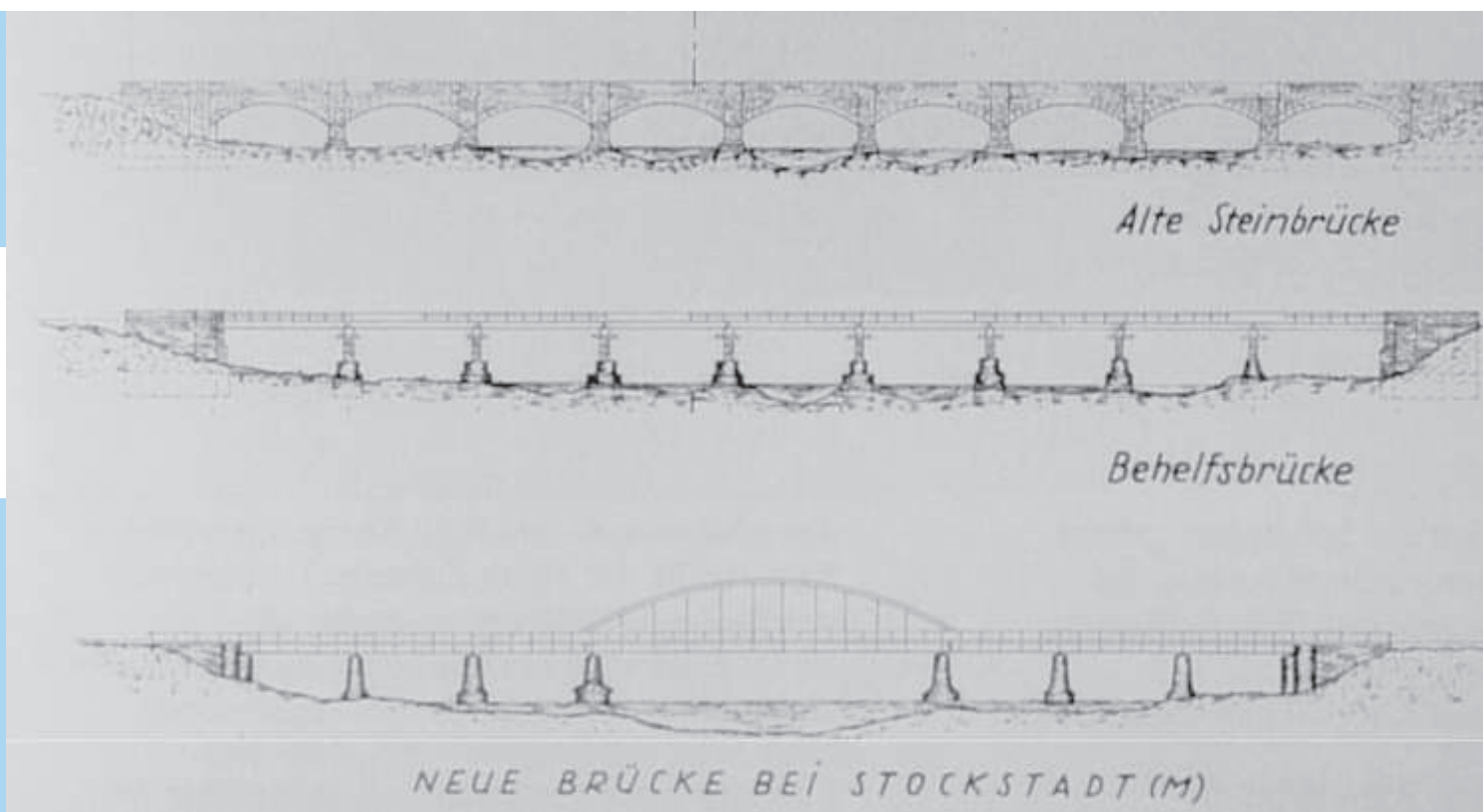


Die Behelfsbrücke im Jahre 1945 nach der Inbetriebnahme. Einen Fußgängersteg gab es noch nicht.



Ein letzter Bogen der Brücke von 1858 hat die Zerstörungen des Krieges überstanden.

Rechts: Skizzenhafte Darstellung der „drei“ Brücken



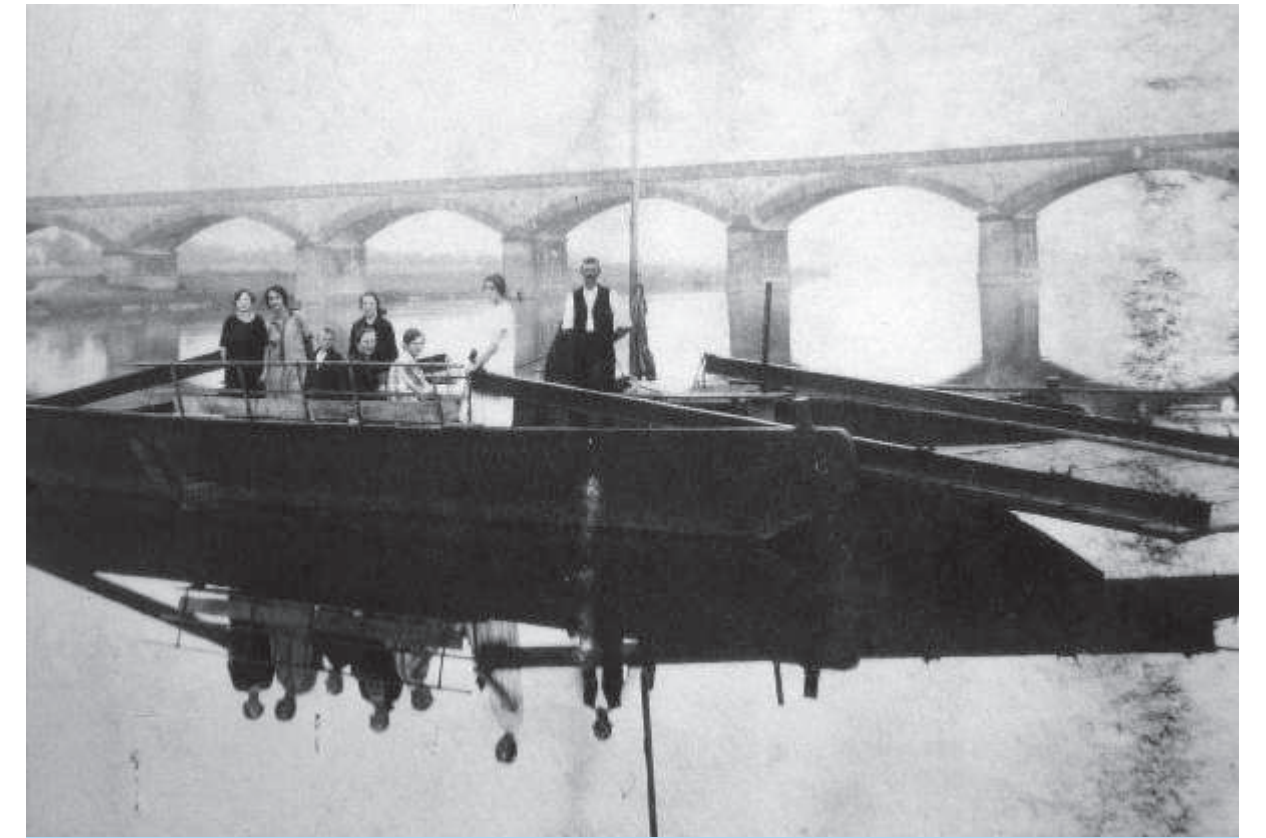
Unten: Der Gedenkstein für den Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke ist in einem Brückenpfeiler im Fluss eingemauert.



Am Ende des Zweiten Weltkrieges zerstörten deutsche Soldaten die alte Steinbrücke. Der Übergang wurde von den Amerikanern behelfsmäßig aufgebaut (siehe Skizze und Foto der Behelfsbrücke). Die heutige Eisenbahnbrücke mit Fußgängersteg wurde 1956 fertiggestellt und eröffnet.

Die Fähre Mainaschaff - Stockstadt

Die Verbindung zwischen Mainaschaff und Leider über den Main bestand bis ins 19. Jahrhundert durch einen Fährbetrieb. Diese Mainquerfahrt verlor nach dem Bau der Bahnlinie Darmstadt-Aschaffenburg immer mehr an Bedeutung. Zuletzt hatte 1864 der Maurermeister Michael Hauck die Berechtigung für den Betrieb der Überfahrt erhalten. Später fand sich niemand mehr, „der um die wenigen Kreuzer, die er vielleicht das Jahr über einnehmen würde“, das Geschäft übernehmen wollte. Erst nach Errichtung der Zellstoffabrik in Stockstadt wurde wieder eine Fährverbindung eingerichtet - diesmal nach Stockstadt - die von den Arbeitern der Fabrik genutzt wurde.



Blick auf die Fähre und die alte Eisenbahnbrücke von Stockstadt aus.



Die Überfahrt auf Stockstadt zu bei Hochwasser

II. Überfahrts-Gebühren für die Hauptfähren bei Stockstadt.

Zugart	bei normalem Wasserstand		
	bei 1,70 m	bei 2,50 m	bei 3,50 m
1. Personenzug	5	10	12
2. Personenzug mit Gütern oder Vieh	10	12	15
3. Personenzug mit Vieh	15	20	25
4. Personenzug mit Vieh	30	40	50
5. Personenzug mit Vieh	45	55	-
6. Personenzug mit Vieh	55	65	-

Der Name des letzten Fährmanns war Anton Bauer. Rund um die Uhr versah er seinen Dienst, denn die Arbeiter aus den diesseitigen Orten hatten Schichtdienste in der Fabrik und kamen entweder sehr früh oder spät abends. Vor dem Bau der neuen Brücke war die Fähre neben dem Übergang in Aschaffenburg (heute Willigisbrücke) die einzige Verbindung über den Main.

Die Fähre lief an einem über den Main gespannten Drahtseil und wurde von der Strömung angetrieben.

Wenn die Fähre auf der anderen Seite lag, rief man nach dem Fährmann „Fährer houl.“ Der Tarif für eine Überfahrt erhöhte sich entsprechend dem Flusspegelstand. Bei einem Wasserstand von 1,70 m über Normal verdoppelte sich der Preis. Mit der Eröffnung der neuen Eisenbahnbrücke mit Fußgängersteg 1956 wurde der Fährbetrieb überflüssig.



Von der Stockstädter Seite fiel der Blick aus der Fahrgasse auf Streuobstwiesen bei Mainaschaff. Rechts ist der Eisenbahndamm zu erkennen.



Blick auf Stockstadt vom Bahndamm aus. Heute ist die Sicht auf den Ort im unteren Bereich durch den Hochwasserdeich verdeckt.

Ever since 1858 railroad trains cross the Main River at Mainaschaff. The nine-arches bridge was erected by the Kingdom of Bavaria to improve the link between the then Bavarian Pfalz and the mother country. Following its destruction during World War II and a temporary construction by U.S. Army pioneers the new bridge was completed in 1956. At the beginning of the 20th century a ferry went into operation for workers at the new cellulose plant at Stockstadt, on the other side of the river. The 24-hour ferry service came to an end when a pedestrian crossing was combined with the rebuilt railroad bridge.

C'est à partir de 1858 que les trains traversent le Main à Mainaschaff. Le pont disposant de neuf arches a été érigé sous le royaume de Bavière afin d'améliorer la communication ferroviaire entre la Bavière elle-même et la Bavière du Palatinat. A la fin de la Deuxième Guerre mondiale, il a été détruit; les troupes américaines ont ensuite bâti un pont provisoire qui, en 1956, a dû faire place au pont actuel. Un bac fluvial a été installé au début du 20^e siècle pour donner accès à l'usine de cellulose qui se trouvait de l'autre côté de la rivière, à Stockstadt. Le bac était actif 24 heures sur 24; on l'a abandonné lors de la construction du pont de chemin de fer en 1956, une passerelle y ayant été intégré.