



Magdeburger Elbbrücken



40
2005

Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler	Angelika Meyer
Heike Albrecht	Heike Moreth
Kamran Ardalan	Ute Neumann
Birgit Arend	Bernd Niebur
Heidrun Bartel	Doris Nikoll
Roswitha Baumgart	Corina Nürnberg
Martina Beichert	Heinz-Joachim Olbricht
Sylvia Böttger	Bernd-Ediko Olesch
Marion Deutsch	Dr. Carola Perlich
Jeannette Digonis	Dr. Eckhart W. Peters
Ulrich Ernst	Dirk Polzin
Michael Ertl	Liane Radike
Jörg Ferchland	Jörg Rehbaum
Jutta Fittkau	Ronald Redeker
Hannelore Friedrich	Karin Richter
Heidrun Frosch-Teichmann	Katja Richter
Jürgen Gippert	Dirk Rock
Katrin Grögor	Burkhard Rönick
Marlies Grunert	Jens Rückriem
Andrea Hartkopf	Elke Schäferhenrich
Bernd Heine	Hannelore Schettler
Anette Heinecke	Monika Schubert
Ingrid Heptner	Helga Schröter
Stephan Herrmann	Anja Schulze
Kathrin Jäger	Hannelore Seeger
Wolfgang Jäger	Rudolf Sendt
Heinz Jasniak	Katja Sperling
Sabine Keller	Siegrid Szabo
Krista Kinkeldey	Heike Thomale
Hannelore Kirstein	Edgar Voigtländer
Dieter Klimpel	Rolf Weinreich
Jutta Klose	Martina Welle
Annett Kümmel	Astrid Wende
Christa Kummer	Dietrich Weyland
Sybille Krischel	Reiner Wedekind
Andrea Leis	Hubert Wiesmann
Thomas Lemm	Petra Wißner
Gisela Lenze	Johannes Wöbse
Marlies Lochau	Christine Wolf
Judith MacKay	Burkhard Wrede-Pummerer
Christiane Mai	Birgit Zeise

Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes

1990	Workshop • Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
1/93	Strukturplan
2/93	Verkehrliches Leitbild
3/93	Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs - ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
5/93	Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher Rahmenplan •
5/93	Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
6/93	Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz Magdeburg •
7/93	Workshop • Nördlicher Städteingang •
8/93	Städtebaulicher Denkmalschutz
9/93	Radverkehrskonzeption
10/93	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)
11/93	Workshop • Kaiserpfalz •
12/94	Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
13/94	Hermann - Beims - Siedlung
14/94	Siedlung Cracau
15/94	Städtebauliche Entwicklung 1990 - 1994
16/95	Gartenstadt-Kolonie Reform
17/94	Schlachthofquartier
18/I/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Sozio-urbane Untersuchungen
18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Zur Baugeschichte der Neuen Neustadt
18/III/95	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Zur Baugeschichte der Sudenburg
19/94	Die Anger-Siedlung in Magdeburg
20/94	Bruno Taut - eine Dokumentation
21/95	Stadtteilentwicklung Ottersleben
22/94	Die Curiesiedlung in Neustadt
23/94	Gartenstadtsiedlung Westernplan
24/95	Fachwerkhäuser in Magdeburg
25/95	Stadtentwicklungskonzept Rothensee
26/95	Gartenstadt Hopfengarten
27/95	Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
28/94	Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
29/94	Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg •
30/95	Südwestliche Stadterweiterung

31/95	Parkanlagen der Stadt Magdeburg I
31/98	Parkanlagen der Stadt Magdeburg - Beitrag zur BUGA'99
32/I/95	Stadtfeld Nord
32/II/95	Stadtfeld Süd
33/95	Das Magdeburger Märktekonzept
34/I/98	Städtebau in Magdeburg 1945-1990 - Planungen und Dokumente
34/II/98	Städtebau in Magdeburg 1945-1990 - Baustandorte und Wohngebiete
35/95	Siedlungsentwicklung Westerhüsen Magdeburg Südost
36/95	Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg
37/95	Siedlung Farmersleben
38/95	Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg
39/I/95	Magdeburg - Die Stadt des Neuen Bauwillens
39/II/95	Magdeburg - Aufbruch in die Moderne
40/05	Brücken in Magdeburg
41/95	Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
42/95	Stadtsanierung Magdeburg-Buckau, eine Zwischenbilanz
43/I/95	Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
43/II/95	Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
44/95	Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs - ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
45/95	Soziale Bauherren und architekton. Vielfalt - Magdeburger Wohnungsbaugenossensch. im Wandel
46/I/99	Industriearchitektur in Magdeburg - Maschinenbauindustrie
47/95	Workshop • Universitätsplatz •
48/I/II/95	Symposium BRUNO TAUT
49/95	Gutachterverfahren Elbebahnhof
50/95	Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester
51/95	Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
52/95	Vom Luftbild zur Biotopkartierung
53/96	Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
54/96	Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg
55/05	Halle Land und Stadt Magdeburg
56/97	Stadtsanierung Buckau - Die Sanierung des Volksbades Buckau
57/98	Magdeburg - Neu Olvenstedt
58/99	Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft
59/97	Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf
60/98	Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten
61/97	Dorferneuerungplan Randau
62/05	Magdeburger Schulen
63/05	Wohn- und Wehrtürme in Magdeburg
64/97	Verkehrskonzeption "Innenstadt"
65/04	Stadthalle Magdeburg
66/05	Die Festungsanlagen Magdeburgs als Veröffentlichung eines Verlages
67/98	Dorferneuerungsplan Pechau
68/98	Gestaltungsfibel Alt - Olvenstedt
69/05	Der Breite Weg
70/98	Magdeburgs Innenstadt lebt - Die Bebauung des Zentralen Platzes im Stadtzentrum von Magdeburg
71/00	Kirchen und Klöster zu Magdeburg
72/01	Gemeinschaftsinitiative URBAN
73/98	Städtebaulicher Denkmalschutz
73/99	Städtebaulicher Denkmalschutz
74/98	Hauseingangsbereiche, südl. Stadtzentrum Magdeburg
75/00	Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg - Gedanken zur Zukunft der Stadt
76/01	Flächennutzungsplan 2000
77/05	Möllenvogteigarten
78/03	Industriearchitektur in Magdeburg II
79/01	Der Fürstenwall ! nur als CD erhältlich !
80/02	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
81/02	Magdeburger Kasernen
82/01	Magdeburger Verkehrsanlagen
83/01	Das Magdeburger Häuserbuch
84/02	ÖPNV Konzept
85/02	Stadtumbaukonzept 2002
86/02	Das neue Tor zur Innenstadt
87/01	Das Magdeburger Märktekonzept
88/02	10 Jahre Stadtsanierung Buckau
89/01	Der Denkmalpflegeplan
90/01	Workshop Handelshafen
91	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
92/02	Glasgestaltung Magdeburg
93/05	Der Fürstenwall (Neuauflage)
94/05	Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher Rahmenplan Fortschreibung 2004
95/05	Radverkehrskonzeption
96/05	Schaufenster der Archäologie
97/05	Rolandfiguren
98/05	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes (Neuauflage)
99/05	Magdeburg aus der Luft als Veröffentlichung eines Verlages
100/05	Magdeburger Centurien

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Magdeburger Elbbrücken

Ingelore Buchholz
Dr. Jürgen Buchholz



Die Stadt mit Zughkraft

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
30090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg

Autoren:
Ingelore Buchholz,
Dr. Jürgen Buchholz

Grafik/Design:
Gudrun Seffers
AGD-Braunschweig

Herstellung:
Grafisches Centrum Cuno GmbH & Co. KG, Calbe

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg, 2005

Ein Teil der Bilder stammt aus dem Archiv des Stadtplanungsamtes (Fotografen Jutta Klose, Jürgen Koch, Michael Kranz, Eckhart W. Peters) sowie aus der Sammlung Eckbert Busch, Eckhart W. Peters und Heiko Schmiedendorf.

Postkarten und Pläne im Fundus von Eckhart W. Peters sind von den Antikhändlern Rosenkranz, Antik - Leo aus dem Antik- und Trödelcenter (Fichtestraße 29a, Magdeburg) zur Verfügung gestellt worden.



Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier.
Gedruckt auf Recycling-Papier

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	
<i>Dr. Lutz Trümper</i>	4
Vorwort	
<i>Ingelore Buchholz</i>	6
1. Brücken – Allgemeines	8
2. Brücken und ihre Bedeutung für das Alltagsleben	13
3. Flußüberquerungen ohne Brücken	16
3.1. Furt	16
3.2. Fähre	17
4. Der Strombrückenzug	24
4.1. Der Strombrückenzug bis zum 17. Jahrhundert	24
4.2. Magdeburger als Brückenbauer	32
4.3. Der Klusdamm und die Klusbrücken	34
4.4. Flussregulierungen, insbesondere an der (Kleinen) Stomelbe	41
4.5. Der Strombrückenzug bis zum 19. Jahrhundert	43
4.6. Der Strombrückenzug im 20. und 21. Jahrhundert	58
5. Der Nordbrückenzug	79
6. Der Südbrückenzug	100
7. Eisenbahnbrücken	111
7.1. Die Eisenbahnbrücken im Süden	111
7.2. Die Eisenbahnbrücke im Norden	118
7.3. Die Hubbrücke im Hafen	127
8. Fußgängerbrücken	134
8.1. Die Brücke am Crakauer Wasserfall	134
8.2. Der Herrenkrugsteg	135
8.3. Die Sülzebrücke	136
9. Brücken und Kunst	139
9.1. Aus der Geschichte der Brückenbaukunst	139
9.2. Die künstlerische Gestaltung der Elbbrücken und ihres Umfeldes	140
9.3. Brücken und Licht	177
9.4. Brückendarstellungen aus künstlerischer Sicht	178
10. Namen Magdeburger Elbbrücken im Wandel der Zeit	186
Begriffserklärungen	187
Quellen- und Literaturverzeichnis	188
Abbildungsnachweis	191
11. Elbbrücke und Autobahnbau – früher und heute	192
12. Brückenschicksale 1945	196
Nachwort	
<i>Eckhart W. Peters</i>	219

Liebe Magdeburgerinnen und Magdeburger, liebe Gäste der Landeshauptstadt,

die 1200-jährige Geschichte der Stadt Magdeburg ist unglaublich facettenreich. Mit der ersten historischen Erwähnung im Diederhoffer Kapitular Karls des Großen im Jahre 805 tritt die befestigte „Magadoburg“ in das Licht der damaligen Welt.

Magdeburg hat viele Namen: Kaiserstadt, Domstadt, Hansestadt, Lutherstadt und „Unsres Herrgotts Kanzlei“, Festungsstadt, „Stadt des neuen Bauwillens“, „Stadt mit Zugkraft“, Elbestadt. Vor allem ist sie die Landeshauptstadt des noch jungen Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Magdeburg überrascht seine Gäste aber auch seine Bewohner mit einer lebendigen Gegenwart und dem immer noch reichen steinernen Kalender deutscher und europäischer Architekturgeschichte.

Die Eingemeindungen der Vorstädte im 19. Jahrhundert führen nicht nur zu einer sich räumlich ausdehnenden Stadt. Auch Magdeburgs Entwicklungsperspektiven und ihre örtliche Kulturgeschichte wachsen.

Wer darüber mehr erfahren, ins Detail versinken und zum Besuchen angeregt werden möchte oder wer wissen will, wie sich sein Stadtteil entwickeln könnte, der findet in der „Weißen Reihe“ des Stadtplanungsamtes einhundert farbenfrohe und spannende Varianten zur Stadtgeschichte, Stadtplanung und Stadtdokumentation. Was 1991 als lose Sammlung von Einzelpublikationen zu besonderen Problemen der Stadtplanung begonnen hatte, entpuppte sich schon bald als „Renner“ und ist heute eine - vor allem inhaltlich - schwergewichtige Institution geworden, die sich wie ein papierenes Gedächtnis der Stadt ausnimmt.

Im Spannungsfeld zwischen „Visionen entwickeln“ und „Schätze bergen“ bewegen sich Stadtentwicklung und Stadtplanung, hier bewegt sich auch die Schriftenreihe aus dem Magdeburger Stadtplanungsamt. Die Veröffentlichungen genießen weit über die Grenzen der Stadt hinaus in Fachkreisen einen guten Ruf.

Die Lokalspezifik, die wertvollen Archivaufnahmen und die seltenen Ansichten machen die Bücher zu einem gleichermaßen spannenden und äußerst informativem Lesestoff für alte und junge, alteingesessene und neu hinzugezogene Magdeburger.

Das Vorhaben dieser „Weißen Reihe“ ist einzigartig. Denn hier haben die Stadträte, die Geld im Haushalt bereitstellen, die Ämter und ihre Mitarbeiter, die gemeinsam und ämterübergreifend arbeiten, und die Fachleute, die in der Magdeburger Vergangenheit und Gegenwart forschen und forschen, der Stadt gemeinsam ein Denkmal gesetzt, das seinesgleichen sucht.



Erstmals stehen in dieser Reihe die Brücken Magdeburgs im Mittelpunkt städtebaulicher Betrachtung. Ganz klar, die Einweihung der wieder aufgebauten Sternbrücke stellt ein wichtiges Ereignis im Jubiläumsjahr „Magdeburg 12hundert“ dar. Hier kehrt ein Stück altes Magdeburg in das Stadtbild zurück. Mit der Sternbrücke werden das südliche Stadtzentrum, der Klosterberggarten, der Rotehornpark und das ebenfalls sanierte und wieder hergerichtete Gesellschaftshaus als Ensemble städtebaulich verbunden und erlebbar. Als Elbbrücke erlangt die Sternbrücke eine wichtige Funktion innerhalb der verkehrlichen Verbindungen der Stadtufer Magdeburgs. Mit der Rückkehr der Sternbrücke geht auch für viele Magdeburger ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung.

Für die Magdeburger hat diese Brücke eine besondere Bedeutung, deren Bau 1914 begann und 1922 von Bruno Taut übernommen wurde. Hermann Beims weihte sie noch im selben Jahr ein - eine Trägerkonstruktion,

von der die Magdeburger behaupteten, sie wäre nackt. Denn Taut ließ die Türmchen und Spitzen der „Raubritterzeit“ streichen. Den Elbestädtern präsentierte sich eine Konstruktion in ihrer technischen Schönheit. Sie ist nun nach historischem Vorbild wieder erstanden.

Der Nordbrückenzug, die Zollbrücke und die Sternbrücke haben Magdeburger Kommunalpolitiker, Brückenbauer, Ingenieure, Stadtplaner und auch Künstler in Atem gehalten. Eine Stadt am Fluss braucht Brücken, um als Stadt überhaupt funktionieren zu können. Die Brücken sind aber auch ein Teil der Stadtlandschaft und vor allem ein Teil der Mentalität in einer Stadt. Gerade in Magdeburg haben wir bei der Sanierung unserer Brücken eine Reihe kulturgeschichtlich interessanter Details erfahren.

Brücken sind ingenieurtechnische Meisterleistungen und dauerhafte Architektur.

Brücken verbinden die beiden Ufer der Stadt an der Elbe miteinander. Sie verbinden Natur und Stadtlandschaft. Sie verbinden die Menschen in dieser Stadt. Und sie haben wohl auch die Kraft, das 20. und das 21. Jahrhundert zu verbinden.

Ich danke den Erbauern, Förderern und Mitfinanziers der Sternbrücke. Ich wünsche ihr im Bett der Elbe einen festen Stand, eine friedliche Zukunft und dem vorliegenden Buch viele interessierte Leser.



Dr. Lutz Trümper
Oberbürgermeister

Vorwort

Magdeburg ist eine der deutschen Städte an einem Strom, der Elbe, die als einer der wenigen deutschen Flüsse über lange Strecken ihre Ursprünglichkeit bewahrt hat. Sie durchfließt unter Schutz stehende Landschaften, insbesondere Auenwälder, die teilweise nur noch seltenen Pflanzen und Tieren Lebensraum bieten, der ihre weitere Existenz garantiert. Deshalb stoßen die Vorhaben, die Elbe im Interesse der Schifffahrt, also der Wirtschaft, besonders im Raum von Magdeburg weiter auszubauen und zu regulieren, vor allem bei Naturschützern auf großen Widerstand. Ob schließlich die Wirtschaft oder die Naturschützer sich durchsetzen, wird die Entwicklung zeigen.

Natürlich gibt es keinen so großen Strom, der nicht in bestimmten Maßen reguliert oder mit Brückenbauten versehen ist. Die Elbelandschaft bei Magdeburg bietet sich gerade dazu an, die Brücken, die in ihrer Ausführung sehr vielfältig sind, zu beschreiben und ihre Bedeutung hervorzuheben.

Die in der Darstellung „Magdeburger Elbbrücken“ aufgezeigten Fakten sind nicht das Ergebnis intensiver Forschungsarbeiten, sondern das Bemühen, das bereits bekannte Wissen, das in der darüber umfangreich vorhandenen Literatur und sonstigen Veröffentlichungen vorhanden ist, zusammen zu fassen. Damit der Leser die Möglichkeit hat, die Darlegungen zu überprüfen, wurde der Dokumentation ein entsprechendes Quellen- und Literaturverzeichnis angefügt. Bei der Bearbeitung des Materials musste allerdings festgestellt werden, dass es zwischen den einzelnen Darstellungen sehr viele Differenzen gibt. Sie betrafen insbesondere technische Daten, wie z. B. Angaben über Länge und Höhe der Brücken, Angaben über die Bauzeit und mitwirkende Personen, Schreibweise bei Namen und Personaldaten und dergleichen mehr. Durch umfangreiche Recherchen wurde versucht, korrigierend einzugreifen. Die Korrekturen werden aber nicht in jedem Falle gelungen sein. Deshalb ist eine kritische Überprüfung in manchen Fällen sicherlich angebracht.

Korrekturen sind deshalb so außerordentlich schwierig, weil das dafür notwendige Quellenmaterial nur noch unzureichend vorhanden ist. Insbesondere durch Kriegseinflüsse wurden wichtige Akten vernichtet. Das betrifft aber nicht nur Akten staatlicher Provenienz, sondern auch die der damals bauausführenden Betriebe oder von Projektierungsbüros.

Die Gliederung der Dokumentation bereitete anfänglich Schwierigkeiten. Schließlich wurde mit der ältesten bekannten Brücke begonnen und ihre Entwicklung bis zum heutigen aktuellen Stand verfolgt. Deshalb beginnt die

Darstellung mit dem Strombrücken- und endet mit dem Sternbrückenzug. Es folgen die Eisenbahn- und Fußgängerbrücken, Brücken und Kunst sowie Brücken als Kunstwerke.

Da sich die Elbe bei Magdeburg in mehrere Arme teilt, erhielten die hier zu errichtenden Brücken einen besonderen Charakter. Es entstanden Brückenzüge – Elbbrückenzüge, denn es musste nicht nur die eigentliche Elbe, die Stromelbe, überbrückt werden, sondern auch die noch vorhandenen Elbarme. Die Bezeichnung Brückenzug ergibt sich auch noch aus dem Vorhandensein von Landbrücken in unmittelbarem Anschluss an die Flussbrücken, wie zum Beispiel beim Sternbrückenzug. Deshalb wurde jetzt der Name Brückenzug für diese südliche Flussüberquerung eingeführt. Damit wird die Gleichheit zum Strom- und Nordbrückenzug deutlich gemacht. Das Vorhandensein dieser Brückenzüge macht die Darstellung der Flussquerungen bei Magdeburg so interessant.

Für die Darstellung der Brücken waren Bilder eine unerschöpfliche und unverzichtbare Quelle. Insbesondere den Fotos konnten Informationen entnommen werden, die nicht in jedem Fall in einer schriftlichen Quelle zu finden waren. Als wahre Fundgrube erwiesen sich auch Ansichtskarten aus der jeweiligen Zeit, die mit großer Sorgfalt hergestellt worden waren und auf viele Einzelheiten nicht verzichteten. Außerdem waren sie eine unschätzbare Hilfe bei der Datierung. Sie sind ein wahrhafter Schatz für den Zeitraum, als es die Fotografie noch nicht gab, bzw. ihre Qualität noch viele Wünsche offen ließ. Genauso wichtig sind die zeitgenössischen Karten und Pläne. Sie bezaubern teilweise durch ihre Schönheit, andererseits sind sie unerlässlich wegen der vielen Hinweise, die sie geben. Eine große Hilfe waren die Ausführungen von Werner Priegnitz, der sich intensiv mit der Elbe und den Möglichkeiten ihrer Überquerung im Laufe der Jahrhunderte beschäftigt hat.

Wie aus dem Text zu entnehmen ist, stehen einige der Magdeburger Brücken unter Denkmalschutz. Das Stadtplanungsamt hat darüber die entsprechenden Festlegungen getroffen. Die Daten über die Sprengung der Brücken 1945 durch die Faschisten stammen aus den Unterlagen von Helmut Menzel, dessen Ausführungen über Brückenschicksale in diesem Rahmen mit veröffentlicht werden. Das Abkürzungsverzeichnis wurde ohne Vorlage erarbeitet. Die Bildredaktion wurde von Dr. Jürgen Buchholz durchgeführt, der auch für die Herstellung vieler aktueller Fotos und die Reproduktionen verantwortlich zeichnet. Für die Bereitstellung von Bildern, Fotos, Karten und anderer Informationsmaterialien sind wir zu besonderem Dank folgenden Privatpersonen und Einrichtungen verpflichtet: Stadtarchiv Magdeburg, Kulturhistorisches Museum, Stadtplanungsamt, Kulturamt, Delta-D Verlag, Herrn Eckbert Busch, Herrn Reinhard

Selz vom Magdeburger Antiquariat, Herrn Dr. Eckhart Peters, Frau Helga Körner, Frau Christine Sommerfeld aus Bonn, Herrn Karl Jüngel aus Wittenberg sowie Herrn Jens Kroh vom Tiefbauamt, verpflichtet.

Mögen die Ausführungen über die Wasserfernstraße Elbe mit ihren Magdeburger Brücken interessierte Leser finden.

Im Text der Dokumentation wurden die Brücken auf Fotos, Postkarten, Bildern u.s.w. stets mit dem Namen bezeichnet, den sie zu dem dargestellten Zeitpunkt trugen.

Magdeburg im Februar 2005

Ingelore Buchholz

Luftbildaufnahme Blick Richtung Süden, im Vordergrund der Jahrtausendturm im Elbauenpark, 2004 (SPa)



1. Brücken – Allgemeines

Für die Entstehung von Siedlungen und Städten waren ökonomische Voraussetzungen erforderlich. Deshalb blühten nicht nur in der Antike, sondern auch im Mittelalter Städte an den Ufern größerer Flüsse oder in deren Nähe auf. Hier gab es die fruchtbarsten Böden, die Wasserversorgung war gegeben. Schließlich waren die Flüsse nicht nur Transportwege, ihr Fischreichtum und der Pflanzenwuchs an den Ufern machte sie auch gleichzeitig zur Nahrungsquelle für Mensch und Tier.

An diesen Stellen kreuzten sich Fernhandelswege, denn die in den Städten existierenden Märkte boten sich zum Austausch von Waren an. Das sich in den Ansiedlungen und Städten entfaltende Handwerk führte zu einer Konzentration der Produktion und schließlich zu einem Überschuss an Waren, die am Ort ihrer Erzeugung nicht mehr verbraucht werden konnten. Es entstand das Bedürfnis nach einem Austausch. Anfangs wird dieser sich bescheiden gestaltet haben. Doch wurden auch dafür feste Wege benötigt, die dann beim sich später entwickelnden Fernhandel unerlässlich waren.

Je weniger Hindernisse zu überwinden waren, umso schneller kamen die Karawanen mit ihren Lasttieren voran. Mit der Qualität der Transportmittel – Erfindung des Rades und primitiver Wagen, Schlitten und Schleifen – wuchsen die Anforderungen an die Transportwege. Die ständige Überwachung ihres Zustandes sowie bezüglich ihrer Sicherheit vor Plünderung und Raub wurde notwendig. Die Pfade, die zu breiten Wegen ausgetreten waren, genügten den Anforderungen vorerst. Waren dagegen Wasserläufe, Täler oder Schluchten zu überwinden, war eine Überbrückung nötig, um die Waren sicher, trocken und schnell, ohne große Umwege an ihr Ziel zu bringen.

Es kamen aber weitere Momente hinzu, die den Brückenbau erforderlich machten. Die frühen Städte hatten nicht nur wirtschaftliche Bedeutung, sondern müssen auch in ihrer politischen Funktion betrachtet werden. Geistliche und weltliche Mächte etablierten sich in ihnen. Die Städte entwickelten sich zu Verwaltungszentren und damit auch zu Orten, die verteidigt werden mussten. Zur Erfüllung der Aufgaben Verwaltung und Verteidigung war ebenfalls ein gutes Wegesystem erforderlich. Hinzu kam noch die Notwendigkeit, den Nachrichtenaustausch zu gewährleisten. Deshalb war es ebenfalls wichtig, Brücken zu bauen.

Die Menschen in Vorderasien, Nordafrika und Südeuropa, in Ostasien sowie in Süd- und Mittelamerika erlernten im Altertum relativ unabhängig voneinander den Brückenbau. Vermutlich durch an den Ufern gewachsene und über den Wasserlauf gestürzte Bäume wurden die Menschen zum Brückenbau inspiriert. In der

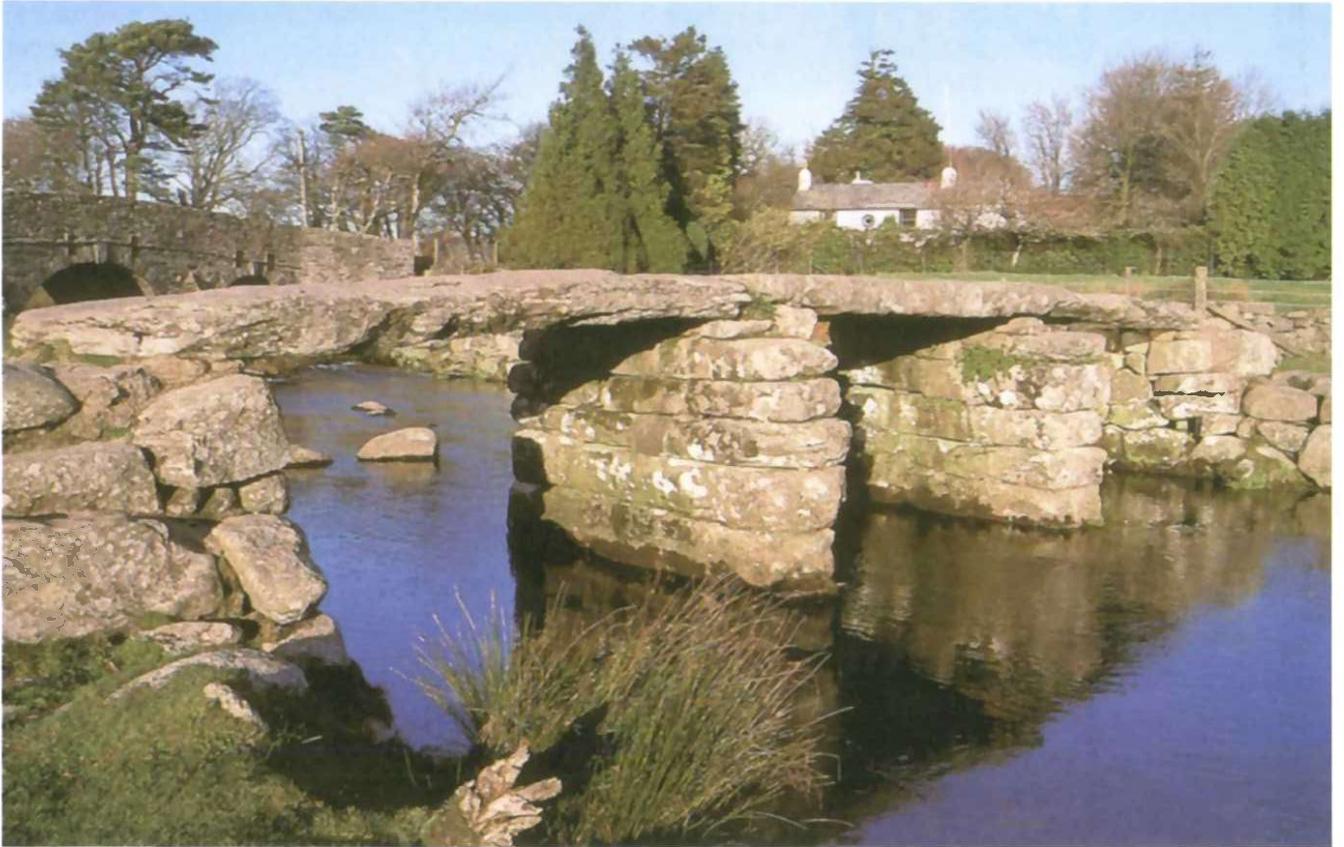
Antike hatten es die Brückenbauer zu einer erstaunlichen Kunstfertigkeit gebracht, die im Mittelalter wieder in Vergessenheit geriet. Erst in der Neuzeit kam es zu einer erneuten Blüte des Brückenbaus.

Der Brückenbau legt Zeugnis vom jeweiligen Entwicklungsstand von Technik und Kultur ab. Die Bedeutung der Brücke für die Menschen wird schon dadurch deutlich, dass kaum ein anderes Bauwerk – außer vielleicht das Haus – derart symbolträchtig ist. Als Beispiel sei die Bezeichnung des Papstes als Pontifex Maximus – größter Brückenbauer – angeführt. Dieses Wort findet weiterhin vielfach im übertragenen Sinn Verwendung. So zum Beispiel als Brücke oder Verbindung zwischen verschiedenen Menschen oder Menschengruppen. Auch die Musik schlägt Brücken zwischen den Völkern. Als Brücke wird die Kommandostelle des Kapitäns und seiner Offiziere auf Schiffen bezeichnet. Wann immer der Begriff Brücke verwendet wird, zum Beispiel „goldene Brücken“ bauen, „alle Brücken hinter sich abbrechen“ sowie auch in der Zahnmedizin, geht es um die Schaffung oder den Abbruch von Verbindungen.

Zahlreiche Konstruktionen bildeten sich im Laufe der Zeit für den Brückenbau heraus. Bis in das 17. Jahrhundert ging man bei den Entwürfen und dem Bau von Brücken empirisch vor. Erst mit der weiteren Entwicklung der Statik konnte der Brückenbau berechnet werden. Galileo Galilei (1564 bis 1642) lieferte erste Ansätze dazu. Im 19. Jahrhundert wurde der Brückenbau auf der Grundlage statischer Berechnungen zur Blüte gebracht. Berühmte Brückenbauer waren der französische Ingenieur und Physiker Charles-Augustin de Coulomb (1736 bis 1806), der Europäer Karl Culmann (1821 bis 1881) und auch der Deutsche Friedrich Wilhelm Wallbaum, der die Rheinbrücke bei Köln und die Magdeburger Strombrücke Mitte des 19. Jahrhunderts gebaut hatte.

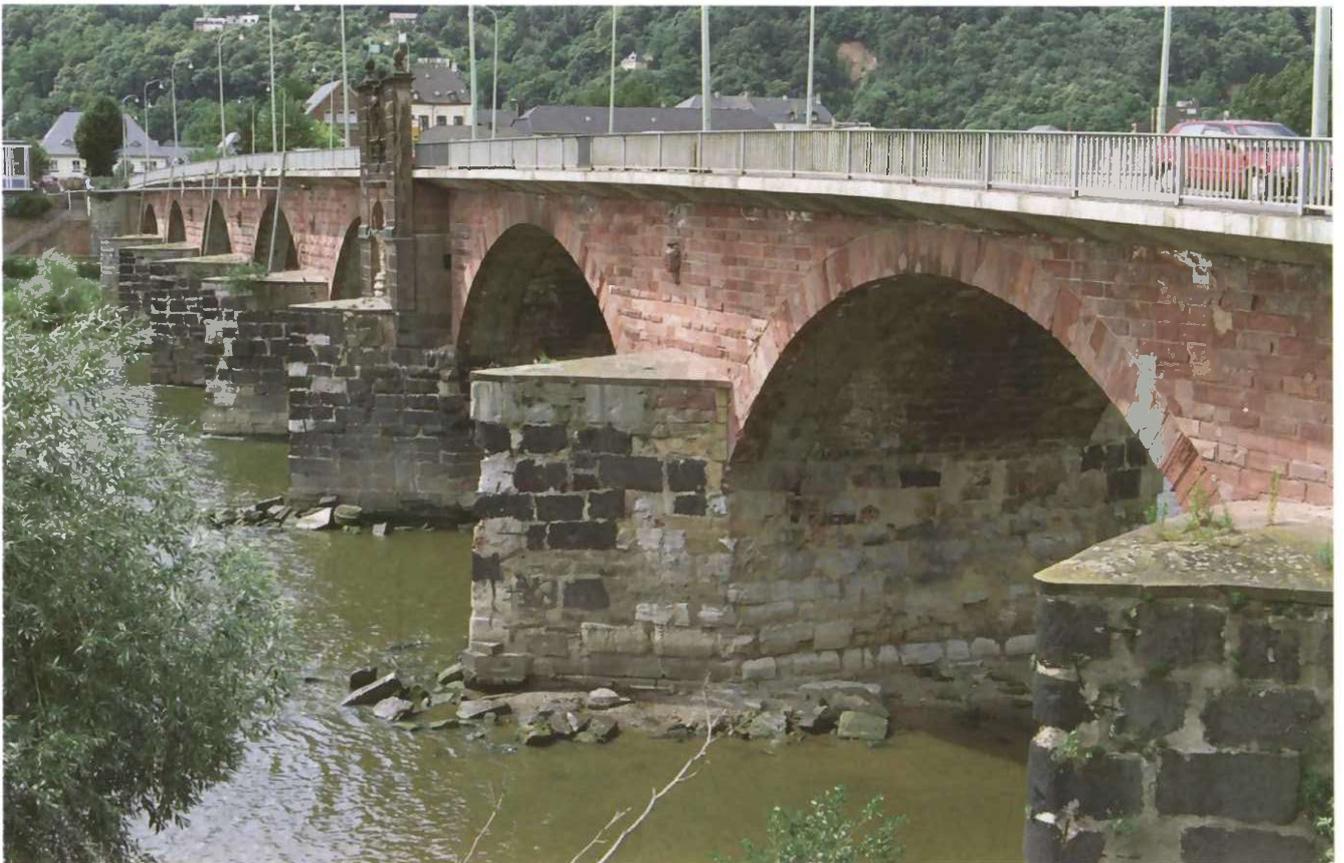
Die ersten primitiven Vorläufer der Brücke sind Balkenbrücken. Es sind über den Fluss oder Bach gelegte Baumstämme. Aus diesen frühen Formen ist die Brücke mit nur einem Joch entstanden. Danach gab es die Bockbrücken. In das Flussbett gerammte Holzpfähle dienten als Auflage für Baumstämme oder Balken. Diese Brücken mit mehreren Jochen ließen die Überquerung breiterer Flüsse zu. Ein Fortschritt beim Bau hölzerner Brücken war die Verwendung von Steinen als Auflage. Die Verwendung von schwimmenden anstelle fester Auflagen führte zur Schiffs- oder Pontonbrücke.

Die Römer bauten insbesondere Holzbrücken. In seinem Buch über den Gallischen Krieg hat Julius Cäsar eine solche genau beschrieben. Erhalten gebliebene römische Brücken tragen meistens eine Straße, die auf einem oder mehreren Steinbögen liegt. Diese Straßen waren sehr schmal und oft mit Kaufläden besetzt. In der Blütezeit des römischen Reiches, zwischen den



Clapper Bridge in Devon, 13. Jahrhundert (WWe)

Römerbrücke in Trier. Erhalten sind die Pfeiler aus der Römerzeit. (JBu)



Jahren 200 und 400 nach der Zeitrechnung, entstanden zahlreiche Brücken und Aquädukte, von denen heute noch viele erhalten sind. Nachweislich von den Römern wurde eine Brücke über die Mosel in Trier erbaut. Von den sieben Brückenpfeilern stammen fünf noch aus der Zeit ihrer Erbauung um 150 nach der Zeitrechnung. Die wohl mit zu den ältesten deutschen mittelalterlichen Brücken gehörende Drususbrücke bei Bingen entstand um das Jahr 1000. Sieben große Rundbögen ruhen auf mächtigen Pfeilern. Im zweiten Weltkrieg wurde sie schwer beschädigt und zeigt sich nach umfangreicher Restaurierung heute wieder in ihrer ursprünglichen Gestalt. In einem ihrer Pfeiler befindet sich eine Brückenkappelle. Hängebrücken sind fast ebenso alt wie die Balkenbrücken. Sie bestehen in ihrer einfachsten Form aus drei parallel gespannten Seilen, von denen zwei als Geländer dienen. Ein Seil, das etwas tiefer liegt und mit den anderen beiden verknüpft ist, dient als Laufsteg. Befestigt sind die Seile an Bäumen oder in den Boden eingerammten Pfählen. Hängebrücken werden meist in gebirgigen Gegenden verwendet und zwar noch heute. Moderne Hängebrücken verwenden Seile oder Ketten aus Stahl, und die Bäume oder Pfähle sind durch turmartige Pfeiler, Pylone, ersetzt.

Im 12. Jahrhundert entstand die steinerne Donaubrücke bei Regensburg und im 14. Jahrhundert (genau 1358)

Steinerne Brücke in Regensburg. Sie gilt mit ihren 16 Bögen und über 300 Metern Länge als ein Meisterwerk des mittelalterlichen Brückenbaus. (JBu)

die Karlsbrücke in Prag über die Moldau in einer Länge von 497 Metern. Im 14. Jahrhundert wurden wieder mehr Holzbrücken gebaut. In Luzern entstand im Jahre 1333 die Kapellbrücke. 1758 wurde die Rheinbrücke bei Schaffhausen errichtet.

Moderne Brücken werden meist nach ihrem Konstruktionsprinzip benannt. So gibt es zum Beispiel Ausleger-, Hänge-, Stahlbogen-, Betonbogen-, gemauerte Bogen-, Stahlfachwerk-, Stahlträger- und Pontonbrücken. Hub-, Klapp- und Drehbrücken haben ein zu öffnendes Mittelstück. Sie sind überall dort anzutreffen, wo Landwege nur wenig über dem Wasserspiegel der Flüsse liegen und feste Brücken keinen Schiffsverkehr zulassen würden. Das gilt zum Beispiel für das norddeutsche Tiefland. Die Klappbrücke ist die älteste der beweglichen Brücken. Zugbrücken an Burg- und Stadttoren sind allerdings noch älter. Diese Art beweglicher Brücken ist bereits auf Darstellungen des Mittelalters zu finden. Die Klappbrücke ist leichter zu bewegen als die Zugbrücke. Gegengewichte an der rückwärtigen Verlängerung der so genannten Ruten über den Portalen balancieren die zu hebende Brückenlast weit gehend aus. Seit dem 18. Jahrhundert gab es schon zweiteilige Klappbrücken, die von zwei Personen bedient werden konnten. Neuzeitliche Klappbrücken gibt es in Demmin, Anklam, auf dem Rügendamm und natürlich in St. Petersburg. Bei Dreh-





Göltzschtalbrücke (TDe)

Göltzschtalbrücke auf einer alten Postkarte (EPe)



brücken wird ein Brückenteil in der waagerechten Ebene um eine senkrechte Achse gedreht und macht somit den Weg frei. Die Magdeburger Hubbrücke wurde ursprünglich mehrere Jahre lang als Drehbrücke betrieben. Bei den Hubbrücken wird ein Brückenteil ohne Änderung von Richtung und Neigung zwischen Hubtürmen angehoben, um den Weg frei zu machen. Hubbrücken gibt es in Plau, Schwaan und Lübz. Die Eisenbahn-Hubbrücke, die einst die Verbindung zur Insel Usedom herstellte, wurde im zweiten Weltkrieg zerstört. Eine der größten Hubbrücken existiert noch in Magdeburg.

Brücken über breite Flüsse oder Meeresarme sind meist nur mit einem erheblichen technischen Aufwand und hohen Kosten zu errichten. Sie stellen bedeutende Kulturleistungen dar. Anlässlich der Olympischen Spiele wurde am 12. August 2004 eine der längsten Hängebrücken der Welt eröffnet. Sie führt in der Nähe der westgriechischen Hafenstadt Patras mit einer Länge von 2500 Metern zur Halbinsel Peleponnes. Damit ist sie größer als die Golden Gate Bridge in San Francisco. Das Bauwerk, das unter der Leitung von Franzosen für rund 800 Millionen Euro entstand, ist ein Meisterwerk der Ingenieurkunst. Bisher mussten die Autofahrer eine Fähre nutzen, die sie in 40 Minuten übersetzte. Häufig musste der Fährverkehr wegen stürmischer See eingestellt werden. Diese Verzögerungen entfallen jetzt, zumal die Brücke auch Erdbeben der Stärke 7,5 auf der Richterskala aushalten kann.

Mit ihrem Namen weisen Städte vielfach darauf hin, dass sie an Brückenköpfen gegründet wurden. Im deutschsprachigen Raum enden solche Ansiedlungen oft auf „brück“, so zum Beispiel Osnabrück oder Saarbrücken. Auch die Namen Innsbruck oder Fürstfeldbruck deuten auf solche Gründungen hin. Noch in jüngerer Zeit entstand Nowosibirsk im Jahre 1893 am Ufer des Ob im Zuge des Baus einer Brücke für die Transsibirische Eisenbahn.

Der Bau von Eisenbahnbrücken wurde im 19. Jahrhundert, bedingt durch die technische Revolution in der eisenverarbeitenden Industrie, zu einem Schwerpunkt des Brückenbaus. Das Aufblühen des Maschinenbaus revolutionierte unter anderem auch das Verkehrswesen. Neben der Dampfschiffahrt war es vor allem die Eisenbahn, die sich stürmisch entwickelte, und demzufolge viele Brücken brauchte. So wurden in einem Zeitraum von 50 Jahren mehr Brücken gebaut als bisher vorhanden waren. Die Brückenbauer des 18. und 19. Jahrhunderts überboten nicht nur an technischem Können und Kunstfertigkeit die berühmten mittelalterlichen Brückenbauer, sondern sie waren auch große Meister bei der Anwendung und Ausnutzung der günstigsten Materialien. An dieser Stelle sei auf den Göltzschtal-

Viadukt hingewiesen, bei dem Mitte des 19. Jahrhunderts noch der handwerkliche Bau die Szene beherrschte. Gestützt auf die Erfahrungen mit der sehr hohen Tragfähigkeit der Steingewölbe entstand eine Brücke ohne statische Berechnung. Man verfuhr nach dem Prinzip wenig Öffnung, überdicke Gewölbe und viel Mauerwerk und hoffte auf genügend Stabilität. Bei Viadukten größerer Höhe griff man zur Etagenbauweise, die den Römern schon bekannt war. Diese Bauweise ist nicht nur praktisch, sondern auch schön.

Brücken wurden nicht nur aus Stein, sondern auch aus dem neuen Baustoff Eisen errichtet. Dabei gab es anfänglich beträchtliche Pannen. England besaß Anfang des 19. Jahrhunderts einen großen Vorsprung in der Eisenproduktion. Die Brücke über den Tay, die Theodor Fontane durch sein Gedicht unsterblich machte, wurde deshalb in Eisenkonstruktion ausgeführt. Sie war erforderlich für die Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Edinburgh und Dundee. Den Entwurf lieferte Thomas Bouch. Der Grundstein wurde 1871 gelegt. Während der Bauzeit von sieben Jahren kamen 20 Arbeiter ums Leben. Schon bald nach der Fertigstellung gab es Zweifel, ob das Werk gelungen sei. Sie wurden aber nicht ernst genommen. Dann kam der folgenschwere 28. Dezember 1879. Die damals längste Brücke der Welt stürzte ein, riss einen vollbesetzten Personenzug in die Tiefe und alle Fahrgäste in den Tod. Es war ein Sonntag. An der Ostküste Schottlands tobte ein Orkan. In der Mitte der Brücke waren 13 Träger weggerissen worden. Das Unglück versetzte die technische Welt in Entsetzen. Intensive Untersuchungen brachten zahlreiche Fehler zum Vorschein. Das verwendete Eisen war von minderer Qualität, falsches Trägermaterial war verwendet worden, die Belastbarkeit der Brücke nicht berechnet worden und der Lokführer hatte die Höchstgeschwindigkeit überschritten. Der Konstrukteur Bouch starb nach drei Monaten als gebrochener und verspotteter Mann. Fontanes Gedicht endet mit den Worten „Heil! Wie Splitter brach das Gebälk entzwei.“ „Tand, Tand ist das Gebilde von Menschenhand.“ Die Brücke wurde später wiedererrichtet.

Der Brückenbau brachte häufig nicht nur den Ingenieuren Probleme, sondern den Arbeitern, die diese imposanten und die Ewigkeit überdauernden Werke schufen, äußerstes Elend. So beim Bau der Eisenbahnbrücke über das Göltzschtal im Vogtland, die heute noch zu den bedeutendsten Steinbrücken gehört. Körperliche Schwerstarbeit bei der Gründung der Pfeiler auf felsigem Boden war an der Tagesordnung, da nur Schubkarren auf schmalen Stegen benutzt werden konnten. Rigorose Akkordsätze bei einer Arbeitszeit von 13 und mehr Stunden verschlimmerten die Situation noch mehr. Hinzu kamen lange Anmarschwege. Maximal wurden 150 Pfennige pro Tag gezahlt. Diese schwere und gefährliche Arbeit brachte 31 Arbeitern den Tod.

2. Brücken und ihre Bedeutung für das Alltagsleben

Das Alltagsleben ist ein komplexes Thema, das alle Erscheinungen des täglichen Lebens und vor allem des Zusammenlebens der Menschen umfasst. Dazu gehören: Sitten Gebräuche, Traditionen, aber auch solche vielleicht banalen Dinge wie Begrüßungs- und Umgangsformen, Kleidung, Wohnungseinrichtungen, Eß- und Trinkgewohnheiten, Geselligkeit, kulturelle Traditionen, wie Märchen, Geschichten, Musik, Lieder und dergleichen.

Ernst Schubert, der über den „Alltag im Mittelalter – Natürliches Umfeld und menschliches Miteinander“ im Jahr 2002 ein Buch herausgegeben hat, untergliedert das Alltagsleben wie folgt:

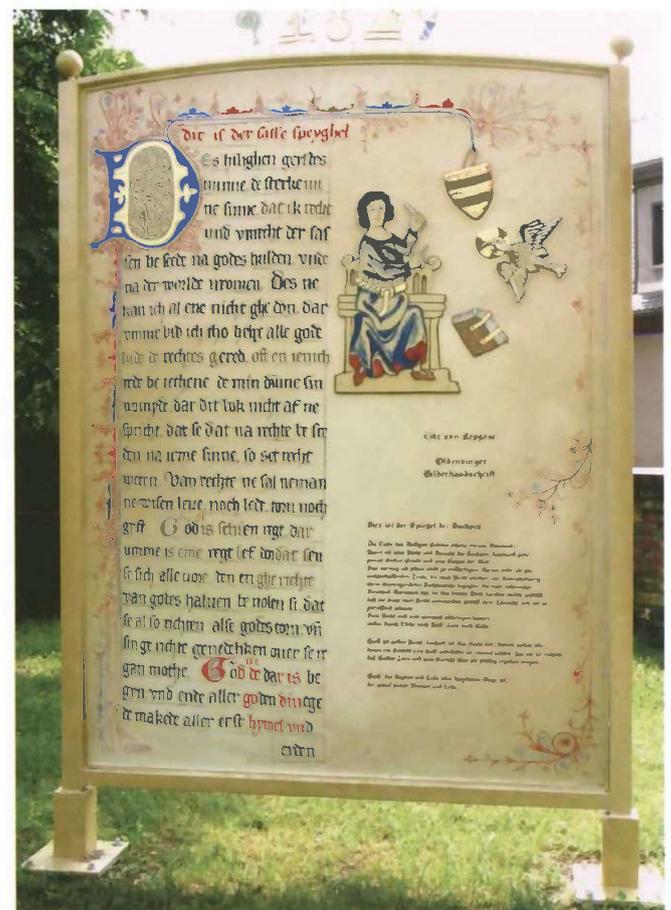
- Natürliches Lebensumfeld, darunter Klima, frische Luft, Menschen und Erde, Wasser, Umgang mit Mensch und Tier, Natur- und Umweltbewußtsein
- Menschliches Miteinander, darunter Umgangsformen, Grundlagen der Kommunikation, wie beurteilen sich Menschen untereinander, Gewalt, Freundschaft, Familie – Kinder, Ehefrauen, Ehemänner – Liebe.

Aus dieser Aufzählung wird ersichtlich, dass sich der Begriff Alltagsleben mit den „nächsten Dingen“ beschäftigt. Diese nächsten Dinge spiegeln sich in den verschiedensten historischen Quellen wider, wie Entwicklungsstand der Technik, des Rechts – also in Rechtsbüchern, in Ordnungen, wie Straßen-, Markt-, Kleider-, Begräbnis-, Pestordnungen, aber auch in Sprichwörtern, Märchen, Bildern oder Werken der Volkskunst.

Besonders deutlich ist das Alltagsleben aus Rechtsbüchern zu entnehmen, denn das Recht regelte das Alltagsleben. Bedeutendes Beispiel dafür ist der Sachsenspiegel, die einflußreichste und älteste schriftlich fixierte Rechtssammlung des deutschen Mittelalters. Er ist im 13. Jahrhundert entstanden und wurde wahrscheinlich von dem sächsischen Adeligen Eike von Repgow verfasst. Er ist in deutscher Sprache geschrieben. Das war besonders wichtig, denn dadurch konnten ihn diejenigen verstehen, die er betraf. Er war damit das erste deutsche Prosawerk von herausragender Bedeutung. Der Sachsenspiegel sollte die deutsche Rechtstradition verkünden und als durch gesetzmäßige Lebensregeln wiedergegebene Tugendlehre gelten. Er breitete sich schnell aus. Noch im 13. Jahrhundert wurde er in Stade, Braunschweig und am Mittelrhein genannt und damit bekannt. Für seine Verbreitung waren sicher die Handelsstraßen, die Magdeburg kreuzten, entscheidend. Er wie auch das Magdeburger Recht bauten im übertragenen Sinn Brücken. Der Sachsenspiegel manifestierte das Landrecht, das Magdeburger Recht das Stadtrecht.

Dieses breitete sich im 13. Jahrhundert insbesondere über Polen, Schlesien und Nordostböhmen aus. Magdeburg entwickelte sich zu einem bedeutenden Oberhof in Angelegenheiten städtischer Gerichtsbarkeit. Bei Streitigkeiten wandte man sich an den berühmten Magdeburger Schöffenstuhl, der dann entsprechende Rechtsgutachten fällte. Diese Brücke, die das Magdeburger Recht nach Städten wie Wilna, Brest-Litowsk, Minsk, Leitmeritz, Kiew und nicht zuletzt Nowgorod schlug, trug wesentlich zu seiner Weiterentwicklung bei, denn von den Rechtsverleihungen und Rechtssprüchen ging eine Rückwirkung aus. Gleiche Rechtsgrundlagen erleichterten den Umgang miteinander und machten den Handel leichter. Wie am Beispiel Magdeburger Recht deutlich wird, lernten die Völker die Kulturen der Anderen kennen und auszutauschen. Das Schlagen von geistigen Brücken war für die Menschen wichtig, denn der Bau von Brücken zur Überwindung natürlicher Hindernisse war eine oftmals nicht zu bewältigende Alltagsleistung im Mittelalter und der frühen Neuzeit.

*Sachsenspiegel (Oldenburger Bilderhandschrift).
Freiluftausstellung in Reppichau/Anhalt, dem wahrscheinlichen
Geburtsort Eike von Repgows (JBU)*



Lange Zeit behalf man sich insbesondere im mittleren und nördlichen Europa mit Fähren. Die römische Brückenbaukunst war in der Völkerwanderungszeit untergegangen. Die Römer hatten ihre Brückenpfeiler bereits aus Stein gebaut. So ließ Karl der Große bei Mainz auf römischen Fundamenten eine Holzbrücke errichten, die aber ein Jahr später schon abgebrannt war. Trotzdem blieben Holzbrücken noch lange in Gebrauch. Allerdings waren sie gefährlich, vor allem für Ortsunkundige. Schnell wurden sie weggeschwemmt oder hatten Löcher. Holzbrücken waren oft nur einfache Stege, die bei Niedrigwasser angelegt wurden. Für ihren Unterhalt wurde nur widerwillig gesorgt. Wegen der vielen Gefahren war es beim Abschied im Mittelalter nie sicher, ob man sich wiedersieht. Dieser Gedanke mag auch einen Johannes Butzbach verfolgt haben, der sich lebenslang an die Angst erinnerte, als er bei Eiskälte über eine hölzerne Donaubrücke rutschte, mit klammen Fingern Halt suchend.

Das Überqueren von Flüssen oder anderen Gewässern war im Mittelalter ein nicht ungefährliches Unternehmen. Häufig kam es dabei zu Unfällen, bei denen Menschen ertranken oder andere Schäden davontrugen.

Solche Unglücke beschäftigten die Menschen sehr. Deshalb gingen sie in Märchen, Sagen und sogar in Volkslieder ein. In den Liedern und Sagen sind es meist böse Nixen, die auch männlichen Geschlechts sein können, die derartige Katastrophen verursachten. Das Volkslied „Als wir jüngst in Regensburg waren, sind wir über den Strudel (die Donau) gefahren“, es ist seit dem 18. Jahrhundert bekannt, legt Zeugnis davon ab. In der fünften Strophe heißt es:

„Als wir auf die Mitt gekommen,
kam ein großer Nix geschwommen,
nahm das Fräulein Kunigund,
fuhr mit ihr in des Strudels Grund“.

Auch das Volkslied von den zwei Königskindern, die zusammen nicht kommen konnten, weil das Wasser viel zu tief war, zeigt die Schwierigkeiten bei der Überwindung von Gewässern. Die Vorbilder für das unglückliche Liebespaar sind in der griechischen Antike zu finden. Leander, der Geliebte Heras, ertrinkt beim Durchschwimmen des Hellespontos.. Die deutschsprachige Ballade von den Königskindern geht auf Quellen des 15. Jahrhunderts zurück. Die Magdeburger Sage „Die bösen Nixen“ berichtet, dass diese die Menschen, die

Neue Semmelsteigbrücke im Rabenauer Grund bei Freital/Sachsen, erbaut 2004. Die alte Brücke wurde 2002 vom Hochwasser der Roten Weißeritz weggespült. (MTh)



über die Elbe wollten, herabzogen und ertränkten. Nicht nur in der Sage und im Märchen findet das Wort Brücke seinen Niederschlag. Im alten Magdeburg gab es Straßennamen, die auf Brücke endeten. Im Adressbuch von 1834 kann man sechs solcher Namen finden: Goldschmiedebrücke, Kleine Krügerbrücke, Schuhbrücke, Spiegelbrücke, Stephansbrücke, Tischlerbrücke. Schon 1298 ist die Schuhbrücke als „longus pons coligatorum“ (Lange Schuhbrücke) im Urkundenbuch der Stadt Magdeburg erwähnt. Auch der Name Stephansbrücke ist alt. Im Jahre 1523 wird er bereits genannt. Es soll sich hierbei um gepflasterte Wege gehandelt haben, sehr eng, in der Mitte befand sich ein Gehweg, der mit Steinplatten belegt war. Äußert sich auch hier der Gedanke des Verbindens durch eine Brücke? Die Verbindung durch eine Brücke zwischen zwei Straßenseiten herzustellen oder die Möglichkeit, ohne kotige Schuhe die Straße zu passieren. Schmutz muss es reichlich auf den Magdeburger Straßen gegeben haben. Das Reglement über die Straßenreinigung des Magdeburger Rates aus dem Jahre 1685 spricht Bände, wenn darin festgelegt ist „...sonderlich aber soll auch ein jeder sich fleißig hüten, dass er die in seinem Hause verreckten Hunde, Katzen und andere tote Aeser zum öffentlichen Scheu-Saal auf die Gasse werfen lasse.“ Alle Bürger wurden aufgefordert, am Sonnabend Kot zu fegen. Ansonsten werde er ihnen ins Haus geworfen. Auch Gefängnisstrafen wurden angedroht. Haben die alten Magdeburger unter der Bezeichnung Tischler- oder Spiegelbrücke usw. die gesamte Straße als Brücke verstanden oder nur den mit Steinplatten belegten etwas erhöhten Weg in der Mitte? Letzterem widerspricht die Tatsache, dass es Straßen gab, bei denen der Schmutz in der Mitte abfloß. Lediglich der Breite Weg hatte auf beiden Seiten Rinnsteine. Nach einer Ordnung des Alten Dessauers (Leopold von Anhalt-Dessau, Gouverneur in Magdeburg von 1702 bis 1747) durften die Rinnsteine nicht mehr die Mitte der Straße einnehmen.

Brücken aber waren die von Otto von Guericke in seinem Stadtplan eingezeichneten Schwibbögen. Die mit Förder – Petriförder, Kuhförder – bezeichneten Straßen hatten die Aufgabe, den Höhenunterschied, der bis zu 8 Meter betrug, zwischen Stadt und Fluss auszugleichen, um Vieh und Waren bequem zur Elbe schaffen zu können. Die Fahrstraße war tiefer angelegt als die Gehwege. So entstand eine Schlucht, die zu beiden Seiten Mauern hatte, die nach unten immer höher wurden. Damit der Fußgängerverkehr über die Förder möglich war, wurden kleine Brücken darüber geführt, die Schwibbögen. Die Förder entstanden im Mittelalter, so zum Beispiel der Johannisförder. Der „vord“ wird bereits 1425 in der Schöppenchronik erwähnt. Der Alte Dessauer ließ die Förder aufschütten. Sie bestanden dann

nur noch im Straßennamen fort.

Erst im 13. Jahrhundert begann der Bau von Steinbrücken. Bereits 1220 ist die Allerbrücke bei Verden bekannt. Sie überspannte auf 12 Bögen 130 Meter. Frankfurt errichtete vor 1222 und Basel um 1225 eine Brücke. Brückenbauten waren der Stolz der Städte, und das 13. Jahrhundert wurde so zum Zeitalter des Brückenbaus. Auch Magdeburg hat im letzten Drittel des 13. Jahrhunderts eine Brücke besessen.

Die Finanzierung blieb neben den technischen Problemen für lange Zeit die größte Schwierigkeit. Nicht nur die Baukosten, sondern auch die Kosten für Pflege und Unterhaltungsmaßnahmen mussten aufgebracht werden. Da die Brücken der Allgemeinheit dienten, konnten bei ihrer Benutzung Zölle erhoben werden. Das geschah auch in Magdeburg. Die Begriffe Zollhaus, Zollhafen und Zollbrücke erinnern noch heute daran. Mönche und Geistliche, die ebenfalls als Brückenbauer bekannt sind, sie hatten die Gelder und sicher auch die Fachkenntnisse, erhoben einen Brückenablaß. Die Bebauung von Brücken ist eine mittelalterliche Tra-

Passage im Kaufhaus Wertheim, Berlin Friedrichstraße. Karte geschrieben 1910 (EPe)



dition. Ein Beispiel dafür ist die Krämerbrücke in Erfurt. In den Jahren 1290 bis 1325 wurde sie als Steinbrücke errichtet. Sie trug die Aegidienkapelle. Im Jahre 1480 wurde sie durch hölzerne Sprengwerke verbreitert und mit 62 Fachwerkhäusern bebaut. Die Anzahl der Häuser verringerte sich im Laufe der Zeit auf 38. Noch heute ist sie ein reizvolles Kleinod im Erfurter Stadtbild mit den noch vorhandenen Häusern.

Brücken hatten teilweise eine enge Verbindung zum Recht, nämlich als Gerichtsstätte, das so genannte Brückengericht. Wie heute noch in Bamberg bezeugt, konnten sie mit dem Rathaus überbaut werden. Interessant ist das Rathaus in Mühlhausen in Thüringen. Es stand auf der Brücke über dem Fluss Schwemmnote direkt auf der Grenze zwischen der Alt- und der Neustadt. Der Brückenbau hatte also auch Bedeutung für das Zusammenwachsen von zwei Städten aus zwei Siedlungskernen. Die rechtliche Bedeutung von Brücken ist wohl auch vom Handelsverkehr abgeleitet.

Brücken führten Menschen aus verschiedenen Ständen und Regionen zusammen und galten deshalb lange Zeit als völkerverbindendes und darum frommes Werk. Dann aber wird der Brückenbau immer mehr zu einer kostspieligen Maßnahme im Interesse von Handel und Verkehr. Brücken stellen in der Geschichte vieler Kulturen ein Symbol für die Zusammenführung von zuvor Getrennten oder Verfeindeten dar. So sind sie auch ein Vermittlungs- und Friedenssymbol.

Barockes Rathaus von Bamberg auf einer künstlichen Insel im linken Regnitzarm (Wer)



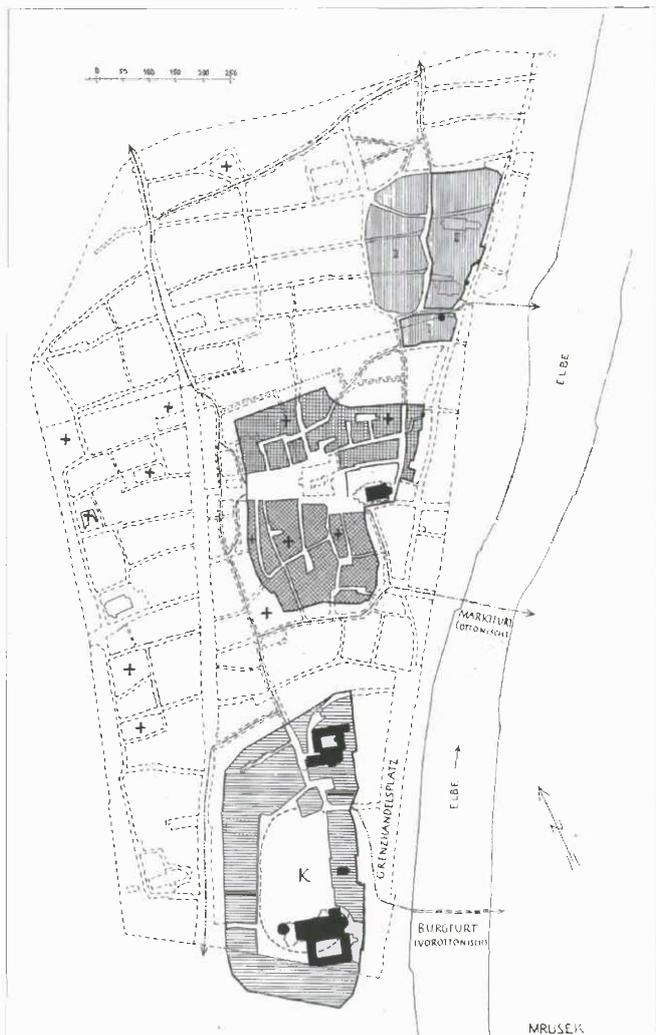
3. Flußüberquerungen ohne Brücken

3.1. Furt

Bei Ansiedlungen an einem Fluss gab es in der Regel eine oder mehrere Furten. Eine Furt macht die Überquerung eines Flusses durch Hindurchlaufen oder –fahren möglich. Die Überquerung ist allerdings stark von der Jahreszeit, Winter, Sommer, abhängig. Im Sommer führte der Fluss meist weniger Wasser als im Frühjahr oder Winter.

Flußüberquerungen waren besonders für Handelsstraßen wichtig. Bei Magdeburg kreuzten sich wichtige Handelswege. Die Fernstraßen kamen vom Niederrhein über Minden, Hameln, Hildesheim, Seehausen und Hohendodeleben. In Magdeburg endete die Handelsstraße, die vom Rheinland über Westfalen und Halberstadt führte und sich bei Ottersleben mit dem aus Quedlinburg kommenden Königsweg vereinigte. Auch die Straßen aus Erfurt und Eisleben über Staßfurt oder Bernburg sowie die von Halle, Calbe und Schönebeck

Magdeburg um 1000 mit Burgfurt (vorottonisch) und Marktfurt (ottonisch) (Mru)



endeten hier. Straßen aus Lüneburg über Bardowick, Uelzen, Haldensleben und aus dem Norden über Tangermünde und Wolmirstedt trafen sich. Die ältesten Handelswege, die von Magdeburg nach Osten führten, nahmen ihren Lauf über Cracau, Königsborn oder Wahlitz sowie Gommern. Schließlich kam die Elbe als Wasserstraße hinzu. Vom Verkehrsknotenpunkt Magdeburg war damit sowohl der Süden, Westen und Norden als auch der Osten Europas zu erreichen.

Bei Magdeburg konnte die Elbe verhältnismäßig leicht überschritten werden. Durch Felsbarrieren war die Elbe gezwungen, sich in mehrere Arme aufzuteilen. Diese waren seicht und im Sommer gut zu überqueren. Es wird angenommen, dass es zwei solcher seichten Stellen gegeben hat. Die Burgfurt, die in der Nähe des heutigen Domes lag, wurde wahrscheinlich zuerst genutzt. Später, im 10. Jahrhundert, erfolgte eine Bedeutungsverlagerung zugunsten der Stadt und damit der Marktfurt. Nicht wie bei anderen Städten, zum Beispiel Frankfurt, Ochsenfurt, Querfurt, Staßfurt wird die Lage der Stadt im Namen sichtbar. Bei Magdeburg war wohl die Burg als Faktor der Grenzsicherung und der Ausübung politischer Macht von größerer Bedeutung und gab so der Stadt einen Teil ihres Namens.

3.2. Fähre

Ein weiteres einfaches Hilfsmittel zur Überquerung von Flüssen ist die Fähre. Fähren sind Schiffe, die regelmäßig über einen Fluss oder See hin- und herfahren, um Menschen und Güter zu transportieren. Sie sind wahrscheinlich älter als Brücken. Die Bewohner Magdeburgs bedienten sich der Fähren schon vor mehr als 1000 Jahren, nachweislich seit dem 12. Jahrhundert. Ihre Bedeutung in Magdeburg wird besonders an den Stellen stromaufwärts deutlich, wo es keine Furten und auch später keine Brücken gab.

So nutzten die Klöster Berge und Unser Lieben Frauen Fähren zur Bewirtschaftung ihrer Wiesen, Felder und Wälder entlang der Elbe. Seit dem Jahre 1015 besaß das Kloster Unser Lieben Frauen 10 Hufen Land in Salbke und den Wald zwischen der „alten“ und „neuen“ Elbe, die Kreuzhorst. Im Jahre 1105, so berichten die Quellen, erhielt das Kloster Berge die Fähre von Fermersleben zur Nutzung einschließlich der Einnahmen.

Auch die an der Elbe gelegenen Dörfer nutzten Fähren für ihre Vieh- und Weidewirtschaft. Salbke und Westerhüsen besaßen gemeinsam eine Fähre. Sie soll sich

Fähre auf der Elbe im Magdeburger Ortsteil Westerhüsen am 7. 7. 2004 (KJü)



schon um 1600 am gleichen Standort wie heute, am Ausgang der Kieler Straße, befunden haben. Die Klosterfähren hatten keinen festen Liegeplatz, sondern pendelten auf der Elbe zwischen Prester und Westerhüsen, überall wo sich Klosterbesitz befand, hin und her.

Als das Kloster Berge den Fährbetrieb eingestellt hatte, musste Ersatz geschaffen werden. Deshalb wurde im Jahre 1907 ein Antrag auf eine Fähre bei der Königlichen Wasserinspektion und beim Deichhauptmann von Prester gestellt. Dem Antrag wurde stattgegeben, und Paul Michaelis übernahm den Fährbetrieb mit einem Motorkahn. Er war gleichzeitig Besitzer der Fermersleber Badeanstalt. Von dort wurde auch mit der Fähre übersetzt. Die Anlegestelle in Prester befand sich an der Buhne 3 b. Sie war den Bewohnern von Prester als Wasserbuhne bekannt. Der Fährbetrieb wurde bis um 1950 aufrechterhalten. Im Besitz von Paul Michaelis befand sich eine Kopie von „Eises Notbuch“, in dem die Rechte und Pflichten der Fährmänner und Fährknechte festgelegt waren. Aus einem Eintrag von 1709 geht hervor, dass die Fährmänner jedermann, der sich ihnen anvertraut hatte, zu Nutz und Frommen zu befördern, ohne Ansehen des Standes. Von Anfang bis Ende jeden Tages sollte die Überfahrt so durchgeführt werden, dass niemand länger als eine Stunde Aufenthalt hatte. Ansonsten kostete es einen Taler Strafe. Die Fährpausen sollten eine halbe Stunde nicht überschreiten. Der Fährmann hatte für die Sicherheit von Mensch, Tier und Gütern zu sorgen. Das war besonders bei Hochwasser und Eisgang eine hohe Verantwortung.

Die Salbker Klosterfähre stellte Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Betrieb ein, weil die Bewirtschaftung des Klostersgutes zu diesem Zeitpunkt endete.

Seit dem Jahre 1795, nach Aussage von Frau Gertrud Maaß seit 1648, hat eine Fähre in Salbke ihren Dienst bis nach dem 2. Weltkrieg versehen. Sie war zuletzt, wie in Fermersleben, eine Motorkahnfähre, diente nur der Beförderung von Personen, Fahrrädern und kleineren Lasten und wurde bis 1959 in der sechsten Generation von der Familie Maaß betrieben. Diese hatte im 19. Jahrhundert halbjährlich 10 Taler Pacht zu zahlen. Bis 1918 war das Antriebsmittel der Wind, das heißt, es wurde gesegelt. Danach folgte ein Antrieb mit Dampf und später mittels Dieselmotor. Die Fähre versorgte den Kreuzhorstförster in dessen Forsthaus „Kulenhagen“ auf der östlichen Elbseite. Das Forsthaus wurde 1880 zum Abbruch verkauft, der Fährbetrieb aber lief weiter.

Der letzte Fährmann war Otto Maaß. Er betrieb die Fähre gemeinsam mit seiner Tochter, Gertrud Maaß, die am 10. Oktober 2004 in Salbke ihren neunzigsten Geburtstag beging. Mit 15 Jahren heuerte sie bei ihrem Vater an und half ihm 30 Jahre lang täglich von 6 Uhr bis zum Dunkelwerden. Die Fähre wechselte bis zu 40 mal das Ufer über eine Länge von 300 Metern. 15 Pfen-



Paul Michaelis und seine Fähre im Magdeburger Ortsteil Fermersleben. Zur Unterstützung des Dieselmotors und zur Kraftstoffeinsparung wurde bei Wind ein Segel gesetzt. (StAM)



Fähre Michaelis in Fermersleben. Auf der Plattform wurden Gepäck und Fahrräder befördert. (StAM)



Paul Michaelis und seine Fähre mit Aufbau, in dem die Fahrgäste bei schlechtem Wetter Schutz fanden (StAM)

nige wurden von Erwachsenen, 5 von Kindern und 10 Pfennige für Fahrräder und Handwagen kassiert. In den 1950er Jahren wurden pro Fähre bis zu 70 Passagiere transportiert. Je nach Hoch-, Niedrig- oder Normalwasser kamen bis zu fünf verschiedene Fähren zum Einsatz. Nachdem der Vater und auch der Bruder 1959

starben, wurde der Fährbetrieb eingestellt. Die Kahn-Fährleute konnten mit ihrem Boot sehr geschickt umgehen. Sie fuhren, im Gegensatz zur Gierfähr, fast zu jeder Jahreszeit, auch bei Hochwasser über die überfluteten Wiesen und auch bei Niedrigwasser, da die Kähne nur einen geringen Tiefgang hatten.

Die Westerhüser Fähr war für die Bewohner von Westerhüsen und Salbke zuständig. Sie wurde ursprünglich von zwei Fährknechten über die Elbe gestakt. Als ihr Besitzer, Moritz Sangerhausen, den Fährbetrieb aufgab, zog er die Fähr an Land und ließ sie verrotten. Sein Nachfolger, Peter Voigt, kaufte eine neue, die so genannte „Arche“. Voigt soll 1631 in Magdeburg mit ums Leben gekommen sein.. Seine Fähr aber setzte den Betrieb fort. Mit ihr sollen Soldaten Tillys über die Elbe gekommen sein.

Auf Grund des Niedergangs der Wirtschaft im Dreißigjährigen Krieg ruhte der Fährbetrieb nach 1631 etwa 50 Jahre lang. Die Klosterfähr in Salbke war zwar in Betrieb und konnte genutzt werden. Sie hatte aber keinen festen Anlegeplatz und war deshalb sehr unzuverlässig. Deshalb entstand Ende des 17. Jahrhunderts in Westerhüsen eine Gemeindefähr.

Die Bauart der Fähren veränderte sich im Laufe der Zeit. Bis 1813 gab es so genannte Schrickfähren. Sie

Übersetzen eines Geschützes durch die Pioniere über die Elbe bei Westerhüsen oberhalb der Fähr am östlichen Elbufer, Postkarte geschrieben 1913. (EBu)



Hinweisschild an der Fähr im Magdeburger Ortsteil Westerhüsen im Jahre 2004 (JBu)

wurden mittels Stangen oder Staken bewegt, konnten aber auch segeln.

Von Unglücken blieben die Fähren nicht verschont. Mitte des 18. Jahrhunderts ereignete sich ein schwerer Unfall, als während der Heuernte ein Gewitter aufkam. Alles wollte schnell über die Elbe. Dabei wurde die Fähr hoffnungslos überladen. Mitten im Strom riss die Ankerkette, die Fährknechte verloren die Gewalt über das Fahrzeug, die Fähr trieb stromabwärts und kippte um. Nur wenige der Mitfahrenden konnten sich retten.



Fähre Westerhüsen am östlichen Elbufer, Postkarte geschrieben 1907. (EBu)

Nach 1850 wurde die Querketten-Gierfähre bei Westerhüsen eingerichtet. Die Kette lag quer im Strom und lief auf der Fähre über Rollen und Winden. Damit wurde die Fähre schräg zur Fahrtrichtung in Gierstellung gebracht und durch die Strömung ans jeweils andere Ufer gedrückt. Als 1871 die Kettenschiffahrt begann, war die Fährkette ein Hindernis und musste beseitigt werden.

Fähre Westerhüsen im Eis vor 1945 (StAM)



Es wurde die heute noch benutzte „fliegende“ oder Gierseilfähre entwickelt. Die Fähre ist an einem in Strömungsrichtung in der Elbe liegenden Pendelseil befestigt. Dieses 100 bis 200 Meter lange Seil ist entweder im Fluss außerhalb der Fahrrinne oder am Ufer fest verankert. Vor der Fähre spaltet es sich in zwei Führungsseile auf, die an zwei Winden auf der Fähre

Fähre Westerhüsen mit Anlegestelle am gegenüberliegenden östlichen Ufer (JBu)



befestigt sind. Mit Hilfe der Winden werden die Seile verlängert oder verkürzt, um die nötige Schrägstellung der Fähre zur Strömungsrichtung zu erreichen. Bereits 1657 hatte der Holländer Hendrick Heuck die Gierseiltechnik erfunden und setzte sie zur Überquerung seines Heimatflusses Waal ein. Gieren bedeutet in der Seefahrt vom Kurs abkommen. Bei der Gierfähre wird bewusst auf diesen Effekt gesetzt. Die Energie des strömenden Wassers wird genutzt, um die Fähre quer zur Strömung zu bewegen. Das Schöne an der Gierseilfähre ist ihre Lautlosigkeit.

In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde eine neue Fähre gebaut. Sie war 27 Meter lang und 8 Meter breit und konnte 200 Passagiere befördern. Die heutige Fähre gehört den Magdeburger Verkehrsbetrieben. Sie hat eine Tragfähigkeit von acht Tonnen und befördert auch Kraftfahrzeuge und Pferdefuhrwerke. Die Gierfähre ist ein Lastenträger. Ihre größte Bedeutung erlangte die Westerhüser Fähre im 20. Jahrhundert durch die Beförderung landwirtschaftlicher Fahrzeuge, aber auch der

Menschen, die in Randau, Calenberge oder Pechau wohnten und im Süden von Magdeburg in den Betrieben Fahlberg-List, im Reichsbahnausbesserungswerk oder im Schwermaschinenbau arbeiteten. Ihnen blieben durch die Fähre weite Umwege über die Elbbrücken erspart.

Eine weitere Fähre existiert noch im Stadtteil Buckau für Beförderung von Personen zum Stadtpark. (vgl. Abschnitt 8.3. Die Sülzebrücke)

Im 19. und 20. Jahrhundert gab es im Elbabschnitt von Buckau bis zum Herrenkrug neun Fahrstellen, darunter eine in Höhe des Domes als Verbindung zum Stadtpark und zwei an der Alten Elbe unterhalb des Wasserfalls. Der Stadtführer des Verkehrsvereins von 1911 weist folgende „Dampfer-Fähren“ aus: Neustadt – Herrenkrug; Fähre „Domfelsen“ bei Bastion Cleve (Fürstenufer) – Kl. Stadtmarsch; Fähre „Buckau“ Friedrich-Wilhelmsgarten – Stadtpark Schützenhaus; Fähre „Sülze“ Badeanstalt Buckau – Stadtpark Nähe Salzquelle; Erwachsene 5 Pfennig, Kinder von 4-14 Jahren 3 Pfennig.

Funktionsschema der Gierfähre. Der Anstellwinkel zur Strömung bestimmt die Fahrrichtung der Fähre. Informationstafel Kulturlandschaftlicher Erlebnispfad Elbaue 2004. (JBu)



Fähre im Magdeburger Stadtteil Westerhüsen am westlichen Elbufer. An den Bojen ist der Verlauf des Gierseiles zu erkennen. (JBu)



Anlegestelle auf der Stadtparkseite für die Fähre am Domfelsen (MAN)



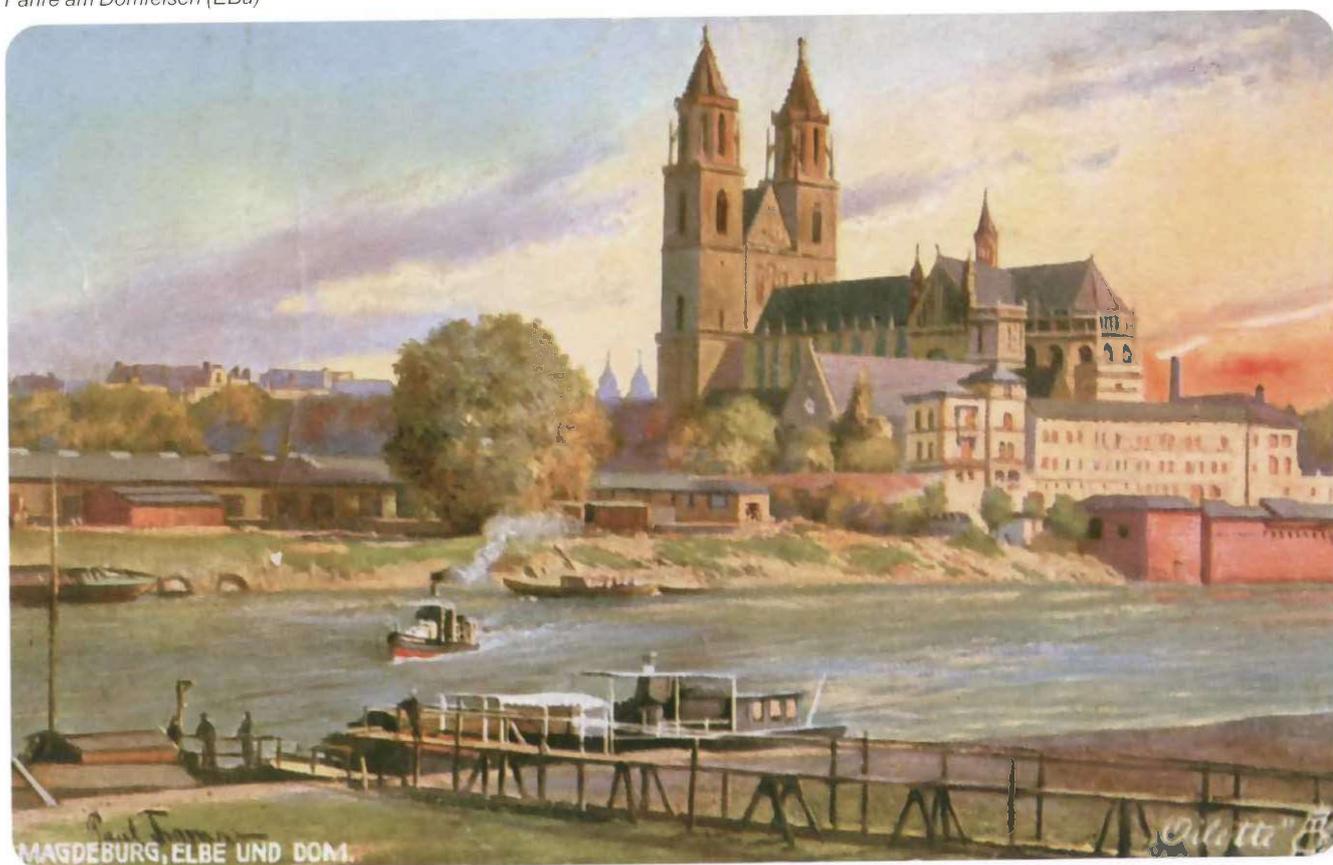


Magdeburg,
Brückensteg, Elbpartie mit Dom.

21.

Fähre am Domfelsen, Postkarte geschrieben 1926 (?). (EBu)

Fähre am Domfelsen (EBu)



MAGDEBURG, ELBE UND DOM.

G. L. B.



Fähre im Magdeburger Stadtteil Buckau an der Anlegestelle Stadtpark (EBu)



Fähre an der Anlegestelle Buckau im Jahre 2004 (JBU)

Fährhaus Buckau und neue Stützbrücke (JBU)

Fährhaus Buckau (JBU)



4. Der Strombrückenzug

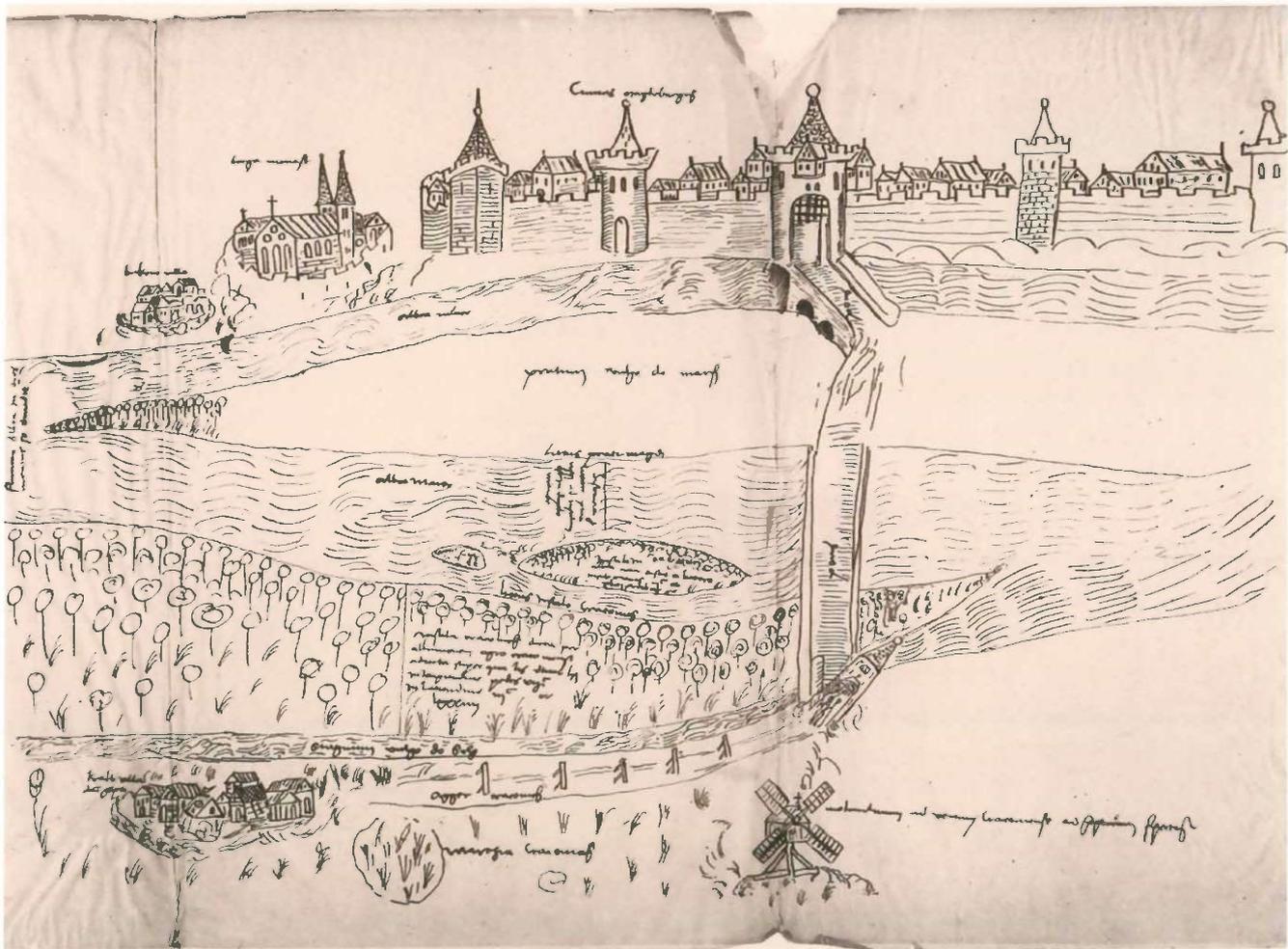
4.1. Der Strombrückenzug bis zum 17. Jahrhundert

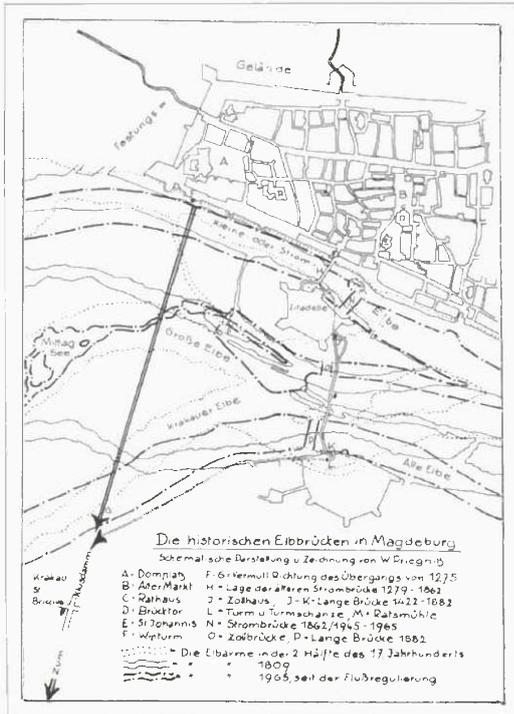
Der Verlauf der Elbe war im 16. Jahrhundert, wie es eine Karte von 1509 zeigt, ein anderer als heute. Die Teilung in zwei größere Arme erfolgte damals schon bei Buckau, also da, wo auch heute noch die Alte Elbe abzweigt. Aber die Große Elbe (albea major), damals der Hauptstrom, floss im Verlauf der jetzt versandeten und völlig unbedeutenden Tauben Elbe im heutigen Stadtpark. Die heutige Stromelbe war zur damaligen Zeit die Kleine Elbe (albea minor). Beide vereinigte sich annähernd dort, wo sich heute Strom- und Alte Elbe treffen. Der östlichste Elbarm spielte keine Rolle. Er folgte weitgehend dem Lauf der heutigen Alten Elbe. Wahrscheinlich war er mehr ein stehendes Gewässer mit verschliffener Uferzone. Die vielen Elbarme waren an den meisten Stellen sehr flach und durch nicht regulierte Wasserführung leicht zu passieren. Anfang des 18. Jahrhunderts verlagerte sich der Schiffsverkehr immer mehr

auf die Kleine Elbe, was ihr wahrscheinlich die Bezeichnung Stromelbe einbrachte.

Wie bereits erwähnt, war das 13. Jahrhundert das Jahrhundert des Brückenbaus. Furten und Fähren konnten den Anforderungen an die Flußüberquerung nicht mehr genügen. Der Wasserstand hatte sich auf Grund von Klimaveränderungen erhöht und die Technik Fortschritte gemacht. Jedenfalls besaß Magdeburg im letzten Drittel des 13. Jahrhunderts eine Brücke, und der Schöppenchronist berichtet: „ein brugge hedde gan over de grote Elve jegen Cracawe.“ Im Jahre 1275 stürzte die Brücke am 13. Juli bei einer großen Prozession ein, wobei „verdrunken wol 3hundert volkes.“ Wann die Brücke erbaut wurde, war bisher in den Quellen nicht zu finden. Auch über ihre Lage gibt es keine genauen Angaben. Der Schöppenchronist berichtet aber über einen hölzernen Turm, der zum Schutz der Brücke errichtet worden war. Dieser Turm sollte durch einen aus Stein ersetzt werden. Darüber kam es mit Erzbischof Dietrich 1363 zum einem Streit. Dietrich hatte gegen diesen Bau Einspruch erhoben, da er dicht am Möllen-

Der Brückenzug über die Kleine, Große und Cracauer Elbe. Ältester Plan der Altstadt Magdeburg und des Elbvorlandes, 1509 (LHSA)





hofe stand, als „borchvrede dar stunt wo eine brugge hedde gan over de Grote Elve jegen Cracawe.“ Daraus kann geschlossen werden, dass die Brücke auf dem Domfelsen begann, der als fester Baugrund genutzt wurde, und bis zum Klusdamm führte. Danach müsste sie eine Länge von einem Kilometer gehabt haben. Der steinerne Turm, der errichtet wurde, nachdem der Erzbischof schließlich doch zugestimmt hatte, denn er war der Ansicht: „Hättet ihr zehn Türme bei meinem Hofe stehen, die schaden mir nicht, wenn wir einträchtig sind, hätten wir auch 40 Türme, die hülfen uns nicht, wenn wir zwieträchtig wären“, diente nicht als Brückenkopf, sondern als Zollstelle für die durchfahrenden Schiffe. Über den Wiederaufbau der 1275 eingestürzten wahrscheinlich steinernen Brücke schweigen die Quellen. Im Jahre 1279 wird von einer Mühle berichtet, die „benedden de brugge lach.“ Die Magdeburger Stadthistoriker vermuten, dass die Brücke bald nach 1275 wiederaufgebaut und dabei 600 Meter nach Norden verlegt wurde, also in die Nähe des alten Brücktores. Es soll ein Bauwerk teils aus Stein, teils aus Holz gewesen sein.

Elbbrücken und Flussregulierungen in Magdeburg

Mögliche Lage der nach dem Brückeneinsturz von 1275 neu errichteten Brücke (HRe)



Gründe für die Verlegung der Brücke können zum einen in der größeren Nähe zur Bürgerstadt, zum anderen in Veränderungen des Flußlaufes zu suchen sein. Die Elbe, damals völlig unreguliert, veränderte ihre Läufe, Inseln und Untiefen in kurzer Zeit. Hochwasser und Eisgang sorgten immer wieder für Überraschungen. Im Gegensatz zur vorherigen Brücke wurde mit der neuen nur die Stromelbe (kleine Elbe) überbrückt. Das bedeutete eine Verkürzung auf 200 Meter. Die Große Elbe, die kurz vor ihrem Zusammenfluß mit der Kleinen Elbe ziemlich breit war, wurde wahrscheinlich mit einer Furt oder Fähre passiert. Die Lage der Brücke über die (Kleine) Stromelbe veränderte sich bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts nicht.

Erst Anfang des 15. Jahrhunderts, genauer 1422, rückt die Brücke wieder in das Gesichtsfeld der Stadtgeschichte. Anlass ist ein Unglück. „Des sulven jahres in der Nacht an dem osteravende ging ein pilre in den grunt an der steinen bruggen over de lutteke Elven von dem groten water, dat in den Winter gewest was“ (in der Nacht des Ostersonnabends, am 11. April 1422, ging ein Pfeiler der steinernen Brücke über die Kleine Elbe in den Grund, bei dem Hochwasser, das im Winter ge-



Zugefrorene Elbe am 3. 2. 1937 (StAM)

Eisgang, der zu Brückenschäden führt (StAM)



wesen war), schreibt der Chronist. Die Brücke war also eine steinerne, und es wird bestätigt, dass Hochwasser die Ursache für den Pfeilereinsturz war, so wie auch bei späteren Brückenschäden. Hinzu kamen die Strömung und der Eisgang. Die im Strom verankerten Schiffmühlen trugen ebenfalls zu Schäden an den Brücken bei. So zum Beispiel die Mühle, wahrscheinlich die Ratsmühle, die 1374 anstelle einer kleineren Mühle unterhalb der Brücke positioniert wurde. Da die Strömung zum Antrieb nicht ausreichte, wurde eine Flutrinne angelegt, die in der Strömung einen Stau zum Vorteil für die Mühle aber zum Nachteil für die Brücke erzeugte.

Der Pfeilereinsturz an der steinernen Brücke über die (Kleine) Stromelbe bewirkte, dass der Rat der Stadt Magdeburg mit Zustimmung der Schöffen und aller Innungen den Bau einer hölzernen Brücke über die (Große) Alte Elbe „Gott zum Lobe und der Stadt zu Ehren und Frommen und manchen Menschen zum Troste“ beschloss. Vielfach wurde daran gezweifelt, dass dieses für die damalige Zeit sehr schwierige Werk gelingen würde. Deshalb fand sich anfänglich niemand bereit, die Verantwortung für das Bauwerk zu übernehmen, weil „unspreklik arbeit, sorge und moie“ damit verbunden waren. Die Weigerung war verständlich, denn Brückenbau erforderte Lernen, sich auf Situationen einzustellen, die das Wasser schuf. Außerdem wurde befürchtet, der Verantwortliche könne auch Schaden an seinem Vermögen erleiden. Endlich entschloß sich das frühere Ratsmitglied Hans Schartow, die Leitung des Baues zu übernehmen. Ihm zur Seite wurden Klaus Klumpsilber, Ciliax von Burg und Heinrich Hasse gestellt. Als Ersterer 1424 zum Schultheißen gewählt wurde und die Aufgabe aufgeben musste, fand sich niemand bereit, die Lücke zu füllen. Die technischen Arbeiten führte der Magdeburger Bürger und Zimmermeister Klaus Schartekopf aus. Das nötige Holz wurde teilweise aus dem Forst von Güsen und aus Böhmen beschafft. Letzteres wurde die Elbe herunter gefloßt. Der Brückenbau brachte wieder Ärger mit dem Erzbischof, dessen Erlaubnis nicht eingeholt worden war. Er untersagte den Weiterbau an der Brücke. Außerdem wurde die Stadt zu 6000 Talern Strafe verurteilt. Magdeburg setzte das begonnene Werk trotzdem fort und handelte die Strafe auf 700 Taler herunter.

Die drei Bauherren bemühten sich sehr um die Befestigung des Ufers. Erstmals brachten sie mit Erde gefüllte Körbe an, um Landabspülungen zu vermeiden. Sie erreichten das Gegenteil. Das Wasser schlug über die Körbe hinweg und riss große Teile des Ufers und der Elbmarsch (aus Feinsanden und Schlick bestehende Anschwemmungen) ab.

Über die steinerne Brücke in der Kleinen Elbe wird ständig von Beschädigungen berichtet. 1424 brach der Pfei-

ler neben dem Brücktor zusammen und riss zwei Brückenwölbungen mit sich. Ursache dafür war wahrscheinlich Eisgang. 1425 sollte die Brücke von einem Meister mit dem Namen Kurt von Dresden repariert werden. Dieser arbeitete aber sehr langsam. Deshalb engagierte sich der Rat Hans von Padua dafür, und den Bau leiteten nun die Bürger Claus Voß und Claus Schulte.

Im gleichen Jahr wurde ein Vertrag über den Bau einer Mühle in der Kleinen Elbe mit Peter von Preußen abgeschlossen, der im Rufe eines geschickten Baumeisters stand. Zwar gab es mehrere Wassermühlen an der Schrote und in der Altstadt eine durch Pferde betriebene Roßmühle der Bäcker- und Brauerinnung. Sie konnten wohl aber den Bedarf nicht befriedigen. Außerdem hatten die Bürger nach Aussagen des Schöpfenchronisten durch die Müller allerlei Verdrießlichkeiten zu erleiden. Deshalb wurde eine neue Mühle errichtet. Sie soll eine feste Mühle gewesen sein, die in der Nähe des Westufers der Kleinen Elbe auf einem Sockel stand. Der Sockel soll schiffartig und mit Schaufelrädern ausgestattet gewesen sein, die die Kraft des Wassers übertrugen. Wäre es eine Schiffmühle gewesen, wie F. W. Hoffmann annimmt, hätte sie versetzt werden können, wenn der Stau des Wassers die Brücke gefährdete (W. Priegnitz). Die neue Mühle rief einen Wasserstau hervor, der zwei Pfeiler der Brücke unterspülte, die zusammenstürzten. Ob die Pfeiler wieder errichtet wurden, ist nicht bekannt. Aber bereits 1428 fiel die Steinbrücke über die Kleine Elbe der Mühle wegen über die Hälfte zusammen. 1438 stürzten drei Pfeiler am Brückenende zum Stadtmarsch ein. Die Strömung in der Kleinen Elbe war unberechenbar. Ihr Druck, insbesondere bei Eisgang, und die Strudelbildung durch die neue Mühle führten immer wieder zu Unglücksfällen.

Im Jahre 1450 soll die Steinbrücke wiederhergestellt gewesen sein. Leider dauerte es nur bis 1473, dann hatte der Eisgang im Winter die Brücke erneut zerstört. 1502 wird wieder von Pfeilereinstürzen berichtet. Die immer wieder notwendigen Reparaturen waren auf die Dauer sehr kostspielig. Der Rat beschloss den Bau einer Holzbrücke auf drei Pfeilern. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts blieb es bei der Holzkonstruktion. Die ständigen Pfeilereinstürze sind neben den problematischen Strömungsverhältnissen auf die damalige Brückentechnik zurückzuführen. Besonders die Technik des Fundierens steckte noch in den Kinderschuhen. Sollten die Fundamente der Pfeiler in die Sohle des Flusses eingesetzt werden, müsste er umgeleitet oder abgedämmt werden. Das war aber nicht möglich, und die Gründung erfolgte bei fließendem Wasser. An den Stellen, an denen die Pfeiler stehen sollten, wurden Steine aufgeschichtet und darauf die Pfeiler aufgemauert.

Bei der damals notwendigen Pfeilerdichte, die Strombrücke hatte mindestens sechs Pfeiler, entstand ein star-

ker Stau, der in Verbindung mit Hochwasser und Eisgang zu Katastrophen führen konnte. Das hindurchströmende Wasser vertiefte das Flussbett zwischen den Steinhäufen, diese sackten ab und brachten die Pfeiler zum Einsturz. Auch eine andere Methode brachte keine Besserung. Aus Eichenbalken wurde ein Rahmen gefertigt und mit starken Bohlen belegt. Der Rahmen wurde an der entsprechenden Stelle im Fluss verankert und auf der so entstandenen Plattform der Pfeiler errichtet, und zwar so hoch, dass er aus dem Wasser herausragte, wenn das Gebilde auf dem Grund lag. Danach wurden um den Pfeiler Steine aufgeschüttet, um die Holzplatte und den benachbarten Flußboden zu bedecken. Das Ziel, das Bauwerk auf diese Weise vor Unterspülung zu schützen, wurde aber auf Dauer auch nicht erreicht. In der Mitte des 15. Jahrhunderts wird von einer weiteren Brücke berichtet, die sich weiter nördlich befinden haben muss. Spuren konnten bisher jedoch nicht gefunden werden.

Aufbau und Grundriss der Stadtbrücke (JLau)

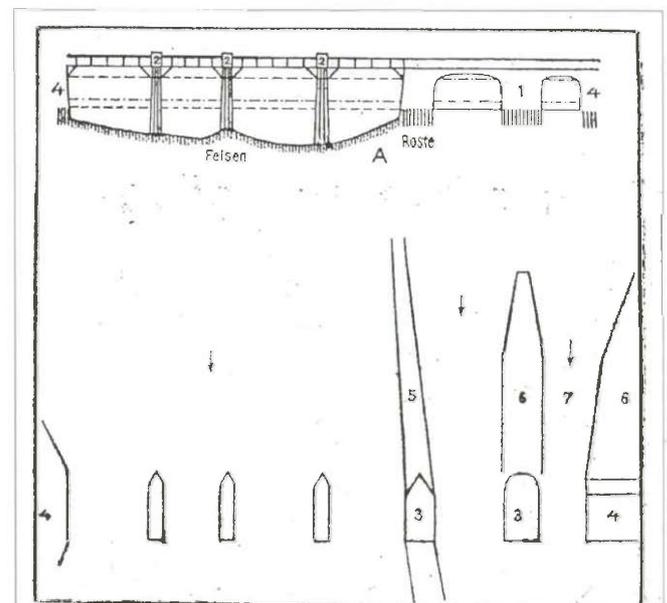


Abbildung 5

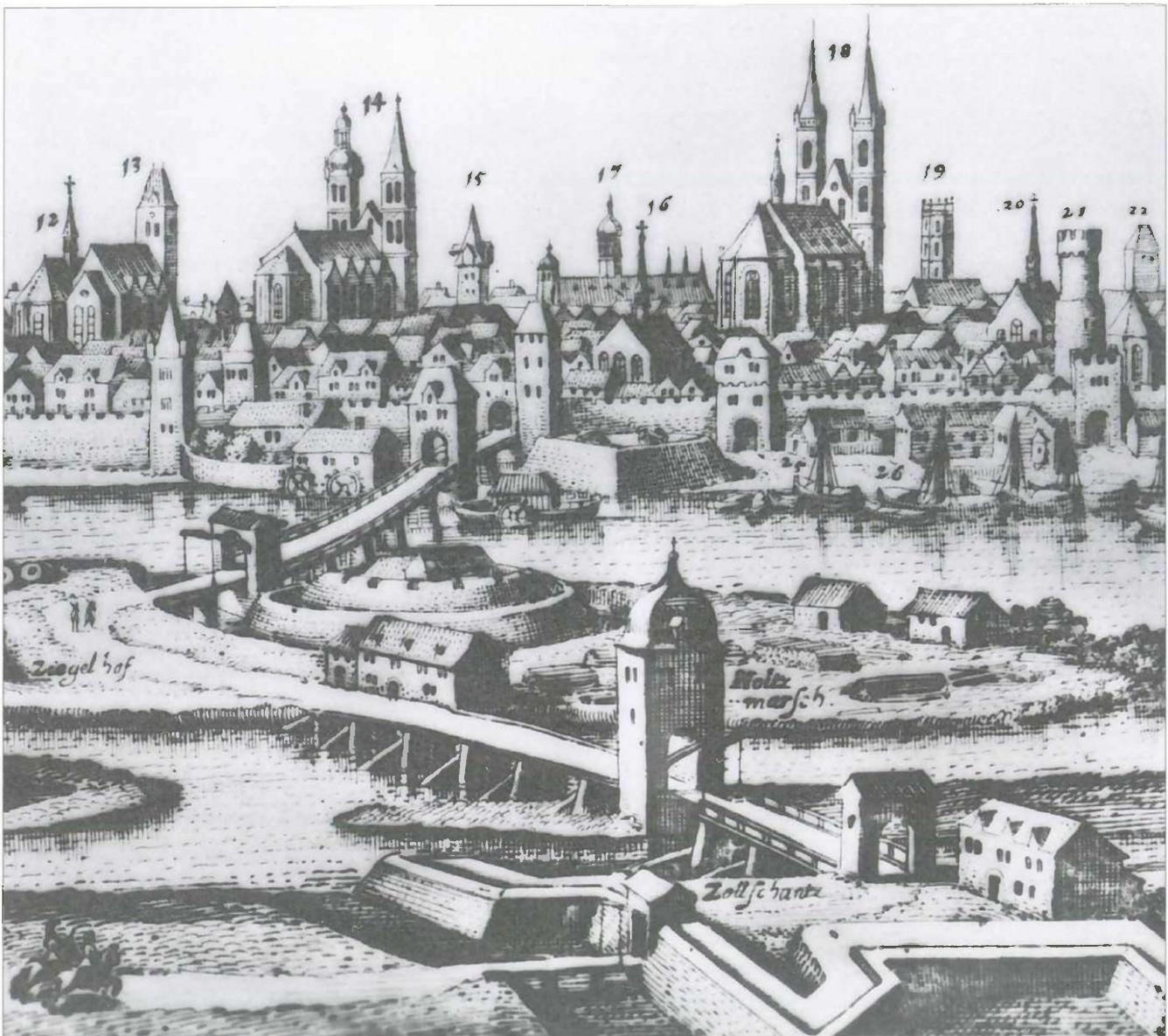
A Seitenansicht, unterer Teil der Karte; Grundriß der Stadtbrücke über die kleine Elbe (Stromelbe). 1. Gemauerter Teil. 2. Steine zur Belastung der nur 1,20 Meter in Kies stehenden hölzernen Pfeiler. 3. Pfeiler aus Steinen, auf Roste gegründet. 4. Stirnmauer. 5. Oberwärtiger kleiner Mühlendamm, gefüllt mit Kies, Sand, Schotter. 6. Vorbauten, um den Strom für die Ratsmühle zu leiten. 7. Das Mühlengerönnen. — — Pegelhöhe o des alten Pegels. — — — — — höchster und niedrigster Wasserstand. Seitenansicht der Brücke um 1820. 5, 6, 8 aus dem 18. Jahrhundert. Maßstab 1 : 480.

Das 17. Jahrhundert brachte mit dem Dreißigjährigen Krieg Not, Elend und Zerstörung insbesondere über das Kurfürstentum Brandenburg und Magdeburg. Neben der fast vollständigen Zerstörung der Stadt im Mai 1631 ließ Pappenheim im Januar 1632 die Lange Brücke, heutige Anna-Ebert-Brücke, anzünden. Dabei brannte sie fast vollständig ab. Erst 1666 konnte die Lange Brücke wieder errichtet werden und hatte dann bis ins 19. Jahrhundert Bestand.

Nach Guericke's Berechnungen wurden für die Lange Brücke 24 gedoppelte und für die Grahl'sbrücke zwei ganze und zwei halbe Joche benötigt. Jedes gedoppelte Joch wurde aus 23 Eichenpfählen zusammengesetzt.

Ihre Länge sollte 13,8 bis 15 Meter betragen. An die Spitze bekamen sie einen eisernen gestählten Schuh, der mit Nägeln befestigt wurde. Dann wurden sie auf den Boden gesetzt und eingerammt. Die Pfähle wurden in drei Reihen gesetzt und mit drei eisernen Bolzen verbunden. Ein gedoppeltes Joch war sechs bis sieben Meter breit. Die Joche wurden verkleidet und durch 18 Balken von 12,5 bis sieben Metern Länge miteinander verbunden. Es verblieben dadurch etwa acht Meter breite Öffnungen. Über die Balken wurden 28 Zentimeter breite und acht Meter lange Eichenbohlen gelegt. Zur Durchführung des Bauens benötigte Guericke vier „mittelmäßige“ Schiffe. Was er unter mittelmäßig ver-

Strombrückenzug vor der Zerstörung im Dreißigjährigen Krieg, nach Merian um 1625 (StAM)



stand, wird nicht deutlich. Weiterhin verlangte er einen Prahm, zwei Kähne, Gerüste, Seile und ein Haus für die Einlagerung des Werkzeugs. Er rechnete mit einer Bauzeit von einem Jahr, wenn zwei Meister, zehn Gesellen und zehn Handwerker eingesetzt würden. Für die Kosten veranschlagte er 5500 Taler.

Die Stadt war nicht in der Lage, allein derartig hohe Kosten zu tragen. Über den Wiederaufbau der Langen Brücke zwischen 1634 und 1666 gibt es unterschiedliche Angaben. So soll sie 1634 aufgebaut und 1636 durch Brand sowie 1646 und 1654 durch Eisgang wieder zerstört worden sein. Andere Berichte sprechen davon, dass die Stadt sich von 1638 bis 1666 mit Fähren beholfen hat. Diese These wird durch Fähramtsrechnungen gestützt.



Die „Kurze Brücke“ über die Kleine (Strom-) Elbe vor der Zerstörung 1631 (StAM)

Der Strombrückenzug auf dem Plan der Kaiserlichen zur Erstürmung Magdeburgs am 10. Mai 1631 (HAs)





„Der Elbbrückenzug um 1680“ nach der zeitgenössischen Zeichnung eines unbekanntem Holländers

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| 1 Brücke über die Kleine Elbe | 8 Kleine Elbe |
| 2 Brücktor | 9 Johannis- oder Neu-Tor |
| 3 Brückenschanze auf dem Stadtmarsch | 10 Rathaus |
| 4 Zollhaus | 11 Johanniskirche |
| 5 Lange Brücke | 12 Ulrichskirche |
| 6 Turm am Ostende der Langen Brücke | 13 Heil.-Geist-Kirche |
| 7 Große Elbe | 14 Ratsmühle |

Der Elbbrückenzug um 1680 (WPri)

Die Gründungspfähle der unter Otto von Guericke gebauten Langen Brücke, von 1666 sind noch heute bei Niedrigwasser zu sehen, 2004, Ansicht Südseite Anna-Ebert-Brücke (JBU)



Im Jahre 1666 wurde die Lange Brücke nach den Wirren des Dreißigjährigen Krieges unter der Leitung Otto von Guericke endgültig aufgebaut. Es ist das größte Brückenbauwerk in Magdeburg gewesen. Die Reste der in den Flußgrund gerammten Eichenbalken sind noch heute bei Niedrigwasser nördlich der Anna-Ebert-Brücke zu sehen.

Zum Schutz der Brücke wurde am Ostufer ein Turm errichtet. Nach diesem Turm erhielt die 1731 angelegte Befestigung des Brückfeldes den Namen „Turmschanze“. Der Turm wurde Anfang des 19. Jahrhunderts abgebrochen.

Elbbrücken im 18. Jahrhundert, Mittel-Elbe entspricht der Großen Elbe, heutige Taube Elbe (JLau)

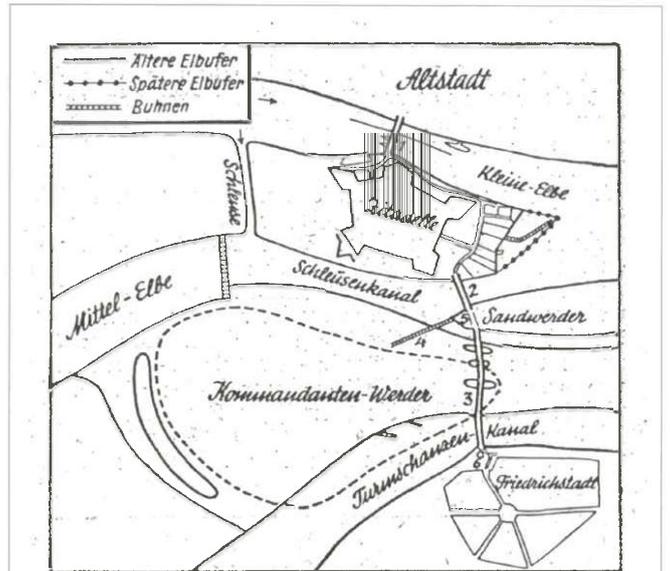


Abbildung 4
 Die Brücken im 18. Jahrhundert. 1. Stadtbrücke. 2. Grahlbrücke, 3. Lange Brücke, 4. Zigeunerbühne, 5. Mittelland, 6. Roteturm.

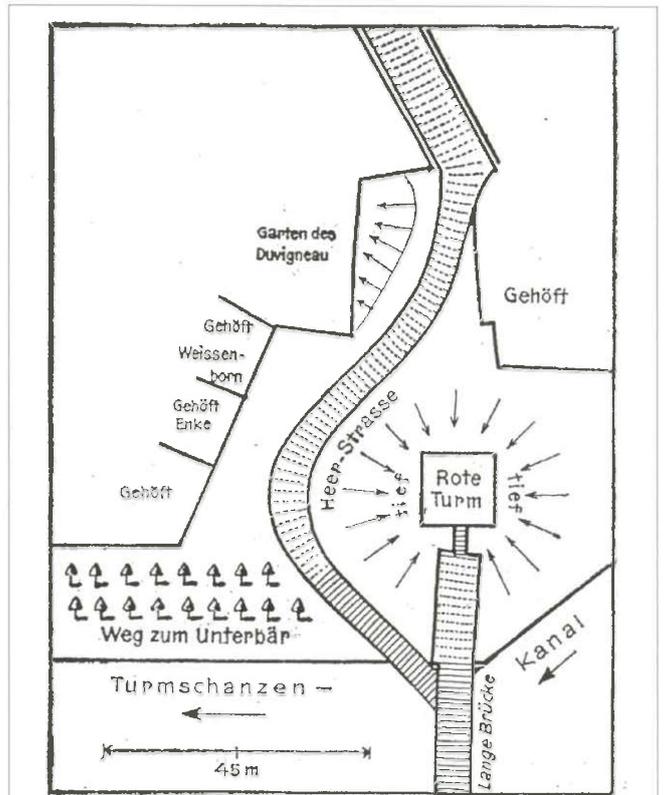


Abbildung 6
 Das Bild gibt einen Plan vom Jahre 1803. Ausgang der Langen Brücke zur Turmschanze (Friedrichstadt). Der alte Weg über ein steinernes Gewölbe ist 1722 durch eine Abzweigung von der Brücke ersetzt. Die Grundstücke der Friedrichstadt liegen tiefer als die Heerstraße.

Lange Brücke und Roter Turm um 1800 (JLau)

4.2. Magdeburger als Brückenbauer

Für den Bau und die Instandhaltung der an der Elbe gelegenen, der Stadt gehörenden Gebäude, Dämme und Brücken war das wahrscheinlich schon sehr früh eingerichtete Fähramt verantwortlich. Es bestand im 17. Jahrhundert aus zwei Ratmännern, die von der Stadt abgeordnet wurden, zwei Ausschußmitgliedern und Subalternen. Das Fähramt kassierte das Brückengeld, den Elbzoll, den Schoss (Steuer) und die Pacht aus dem Dorf Gübs, dem Herrenkrug sowie der Klusschänke und erhob den Stromzins zwischen den Mühlen. Das Dorf Gübs unterstand damals der Gerichtsbarkeit der Stadt Magdeburg. Das Fähramt erbrachte den größten Teil der Einnahmen der Kämmererkasse. Seine Ausgaben waren allerdings auch sehr hoch. Aus den Rechnungen des Fähramtes, die im Stadtarchiv Magdeburg vorhanden sind, konnten folgende Kosten als Beispiel entnommen werden. Die Ausgaben für Straßen und Brücken von 1776 bis 1786 betrug jährlich 4000 Taler, 1803 bis 1814 waren es 9000 Taler. Dieser Anstieg Anfang des 19. Jahrhunderts auf mehr als das Doppelte war dadurch bedingt, dass die zerstörte Strombrücke wieder einmal repariert werden musste.

Obgleich vom Bestand des Fähramtes im Stadtarchiv Magdeburg leider nur noch die Rechnungsbücher vorhanden sind, können daraus interessante Informationen entnommen werden. So belegen sie, dass die Brücken sowohl aus Holz als auch aus Stein erbaut wurden. Sie zeigen auch die Verantwortung, die die Magdeburger für die Brücken des Klusdammes trugen. Bei der Erhebung des Brückengeldes war man recht eifrig, allerdings gehen die zu zahlenden konkreten Beträge aus den Unterlagen nicht hervor. Deutlich wird auch, welche Brücke zum Zeitpunkt gerade beschädigt war oder repariert werden musste. Auch die Namen beteiligter Personen sind zu entnehmen. Das Fazit für den Archivar ist, auch so angeblich „minderwertiges“ Schriftgut kann interessante und wichtige Informationen enthalten, besonders wenn, wie in diesem Fall, der eigentliche Bestand nicht mehr existiert.

Wie den Quellen zu entnehmen ist, war der Magdeburger Brückenbau in den ersten Jahrhunderten weniger das Werk von Fachleuten. Ratsherren und Bürgermeister leiteten im Interesse der Stadt den jeweiligen Brückenbau und einheimische Handwerker führten die praktischen Arbeiten aus. Deutlich wird das an den Inschriften, die man nach der Fertigstellung an den Brü-

Magdeburg von der Friedrichstadt aus, um 1840 (MAN)



Magdeburg von der Friedrichstadt aus.

cken anbrachte. So zum Beispiel an der Brücke hinter der Dammühle am Klusdamm: „Die Anno 1571 erbaute sehr baufällige Brücke ist auf Veranlassung von E. E. Hochwohlw. Rats der alten Stadt Magdeburg eingerissen, und von obenwohl gedachten Rats Fehramt hinwiederumb neu aufgebaut worden. Und sind im Fehramt gewesen Herr Ratsmann Schaff, Herr Sen. und Ratsmann Joachim Köpken, Herr Eberhard Oberdieck, Herr August Friedrich Tüntzer, Herr Balthasar Heinemann, Amtsschreiber. Alles im Jahre Christi 1707.“ Wie schon erwähnt, wurden 1424/25 bei der Reparatur der steinernen Brücke über die Kleine Elbe zwei Brückenbauer genannt, Kurt von Dresden, der aber zu langsam arbeitete und deshalb vom Rat durch den geschickten Meister Hans von Padua ersetzt wurde. Er schaffte auch besser und schloss die Reparatur ab. Den Bau leiteten die Bürger Claus Voß und Claus Schulte. Als 1563/64 zwei Joche der Langen Brücke abrissen, führte ein Baumeister aus Kassel, dessen Lebensdaten nicht ermittelt werden konnten, die Reparatur durch. Die handwerklichen Arbeiten wurden an Magdeburger vergeben. So wird in den Quellen wieder der Zimmermann Claus Schrotekop erwähnt.

Als Ingenieur, sicherlich als erster Magdeburger, der ein

Studium absolviert hatte, beschäftigte sich Otto von Guericke mit dem Brückenbau. Er stellte die bereits im Einzelnen dargelegten Berechnungen für den Wiederaufbau der Langen Brücke an. Es war ein undatiertes „Ueberschlagk, waß die Elbbrücke kosten wird.“ Guericke übermittelte den Nachkommenden in Magdeburg, was für den Brückenbau alles erforderlich war. Das erklärt auch das ständige Stöhnen des Rates über die hohen Kosten und später die Bitten auf Unterstützung beim Kurfürsten von Brandenburg und seinen Nachkommen, den Königen von Preußen. Seinen Berechnungen legte Guericke 345 Meter Brücken zu Grunde. Das betraf die Lange Brücke mit 264 Metern und die Grahlbrücke mit ca. 90 bis 100 Metern. Die Grahlbrücke entspricht in etwa der heutigen Zollbrücke, lag nördlich von dieser und war etwas kürzer.

Erhebung des Brückengeldes durch das Fähramt (Album)

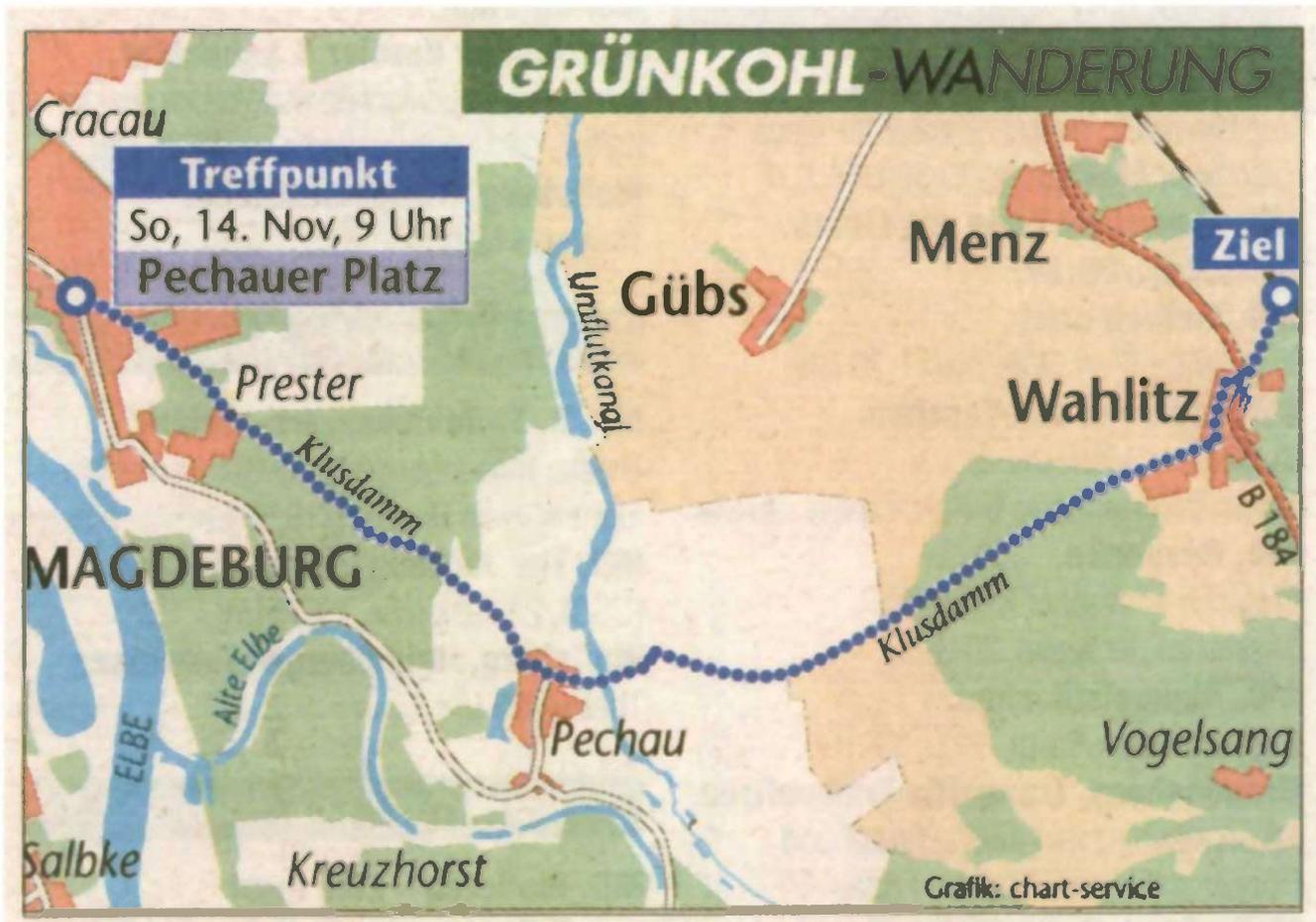


4.3. Der Klusdamm und die Klusbrücken

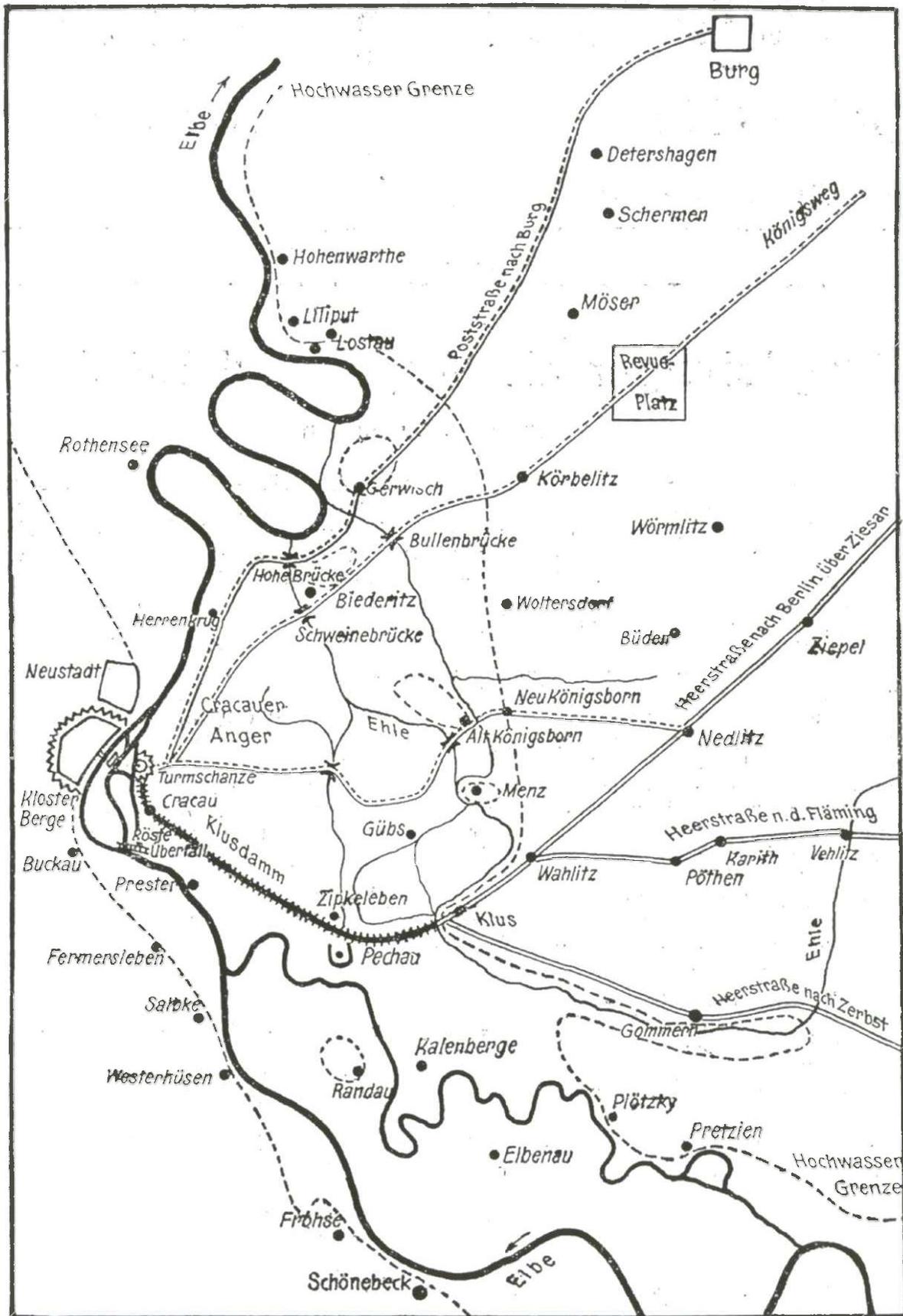
Auf dem Wiederherstellungsprogramm der Stadt Magdeburg nach den Zerstörungen des Dreißigjährigen Krieges stand neben der Langen Brücke auch der Klusdamm. Der Klusdamm querte hochwassersicher die Elbe-Ehle-Niederung. Er war über 400 Jahre der kürzeste befestigte Weg, der die Stadt mit den ostelbischen Gebieten verband. Seit dem 10. Jahrhundert bestand die in einer Urkunde von 1150 als „Strata publica“ erwähnte Handels- und Heerstraße. Im Jahre 1655 schrieb Gebhard von Alvensleben: „Von Magdeburg sind es eine Meile Wegs lang bis nach Wahlitz...Dämme und Brücken, und zwar so viel und kostbar, dass dergleichen Bau wenig in Deutschland gefunden wird.“

Der Klusdamm führte von der Turmschanze über Cracau, vorbei an Pechau, zu den Sandhügeln der Klus. Der Name Klus stammt wahrscheinlich von einer hier bereits seit dem 16. Jahrhundert befindlichen Klause, die mit einer Herberge verbunden war. Erstmals wird die Klus 1479 erwähnt. Später, im 19. Jahrhundert, als der Verkehr auf dem Damm nachließ, wurde ein Forsthaus errichtet, das viele Besucher anzog. Es wurde 1945 zerstört.

Der Klusdamm – auch heute noch ein beliebter Wanderweg (VoM)



Der Klusdamm querte hochwassersicher die Elbe-Ehle-Niederung in Richtung Berlin und Zerbst (JLau)



Die Klus war Ausgangspunkt von Fernstraßen, die eine über Gommern nach Zerbst, die andere nach Wahlitz. Dort teilte sie sich wieder in zwei Straßen. Die wichtigere führte über Nedlitz, Ziesar und Brandenburg nach Berlin. Eine weitere Verbindung gab es über Loburg in den Fläming.

Da die Unterhaltung des Klusdammes immer mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden war, beanspruchte die Stadt über den Damm und auf beiden Seiten über einen Streifen Land von 9,2 Metern Breite die Gerichtsbarkeit. Die landesherrliche Möllenvogtei versuchte der Stadt dieses Recht zu bestreiten, was aber nicht gelang. Gemeinsam mit dem Amtsvorsteher von Gommern setzte der Magdeburger Rat 1614 an der Klus einen Grenzstein. Die Grenze zwischen dem magdeburgischen, ab 1666 kurbrandenburgischen, Gebiet und dem kursächsischen Amt Gommern lief hier ein Stück

an der Ehle entlang. Als 1631 die Stadt zerstört worden war, ließ der Möllenvogt Engelbrecht den Stein beseitigen. 1641 wurde er aber wieder gemeinsam mit dem sächsischen Beamten erneuert.

Der Klusdamm hatte eine Länge von 7,6 Kilometern. Er war 5,76 Meter breit und 2,50 Meter hoch aufgeschüttet und war auch dann noch benutzbar, wenn der Prester Damm bereits überflutet oder gebrochen war. 1753 führten 32 Brücken über die einzelnen Elbarme. Sie waren überwiegend aus Holz. Auch zehn Steinbrücken sollen existiert haben. Auf 6,8 Kilometer ließen die Brücken das Hochwasser hindurchströmen. Die längste Brücke, *nomen est omen*, Lange Brücke oder auch Hohes Gewölbe genannt, lag bei Pechau. Sie war mit ihren acht Gewölben 80 Meter lang und 6,5 Meter hoch. Zudem besaß sie ein Geländer, was normalerweise bei Holzbrücken meist eingespart wurde. Aus einer Inschrift, die

Der Klusdamm auf einer Karte von 1838 (StAM)

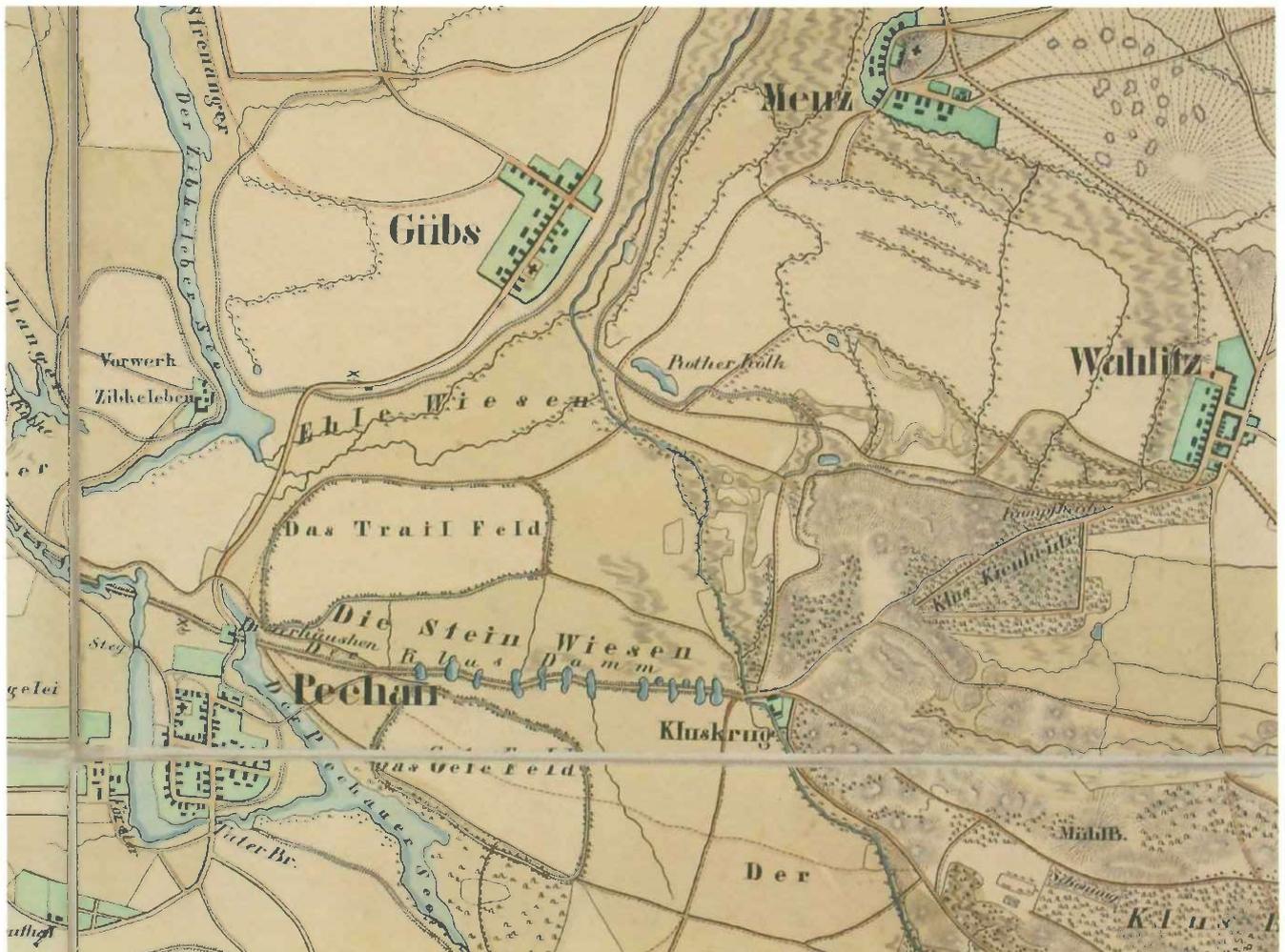


1707 anlässlich ihrer Erneuerung angebracht wurde, geht hervor, dass die Brücke seit 1571 bestand. 1799 ist die Lange Brücke des Klusdammes eingestürzt. Die Länge der anderen Brücken schwankt zwischen 4, 5, und 12 Metern. Die Haarbrücke bei Pechau war 12 Meter lang. Im Laufe der Zeit veränderte sich die Anzahl der Brücken am Klusdamm. Manche wurden verkleinert, andere zugeschüttet. 1816 sollen 20 steinerne und 42 hölzerne Brücken die Wasserarme überspannt haben. Naturgewalten, wie Eisgang und Hochwasser, setzten den Klusbrücken zu. Aber auch Kriege brachten Zerstörungen mit sich. Nach dem Dreißigjährigen Krieg waren es später Truppen Napoleons, die auf dem Rückzug von den Gefechten bei Vehlitz und Dannigkow 1813 mehrere Brücken zerstörten. Heute existieren noch zwei Brückenbögen. Sie führen über die Ehle. Einer davon

trägt das Magdeburger Stadtwappen. Es handelt sich um eine 41 Meter lange, in der Literatur als Renaissancebrücke geführte Rundbogenbrücke aus Quarzit und Sandstein in einem längeren Steindamm. Die Spannweite des größten Bogens beträgt 7,1 Meter. Seine Höhe bis zur Fahrbahn ist vier Meter und die Scheitelhöhe 3,1 Meter. Die Brücke wurde von 1979 bis 1982 rekonstruiert. Davon zeugt ein Sandsteinblock mit dem Relief der Brücke und der eingefügten Jahreszahl 1980. Die älteste Darstellung der Brücke stammt aus dem Jahre 1588. Die Franzosen hatten 1813 den östlichen Bogen zerstört, der danach als Ziegelsteingewölbe wiederhergestellt wurde.

Die Fernverkehrsstraßen, die ihren Ausgang von der Klus nahmen, behaupteten ihre vorrangige Stellung nur bis etwa 1818. Zu diesem Zeitpunkt baute Preußen die

Zur Überquerung der Kolke und zur Gewährleistung des Hochwasserabflusses waren zahlreiche Brücken erforderlich



Große Berliner Chaussee bis Magdeburg aus. 1823 wurden die Brücken des Klusdamms abgebrochen, und er diente nur noch als Feldweg. Diese Maßnahme rief bei den Anwohnern in Pechau, Kahlenberge und Elbenau kaum Freude hervor.

Um den Klusdamm hatte es in den Jahrhunderten seines Bestehens häufig Streit gegeben. Lag ein Toter am Weg, war die Stadt daran interessiert, ihn schnell zu bergen, um ihre Gerichtshoheit über das Territorium zu demonstrieren. Um die Wegeausbesserung in Cracau – das Dorf gehörte zur Dompropstei – gab es jahrelang Prozesse. Die Stadt wurde von Fuhrwerksbesitzern verklagt, wenn ein Wagen mit Gespann des schlechten Weges wegen in einen Kolk gefallen war. Die Stadt versuchte dann immer die Schuld auf die betrunkenen Fuhrwerkslenker zu schieben. Meist kam sie damit nicht durch und musste zahlen. Ärgerlich war außerdem, dass die Stadt auch für die Instandhaltung der Wege verantwortlich war, die als Konkurrenten für den Klusdamm entstanden waren, wie zum Beispiel die 1694 in Betrieb genommene Poststraße nach Burg. Sie führte von der Turmschanze über den Herrenkrug, die Magistratsblöcke (Herrenkrugwiesen), zur hohen Brücke und dann in Richtung Gerwisch. Die Stadt hatte zur Erhaltung der hohen Brücke und für den guten Zustand der Wege durch ihre Wiesen (Magistratswiesen) zu sorgen. In jedem Frühjahr ließ sich die Wegeausbesserungskommission über den Zustand der Straßen berichten. Schlechte Stellen waren mit Sand oder Reisig auszufüllen. 1724 musste dann auch noch ein Damm nördlich des Biederitzer Busches geschüttet werden. Das Militär stellte besonders hohe Ansprüche, wenn Infanterie und Kavallerie zur Revue nach Körbelitz ausrückten. Insgesamt gesehen war der Klusdamm mit seinen Brücken eine bedeutende technische Leistung für seine Zeit auch wenn er entsprechend der fortschreitenden Entwicklung allmählich seine Bedeutung verlor. Er gehört heute nicht zum Territorium der Landeshauptstadt Magdeburg.

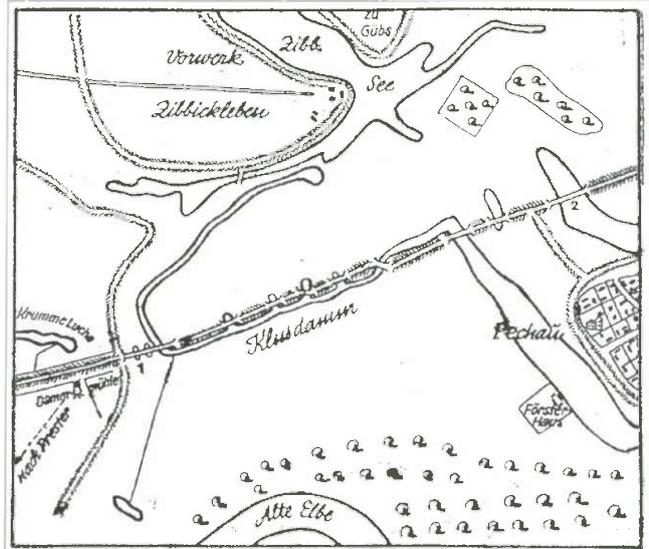


Abbildung 3

Gezeichnet vom Verfasser nach einer Karte für Manöver 1791. Maßstab 1 : 11 000.

Karte vom Klusdamm bei Pechau. Zu beachten sind die vielen Brücken, durch die das Hochwasser abfließen kann. Die Aecker von Prester, Zipkeleben, Gübs haben eigene Deiche, zwischen denen das Hochwasser abströmt. — 1. Die lange Brücke aus acht Gewölben, auch das hohe Gewölbe genannt, 2. die lange Haar-Brücke.

Der Klusdamm bei Pechau (JLau)

Die lange Brücke bei Pechau (JLau)

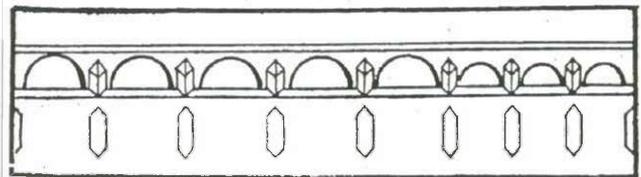


Abbildung 2

Die lange Brücke (auch hohes Gewölbe genannt), 1571 gebaut, 1707 erneuert, 1799 eingestürzt.

Eingestürzte Lange Brücke (JLau)

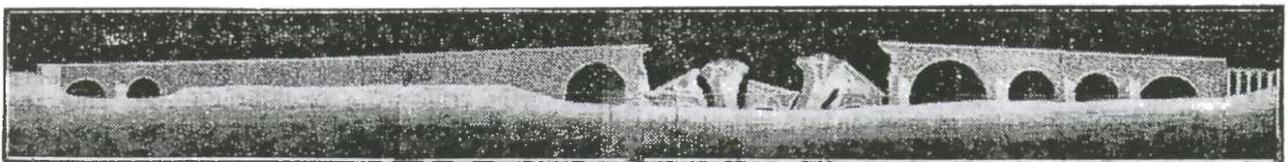


Abbildung 2a

Fotokopie: Staatsarchiv

Das Bild zeigt den Einsturz der langen Brücke (hohes Gewölbe) 1799, die 1709 neu gemauert ist. Rechts sieht man die von Pfählen und Holz geschützte Auffahrt. Links ist die nächste Brücke aus zwei Gewölben sichtbar. Zwischen den Brücken ist die Seitenwand des Damms gemauert, weil hier der Damm am meisten durch Hochwasser und Eisgang gefährdet ist. Ganz links ist die normale Form des Klusdamms sichtbar.



Westlicher Bogen der Klusbrücke im Jahre 2002 (JBu)

Die heute noch existierende Klusbrücke auf einem Foto vom Anfang des 20. Jahrhunderts (StAM)





Magdeburger Stadtwappen am östlichen Klusbrückenbogen (JBU)

Östlicher Bogen der Klusbrücke im Jahre 2002 (JBU)



4.4. Flussregulierungen, insbesondere an der (Kleinen) Stromelbe

Ende des 17. Jahrhunderts bahnte sich eine neue Qualität in der Behandlung des Flusses Elbe an, nämlich ihre Regulierung. Es begann mit Bühnenbauten an der Rotehornspitze. Bühnen wurden bereits 1422 erwähnt. Schon damals versuchte man damit dem Uferabriss zu begegnen.

Die Stromregulierungen zielten darauf ab, mehr Wasser in die Stromelbe zu bekommen. Eine solche Maßnahme könnte der Bau des Presterschen Elbdammes schon vor 1575 gewesen sein. Nach der Abdämmung der Großen Elbe am Anfang des 18. Jahrhunderts floss das Wasser überwiegend über die Stromelbe, wie die Kleine Elbe jetzt heißt, ab. Die hier vorhandenen Werder, fruchtbare Inseln zwischen den Elbarmen, wurden zerstört, und die Große Elbe, jetzt Alte Elbe, verlandete allmählich.

Der Bau der Festung brachte weitere Veränderungen des Stromes mit sich. 1732/1733 ordnete der Gouverneur Leopold von Anhalt-Dessau, der Alte Dessauer,

an der Rotehornspitze den Bau eines Zuleitungsgrabens zum Cracauer See an, um der Turmschanze mehr Wasser zuzuleiten. Das Wasser spülte den Graben so aus, dass Cracau mehrmals in Gefahr geriet, überschwemmt zu werden. Dadurch entstand Mitte des 18. Jahrhunderts die Dreiteilung der Elbe. Auch an der Zitadelle gab es Veränderungen. Aus Sicherheitsgründen wurde das Wasser um die Zitadelle herumgeführt und weiter nördlich in die Stromelbe geleitet.

Es gab zeitweise 23 Schiffmühlen auf der Stromelbe. Sie und die Strombrücke behinderten den Schiffsverkehr. Deshalb befahl König Friedrich II. 1743, den Graben südlich der Zitadelle zu einem Schleusenkanal auszubauen, damit die Schiffe um die Festung herumfahren konnten. So war die Verbindung zwischen Strom- und Zollelbe hergestellt. Die mühselige Fahrt unter der Strombrücke hindurch, die gefährlich, zeitraubend und kostspielig war, denn die Schiffe mussten gezogen und die Masten niedergelegt werden, entfiel dadurch. Die Schleuse kostete 17000 Taler, die vom Preußischen Staat bezahlt wurden. Dafür wurde vom Fähramt gefordert, ein Joch der Langen oder auch Zollbrücke in eine

Taube Elbe im Stadtpark – ein Ergebnis der Elbregulierung (JBu)



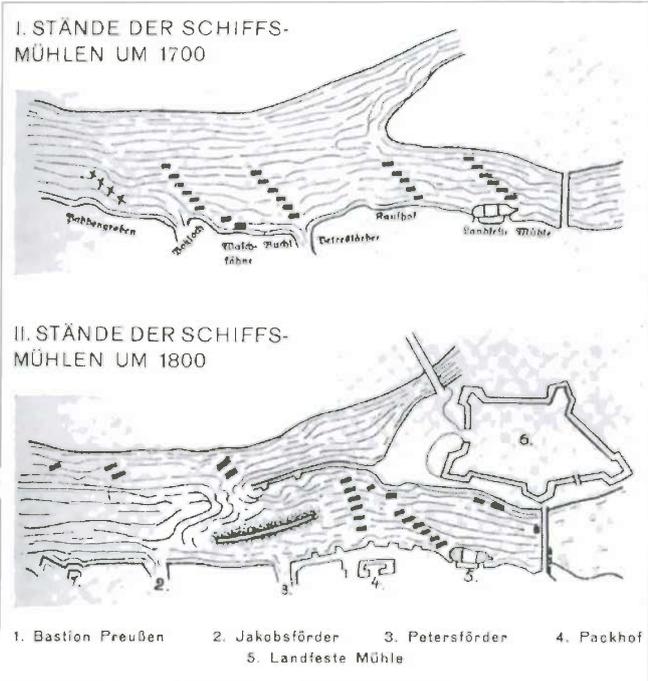
Zugbrücke umzuwandeln und über den Schleusenkanal eine gleichartige Brücke zu bauen. Die Stadt versuchte sich zunächst dieser kostspieligen Forderung zu widersetzen, zumal sie daraus keinerlei Nutzen für sich ableiten konnte. Schließlich musste sie sich aber beugen. Vorteile zog daraus die königliche Salzschiffahrt, die von Schönebeck aus betrieben wurde. Der Schleusenkanal wurde im 19. Jahrhundert nicht mehr benötigt und die Schleuse 1890 zugeschüttet.

Im 19. und 20. Jahrhundert wurde die Elbregulierung fortgesetzt und verbessert. Das im Jahre 1819 800 Meter unterhalb der Rotehornspitze errichtete Cracauer Wehr gestattete es, der Stromelbe auch bei niedrigem Pegelstand Wasser zuzuführen. 1969 wurde zur weiteren Verbesserung der Wasserführung der Stromelbe das Wehr um 50 Zentimeter erhöht. Der östliche Elbarm führt deshalb bei Niedrigwasser kaum noch Wasser und trägt deshalb seinen Namen „Alte Elbe“ zu Recht.

Der Elbregulierung widmet sich die Elbstrombauverwaltung, die seit 1866 ihren Sitz in Magdeburg hat. Die Regulierungen wurden von Werner Priegnitz in seiner Arbeit über die historischen Elbbrücken sehr anschaulich dargestellt (vgl. Bild im Abschnitt 4.1.).

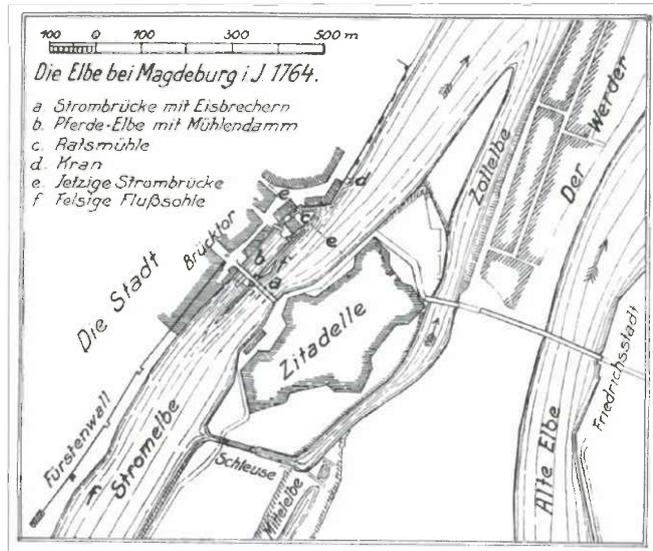
Vor der Regulierung betrug die natürliche Breite des Stromes 250 bis 350 Meter. Nach den Regulierungsmaßnahmen verengte sich das Strombett in der Stadt auf 170 bis teilweise sogar 130 Meter. Bei Pegeln, die 50 Zentimeter unter dem Mittelwasser liegen, beginnt der berühmte Dompfelsen aufzutreten. Er kann auf einer Länge von 300 und auf einer Breite von 30 bis 50 Metern auf der Westseite des Flusses bloßliegen. Der Dompfelsen wirkt sich beträchtlich auf das Gefälleverhältnis des Flusses aus. Seit 1890 benutzen die Schiffe eine 75 Meter breite Fahrrinne auf der rechten Seite des Flusses, die damals in den Felsen gesprengt wurde. In mühevoller Arbeit wurden in der Folge weitere Teile des Felsens abgetragen, um einen Gefälleausgleich und eine größere Wassertiefe zu erreichen.

Als am 18. September 2004 Teile des neuen Airbus A 380, der 555 Passagiere befördern soll, über die Elbe von Hamburg nach Dresden transportiert werden sollten, stellte der Strom auch für die moderne Schifffahrt eine Herausforderung dar. Das erste Problem war der geringe Pegelstand von 80 Zentimetern. Die drei Schubseinheiten, der Airbus war in drei Teile zerlegt, mussten mit jeweils einen vorgespannten Schlepper den Dompfelsen, die kritischste Stelle der gesamten Reise, passieren. Da die Fahrrinne streng eingehalten wurde, konnte diese Hürde problemlos genommen werden. Eng wurde es noch einmal bei der Unterquerung der Hubbrücke. Nur etwa 50 Zentimeter trennten Brücke und Fracht voneinander. Nachdem Magdeburg passiert worden war, konnte der Schiffskonvoi die Fahrt ohne Schleppboote fortsetzen, um am 24. September Dresden zu erreichen.



Schiffsmühlen unterhalb der Strombrücke (StAM)

Elbe und Zitadelle im Jahre 1764 mit der 1890 zugeschütteten Schleuse (StAM)



4.5. Der Strombrückenzug bis zum 19. Jahrhundert

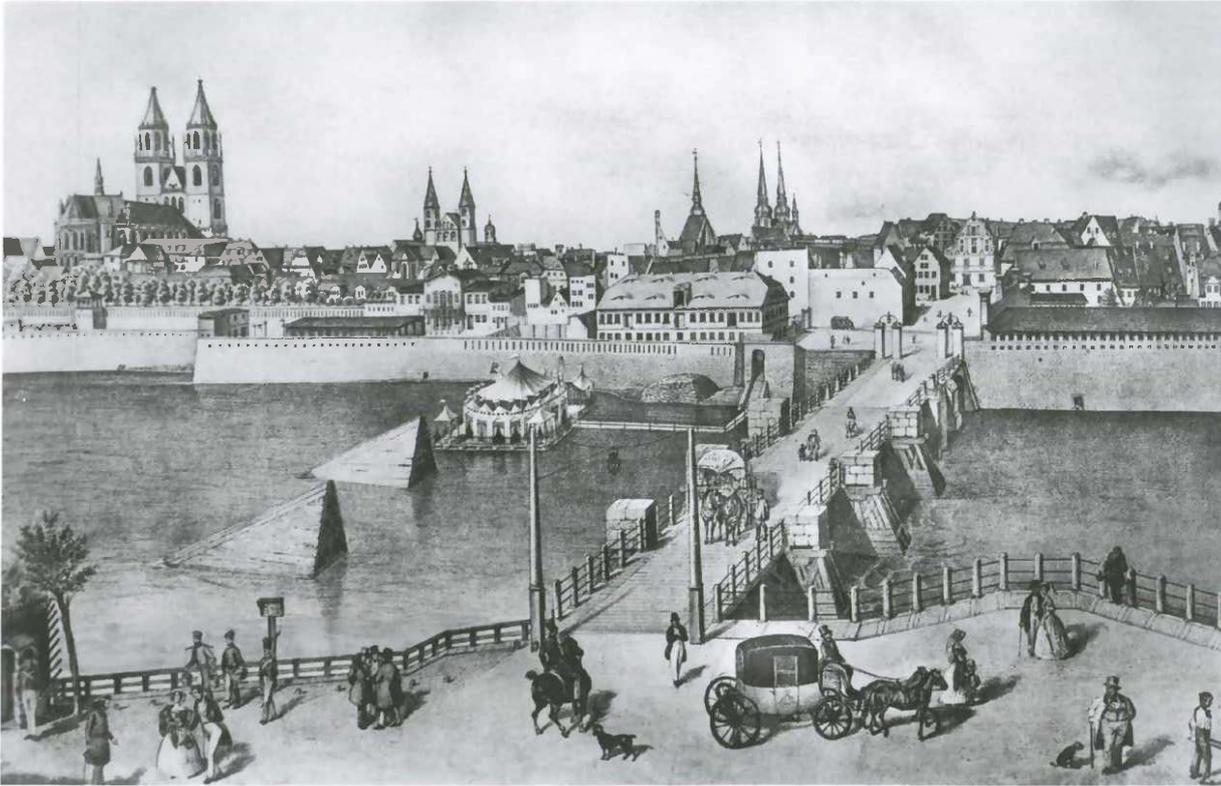
Ständig hatte die Stadt Magdeburg mit den Kosten für ihre Brücken zu kämpfen. So brachte die Öffnung unter der Zollbrücke viel Ärger. Mit 8,2 Metern Öffnung kam es bei einer Schiffsbreite von 7,4 Metern häufig zu Kollisionen. Diese Maße konnten aus einer Beschwerde eines Schiffers ermittelt werden, dessen Kahn bei der Durchfahrt gesunken war. Viele Beschwerden betrafen die Versandung der Elbe und die Behinderungen unter der Strombrücke. Weitere Brücken waren zu unterhalten wie die Adlerbrücke mit 10 Jochen von der Turmschanze zum Cracauer Damm, eine Brücke von der Langen Brücke zum Kommandantenwerder, eine Brücke aus zwei Gewölben von den Straßen der Stadt zur Strombrücke. Dazu kamen Zugbrücken, Geländer und Barrieren in Unzahl. Vor allem die Strombrücke brachte immer wieder Probleme. Da sich 1767 der 1710 wiederhergestellte Pfeiler vor dem Ostufer weiter senkte, musste eine Notbrücke gebaut werden. Dieser Brücke wurde wenig Vertrauen entgegengebracht, denn die Truppen, die zur Revue nach Pietzpuhl zogen, benutzten die Notbrücke

nicht, sondern schlugen extra eine eigene Schiffsbrücke über die Elbe. 1803 wurde der zweite Brückenpfeiler weggerissen. Es entstand eine 26,5 Meter breite Öffnung. Eine Notbrücke sicherte den Fußgängerverkehr. Der Fahrverkehr wurde mit den Fähren von Westerhüsen, Hohenwarthe und Heinrichsberg hergestellt. Sie wurden nach Magdeburg beordert und setzten über zwischen Petriförder und dem Werder. Mit Beginn der Ernte hatten die Dörfer ihre Fähren zurückgefordert, denn das Heu von den Elbwiesen musste mittels der Fähren eingebracht werden.

An der Strombrücke wurden in der Folge lediglich Reparaturarbeiten durchgeführt, so dass sie sich Anfang bis Mitte des 19. Jahrhunderts im Zustand des Verfalls zeigte. Sie bestand zu diesem Zeitpunkt aus Resten der steinernen Brücke – einem 25 Meter langen gemauerten Widerlager, einem steinernen fünf Meter weiten Gewölbe und einem gemauerten Pfeiler. Die restliche Brücke war eine Holzkonstruktion. Die Ramm Pfeiler aus nicht sehr tief eingeschlagenen hölzernen Pfählen wurden durch zwei Meter hohe Steinquader belastet, damit sie vom Eis oder vom Hochwasser nicht weggerissen wurden.

Die Strombrücke um 1810/20, nach F. W. Behrendsen (WPri)

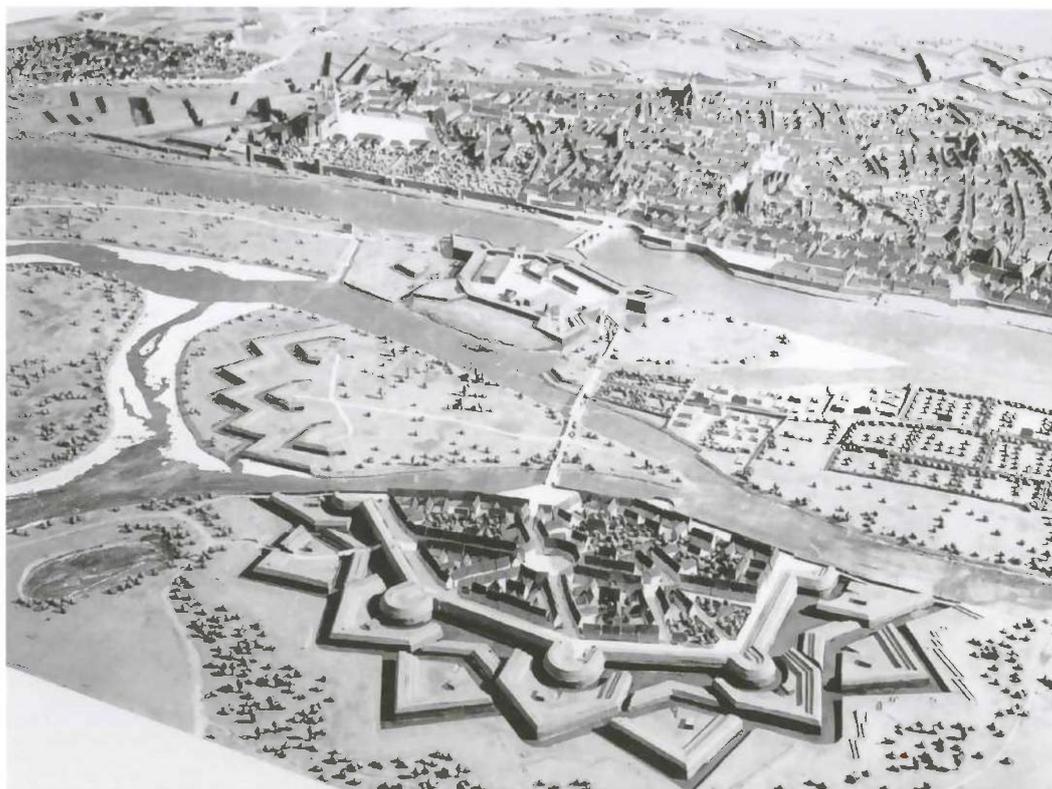




Blick von der Zitadelle auf die Strombrücke 1840/50, die Pfeiler sind mit Gewichten belastet (StAM)

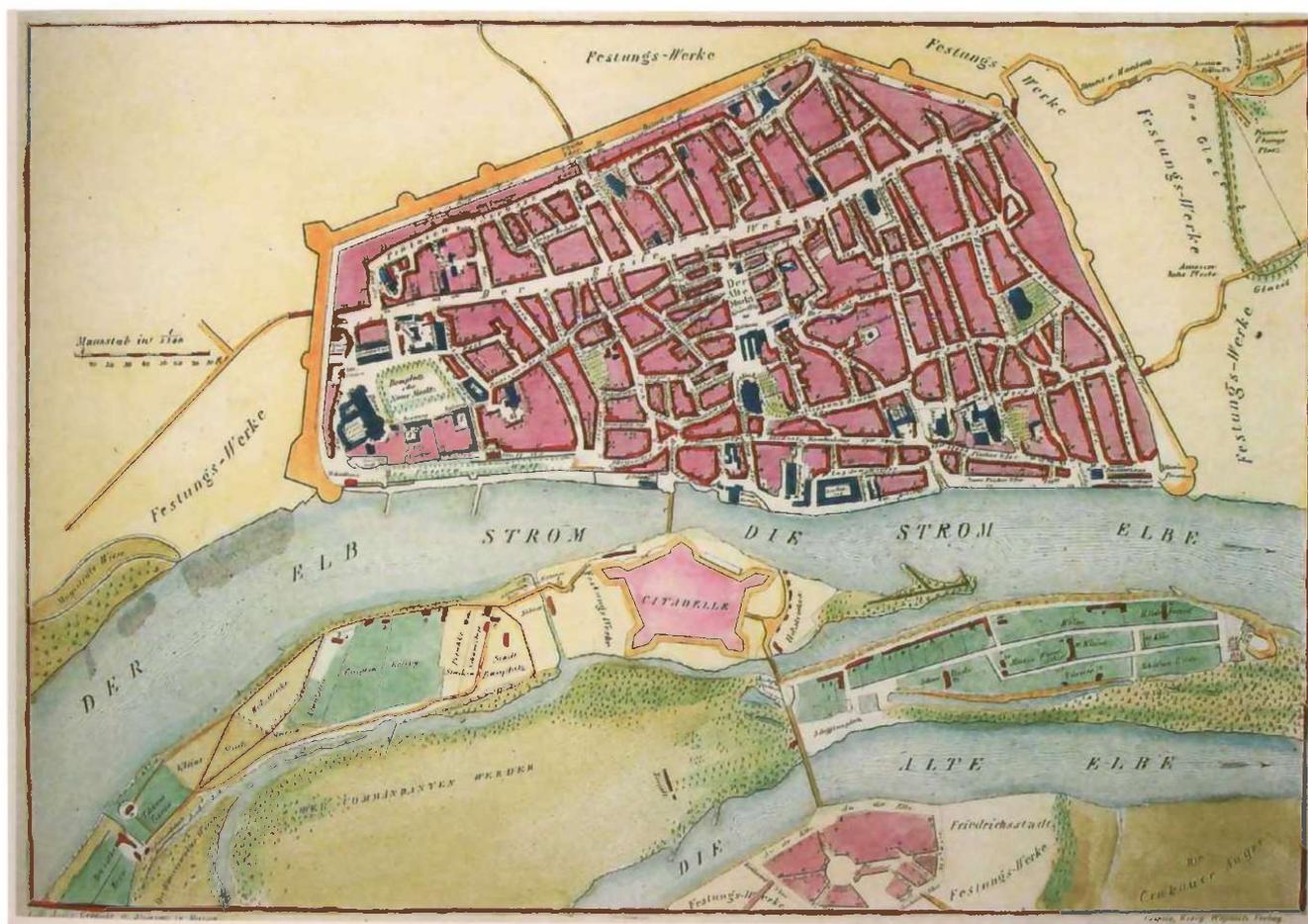
Strombrücke kurz vor dem Abriss 1862, gut zu erkennen die Belastungsgewichte auf den Mittelpfeilern und die Holzvorbauten zum Schutz der Pfeiler (Album)



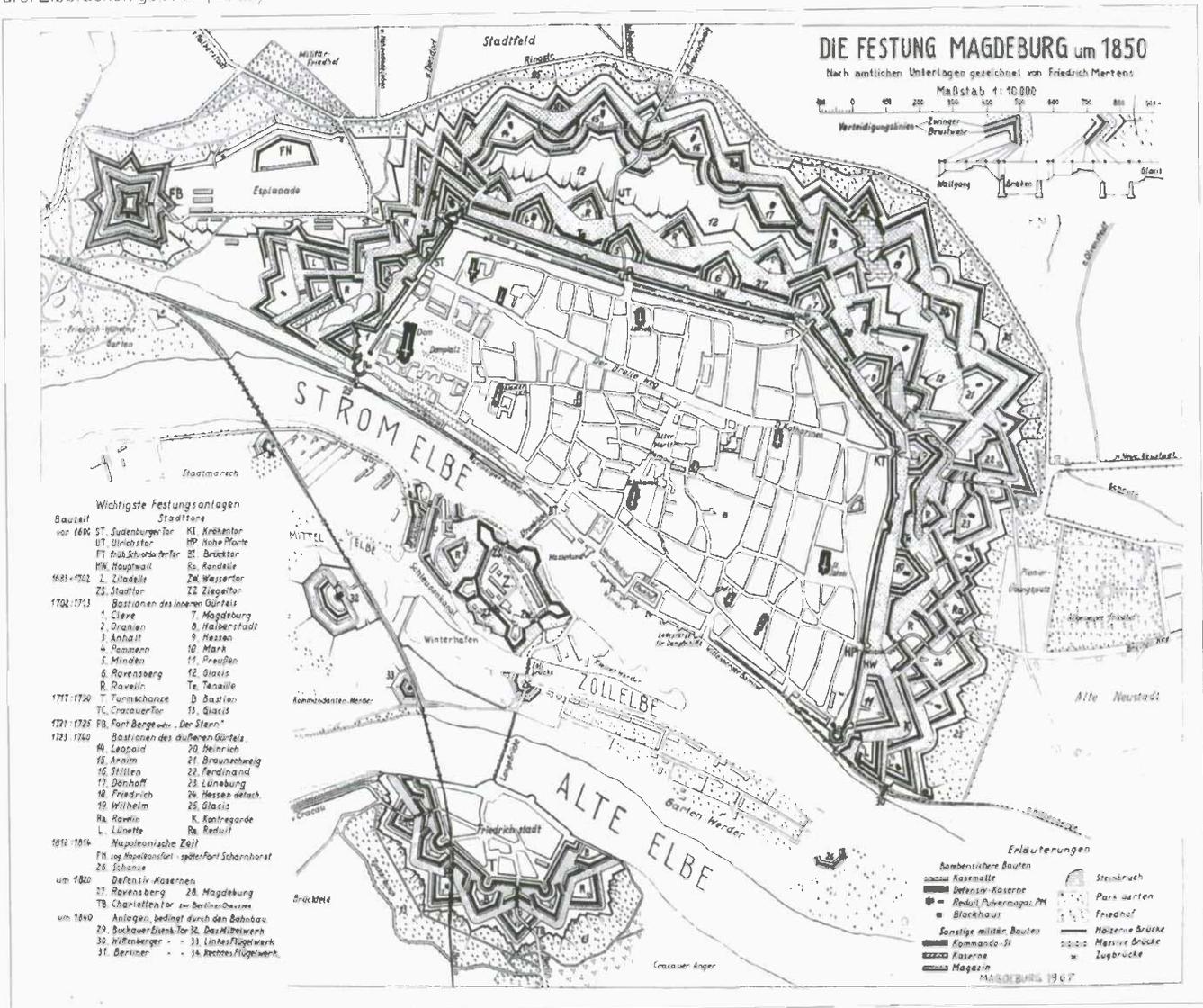


Strombrückenzug im Stadtmodell von 1750, die Straße führt durch die Zitadelle (StAM)

Strombrückenzug auf einem Plan von 1770 (MAN)



Strombrückenzug auf dem Plan der Festung um 1850. Die Straße führt außen an der Zitadelle vorbei, für die Eisenbahn nach Biedentz wurden drei Elbrücken gebaut. (StAM)

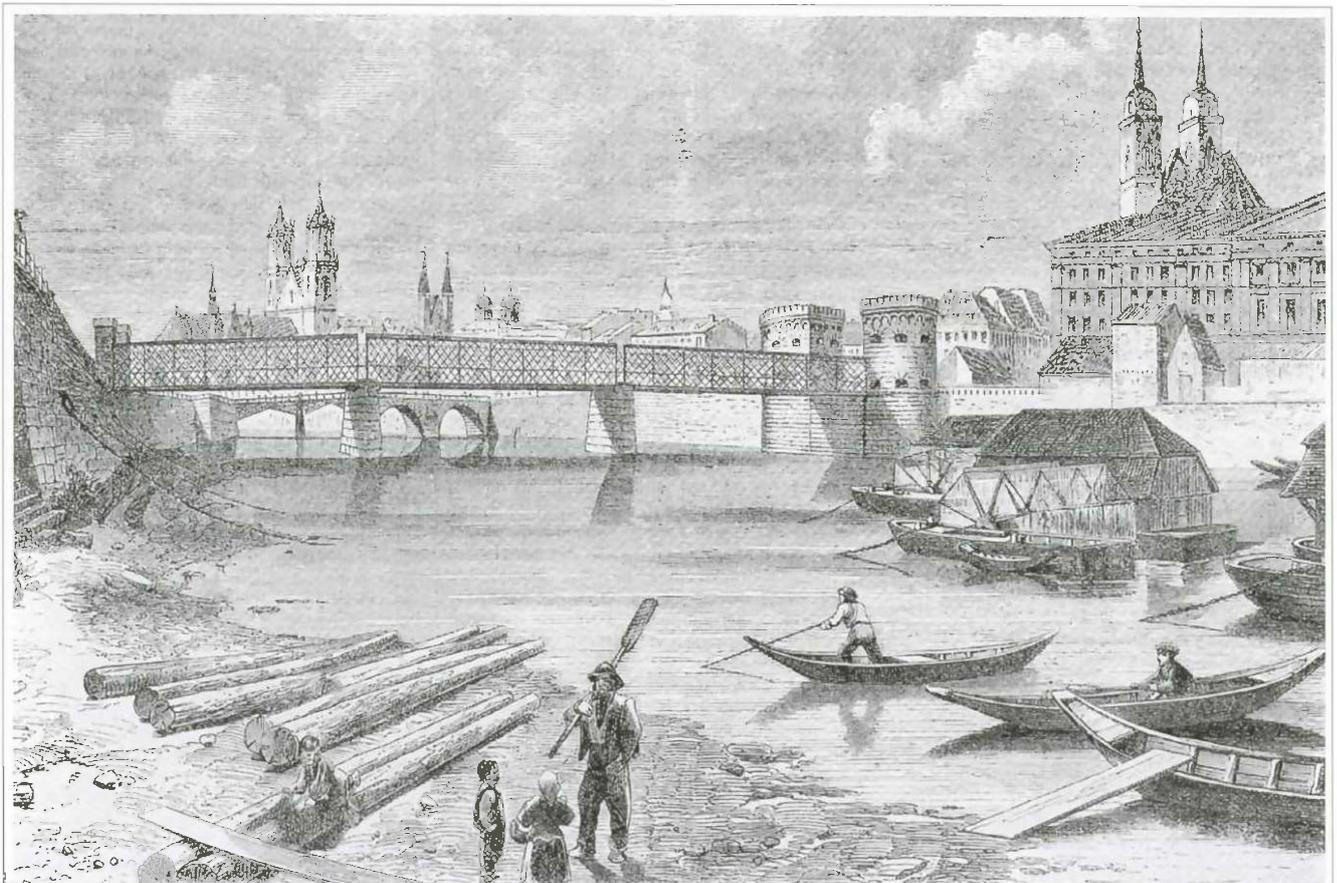


Nach weiteren schweren Beschädigungen der Brücke befassten sich die Stadtväter ernsthaft mit dem Bau einer neuen Brücke. Sie sollte aus Eisen bestehen im Gegensatz zu der „alten Holzbrücke“. Mit der Firma Borsig in Berlin wurde bezüglich einer solchen Konstruktion Kontakt aufgenommen. Daraus resultierte die Entscheidung für eine Eisenbrücke, mit deren Vorbereitung bald begonnen wurde. Im Jahre 1856 wurde die Genehmigung für den Brückenbau bei der Regierung beantragt. Zwischenzeitlich traten dann Schwierigkeiten auf. Sie kamen einmal, wie befürchtet, von der Militärbehörde. Diese forderte die Aufstellung einer Batterie am westlichen Brückenkopf. Nach Verhandlungen waren das Ergebnis zwei Türme, die den westlichen Brückenausgang flankierten. Die Türme hatten je zwei mit Schießscharten versehene Stockwerke. Sie waren außerdem im Dachbereich kreneliert, also mit Zacken versehen. 1882 erhielt jeder Turm einen Durchgang, der durch eine eiserne Tür zu verschließen war. Auch darin befanden sich kleinere Schießscharten. Die Türme wurden 1945 beseitigt, da sie die Montage der Notbrücke behinderten.

Weitere Forderungen erhoben die Schiffer hinsichtlich der Durchfahrthöhe und -breite der Brücke, die von der Regierung unterstützt wurden.

Der vorliegende Plan des Stadtbaumeisters Hermann Grubitz (1852 bis 1871 Baurat, danach Leiter der Gas- und Wasserwerke) entsprach nicht ganz den Vorstellungen. Deshalb wurde der Baurat Friedrich Wilhelm Wallbaum aus Bonn mit der Erarbeitung eines neuen bzw. überarbeiteten Entwurfs beauftragt. Wallbaum hatte sich beim Bau der Dombrücke in Köln einen Namen gemacht. Sein Plan war 1860 fertig und konnte bei der Regierung zur Genehmigung eingereicht werden. Allerdings ehe der Plan die endgültige Zustimmung durch die Stadtverwaltung erhielt, musste die Breite der Brücke noch einmal korrigiert werden. Die Baugenehmigung durch die preußische Regierung erfolgte am 17. April 1861. Der Kriegsminister erlaubte sogar während der Bauzeit die Benutzung der Zitadelle zur Durchfahrt. Nachdem allseitig grünes Licht gegeben und auch entsprechende Vorbereitungen getroffen worden waren, zum Beispiel der Kauf von zwei Häusern an der Johannisbergstraße, um die notwendige Baufreiheit zu

Strombrücke von 1862, dahinter die alte Brücke (HRei)



DIE ALTE HÖLZERNE UND DIE EISERNE STROMBRÜCKE VON 1863
NACH EINEM BILD IN DER MAGDEBURGER STADTBIBLIOTHEK

Foto: Presseamt der Stadt Magdeburg

schaffen, wurde am 18. Mai 1861 der erste Rammschlag vollzogen. Da der Bau zügig voran kam, konnte die Brückeneinweihung auf den 4. November 1862 festgesetzt werden.

Die Brücke verlief in der Verlängerung der Johannisbergstraße über die Elbe, gegenüber der alten Brücke etwa 30 Meter elbabwärts versetzt als eiserne Gitterbrücke. Sie war wie die damaligen Eisenbahnbrücken konstruiert. Im Strom wurde sie von zwei Pfeilern getragen. Sie war mit 3,29 Meter hohen, oben unverbundenen Gittern, versehen. In den Eisenhüttenwerken in Styrum, einer Stadt in Westfalen, war sie hergestellt worden. Die Fahrbahnbreite betrug 18 Fuß, entsprechend 5,65 Metern (ein Fuß entsprach in Preußen 31,4 Zentimetern). An jeder Seite befand sich ein erhöhter Weg für Fußgänger von 1,88 Metern Breite, der zur Wasserseite hin durch ein Geländer geschützt und auf jeder Seite durch Sandsteinpfeiler abgeschlossen war. Den Bau hatte auf der Grundlage der Entwürfe Wallbaums Hermann Grubitz geleitet. Nach zeitgenössischen Angaben beliefen sich die Kosten für die Stadt auf rund 200000 Taler. Ein Taler entsprach bis zu seiner Außerkurssetzung 1908 drei Mark.

Das Bauwerk war, obgleich es dann 83 Jahre seinen Dienst getan hat, wohl von Anfang an nicht perspektivisch genug angelegt. Vielleicht zeigte der Himmel deshalb an jenem 4. November 1862 ein so „trübseliges Antlitz, wie er es nur an schlechten Herbsttagen hervorzubringen vermag“, wie der Korrespondent der Magdeburgischen Zeitung anlässlich der Einweihungsfeierlichkeiten vermerkte. „Dichter Nebel und feiner Herbstregen machten sich die Herrschaft über den Tag streitig und schufen eine nichts weniger als erfreuliche Concurrnz der Nässe von oben und des Schmutzes von unten. In diesem Nebelbilde hingen die Fahnen feucht herab, welche die Häuser auf dem Wege zierten, den der König nehmen sollte. Größere Menschenmassen bewegten und drängten sich in der Nähe der neuen Brücke, wo ein weiter Raum für die bei der Ein-

weihung amtlich fungierenden Personen wie für die Festzeugen abgegrenzt war. Auf der Stadtseite war die Auffahrt zur Brücke zu jeder Seite mit sechs Mastbäumen decoriert, von deren Spitzen Preußische Fahnen wehten, unter welchen sich Festons (girlandenartige Schmuckgewinde aus Blüten, Blättern und Früchten) hingen. Auf der rechten Seite erhob sich ein sehr geschmackvoller Tempel, von Herrn Stadtbaurat Grubitz im gotischen Stil aus Holz construiert und roth drapirt. Dieser Tempel, von dem ein Teppich bis auf das Pflaster reichte, war bestimmt, dem König bis zur Vollziehung des Einweihungsactes zum Aufenthalt zu dienen.“ Dieser Akt begann nach 14 Uhr, nachdem der Salonwagen mit dem König eingetroffen war. Stadtbaurat Grubitz meldete die Fertigstellung der Brücke. Oberbürgermeister Gustav Hasselbach (1809 bis 1882) hielt die Festrede. Sie war getragen von dem Gedanken, dass das Bauwerk die Jahrhunderte überdauern möge. Diesem Wunsch schloss sich auch der König in seiner vor viel Prominenz vorgetragenen Rede an. Neben der Brücke hatte ein buntbeflaggtes Dampfschiff der Magdeburg-Hamburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft angelegt und feuerte von Zeit zu Zeit Böllerschüsse ab. In einem von sechs Schimmeln gezogenen Galawagen, gefolgt von anderen Equipagen, fuhr der König über die Brücke, die Johannisbergstraße hinauf, über den Alten Markt, den Breiten Weg, den Domplatz, die Gouvernementsstraße und am Fürstenwall entlang zum Direktionsgebäude der Leipziger Eisenbahn, um dort ein „Dejeuner“ einzunehmen. Teilnehmer waren Oberbürgermeister Hasselbach, der Bürgermeister Ernst Grubitz (1842 bis 1861 Schulrat, 1861 bis 1872 Bürgermeister), der Stadtbaurat Grubitz, der älteste Stadtrat, der Stadtverordnetenvorsteher und seine Stellvertreter sowie Vertreter der Kaufmannschaft, der Oberpräsident, Vertreter der Generalität und der Regierung.

Die Brückenweihe war zum Anlass für Auszeichnungen genommen worden. In monarchistisch regierten Staaten, zum Beispiel in Preußen, wurde der Kronenorden

Magdeburg von der Elbseite (MAN)



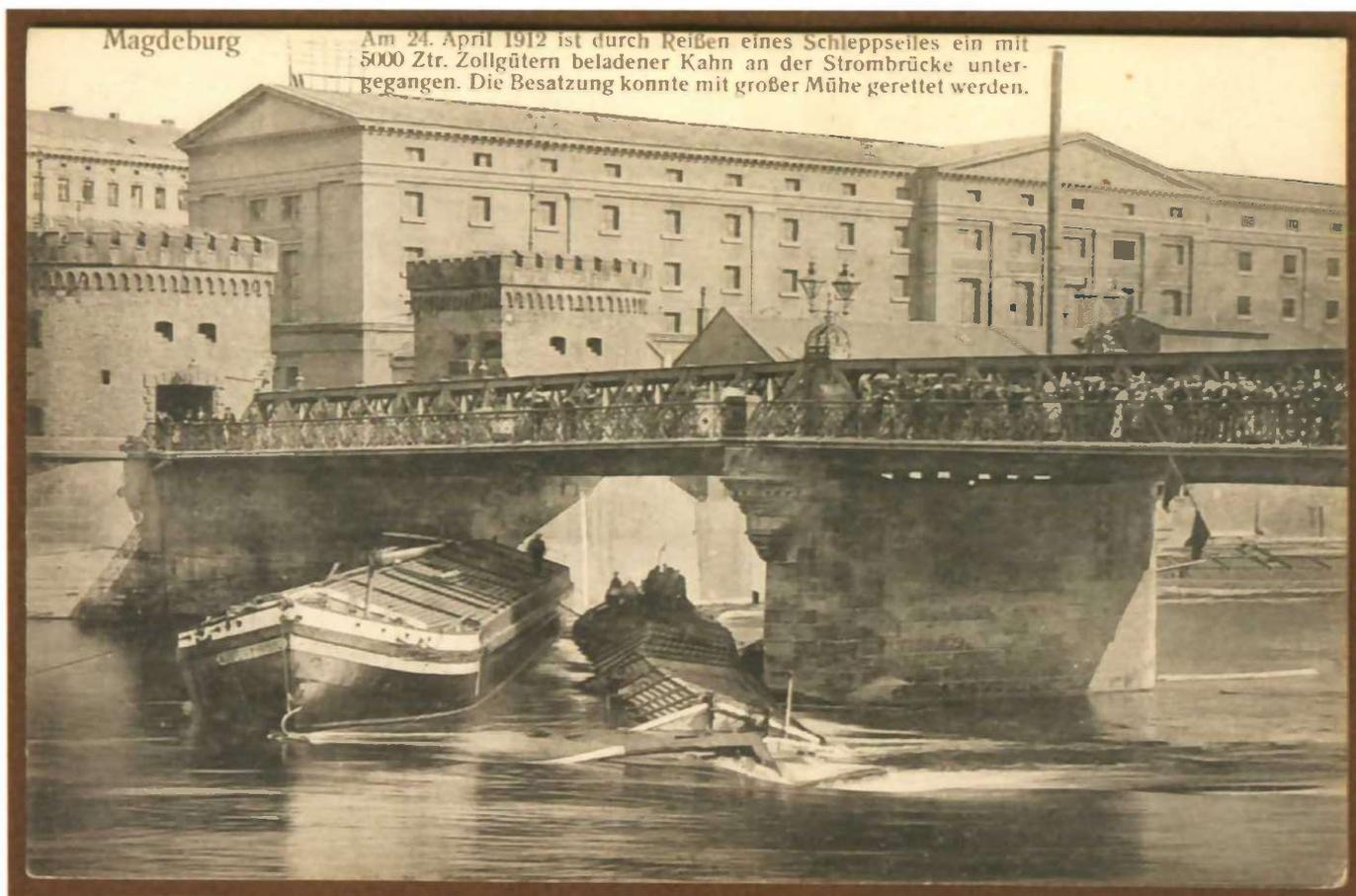
1861 gestiftet. Hasselbach wurde mit dem Kronenorden zweiter Klasse und die Herren Ernst und Hermann Grubitz mit dem Rothe Adlerorden 4. Klasse dekoriert. Beide Orden waren Unterorden des Kronenordens. Den Arbeitern vom Brückenbau wurde ein „Schmaus“ spendiert.

Die Erwartungen an die Brücke waren wohl zu hoch. Bald zeigte sich, dass ihre Breite dem ständig wachsenden Verkehr nicht entsprach. Deshalb wurde noch im 19. Jahrhundert die Fahrbahn auf neun Meter verbreitert und die Gehwege nach außen verlegt. Die Brückenpfeiler im Strom bereiteten der Schifffahrt, die immer größere Kähne zum Einsatz brachte, erhebliche Schwierigkeiten. Zwischen den beiden Pfeilern konnten die Schiffe durch die Öffnung fahren, aber es war nicht ungefährlich und ohne Lotsen kaum möglich. Es kam zu schweren Schiffsunfällen. Der Gedanke, bald eine neue Brücke zu bauen, war bereits im Keim vorhanden.

Mit dem Bau der neuen Strombrücke war der Magdeburger Elbbrückenzug nicht vollendet. Um den Werder

mit der Friedrichstadt (heute Brückfeld) zu erreichen, war es nötig, die Taube und die Alte Elbe zu überbrücken. Brücken hat es an diesen Stellen schon lange gegeben, wenn auch der Brückenbau, wie viele Magdeburger meinten, schon immer stiefmütterlich behandelt wurde. In den vergangenen Jahrhunderten wurde der Verkehr zum ostelbischen Gebiet überwiegend durch Holzbrücken ermöglicht. Der alte Brückenzug verlief seit 1631 noch vom alten Brücktor zum so genannten Holzmarsch und wurde Kurze Brücke genannt. Vom Holzmarsch zum Sandwerder führte die Grahlbrücke, später Zollbrücke. Die Schreibweise der Grahlbrücke wurde der Findliste des durch den Zweiten Weltkrieg verlorengegangenen Bestandes „Fähramt“ des Stadtarchivs Magdeburg entnommen. Über seine Herkunft konnte bis heute noch nichts gefunden werden. Die Verbindung von der Grahlbrücke zur Turmschanze wurde durch die Lange Brücke hergestellt. Ein hervorragendes Brückenbauwerk befand sich unter den angeführten nicht. Der Grund dafür könnte unter anderem die Dominanz der Festung gewesen sein. So wird die Lange Brücke vom ehemaligen Regierungsbaumeister Beer 1882 geradezu als „dürftig“ bezeichnet. Deshalb war ein Neubau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts unumgänglich.

Schiffsunglück an der Strombrücke am 24. 4. 1912, gut zu erkennen der nach außen verlegte südliche Gehweg mit Zugang durch den Fortifikationsturm (EPe)



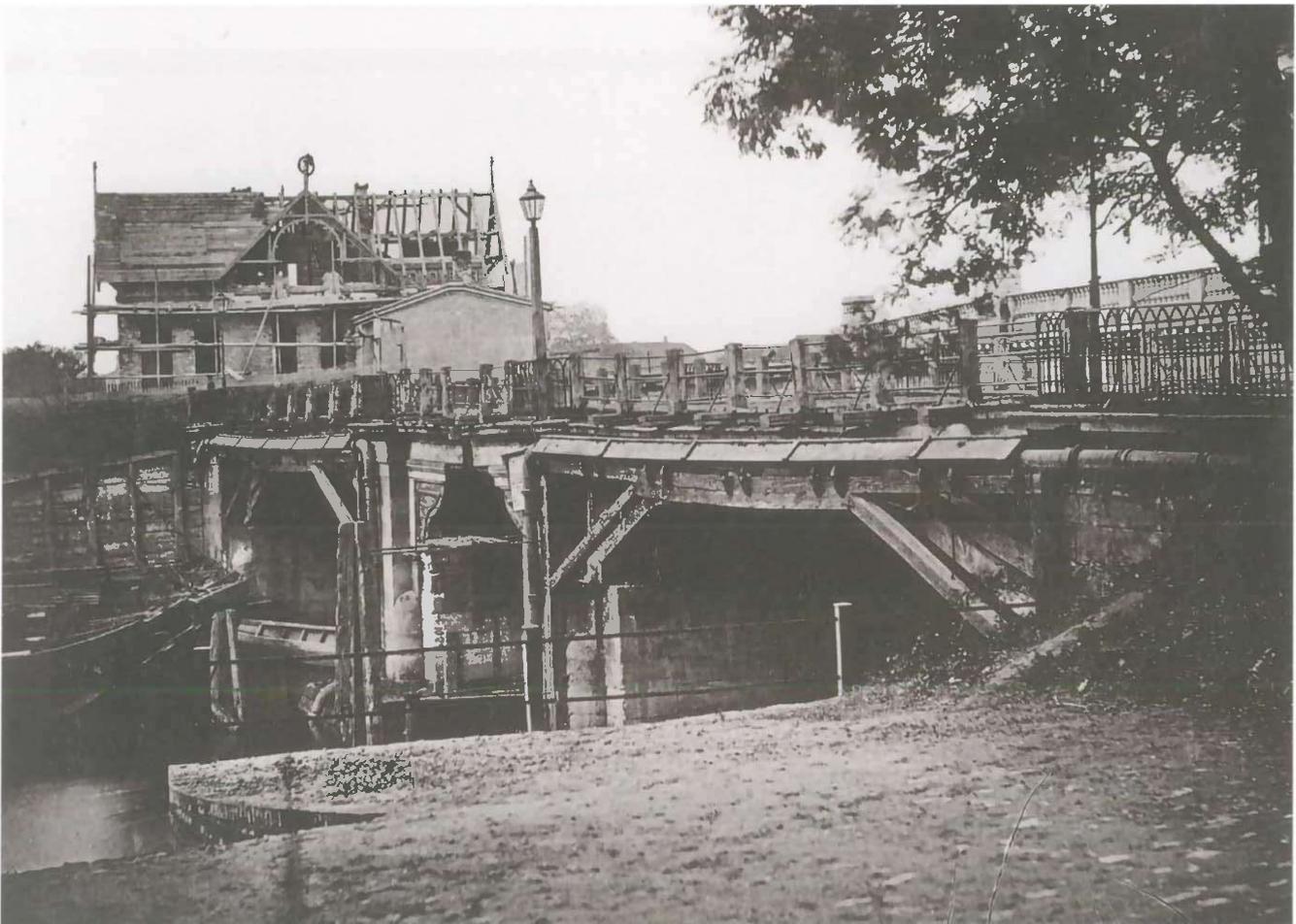
Die Zollbrücke, oder zuvor Grahlsbrücke, war 1826 bis 1828 in der Regierungszeit von Oberbürgermeister Francke (1817 bis 1848 Oberbürgermeister) erneuert worden. Wie zuvor hatte ihr mittlerer Durchlass wieder eine Klappe erhalten, damit eine Schiffspassage ohne Niederlegung der Masten möglich war. Diese gute Absicht verfehlte ihren Zweck, weil vom Militär geforderte Sprengwerke der Seitenöffnungen auf die auf Pfählen stehenden Mittelpfeiler drückten und die Klappen fest zusammenpressten, so dass sie nicht geöffnet werden konnten. Durch Ummantelungen sollten die Mittelpfeiler verstärkt werden, um sie gegen den Seitenschub zu stabilisieren. Die Öffnung am Mitteljoch verengte sich dadurch so sehr, dass breitere Kähne mit Masten überhaupt nicht mehr durchfahren konnten. Die aufgewendeten Geldmittel waren so hoch, wie für den gesamten Brückenbau und umsonst ausgegeben. In der Folge wurden mehrfach Versuche unternommen, um diesem Übel abzuhelpfen, aber vergeblich. Dabei wurde heftig darum gestritten, wer die Kosten zu tragen hatte, die Regierung oder die Stadt. Die Misere endete mit dem Beschluss, sowohl die Zoll- als auch die Lange

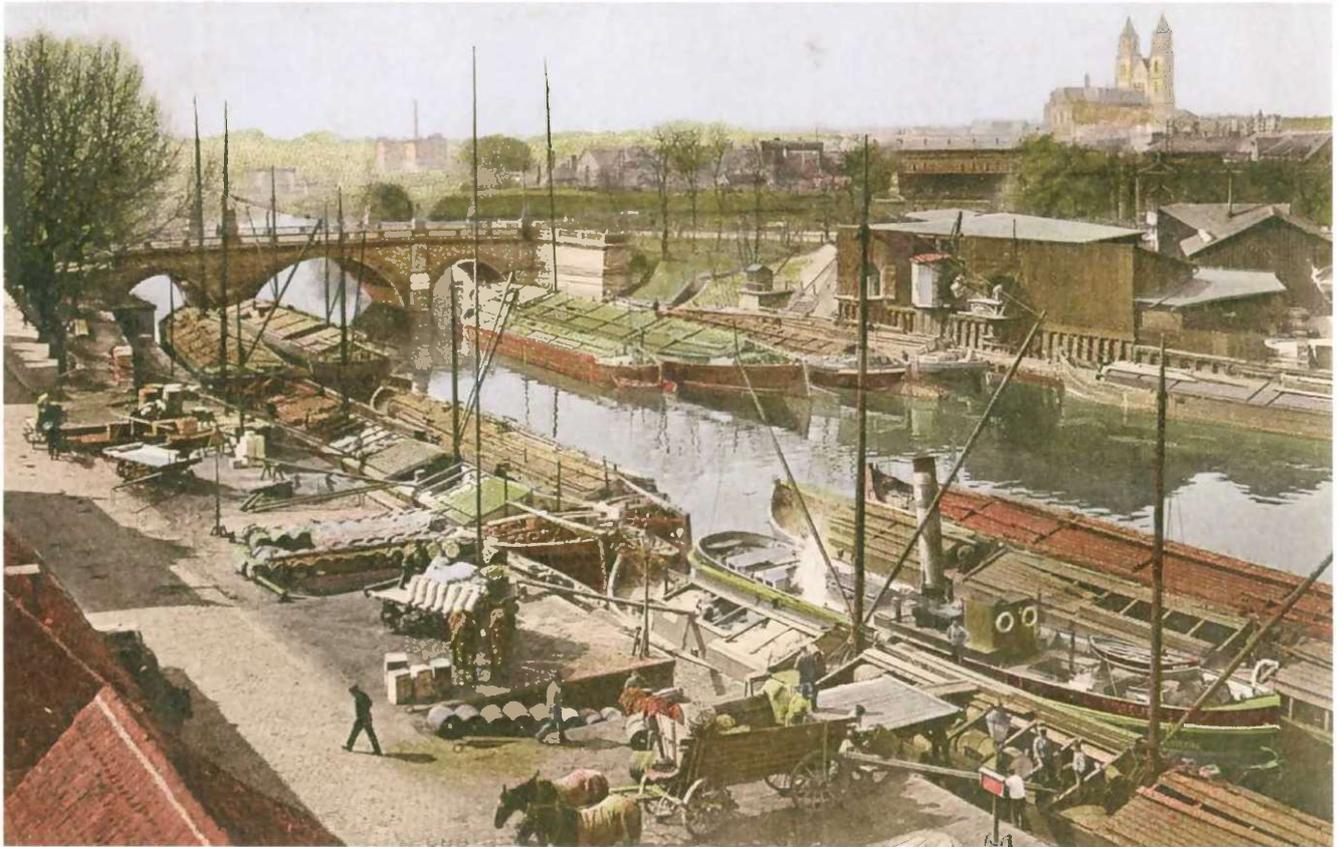
Brücke völlig neu zu bauen. Die unglückliche Klappe blieb der Zollbrücke bis zu ihrem Neubau 1882 erhalten.

Der Zustand der Brücken, die dem wachsenden Verkehr in keiner Weise mehr gewachsen waren, forderte geradezu den Neubau. Nach einer Belastungsprobe 1868 wurde zunächst angeordnet, dass die Brücken nur noch mit Lasten bis zu 220 Zentnern befahren werden durften. Die Stadtverwaltung beauftragte ihren Baurat Aurel Sturmhöfel (1872 bis 1884 Baurat) mit den Vorbereitungsarbeiten für den Brückenneubau. Am 27 April 1875 bewilligte die Stadtverordnetenversammlung dafür einen Betrag von 15000 Mark. Wegen verschiedener Streitpunkte zogen sich die Vorbereitungsarbeiten mehrere Jahre hin. Nicht zuletzt musste auch darüber entschieden werden, ob es zu einer Eisenkonstruktion oder zu einer Ausführung aus Stein kam.

Mit der Einführung der Eisenbahn als Verkehrsmittel im 19. Jahrhundert erfuhr der Brückenbau einen Aufschwung, denn die Bahn benötigte eine große Anzahl fester Brücken. Brücken aus Eisen, die schon im 18. Jahrhundert entstanden, sind eine Erfindung der Neu-

Alte Zollbrücke von 1826/28 als Klappbrücke, dahinter die schon fertig gestellte neue Zollbrücke von 1882 (Album)

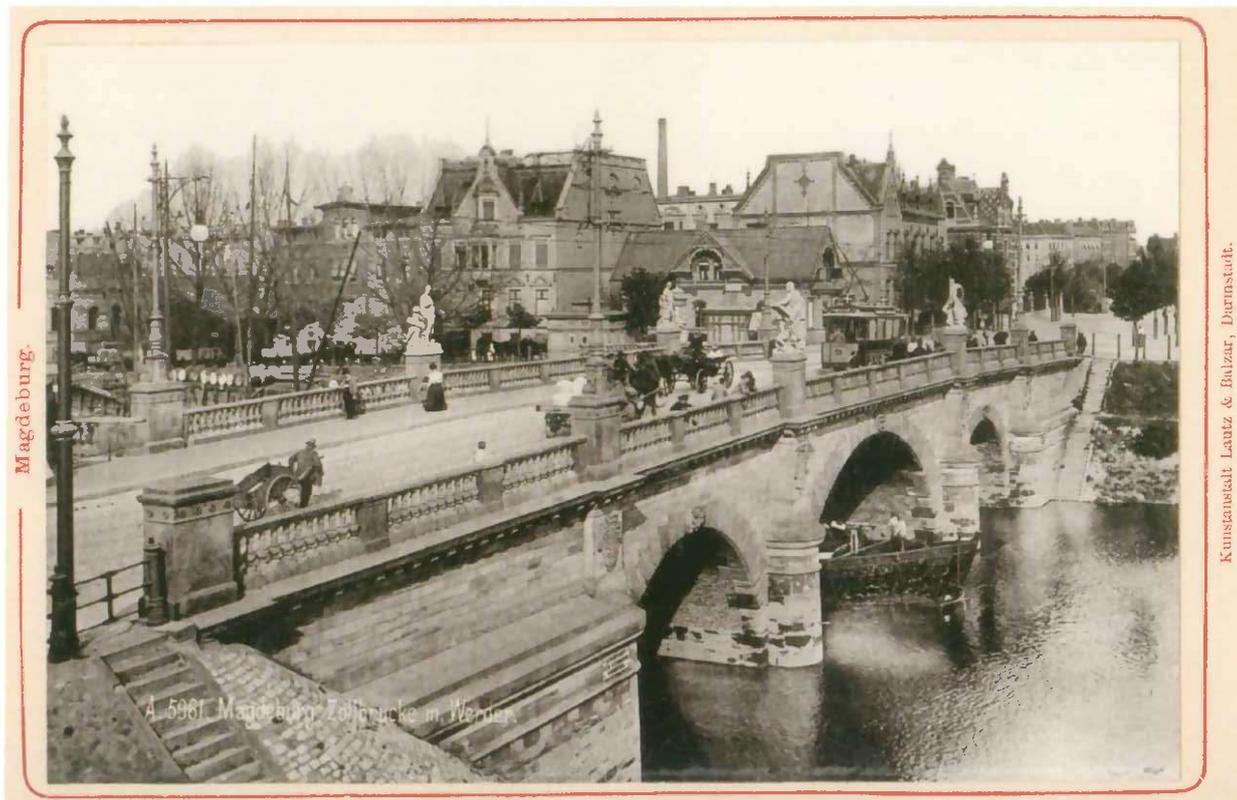




Güterumschlag auf der Zollelbe auf einer Postkarte, geschrieben 1911
(EBu)

Zollbrücke um 1888 (StAM)





Zollbrücke in einem Album von Lautz und Balzar (MA)

Zollbrücke auf einer Postkarte, geschrieben 1915 (EB)



zeit. Die damaligen Magdeburger Stadtväter vertraten aber die Ansicht, dass Eisenkonstruktionen wohl kaum wie aus Stein gebaute Römerbrücken 2000 Jahre überstehen würden, denn Eisen verträgt viel weniger eine schlechte Behandlung als Stein. Deshalb setzten sie sich mit ihrer Forderung nach einem Steinbau durch und erteilten am 6. Februar 1879 die Baugenehmigung. Der Bau beider Brücken wurde dann von 1879/1880 bis 1881/Mai 1882 zügig durchgeführt. Die feierliche Eröffnung fand am 10. Juni 1882 im Beisein der geladenen Spitzen der Zivil- und Militärregierung statt. Wie bei der Einweihung der Strombrücke 1862 zeigte sich auch diesmal der Wettergott nicht gnädig gestimmt. Stadtbaurat Sturmhöfel übergab die Brücken an Oberbürgermeister Friedrich Bötticher (Oberbürgermeister von 1882 bis zu seinem Tod 1895), der die Eröffnungsrede hielt. Unter der Leitung des Musikdirektors Professor Gustav Rebling (1821 bis 1902) sangen Magdeburger Chöre. Darauf erfolgte eine Besichtigung der Brücken. Den Abschluss der Feierlichkeiten bildete eine Fahrt mit Dampfschiffen zum Herrenkrug zur Einnahme eines Festmahles.

Die Kosten für die Brücken hatte die Stadt allein zu tragen. Sie betragen insgesamt 867248 Mark. Davon ent-

fielen 273098 Mark auf die Zollbrücke. Die Lange Brücke kostete 594150 Mark. Die Ausschmückung der Brücken erforderte noch einmal einen Betrag in Höhe von 27733 Mark.

Mit der bereits 1881 vollendeten Zollbrücke, deren Name im Zusammenhang mit dem Zollhafen und der Zollelbe steht und beide begrenzt, war eine eindrucksvolle Korbbohlenbrücke entstanden, die heute noch existiert. Sie ist etwa 44 Meter lang und 14 Meter breit und steht auf vier Pfeilern. Die Spannweite des größten Korbbohlens beträgt 18 Meter, die beiden Seitenjoche haben Spannweiten von 9,6 und 8,5 Metern und sind aus Klinkern aufgemauert und mit Sandstein verblendet. Die Pfeiler sind auf Felsen in etwa 6,5 Metern Tiefe gegründet. Es ist eine Straßenbrücke und wurde mit prächtigen Bildwerken ausgestattet.

Die 1882 fertig gestellte Lange Brücke, heute Anna-Ebert-Brücke, stellt die Verbindung zwischen dem Werder zum Brückfeld, früher Friedrichstadt, über die Alte Elbe her. Sie ist ebenso wie die Zollbrücke ein stadtbildprägendes, architektonisch aufwändig gestaltetes Bauwerk und entstand nach einem Entwurf des Baumeisters L. Hermann unter Mitarbeit des Ingenieurs F. Thum. Die elfjochige Gewölbebrücke aus Sandstein hat eine

Lange Brücke um 1850, links im Bild die Brücke über die alte Elbe für die Eisenbahn nach Biederitz (StAM)





Lange Brücke mit ihren Schmuckelementen (WPri)

Lange Brücke im Bau (links) und Abriss der alten Holzbrücke von 1666 (rechts), 1881/82 (Album)

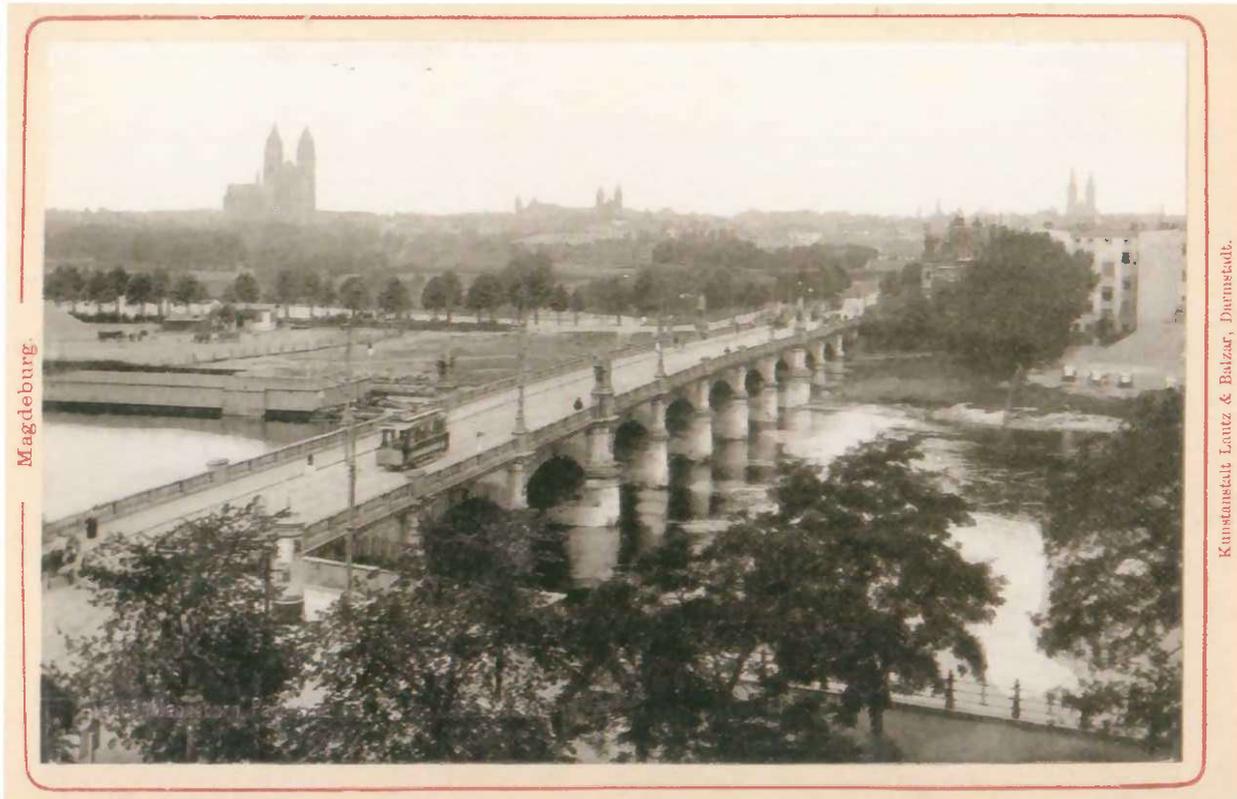




Die alte Brücke von 1666, dahinter die neue Lange Brücke von 1882, ganz links die Eisenbahnbrücke über die Alte Elbe (Album)

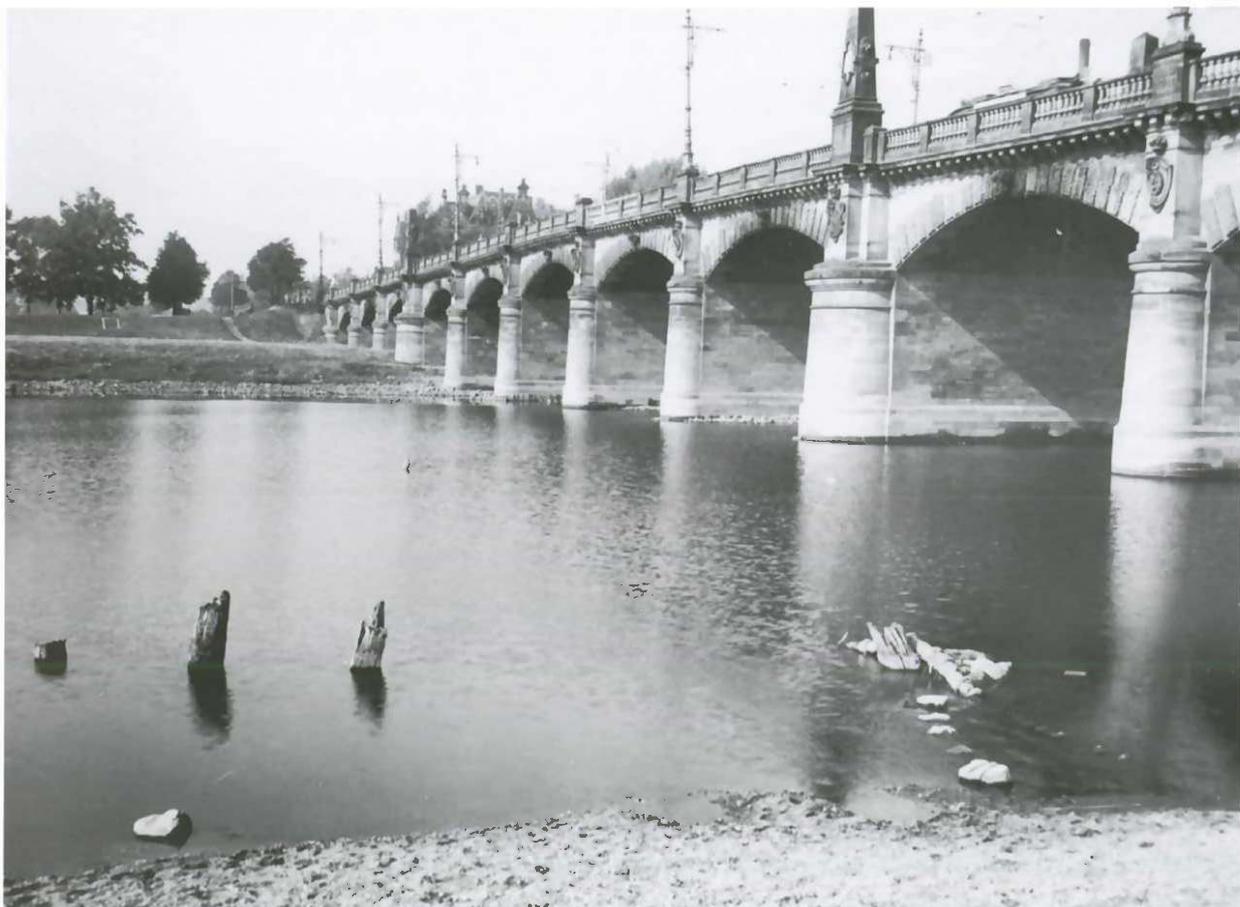
Gründungspfähle der Langen Brücke von 1666 bei Niedrigwasser nördlich der Langen Brücke von 1882 auf einem Foto vom 26. 9. 1933 (StAM)





Lange Brücke von Nordosten in einem Album von Lantz und Balzer (MAn)

Lange Brücke von Südosten (StAM)



Länge von 192 Metern. Als Straßenbrücke hat sie eine Fahrbahnbreite von sieben Metern mit beidseitigen Gehwegen von jeweils 2,5 Metern Breite. Ihre Fundierung erfolgte, wie bei der Zollbrücke, auf Felsen. Die Gewölbebrücke ist in drei Gruppen – fünf mittlere und je drei seitliche Bögen – aufgeteilt und sehr aufwändig mit Schmuckelementen verziert. Die Brückenbahnen wurden mit „bestem“ Pflaster aus den Brücken von Plötzky belegt. Die Fußwege erhielten Asphalt.

Zur Beleuchtung dienten auf den Kanten der Fußwege angeordnete Kandelaber. Gas- und Wasserleitungen erhielten ihren Platz unter den „Trottoirs“, den Fußwegen. Das Militär hatte zynisch Vorsorge für eine „eventuelle Demolierung“ der Brücken verlangt. So wurde der Landpfeiler I der Zollbrücke mit Pulverkammern versehen. Den Stadtvätern war bei diesen Gedanken nicht wohl. Sie wünschten sich, dass ein solcher Fall nie eintreten möge.



Lange Brücke von Nordosten auf einer Ansichtskarte (JBU)

Lange Brücke von Südosten 1899 auf einer Ansichtskarte (MAN)

