



Carl Friedrich Mylius fotografierte den Eisernen Steg im Jahr 1871, zwei Jahre nach seiner Eröffnung. Man sieht den wegen des Brandes von 1867 eingerüsteten Dom.

## Was für eine Brücke!

Ein Wahrzeichen Frankfurts: Vor 150 Jahren wurde der Eiserne Steg gebaut

**E**r ist ein stählernes Schwergewicht und doch von schwungvoller Leichtigkeit, ein Wahrzeichen Frankfurts und Touristenmagnet, eine direkte Verbindung zwischen der Altstadt und Sachsenhausen und ein kolossales Beispiel für das traditionsreiche Frankfurter Bürgerengagement: der Eiserne Steg. 1868, vor 150 Jahren, begann der Brückenbau, am 29. September 1869 wurde die Eröffnung gefeiert. Oberbürgermeister Daniel Heinrich Mumm von Schwarzenstein verband diese mit der Hoffnung, dass „diesem Baue noch manches öffentliche Werk folgen werde, hervorgehend aus dem Schoße des Bürgerthums, unserer Stadt zur Zierde und zur Ehre“.

Damals war der Eiserne Steg (Mainkilometer 35,26) die dritte Brücke in Frankfurt nach der 1222 erstmals urkundlich erwähnten Alten Brücke und der 1848 eröffneten Main-Neckar-Eisenbahnbrücke. Heute gibt es nach Auskunft des Frankfurter Straßenbauamts im Stadtgebiet 22 Brücken über den Main, doch keine andere kommt an die Popularität des Eisernen Stegs heran. Laut Denkmalamt steht dieser offiziell erst seit dem 20. März 1989 unter Denkmalschutz.

Von Anfang an als Fußgängerbrücke geplant, ist die etwa 500 Tonnen schwere, gut 173 Meter lange und rund fünfeinhalb Meter breite Stahlkonstruktion heute nicht nur ein bequemer Weg von Hobbdebach nach Dribdebach, sondern auch der optimale Standort für einen atemberaubenden Blick auf die einmalige Skyline der Stadt. Als beliebte Filmkulisse wird das elegant geschwungene, neugotische Bauwerk ebenso ins rechte Licht gerückt wie als cooler Hintergrund für unzählige Selfies und als attraktives Motiv für Maler. Das berühmteste Kunstwerk ist zweifellos das expressionistische Gemälde „Der Eiserne Steg“ (1922) von Städelprofessor Max Beckmann (1884–1950).

### Bürger ergreifen Initiative

Es waren unruhige Zeiten für Frankfurt. Die stolze Freie Stadt war 1866 von preußischen Truppen besetzt und wenige Wochen später in den preußischen Staat eingegliedert worden. Daher fehlten der damals etwa 70.000 Einwohner zählenden Stadt Mut und Geld, um dringend nötige Objekte anzupacken wie den Bau einer zweiten

Mainüberquerung neben der völlig überlasteten Alten Brücke. Also ergriffen Frankfurter Bürger selbst die Initiative und gründeten am 30. Juni 1867 die „Actiengesellschaft zur Errichtung einer Eisernen Brücke am Fahrator“. Verkauft wurden Anteilscheine im Wert von 100 Gulden, verzinst mit fünf Prozent. So wurden die Bau-

fuhren, wurde 1911/1912 eine neue, größere Brücke nach Schmicks alten Plänen gebaut (Kosten: 300.000 Goldmark).

Der neue Eisernen Steg überstand zwar die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg, doch am 25. März 1945 wurde er von der Wehrmacht gesprengt. Nach Kriegsende begann der Wiederaufbau, am 2. November 1946 konnte die Brücke wieder eröffnet werden.

### Stadt ohne Eisernen Steg

Für etliche Monate war Frankfurt im Jahr 1993 um ein beliebtes Fotomotiv ärmer: Der Eisernen Steg war weg! Aus dem Wasser ragten nur noch die Pfeiler aus rotem Sandstein. Die Erklärung: Für die grundlegende Restaurierung des Stahlkolosses (Kosten: 16,3 Millionen Mark) wurde die Brücke abgebaut. Zugleich wurde an jedem Aufgang ein Aufzug für Rollstühle und Kinderwagen eingebaut. In den vergangenen Monaten waren die Aufzüge oft defekt und sollen deshalb durch neue ersetzt werden. Michaela Kraft, Leiterin des Straßenbauamts, teilte auf Anfrage mit: „Es wird angestrebt, die Aufzüge Mitte dieses Jahres zu erneuern.“

Der Primus unter den Frankfurter Brücken hat es im Jahr 2012 sogar auf Platz 4 der deutschen Single-Charts geschafft – als Ballade. Das melancholische Abschiedslied „Eiserner Steg“ von Songwriter Philipp Poisel gehörte 2011 zum Soundtrack der in Frankfurt gedrehten Matthias-Schweighöfer-Komödie „What a Man“. Was für eine Brücke!

Jürgen Walburg



Und so sieht die Fußgängerbrücke heute aus.

kosten von etwa 120.000 Gulden aufgebracht. Architekt Johann Peter Wilhelm Schmick, Oberingenieur der Stadt Frankfurt, plante die vernietete, geschwungene Stahlbrücke. Nach Erhalt der königlichen Konzession am 20. Juli 1868 begann der Bau, ausgeführt von den Frankfurter Unternehmen J.S. Fries & Sohn (Stahlkonstruktion) und Knabenschuh & Wallot (Brückenunterbau). Nach der Eröffnung musste jeder Brückenbenutzer einen Kreuzer Maut zahlen. Nach 17 Jahren war der Eisernen Steg auf diese Weise abbezahlt.

Schmicks Meisterwerk kam so gut an, dass er sogleich zwei weitere Brücken bauen durfte: die Untermainbrücke (1874) und die Obermainbrücke (heute Ignatz-Bubis-Brücke, 1878). Das kommentierten die Frankfurter mit dem Spruch: „Kaa Brick ohne Schmick!“

Die „Walhalla“ – ein Kohlefrachter – besiegelte 1910 das Schicksal des ersten Eisernen Stegs. Das Schiff war auf der Fahrt mainabwärts an der Brücke hängengeblieben und hatte den Bau schwer beschädigt. Weil nach dem Ausbau der Häfen in Frankfurt und Offenbach ohnehin auch größere Schiffe auf dem Main

1993 wurde der Eisernen Steg restauriert – die Brücke war weg.



Foto: Walburg