

4.6. Der Strombrückenzug im 20. und 21. Jahrhundert

Bereits in den dreißiger Jahren des folgenden Jahrhunderts wurde ein Neubau der Strombrücke ernsthaft in Erwägung gezogen. Grund dafür waren die bereits aufgeführten Mängel am Bauwerk von 1862. Im Zuge einer neuen Ost-West-Straße sollte eine neue Brücke den Strom pfeilerlos überspannen, um künftig Schiffsunfälle zu vermeiden. Diesem Zweck sollte auch eine günstigere Durchfahrtshöhe dienen.

Der Brückenbau war nicht nur planerisch, sondern auch praktisch begonnen worden. So standen die Widerlager an beiden Seiten der Elbe zur Aufnahme des Brückenbogens schon bereit. Das Stahltragwerk war noch vor Beginn des zweiten Weltkrieges fertig gestellt worden und lagerte auf dem Zitadellengelände. Der Krieg unterbrach alle Brückenbaumaßnahmen. Schlimmer noch, die Vorsorgemaßnahmen der preußischen Militärs des 19. Jahrhunderts wurden bei der Strombrücke zur traurigen Tatsache. Mitte April 1945 sprengten die Faschisten sechs Elbbrücken – die Strombrücke am 16. April – mit Ausnahme der Zoll- und der Langen Brücke. Das wichtigste Glied der Ost-West-Verbindung war damit zerstört. Eine sinnlose Tat ohne jeglichen militärischen Nutzen. Der Untergang des so genannten dritten Reiches war bereits besiegelt.

Die Ost-West-Verbindung über die Elbe war für die Stadt und ihre Bewohner lebenswichtig. Die Lebensmittel-, Energie- und Wasserversorgung, besonders der Bevölkerung in den ostelbischen Gebieten, hing davon ab. Die Lage wurde im April/Mai 1945 immer prekärer als sich dort die Flüchtlingsströme aus dem Osten und aus den nun befreiten ehemaligen Konzentrations- sowie Kriegsgefangenenlagern stauten. Die von der damaligen sowjetischen Militäradministration, der Westteil Magdeburgs war von den Amerikanern besetzt, eingesetzten deutschen Zivilkräfte konnten nur unter Anstrengung aller Kräfte verhindern, dass ein



Strombrücke von Westen mit Brücktor (StAM)



Strombrücke von Osten (StAM)

Chaos entstand. Eine dieser Kräfte war Anna Ebert (1889 bis 1947). Als ehemaliges Mitglied der Magdeburger Stadtverordnetenversammlung von 1928 bis 1933, seit 1944 Häftling im Konzentrationslager Ravensbrück, war sie ab 1945 Sozialamtsleiterin in der Bürgermeisterei im Osten Magdeburgs. Um ihre aufopferungsvolle Arbeit zu würdigen, wurde auf Vorschlag der VVN (Vereinigung der Verfolgten des Nazi-regimes) und mit Zustimmung der Landesregierung am 8. September 1951 die Lange Brücke in Anna-Ebert-Brücke umbenannt.

Strombrücke um 1930 (StAM)



Westliches Strombrückenvor-
gelände mit Gleisanlagen der
Eisenbahn und Straßenbahn;
links Einmündung der Johan-
nisbergstraße; Postkarte ge-
schrieben 1908 (EBu)

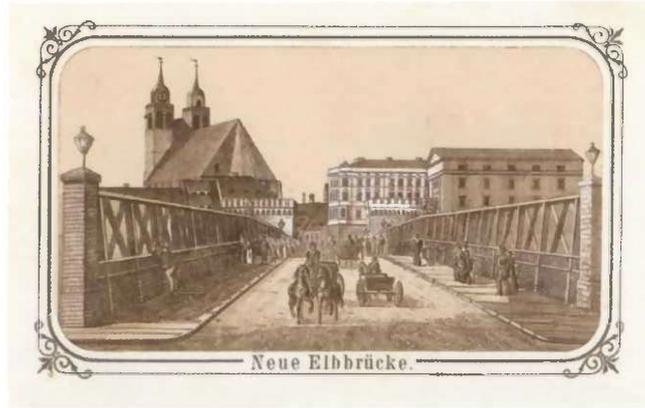


Westliches Strombrückenvor-
gelände mit Eisenbahnanlagen;
Postkarte geschrieben 1916
(EBu)



Westliches Strombrückenvor-
gelände mit Fußgänger- und
Wagenverkehr; Postkarte ge-
schrieben 1908 (EBu)





Neue Elbbrücke; Album Zur Erinnerung, September 1884 (MAn)



Magdeburg.

Kunstverlag Lantz & Balzer, Darmstadt.

Strombrücke von Osten; Album Lantz und Balzer (MAn)



MAGDEBURG. Strombrücke u. Johanneskirche.

„Strombrücke und Johanneskirche“; Postkarte geschrieben 1921 (EPe)

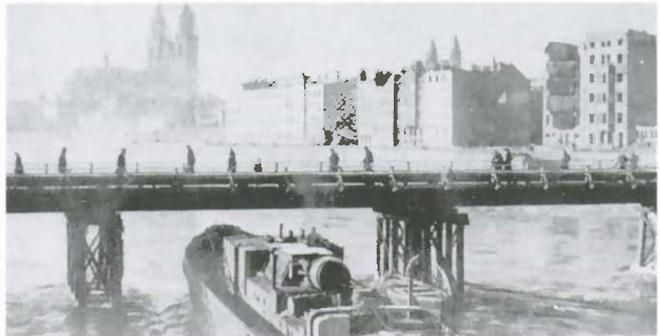
4.6.10 Zerstörte Strom- und Hindenburgbrücke im April 1945 (US)





Bau der Freundschaftsbrücke 1945 (DELTA)

Um den Elbübergang notdürftig zu gewährleisten, hatten amerikanische Pioniere bald eine behelfsmäßige Brücke, die als Freundschaftsbrücke bezeichnet wurde, über die Stromelbe geschlagen. Mit einer feierlichen Parade auf der Brücke wurde sie am 2. Juni 1945 eingeweiht, aber nur zur Benutzung durch das Militär freigegeben. Wegen ihrer leichten Bauart bot sie aber kaum eine Gewähr dafür, vor allem im Winter, Eisgang und Hochwasser zu trotzen. Etwa zur gleichen Zeit hatten Pioniere der Roten Armee eine Pontonbrücke nördlich der Sternbrücke in Höhe der Stadthalle errichtet. Das waren natürlich nur Provisorien. Um die Ost-West-Verbindung unter allen Umständen zu sichern, schlugen die verantwortlichen Bauräte, allen voran Stadtbaurat Theodor Menken (von 1912 bis 1953 im Dienst der Stadt), vor, eine dauerhaftere Konstruktion unter Verwendung der Pfeiler der zerstörten Strombrücke und vorhandener Brückenteile herzustellen. Der Gedanke, unter Nutzung der schon fertigen Widerlager eine neue Brücke zu errichten, wurde wegen der zu langen Bauzeit von mindestens zwei Jahren verworfen. Die nun in wenigen Monaten gefertigte Strombrücke ging als Behelfsbrücke in die Stadtgeschichte ein und sollte bis 1965 Bestand haben.



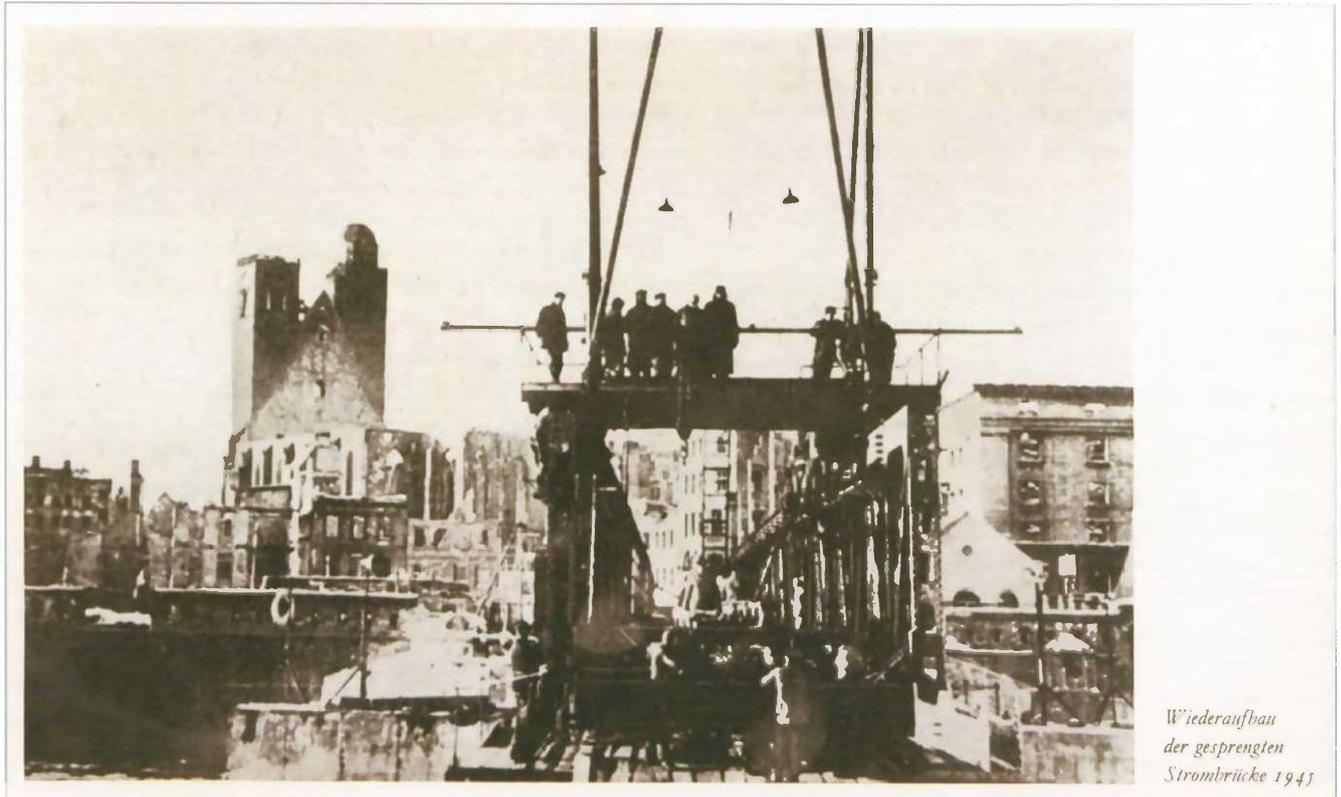
Freundschaftsbrücke (Wü)

Die Behelfsbrücke entstand aus vorhandenen Brückenteilen, die kostenlos zur Verfügung standen. Die Finanzierung wurde mit Hilfe der Straßenbahn gelöst. Ein Aufschlag von fünf Pfennig pro Straßenbahnfahrt deckte die Baukosten in Höhe von 675000 Mark. Damit leistete die gesamte Bevölkerung ihren Anteil am Gemeinschaftswerk Brücke. Für das Verlegen der Straßenbahngleise und Versorgungsleitungen kamen noch 120000 Mark hinzu, die zu Lasten der Straßenbahn und der Versorgungsbetriebe AG gingen. Nach Beräumung der gesprengten Strombrücke aus dem Flussbett und dem Abbruch der auf der Westseite stehenden Fortifikations-



Westliches Widerlager für die in den 1930er Jahren geplante Neue Strombrücke (StAM)

Aufbau der Behelfsbrücke 1945 (Gesch)



Wiederaufbau
der gesprengten
Strombrücke 1945



Einweihung der Behelfsbrücke am 29. April 1946. Die dritte Bahn für die Fußgänger ist noch nicht fertig und deshalb verschlossen. (StAM)

Übergabe der Behelfsbrücke über die Elbe durch Oberbürgermeister Rudolf Eberhard am 29. April 1946 (StAM)



türme sowie der Umgestaltung der Zwischenpfeiler und Endwiderlager durch die Firma Philipp Holzmann AG und Gebr. Hermecke konnte bereits Anfang Oktober 1945 mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden. Sie waren begleitet von Schwierigkeiten bei der Arbeitskräfte- und der Materialbeschaffung.

Die Behelfsbrücke bestand aus drei Brückenbahnen. Die südliche und mittlere dienten dem Fahr- und Straßenbahn-, die nördliche dem Fußgängerverkehr. Jede Brückenbahn hatte eine Länge von rund 120 Metern, eine Konstruktionsbreite von 4,70 und eine nutzbare Breite von 3,40 Metern. Zur damaligen Zeit konnten die breitesten nach der Straßenverkehrsordnung zugelassenen Fahrzeuge die Brücke passieren. Die Statik ließ ein Gewicht von 60 Tonnen zu. Für den Belag der Brücke wurde Eichenholz verwendet. Da es Schwierigkeiten bei seiner Beschaffung gab, war zum Zeitpunkt der Übergabe der Brücke die Fußgängerbahn noch nicht fertig. Die Fußgänger mussten noch einige Zeit die Freundschaftsbrücke der Amerikaner nutzen, die am 12. Juli 1945 für Zivilisten freigegeben worden war. Auf der Behelfsbrücke waren Straßenbahn- und Beleuchtungsmasten kombiniert. Die Beleuchtung wur-

de durch 12 Lampen gesichert. Die Arbeiten leisteten 14 % Fach- und 86 % berufsfremde Arbeiter. In Anbetracht der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse kurz nach dem Krieg war der Aufbau einer Brücke in einer schwer zerstörten Stadt ein beachtliches Werk. Großes Lob wurde den Erbauern anlässlich der Einweihung zuteil. Tausende waren am Montag, dem 29. April 1946, 11.30 Uhr, gekommen, um ihre Brücke feierlich dem Verkehr zu übergeben. Die Festredner, Oberbürgermeister Rudolf Eberhard und Stadtbaurat Theodor Menken, erinnerten daran, dass es in Magdeburg schon mehrmals eine ähnliche Situation gab. Nach einem verheerenden Krieg wurde „1666 als erstes großes Bauwerk eine Brücke über den Strom geschlagen“, die Lange Brücke Otto von Guericke. So war es auch jetzt, fast 300 Jahre später. Zuvor, nach dem ersten Weltkrieg, war es 1922 die Sternbrücke, die in langwieriger Bauzeit dem Verkehr übergeben wurde. Jetzt, im Jahr 1946, konnte der Oberbürgermeister voller Stolz berichten, schon so kurz nach dem Krieg, eine zweite Brücke zu weihen. Am 12. März 1946 hatte er bereits die Eisenbahnbrücke im Norden der Stadt eröffnet. Anlässlich der Feierlichkeiten wurde der Leiter des

Eine Straßenbahn fährt am 29. April 1946 über die Behelfsbrücke (StAM)



Brückenbaues, Stadtbaurat Menken, zum Stadtoberbaurat befördert. Hier wurde wahrscheinlich einer Tradition gefolgt, denn bei der Eröffnung der Vorgängerbrücke erhielten die Erbauer Orden.

Das Werk hatte leider auch zwei Menschenleben gekostet. Stadtbaurat Gerhard Gauger (1886 bis 1949) gedachte der beiden Opfer Rudolf Hoffmann und Fritz Grubich.

Nachdem der Oberbürgermeister das Band durchgeschnitten hatte, fuhr ein Autobus mit Musikern der Schutzpolizei über die Brücke gefolgt vom Oberbürgermeister und den Vertretern der Öffentlichkeit sowie von vielen Magdeburgern. Sonderwagen der Straßenbahn fuhren die Gäste bis zur Haltestelle „Stadt Loburg“, wo es im Versammlungsraum der Firma Hubbe und Farenholz an der Berliner Chaussee ein markenfreies Essen gab. Zur damaligen Zeit, in der viele Magdeburger angesichts der kargen Lebensmittelzuteilungen noch hungerten, war dies eine hochwillkommene Geste. Besonders Oberbürgermeister Eberhard hatte sich für ein „wertvolles“ Essen eingesetzt und dafür plädiert, „lieber eine Schnaps wegzulassen.“ Erbsen, Bohnen und Fleisch waren für das Essen vorgesehen. Die Eingeladenen erhielten neben der Essenmarke noch Gutschei-

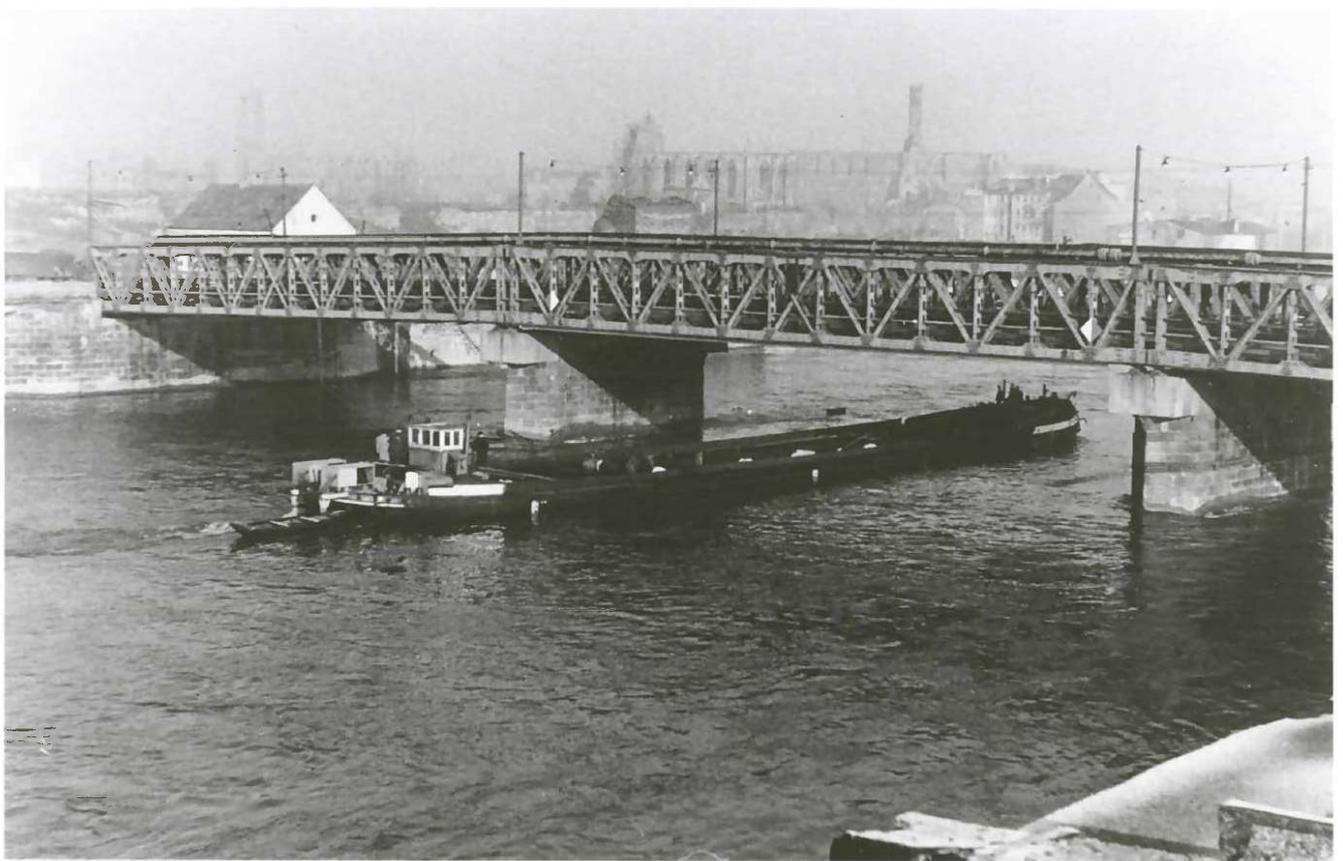
ne für alkoholische Getränke, zwei Gläser Bier und zwei Schnäpse, sowie Zigarillos oder Zigaretten. Schnaps hatte die Firma Philipp Holzmann AG zum Preis von 42 Mark pro Flasche zur Verfügung gestellt. 580 Personen waren zu versorgen gewesen. Den Abschluss der Feierlichkeiten bildete eine Varietee-Vorstellung im Roxy-Theater. Die Gesamtkosten für die Brückeneinweihung betragen 3705 Mark, heute eine kaum vorstellbar geringe Summe. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass im Nachhinein noch geringfügige Kosten angefallen sind, die mit Hilfe von Firmen gedeckt wurden.

Stadtoberbaurat Theodor Menken fasste das denkwürdige Ereignis in seiner Rede so zusammen: „Ich schliesse meine Ausführungen mit dem Wunsche, dass diese Behelfsbrücke ein Bindeglied über die Elbe hinweg zwischen Ost und West in wirtschaftlicher, verkehrlicher und kultureller Hinsicht sein möge, bis sie dereinst abgelöst wird von einem größeren, moderneren und den Ansprüchen des Verkehrs genügendem Bauwerk für das die Anfänge bereits vorhanden sind.“ Dieser Traum von einer neuen Strombrücke sollte sich erst etwa 20 Jahre später erfüllen.

In der Magdeburger Stromelbe gab es seit Jahrhun-

Behelfsbrücke um 1964 (StAM)





Behelfsbrücke mit Motorgüterschiff (DELTA)

Behelfsbrücke 1965 (JBu)



Schiffsverkehr von der Nordbrücke aus gesehen; ein Kettendampfer schleppt Lastkähne stromaufwärts (StAM)



Dichter Schiffsverkehr auf der Elbe von der Nordbrücke aus gesehen (StAM)



derten Schifffahrtshindernisse. Neben den Felschwellen des Domfelsens und des Felsens im Bereich des Herrenkrugs waren dies im 19. und 20. Jahrhundert die aus dem Jahre 1848 stammende Buckauer Eisenbahnbrücke, die 1862 erbaute Strombrücke mit ihrer Nachfolgerin, der Behelfsbrücke, sowie die Herrenkrug-Eisenbahnbrücke. Seit Anfang der 1930er Jahre träumte die Stadtverwaltung deshalb davon, zunächst die Strombrücke durch eine neue, Pfeilerlose mit größerer lichter Höhe über dem höchsten schiffbaren Wasserstand zu ersetzen. Bei der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke war geplant, einen Pfeiler herauszunehmen. Das Hindernis Buckauer Eisenbahnbrücke wurde durch Herausnehmen des mittleren Pfeilers beseitigt. Nur der Domfelsen, das natürliche Hindernis bestand fort. So wird berichtet, dass er bei einer extremen Niedrigwasserperiode 1934 so lange und so hoch aus dem Fluss herausragte, dass er sich in einen Weidegrund verwandelte und meterhohe Sonnenblumen blühten. Zur Beseitigung des Schiffshindernisses Strombrücke wurde bereits vor Beginn des zweiten Weltkrieges das Stahltragwerk geliefert. Die sich im Bau befindlichen Widerlager blieben wegen des Kriegsausbruchs unvollendet, wobei im Anschluss an das westliche Widerlager noch ein Bunker gegen kommende Luftangriffe gebaut wurde. Nach 1945 konnten die Planungsarbeiten nicht mehr systematisch weitergeführt werden. Allein der Bau einer neuen Brücke konnte die anstehenden Probleme nicht lösen. Die Bedürfnisse des modernen Verkehrs verlangten eine Zufahrts-

straße, die das Stadtzentrum mit dem Ostteil der Stadt verband. Es wurden viele neue Gedanken in Betracht gezogen, wie zum Beispiel ein Elbübergang südlich des Domes, aber aus Kostengründen wieder fallengelassen. Entspannung sollten die Brücken im Süden, die Sternbrücke, und im Norden bringen. Aber lediglich der Nordbrückenzug erfüllte die Erwartungen in gewissem Maße. Die Lösung des Problems konnte nur durch den Bau einer modernen Zufahrtsstraße erreicht werden. Dazu waren große Veränderungen in der Straßenführung durch die Altstadt erforderlich. Enge und winklige Gassen mussten verändert werden oder entfallen. Dem standen die damaligen Besitzverhältnisse entgegen. An dem Gegensatz zwischen persönlichen Interessen sowie dem Wohl der Allgemeinheit und natürlich am Geldmangel war schon Otto von Guericke Mitte des 17. Jahrhunderts gescheitert. Als vorausschauender Planer hatte er das Bedürfnis einer Ost-West-Verbindung erkannt und in seinem Plan von 1632 zeichnerisch dargestellt.

Zur 1862 errichteten Strombrücke führte die Johannisbergstraße, die ihren Namen seit 1817 trägt. Heute endet sie nicht mehr an der Strombrücke, sondern am Schleinufer. Als relativ schmale Straße war sie mit Straßenbahnschienen versehen, die über die Strombrücke und die sich anschließenden Brücken führten. Zeitweise behinderten noch Eisenbahnschranken unmittelbar vor der Strombrücke den Verkehr.

Zwar hatte der zweite Weltkrieg den notwendigen Bau

Sechs Schlepper bei Eisgang im Februar 1938; links im Bild das Baugerüst für die schon damals begonnene Neue Strombrücke (EBu)





Schiffsunfall an der Strombrücke am 12. Oktober 1913 (StAM)

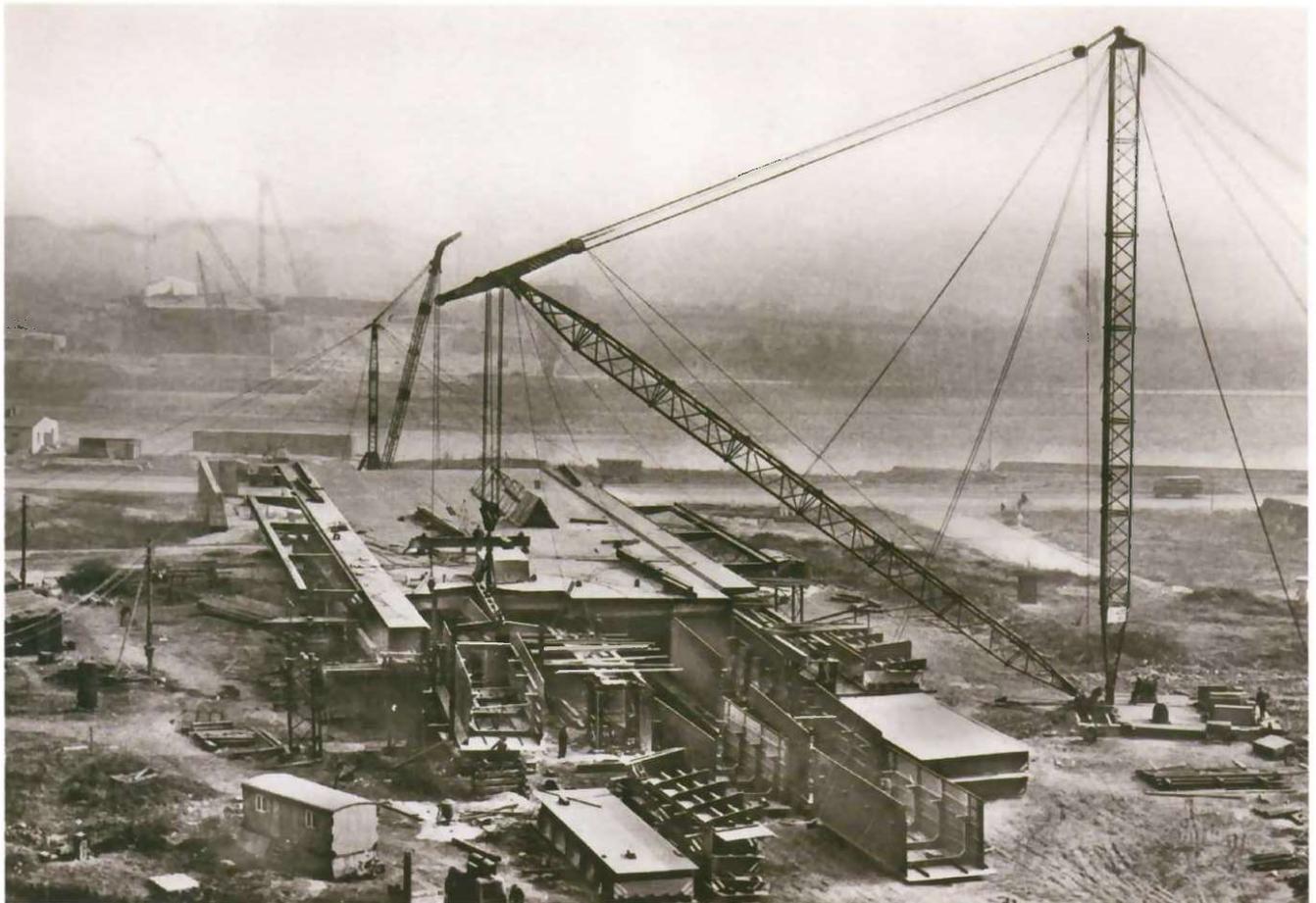
Schiffsunfall an der Strombrücke am 17. März 1934 (StAM)



einer neuen Strombrücke für lange Zeit verhindert, aber nicht aus den Köpfen der Magdeburger verbannt. Der Krieg hatte auf seine Weise durch die Zerstörung der Altstadt beim Luftangriff am 16. Januar 1945 für „Baufreiheit“ gesorgt. Die Stadtplaner konnten nun eine moderne, den Ansprüchen genügende Ost-West-Verbindung planen. Diese Vorhaben wurde ab 1960 ernsthaft vorangetrieben. Bei den Planungsarbeiten wurde deutlich, dass die vorhandenen Widerlager und der Ostpfeiler nicht genutzt werden konnten. Lediglich das Pfeilerfundament auf der Westseite fand Eingang in die neue Brückenführung. Die anderen Bauten wurden beseitigt. Auf der Altstadtseite wurden die Widerlager auf einer Felsbarriere errichtet, die in 15 Meter Tiefe liegt. Baubeginn für die Vorarbeiten, wie Heranführung von Wasser, Strom sowie die Errichtung von Unterkünften für die Arbeiter und von Lagerräumen und –plätzen war der 1. Januar 1962. Als offizieller Baubeginn gilt der 15. April 1962. Viele, damals volkseigene Betriebe, waren am Bau beteiligt. Der VEB Industriebau Brandenburg gründete und errichtete das

Widerlager A auf der Platte des zwischenzeitlich abgebrochenen Bunker-Widerlagers. Die Pfeiler B am westlichen Ufer, der derzeit als Betongrundlage in einer unter Druck stehenden Kammer errichtet worden war, konnte zwar verwendet werden, aber da die Fläche nicht ausreichte, mussten vom VEB Spezialbau Magdeburg an seinem Südflügel 23 große Bohrungen bis auf den Felsen in 15 Meter Tiefe niedergebracht und als Betonpfähle gefüllt werden. Der südliche Teil des Pfeilerfundamentes ruht darauf. Der Pfeiler C auf der Ostseite und das als Flachgrundlage gestaltete Widerlager D wurden vom VEB See- und Hafenbau Stralsund vollkommen neu gebaut. Letzteres entstand auf dem Gelände der ehemaligen Zitadelle. Das Wasserstraßenamt errichtete noch einen Hilfspfeiler am rechten Stromufer. Er sollte das überhängende Gewicht des östlichen Brückenteils beim Einschieben der Brücke tragen. Die Brückenmontage wurde für den Ostteil vom VEB Stahlbau Niesky und den Westteil von der Firma Beuchel & Co KG Könnern übernommen.

Montage der Neuen Strombrücke; Baustelle am Westufer Ende 1963 (WPri)





Behelfsbrücke und Neue Strombrücke 1964 (WPri)

Behelfsbrücke und Neue Strombrücke im August 1965 (WPri)



Neue Strombrücke und Behelfsbrücke 1965 (StAM)



Am 24. Juli 1964 begann das Einschleppen der Brücke frei über den Strom. Der Einschleppvorgang auf der Ostseite der Elbe dauerte vom 13. bis 23. August 1964. Das Verlegen der Fahr- und Gehbahnen sowie der Straßenbahngleise und Rohrleitungen, die Montage der Geländer, der elektrischen Anlagen sowie der Steinmetzarbeiten und Anstriche besorgte das Wohnungsbaukombinat Magdeburg.

Die Brücke wiegt 2800 Tonnen und hat eine Stützweite von 130 Metern. Die Länge der Tafel beträgt 257,70 Meter, die Breite 29,60 Meter, jede Fahrbahn neben den Straßenbahngleisen ist 9 Meter breit. Das Bauwerk hat eine Gesamtlänge von 757,70 Metern. Die Kosten betragen damals 17 Millionen MDN (Mark der Deutschen Notenbank). Insgesamt 180 Personen haben an ihrer Herstellung gearbeitet. Es waren dabei keine Todesopfer, wie beim Bau der Behelfsbrücke, zu beklagen. Eine völlig geschweißte Brücke gab es zu diesem Zeitpunkt in der damaligen DDR noch nicht. Angewendet wurde das halbautomatische Elektroschlack-Schweißverfahren.

Demontage der Behelfsbrücke Ende 1965 (DELTA)

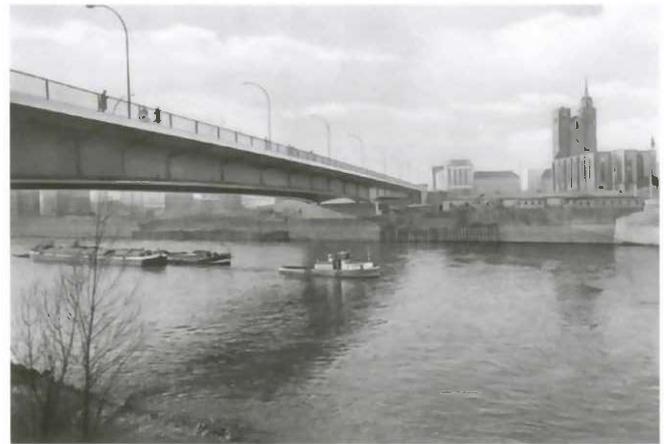


Die alte Behelfsbrücke und das große Ärgernis für die Schifffahrt, ihre zwei Pfeiler, wurden 1967 abgetragen. Auch die 100 Meter südlich von den Pfeilern gespannte „Kette der letzten Hoffnung“, die oftmals manövrierunfähigen Schiffen den letzten Halt gab, und sie vor der Gefahr des Zerschellens bewahrte, hatte ausgedient und wurde beseitigt.

Am 7. Oktober 1965 wurde die Brücke unter dem Namen „Neue Strombrücke“ ihrer Bestimmung übergeben. Neu war sie wirklich, die sie jetzt pfeilerlos den Strom überspannte und mit einbezogen wurde in die große Magistrale Ernst-Reuter-Allee, die den Strom der Fahrzeuge und Fußgänger über die Brücke lenkt.

In der Montagnacht hatten 22 Straßenbahntriebwagen die Brücke belastet. Dabei wurden die zur Überprüfung der Statik notwendigen Messungen durchgeführt. Als dann der damalige stellvertretende Minister für Verkehr pünktlich um 15.35 Uhr das weiße Band durchschneidte, erlebte unter flotter Marschmusik die Neue Strombrücke ihren ersten Ansturm. Es heulten die Sirenen der Schiffe, die zwischen Dom und Brücke vor Anker gegangen waren. Geschmückte Motorboote rasten unter der Brücke hindurch und gaben dem Ganzen ein festliches Gepräge. Auch die Fußgänger nahmen die Brücke erstmals in Besitz. Der Fahrer Busse steuerte den geschmückten ersten Straßenbahnwagen der Linie 6 über die Brücke. Fast hätte es das erste Strafmandat gegeben, denn Werner König fuhr auf seinem Fahrrad mit

Neue Strombrücke 2004; keine Strompfeiler behindern die Schifffahrt, (SPa)



Neue Strombrücke 1965 (EPe)

Neue Strombrücke 2004 (JBu)





Die Neue Strombrücke ist fertig, Ansicht vom Dom aus 1965 (DELTA)



Alte Strombrücke um 1930 von der Johanniskirche aus gesehen (StAM)

„überhöhter Geschwindigkeit“ über die Brücke, weil er sie als erster überqueren wollte. Mit der Neuen Strombrücke wurde das bis zu diesem Zeitpunkt größte Verkehrsbauwerk in der Geschichte Magdeburgs übergeben.

Die Einweihung war aber auch Anlass sich zu erinnern, wie der Bau vonstatten ging. Nicht immer war alles reibungslos verlaufen. Da war die Sache mit den Seilen, die beim zweiten Einschiebevorgang rissen. Sie sollten die Brücke beim Vorwärtsrollen abbremsen. Der Betrieb aus Niesky hatte erstmalig auf der Welt die Brücke ohne die seit Jahrzehnten übliche Gleitbahn eingerollt. Die durch diese Unerfahrenheit entstandenen Probleme wurden aber glücklicherweise gemeistert. Was für die vielen

Zuschauer interessant war, brachte die Verantwortlichen zur Verzweiflung. Aber der Mut zum Risiko, eine neue Technik einzuführen, hatte sich gelohnt. „Dass man die beiden Brückenhälften an jeder Uferseite aus einzelnen Segmenten zusammenschweißte, ging ja noch an. Aber auch den Verbindungsstoß über der Strommitte schweißen? Und das bei dem 30 Meter breiten Bauwerk?“ Eine sehr genaue Präzisionsarbeit war von den beiden Montagefirmen erforderlich. Das Einrollen beider Teile war sehr schwierig. Die im Verhältnis zum Gesamtgewicht sehr dünnen Träger mussten so abgestützt sein, dass ein Nachjustieren jederzeit möglich war, damit das vorbereitete Zusammentreffen in der Strommitte nicht verpasst wurde. Aber der Brückenneubau sollte auch ein elegantes Band von Ufer zu Ufer schlagen – deshalb entschieden sich die Experten für einen geschwungenen Untergurt. Seit 1965 überspannt der 2800 Tonnen schwere Brückenkoloss die Elbe. Keine Pfeiler behindern die Schifffahrt. Kein Brückenbogen zerschneidet die Stadtsilhouette mit den sich aufreckenden Turmspitzen des Domes. Nach 30 Jahren Dienst machte sich besonders unter den Bedingungen des gestiegenen Verkehrsaufkommens eine Sanierung erforderlich, die in den Jahre 1992 bis 1994 für 6,1 Millionen DM erfolgte.

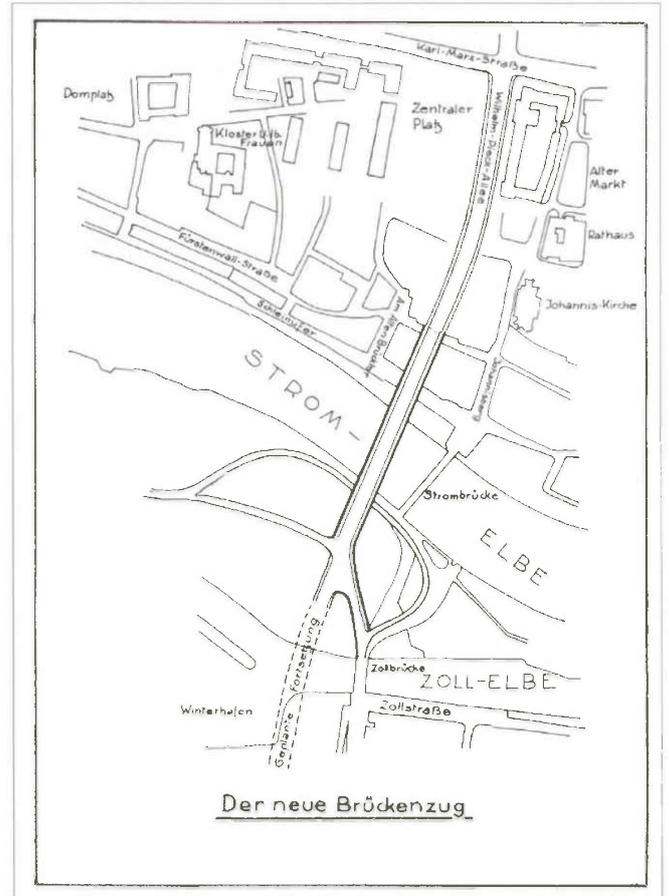


Neue Strombrücke 2004 von der Johanniskirche aus gesehen (JBU)

Westliches Widerlager der alten Strombrücke und der Behelfsbrücke, 2004 (JBU)



1965 realisierte Verkehrsführung über Neue Strombrücke und Zollbrücke (EPe)



Konzeption der Straßenführung über Neue Strombrücke und Zollbrücke aus dem Jahr 1965 (WPri)



Allerdings war die Brücke nur ein Teil des Strombrückenzuges, und die Planung sah vor, bis 1970 auch die Zollbrücke und die Anna-Ebert-Brücke zu ersetzen. Beide hatten Kriegsschäden davongetragen, waren aber nicht gesprengt worden. Neubau oder umfassende Rekonstruktion blieben jedoch aus Mangel an Wirtschaftskraft eine Illusion. So dümpelten beide Brücken vor sich hin, bis die Magdeburger im Oktober 2004 von der Meldung in ihrer Tageszeitung Volksstimme „Die älteste Brücke der Stadt wackelt“ aufgeschreckt wurden. Es war die Zollbrücke, die zur Besorgnis Anlass gab. Sie „bröckelte“ im wahrsten Sinnen des Wortes. Auf ihrer Südseite waren schon vor längerer Zeit Teile ihrer Balustrade abgestürzt. Das gesamte Brückendenkmal bewegte sich auseinander. Eine sehr ernst zu nehmende Situation, denn etwa 2000 Autos passieren die Brücke pro Stunde. Hinzu kommen Straßenbahnen, Radfahrer und Fußgänger. Schon ein Gutachten aus dem Jahre 2002 stufte den Zustand der Brücke als „fünf Minuten vor zwölf“ ein.

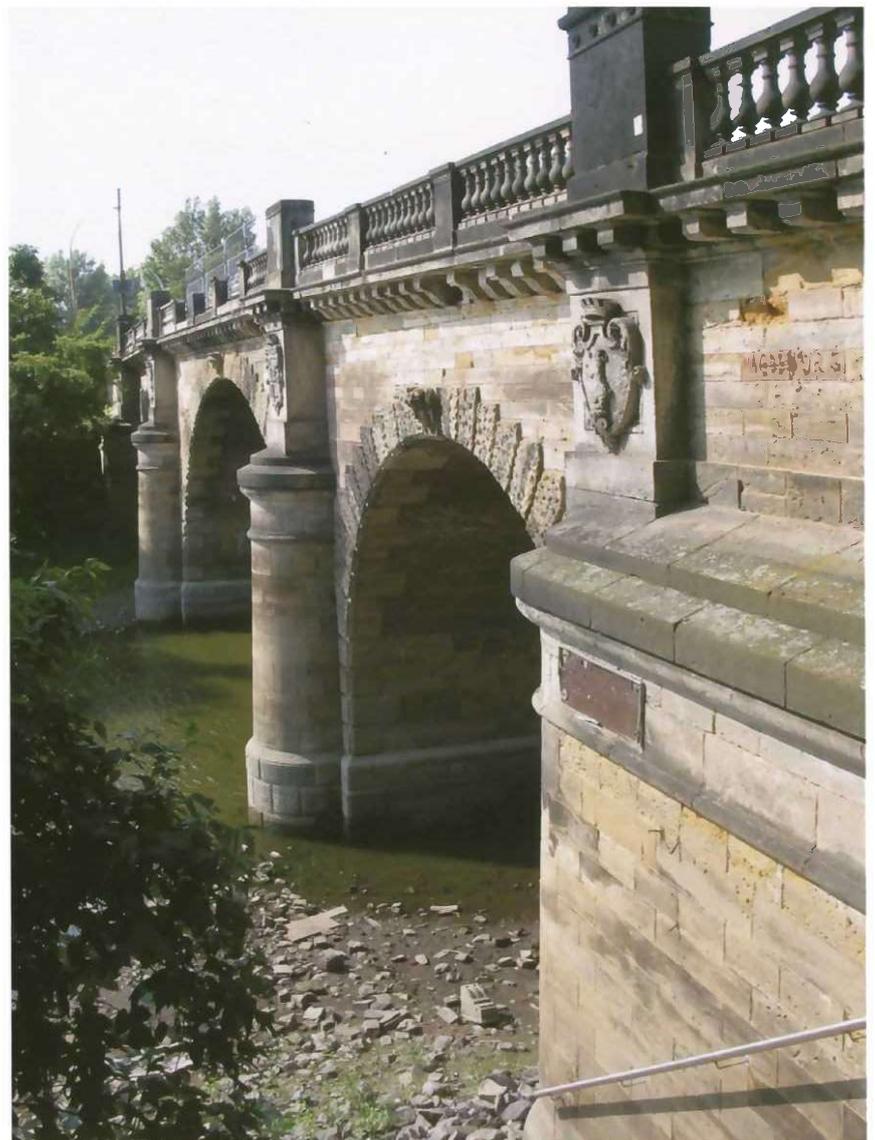
Der Strombrückenzug, zu dem die Zollbrücke gehört, ist einer der wichtigsten Verkehrsbauten der Stadt, denn

motorisiert kann die Elbe nur noch über den Nordbrückenzug überquert werden. Die inzwischen dokumentierten Schäden hätten dazu führen können, dass die Zollbrücke gesperrt werden muss. Stau und Chaos an den Nordbrücken wären die Folge. Ständiger Geldmangel der Stadt und das Ausbleiben von Fördermitteln verhinderten die bereits geplante Sanierung immer wieder. Sanierungsvarianten sind bereits vorhanden. Die dritte Variante, die nur eine Sperrung der Brücke von fünf Monaten vorsah, war die ungeliebte, denn sie lief nur auf die nötigen Reparaturen zur Sicherung des Bauwerkes hinaus. Die denkmalgeschützten Bildwerke und Verzierungen, an denen der Zahn der Zeit stark genagt hat – etliche mussten bereits entfernt werden und harren ihrer Restaurierung. Am 7. Oktober 2004 schloss der Stadtrat in seiner Beratung diese Billigvariante aus und stimmte für die Sanierung mitsamt ihren Denkmälern in den Jahren 2005/2006. Ein Vorhaben, das etwa zwei Millionen Euro kosten wird, aber eine komplette Sperrung der Brücke für den Verkehr nicht vorsieht und ein Beschluss, welcher der Stadt ein kostbares städtebauliches Denkmal erhält.

Zollbrücke von Süden, Foto vom 27. Juni 1934 (StAM)



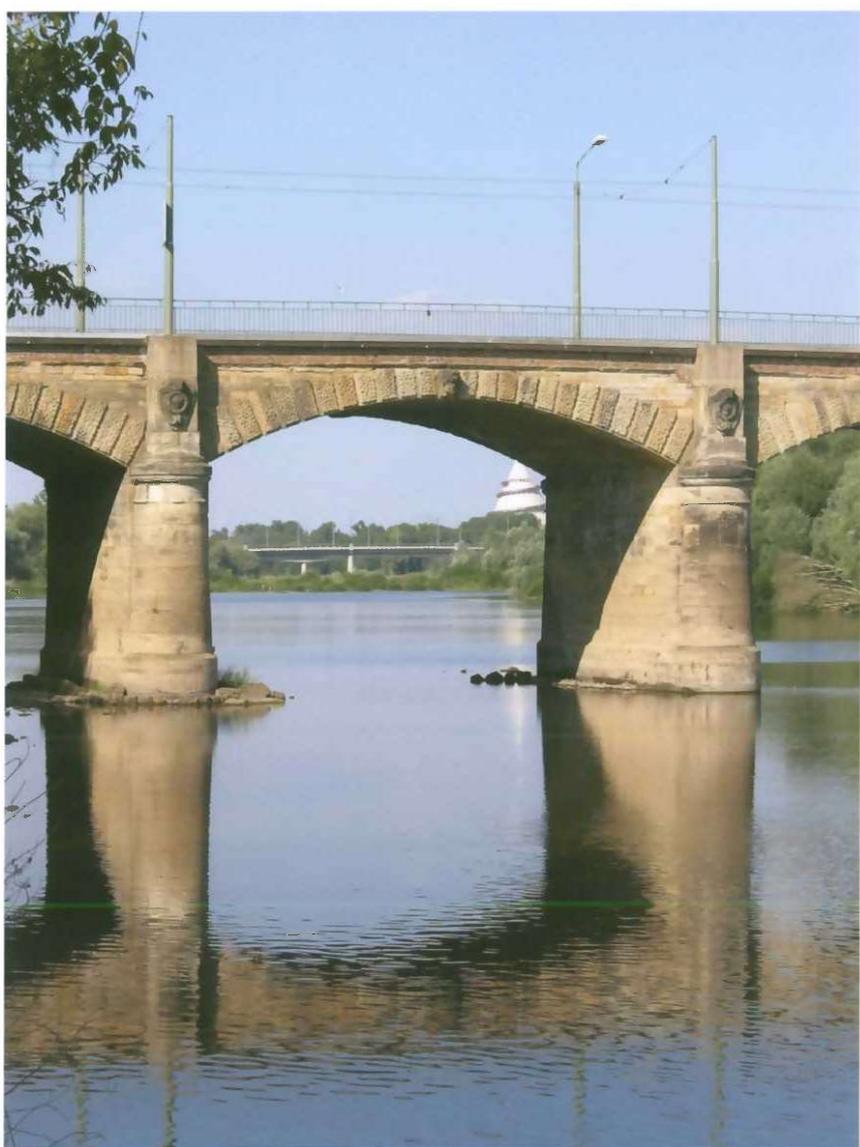
Zollbrücke 2004, Südseite (JBU)



Trotz ständiger Unfallschäden und fehlender Sanierung ist die Zollbrücke immer noch ein attraktives Bauwerk (JBU)



Anna-Ebert-Brücke 2004 von Südwesten (JBu)



Anna-Ebert-Brücke mit Schmuckelementen, im Hintergrund die Friedensbrücken, 2004 (JBu)

5. Der Nordbrückenzug

In den 1890er Jahren spitzte sich die Verkehrssituation zwischen dem Ost- und dem Westteil der Stadt zu. Das Nadelöhr war die Strombrücke, die kaum noch in der Lage war, die Verkehrsströme zu bewältigen. Der schon lange schwelende Gedanke, Bau einer neuen Brücke, lebte wieder auf. Aber nicht nur eine Brücke, nein, zwei sollten es sein. Dafür setzten sich die Stadtväter ein. Angesichts der sich immer weiteren Ausdehnung der Stadt nach Norden und Süden war der Bau einer Nord- und einer Südbrücke über die Elbe einleuchtend.

Zwischen den verwaltungsmäßig immer noch getrennten Städten Neustadt und Sudenburg bestanden schon lange gemeinsame wirtschaftliche Interessen. Sie waren insbesondere in den fünfziger und sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts angewachsen. Da in der Altstadt Rummangel herrschte, hatte sich die Industrie mehr und mehr in die genannten Vorstädte gezogen. Die Folge war eine Steigerung des Verkehrs von Jahr zu Jahr. Schifffahrt und Eisenbahn hatten einen wesentlichen Anteil daran. Während die Industriebetriebe in den Vorstädten wuchsen, saßen viele ihrer Besitzer mit ihren Kontoren in der Altstadt. Die Frage der Eingemeindung wurde immer akuter. Die der Sudenburg und der Neustadt war bereits am 1. April 1886 vollzogen, es folgte Buckau am 1. April 1887. Gleichzeitig liefen Verhandlungen zum Erwerb der Nordfront und des Terrains der Zitadelle, die sich aber noch einige Zeit hinzogen.

Nach den Eingemeindungen wurde der Brückenbau immer zwingender. Seitens der Stadtverordneten gab es zum Projekt kaum Widerspruch. Im Gegenteil, diese erklärten in ihrer Sitzung am 23. April 1896 das Vorhaben zu einer „wichtigen Angelegenheit“. Beeinflusst wurde die Meinung sicherlich nicht zuletzt durch das statistische Material – die Stadt war seit Dezember 1885 in der glücklichen Lage, einen Fachstatistiker und ein entsprechendes Amt zu besitzen – das den Stadtverordneten überreicht worden war. Die in Form eines Erläuterungsberichtes gehaltene Denkschrift gab Auskunft über den „Wagenverkehr über die Strombrücke“ und machte den Ernst der Lage deutlich.

Welche der beiden geplanten beiden Brücken zuerst gebaut werden sollte, war vom Vorbereitungsstand der Projekte abhängig. Der Vortragende, Herr Louis Karl Max Sombart (1849 bis 1914, seit dem 26. 10. 1899 als unbesoldeter Stadtrat gewählt, fast 23 Jahre Stadtverordneter), befürwortete den Bau der Südbrücke vorzuziehen, denn eine Nordbrücke ohne eine gleichzeitige Verlängerung über die Alte Elbe bis zum Anger hielt er geradezu für „schädlich“. Außerdem dürfe eine solche Brücke nicht in einer leichten, sondern in einer robusten Konstruktion ausgeführt werden. Nach Meinung von

Sombart würde die Südbrücke den jetzigen und auch den in absehbarer Zukunft steigenden Verkehr aufnehmen können. Er brachte auch noch den Gedanken einer Fußgängerbrücke ins Spiel, die vielleicht später einmal gebaut wird. Im Prinzip hielt er aber beide Brücken für gleichermaßen wichtig. Sollten bei einer der beiden in der nächsten Zeit Schwierigkeiten bei der Ausführung auftreten, müsste unverzüglich mit dem Bau der anderen begonnen werden. Auch der zweite Berichtsersteller, Herr Skalweit, hielt die Errichtung von zwei Brücken und die Verlängerung der Nordbrücke über die Alte Elbe bis zu einer festen Straße für geboten, während für die Südbrücke eine solche Verlängerung nicht relevant ist. Der Verkehr kann auf der Elbuferstraße rechts des Stroms abgewickelt werden. Bei der Verlängerung der Nordbrücke plädiert er für eine leichtere Konstruktion im Gegensatz von Herrn Sombart.

Nicht alle Stadtverordneten teilten die Meinung der Vortragenden. Zwei von ihnen lehnten den Brückenbau überhaupt ab. Ihrer Meinung nach würde die Verbreiterung der Strombrücke das Problem lösen. Eine andere Meinung war, die neue Brücke unmittelbar neben die vorhandene Strombrücke zu setzen oder aber den Bau der Nordbrücke vorzuziehen. Schließlich einigten sich die Beteiligten auf die folgenden fünf Punkte:

1. Dem Antrag, zwei Brücken zu bauen, wird mehrheitlich zugestimmt.
2. Die Südbrücke wird im Zuge der Oranienstraße (heute Danzstraße) gebaut.
3. Die Nordbrücke wird im Zuge der Königstraße (heute Walter-Rathenau-Straße) gebaut.
4. Die begonnenen Verhandlungen mit der Militärbehörde bezüglich des Geländeerwerbs werden fortgesetzt.
5. Eine Ausschreibung bezüglich der Brückenprojekte wird vorgenommen.

Die Vorbereitung des Baus beider Brücken zog sich über mehrere Jahre hin. Die Meinungen gingen vielfach auseinander. Besonders was die Brückenführung betraf, gab es erst drei Jahre nach den ersten Beratungen eine einhellige Meinung. Über den Bau zweier Brücken gab es jedoch nie Zweifel. Am 24. Oktober 1899 berichtete der Magistrat der Stadtverordnetenversammlung, dass die Unterlagen für die Nordbrücke vorliegen und die Brückenführung im Zuge der Königstraße nun endgültig feststeht. Bezüglich der Südbrücke sah es nicht so günstig aus. Für die Brückenführung war zwischen den beiden Möglichkeiten – im Zuge der Oranienstraße oder am Stern – noch nicht entschieden worden, weil die Verhandlungen über das Stern Gelände noch nicht abgeschlossen waren. Der Magistrat wollte aber in kurzer Zeit einen Vertrag mit der Militärbehörde über den Austausch des Stern Geländes gegen Flächen

der Nordfront abschließen. Die Probleme bezüglich der Südbrücke trieben, wie bereits in einer früheren Sitzung festgelegt, den Bau der Nordbrücke voran. Die Firmen „Union“ Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie in Dortmund sowie die Firma Holzmann in Frankfurt am Main sollten in solidarischer Haftung den Zuschlag für den Brückenbau zum Preis von 1040324,30 Mark ohne Portalbauten erhalten. Für letztere wurden 70000 Mark veranschlagt. Zur Bestimmung aller Einzelheiten sollte ein Brückenausschuss, bestehend aus 12 Personen, gebildet werden. Darunter sollten drei aus dem Magistrat, sechs aus den Baudeputationen einschließlich des maschinentechnischen Unterausschusses sowie weitere drei aus dem Kreis der Bürgerschaft zu wählen sein. Nötigenfalls sollte der Ausschuss für die erforderlichen Geländeflächen auf dem Werder die Enteignungsverfahren einleiten.

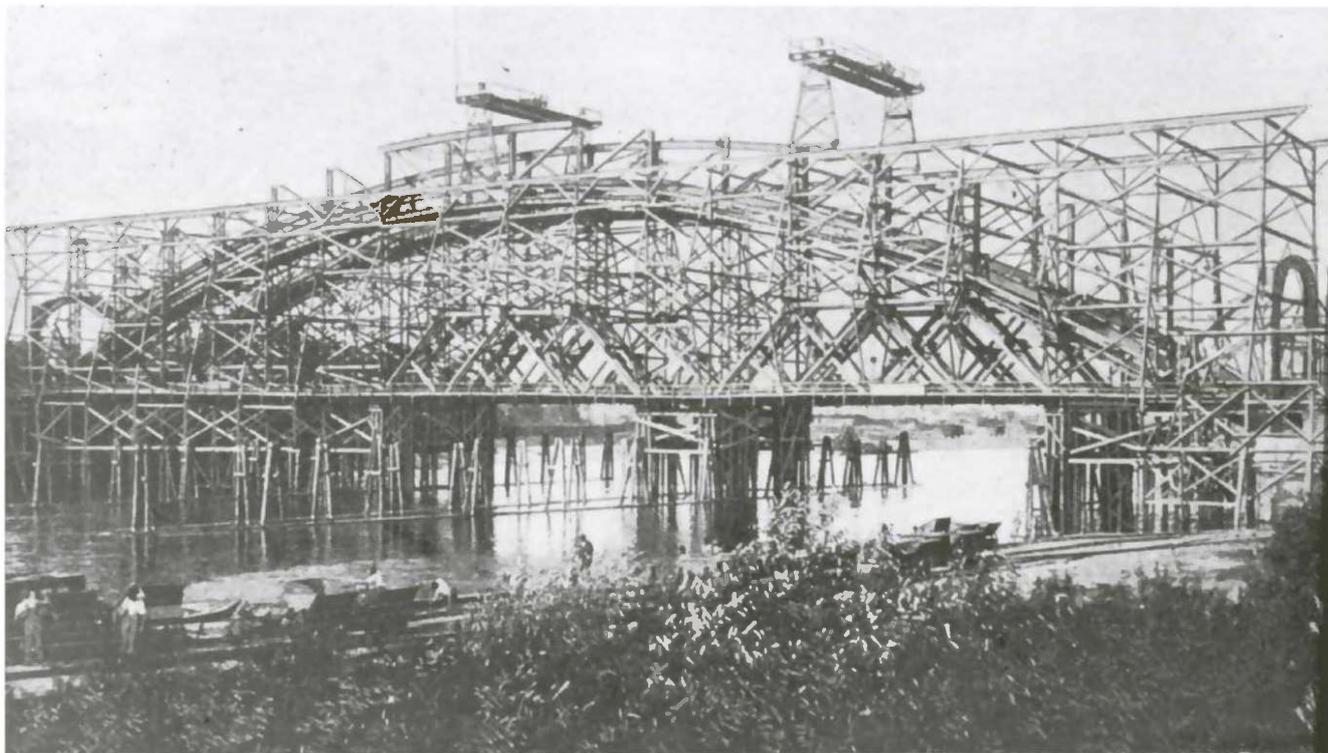
In vollem Einverständnis mit den Mitgliedern aller städtischen Behörden wurde der entscheidende Beschluss gefasst, die Hauptverkehrsstraße des durch den Wegfall der Festungswälle im Norden der Stadt gewonnenen neuen Stadtteils zum Ausgangspunkt des Brückenbaus zu wählen.

Im Gegensatz zu den Vorarbeiten, die mehr als ein Jahrzehnt dauerten, schritt der Bau der Nordbrücke von 1900

bis 1903 zügig voran, so dass die Einweihung schon am 4. Mai 1903, einem sonnigen Frühlingstag, mit dem Namen Königsbrücke vollzogen werden konnte. Die Kosten betragen insgesamt 1,2 Millionen Mark. Der Königliche Baurat und Architekt Dr. Peters (1850 bis 1927) hob in seiner Eröffnungslaudatio hervor, dass es in der Geschichte Magdeburgs ein denkwürdiger Tag ist, denn 1000 Jahre hatte sich die Stadt mit Furten, Fähren und einem einzigen Brückenzug über die Elbe behelfen müssen. Die Techniker und Bauleute hatten sich dem Werk mit großem Eifer gewidmet, handelte es sich doch um ein Brückenbauwerk von so erheblichen Abmessungen, dass diese Königsbrücke damals zu den größten in Deutschland gerechnet werden durfte. Die Unterstützung der Brückenbaufirmen „Union“ Dortmund und Philipp Holzmann Frankfurt am Main war allein schon Garantie für das Gelingen des Werkes. Die verantwortlichen Bauleute waren auch darauf stolz, dass sie das Werk ohne ernstere Unfälle vollendet hatten. Allerdings hatte sich in der Nacht vom 5. zum 6. Oktober 1901 infolge eines überaus heftigen Sturmes ein Portalkran, der wahrscheinlich nicht genügend gesichert war, losgerissen und aus 20 Metern Höhe auf das eben erst fertig gestellte Betongewölbe gestürzt. Eine völlige Ersetzung des Gewölbes wurde erforderlich. Das war

Nordbrücke im Bau, Ansicht von Nordost, Postkarte geschrieben 1901 (EBu)





Ansicht des Montage-Gerüsts mit den beiden Schiffs-Durchlässen.

Nordbrücke im Bau (StAM)

Nordbrücke im Bau, Postkarte geschrieben 1901 (EBu)



No. 7333. J. W. Weg. H. Neubau der Elbbrücke, Magdeburg.

Leitel Bittel!

Mein mir ist aus dem Abend vorüber das fahre, ganz in die Mitte und am Anfang zu
 der Zeit. Goffentlich bleibt es dabei, das die auf dem Namen Rennst. Mit folgenden Gerüst
 die die fahre, die ist noch nicht so weit wie der Linken. In der Elbe fahre die mit dem



Königsbrücke bei Hochwasser (StAM)

eine mühsame und kostspielige Arbeit, die fast vier Monate in Anspruch nahm. Nach der Reparatur verlief die Arbeit am Gewölbe reibungslos. Verschiedene Versorgungsleitungen mussten verlegt werden, so die Gas- und Wasserleitung, die Kabelleitung für die Kaiserliche Oberpostdirektion, zwei Kabelleitungen für das Elektrizitätswerk und je eine für die elektrische Straßenbahn und die Städtische Feuerwehr.



Die Eisenkonstruktion nach ihrer Ausladung.

Nordbrücke im Bau, Ansicht von Nordost (StAM)

Fertig gestellte Nordbrücke, jetzt Königsbrücke (StAM)



Die Königsbrücke.



Königsbrücke, Stahlkonstruktion, Postkarte geschrieben 1919 (EBu)

Königsbrücke vom Lukashügel aus gesehen, Postkarte geschrieben 1910 (EPe)





Königsbrücke vom Lukashügel aus gesehen, Album Lautz und Balzer (MAn)

Schleppdampfer südlich der Königsbrücke (EBu)





Schiffsparade unter der Königsbrücke, im Hintergrund die Herrenkrug-Eisenbahnbrücke (JBU)

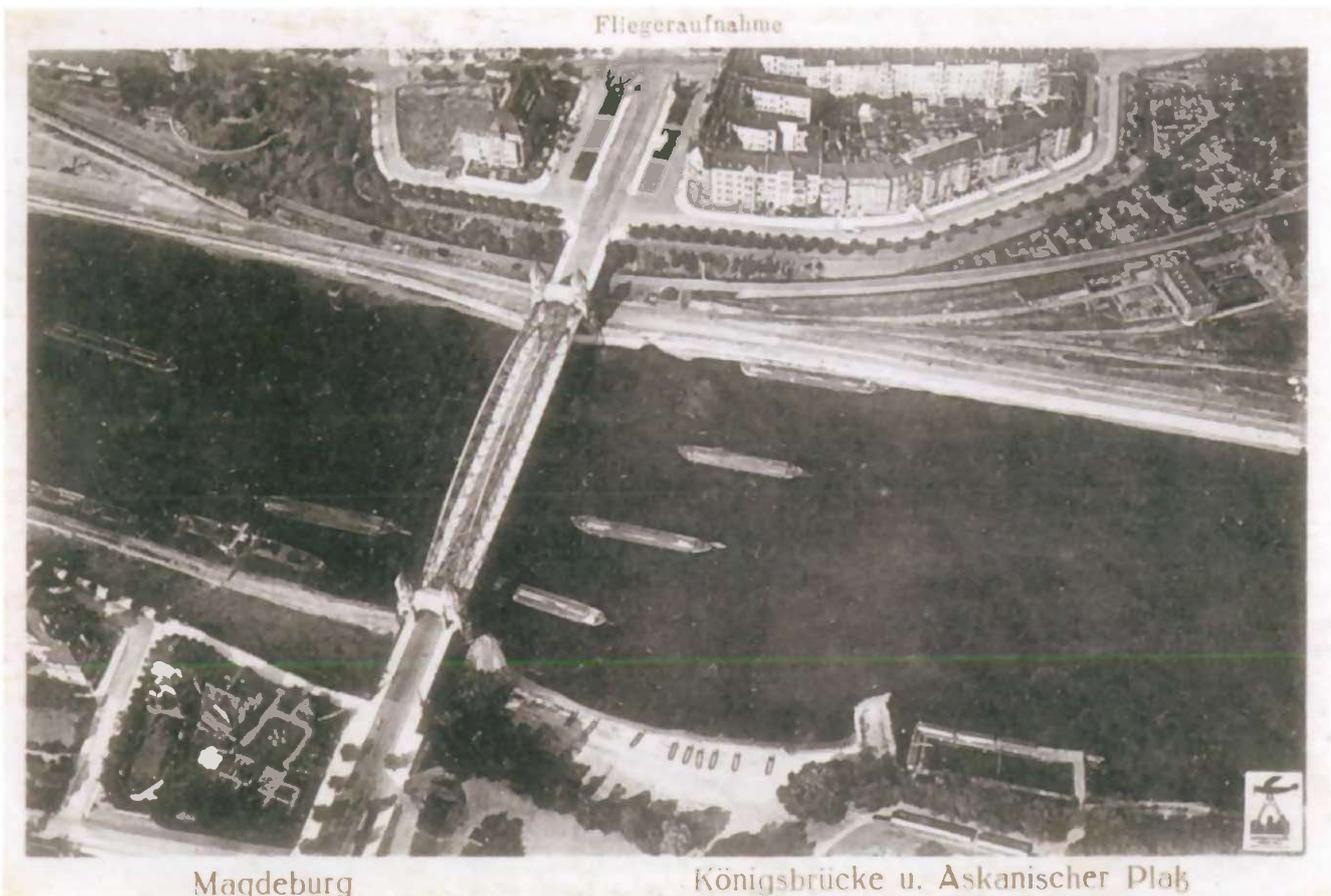
Eis an der Königsbrücke (StAM)



Oberbürgermeister Schneider (1847 bis 1913, Oberbürgermeister von 1895 bis 1906) führte die festliche Begehung der Brücke während der Einweihungsfeierlichkeiten am 4. Mai 1903 an, für den Fußgängerverkehr war sie bereits am 15. März freigegeben worden. Dann setzte sich der aus 60 Wagen bestehende Zug über die Königsbrücke und anschließend über die Herrenkrugbrücke in Richtung Herrenkrug in Bewegung. Nach einer kleinen Rundfahrt durch den Biederitzer Busch trafen die Ehrengäste ein und betraten unter den Klängen des Einzugsmarsches aus dem Tannhäuser von Richard Wagner den großen Saal im Herrenkrug zu einem festlichen Mahl bestehend aus Schildkrötensuppe, Prager Schinken mit jungem Gemüse, Schlei blau, Spargel mit Beilage, Rehrücken, Früchten, Salat, Eis, Butter und Käse, Nachtisch. Natürlich gab es dazu die passenden Weine.

Entgegen Sombarts Meinung in der Beratung vom 23. April 1896 kam es bei der Fortführung der Nordbrücke über die Alte Elbe zu keiner „robusten“ Ausführung. Die „Herrenkrugbrücke“ entstand 1904 als Holzbrücke. Diese Brücke, die, wenn es nach einigen Magistratsmitgliedern gegangen wäre, schon Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr in die Planung des Nordbrückenzuges aufgenommen worden wäre, musste noch bis zum Jahr 1934 ihren Dienst versehen. Besonders in ihren letzten Jahren wurde durch sie die Unzulänglichkeit des Nordbrückenzuges deutlich. Ihr maroder Zustand stellte zum Schluss immer mehr eine Gefahr für den Verkehr dar, zumal es galt, den im Zuge der Reichsstraße I, heute Bundesstraße 1, von Aachen über Berlin nach Königsberg die damals längste Straße Deutschlands, durch Magdeburg gehenden Verkehr über einen allen Anforderungen gewachsenen Brückenzug durch die Stadt zu führen.

Königsbrücke und Askanischer Platz, Postkarte geschrieben 1926 (EBu)





Königsbrücke und Herrenkrugbrücke, Postkarte geschrieben 1903 (EPe)

Herrenkrugbrücke am 10. 12. 1934 vor dem Beginn der Abbrucharbeiten (StAM)





Die neu erbaute Brücke der Magdeburger Pioniere, Probelastung am 20. 11. 1934, daneben noch in Benutzung die Herrenkrugbrücke (StAM)

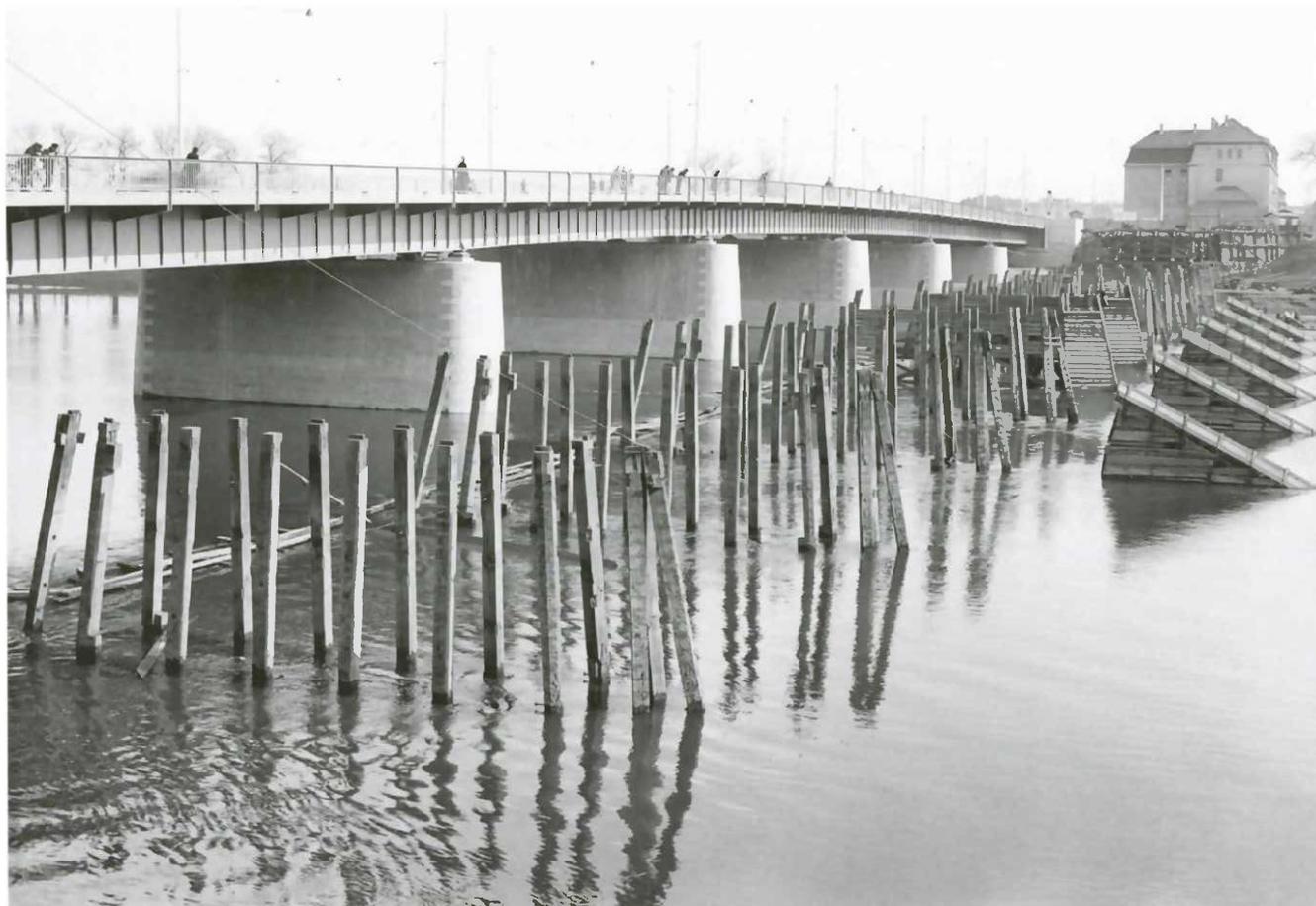
Abbruch der Herrenkrugbrücke neben der neuen Brücke der Magdeburger Pioniere am 5. 2. 1935 (StAM)



Die neue Brücke musste ein massives Bauwerk sein, das die Stadtverwaltung der Sorgen, welche die Holzbrücke mit sich brachte, entledigte. Die nicht unbedeutende Finanzierung erfolgte zum Teil aus öffentlicher Hand mit Hilfe der Firma Krupp und der Stadtverwaltung. Beim Bau wurden alle straßen- und schiffahrtstechnischen Belange zukunftsorientiert berücksichtigt. Es gab freie Sichtverhältnisse von der gesamten Brücke aus und eine Unterteilung für alle Verkehrsarten. Etwa 20 Spezialfirmen haben an ihr gearbeitet, und sie hat 45000 „Tagwerke“ gekostet.

Das Bauwerk wurde auf der Eröffnungsfeierlichkeit am 1. Dezember 1934 im Beisein viel faschistischer Prominenz mit einer großen unberührten Tafel verglichen, nur abgesetzt durch das Gelände, dessen leichtes Gitterwerk kaum in Erscheinung tritt. Die silberfarbenen Masten der Straßenbahnoberleitungen ragten schlank in die Höhe. Auf einem Block aus Granit stand in Bronzebuchstaben „Brücke der Magdeburger Pioniere“. Die Übergabe erfolgte am Sonnabend, dem 1. Dezember 1934 um 11 Uhr durch Stadtbaurat Götsch (1887 bis 1848, seit 1919 Mitglied der Stadtverwaltung, von 1919 bis 1920 beteiligt am Bau der Brücke).

Abbruch der Herrenkrugbrücke neben der neuen Brücke der Magdeburger Pioniere am 25. 3. 1935 (StAM)





Im Jahre 1945 zerstörte Brücke der Magdeburger Pioniere, im Hintergrund die Herrenkrug-Eisenbahnbrücke (StAM)

Im Jahre 1945 zerstörte Brücke der Magdeburger Pioniere, für Fußgänger wurde eine Hängebrücke gebaut (StAM)



Die Stadt hatte dem Reichsstatthalter Hauptmann a. D. Friedrich Wilhelm Loeper (1883 bis 1935) angeboten, die Brücke nach ihm zu benennen. Aber „bescheiden“ hat er davon Abstand genommen und den Namen „Brücke der Magdeburger Pioniere“ vorgeschlagen, da das IV. Pionierbataillon seit über 120 Jahren mit der Stadt Magdeburg verbunden sei.

Die Brücke der Magdeburger Pioniere wurde am 18. April 1945 ein Opfer des zweiten Weltkrieges, und paradoxerweise durch ihre Erbauer zerstört. Auch die Nordbrücke, die 1927 den Namen „Hindenburgbrücke“ anlässlich des achtzigsten Geburtstages von Paul Hindenburg erhielt, der einen großen Teil Mitschuld am zweiten Weltkrieg hatte, fiel diesem am 18. April 1945 zum Opfer. Es grenzt schon an Verbrechen, wenn ein derartig einmaliges schönes Bauwerk sinnlos zerstört wird.

Unter großen Schwierigkeiten mussten die Brücken nach 1945 wieder errichtet werden. Man begann mit der Beseitigung der Brückentrümmer schon unmittelbar nach Beendigung des Krieges, eine Arbeit, die sich bis zum Jahr 1947 hinzog. Im März 1947 begann der Neuauf-

bau, der bis 1952 dauerte, wobei der Termin der Fertigstellung noch vorgezogen werden konnte. 170 Arbeiter haben 117000 Tagewerke daran gearbeitet. Diese Zahlen machen deutlich, welchen volkswirtschaftlichen Schaden der barbarische faschistische Krieg an einer einzigen Brücke angerichtet hat.

Die Brücke wurde vom Minister für Verkehr, Professor Dr. Reingruber, für den Verkehr freigegeben. Als erster Lastkraftwagen passierte ein Fahrzeug der Reichsbahn mit einem großen Transformator in Richtung Burg die Brücke, die jetzt den Namen „Wilhelm-Pieck-Brücke“ trug. Lautes Sirenengeheul tschechoslowakischer, polnischer und deutscher Dampfer begleitete den feierlichen Akt der Inbetriebnahme.

Um den Übergang über die alte Elbe zu gewährleisten, wurde auch die Brücke der Magdeburger Pioniere im Zeitraum von 1947 bis 1950 wieder aufgebaut und mit dem symbolträchtigen Namen „Brücke des Friedens“ im Dezember 1950 eingeweiht. Mehrere Jahre sollte es noch dauern bis die neue Straßenbahnstrecke vom Ernst-Grube-Stadion zum Nordbrückenzug in Betrieb genommen werden konnte. Das war am 21. Juni 1956.

Wiederaufbau der 1945 zerstörten Hindenburgbrücke vom Westufer aus gesehen, 1947/48 (StAM)





Wiederaufbau der 1945 zerstörten Hindenburgbrücke vom Ostufer aus gesehen, 1947/48 (StAM)



Wiederaufbau der 1945 zerstörten Hindenburgbrücke am 8. 2. 1952, ab September 1952 Wilhelm-Pieck-Brücke (StAM)



Wiederaufbau der 1945 zerstörten Hindenburgbrücke, 1951/52 (StAM)

Wiederaufbau der 1945 zerstörten Hindenburgbrücke, 1951/52 (StAM)



Brücke des Friedens, Jahresstein (JBU)



Bauwerke auf Dauer konnten wohl weder die Wilhelm-Pieck-Brücke noch die Friedensbrücke sein, wenn man die Umstände und den Zeitdruck bei ihrer Erbauung betrachtet. Deshalb wurde, besonders unter dem Gesichtspunkt des sprunghaft ansteigenden Verkehrs, Anfang der 1990er Jahre ihre Rekonstruktion und Erweiterung einschließlich Neubau in Angriff genommen. Das machte sich erforderlich im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße 1. Als ursprüngliche Reichsstraße 1 und Bindeglied zwischen den Ländern West- und Osteuropas hat sie zwar durch die Autobahn ihre internationale Bedeutung verloren, aber nicht ihre Bedeutung für das Land Sachsen-Anhalt und die Stadt Magdeburg. Sie stellt die Verbindungen zu den Autobahnen und zum Wasserstraßenkreuz her und ist besonders wichtig für die Bevölkerung, um ihr Verkehrsstaus zu ersparen. Auch die Bundesgartenschau im Jahre 1999 war ein entscheidender Faktor.



Jerusalembrücken (JBu)

Nördliche Jerusalembrücke im Bau, davor die Nordbrücke, April 1996, seit Oktober 1996 bzw. 1998 Jerusalembrücke (JBu)

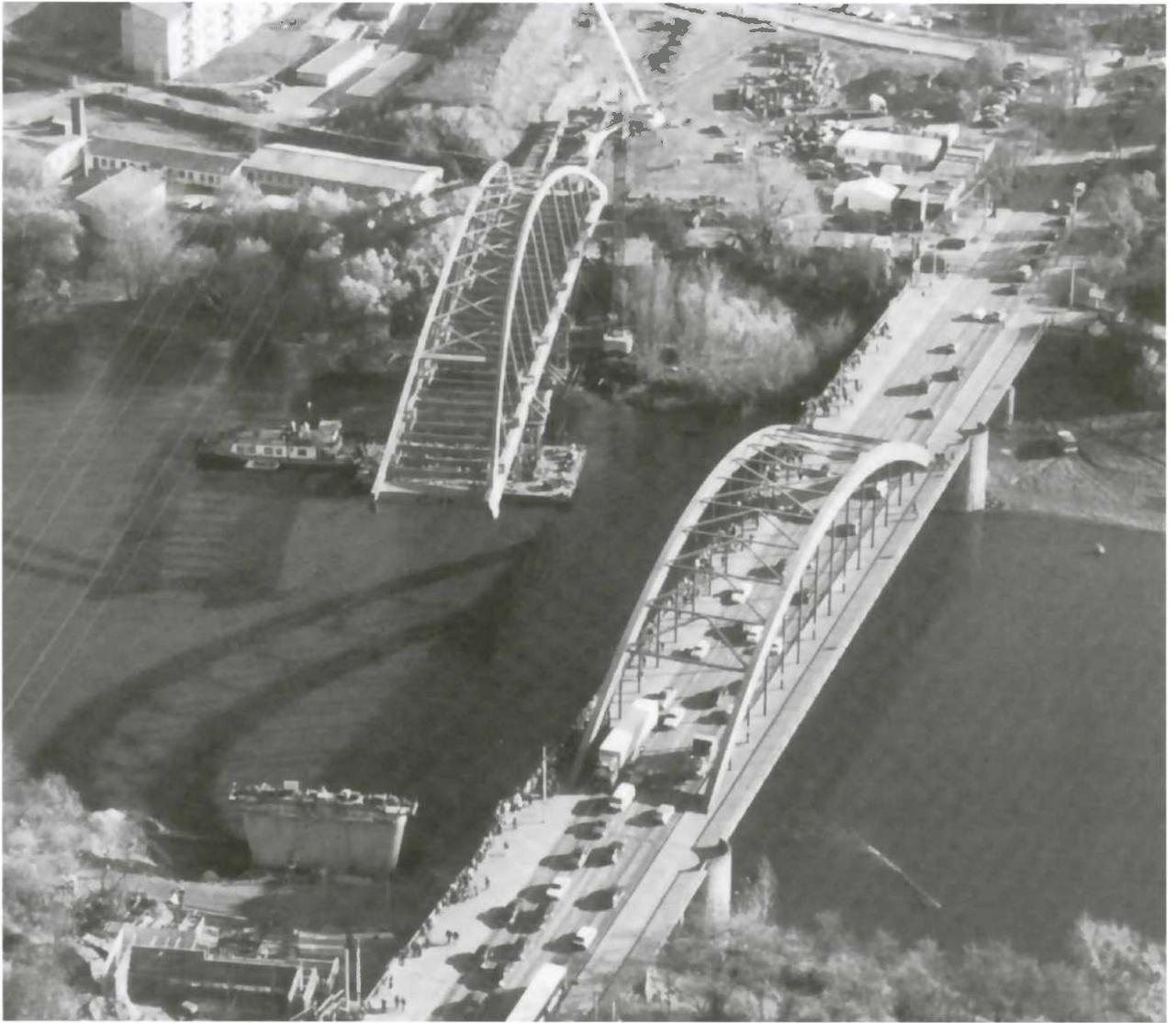




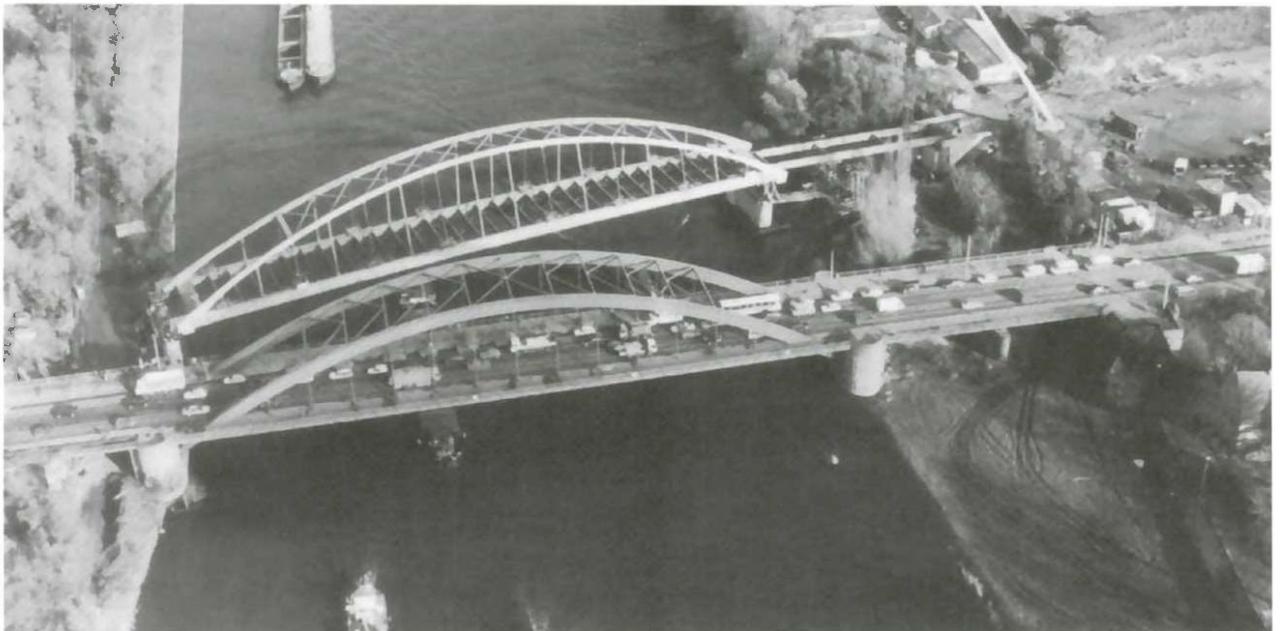
Nordfront mit Blick nach Süden über die Elbe mit ihren Brücken, Luftbild von 1934, (StAM)

Jerusalembrücke, 2004 (SPa)





Jerusalembrücken im Bau, um 1995 (Lo)



Nordbrückenzug um 1995 (Lo)





Brücken des Friedens von Süden, Januar 2005 (JBu)

Eine Stadt wie Magdeburg, die sich ständig in Nord-Süd-Richtung ausdehnt und eine große Bedeutung für die Überquerung eines Flusses wie der Elbe hat, ist mit einem Brückenzug, dem Strombrückenzug, nach wie vor nicht ausreichend versorgt. Historisch gesehen gehört Magdeburg zu den bedeutenden Städten an der früheren Reichsstraße 1 von Aachen über Berlin nach Königsberg. Auch heute noch streift diese Straße Deutschland, Polen und Russland. Die heutige Bundesstraße 1 ist der verbliebene Rest, der in Aachen beginnt, bei Duisburg-Ruhrort den Rhein überquert und im weiteren Verlauf die westfälischen Städte Essen,

Bochum, Dortmund, Soest und Paderborn berührt, dann über Höxter und Hameln sowie im ostfälischen Gebiet über Hildesheim, Braunschweig, Helmstedt schließlich Magdeburg trifft. Nach der Elbüberquerung wird nach Burg, Genthin, Brandenburg und Potsdam schließlich Berlin erreicht. Die Straße folgt über weite Strecken dem sogenannten Hellweg. Der Hellweg, ursprünglich von „hel“ abgeleitet, war die Route, auf der im frühen Mittelalter die Toten zur letzten Ruhe geleitet wurden. Aber wie viele Wörter erfuhr auch der Hellweg einen Bedeutungswandel und wurde im Laufe der Zeit zur Wegebezeichnung wichtiger Heer- und Handelsstraßen.

Brücken des Friedens Süd im Januar 2005 (JBu)



Brücken des Friedens Nord im Januar 2005 (JBu)





Magdeburgs Elbbrücken am 7. Juli 2004 (KJü)

Nordbrückenzug am 7. Juli 2004 (KJü)



Der Neubau des Nordbrücken-zuges Ende des 20. Jahrhunderts einschließlich des Tunnels unter dem Askanischen Platz gehört zu den herausragenden Verkehrsbaumaßnahmen und gilt als Meilenstein in der Baugeschichte der Landeshauptstadt Magdeburg. Ein wichtiger Gesichtspunkt bei der Planung des Vorhabens war es, möglichst wenig in die Natur einzugreifen um die Elbaue zu erhalten, denn die BRD besitzt nur noch das Elbegebiet als Landschaftsschutzgebiet dieser Größe und Prägung an einem großen Fluss. Aus diesem Grunde waren auch breite Rad- und Gehwege auf den Jerusalem- und Friedensbrücken zu schaffen. Hervorzuheben ist die kurze Bauzeit von viereinhalb Jahren, die das Projekt in Anspruch genommen hat. Die Brücken werden westlich vom Askanischen Platz und östlich vom Jerichower Platz flankiert. Der 1300 Meter lange Nordbrücken-zug umfasst vier Brücken, je zwei parallel liegende, die Jerusalembrücken über die Stromelbe und die Friedensbrücken über die Alte Elbe. Jede Brücke kann nur in einer Richtung benutzt werden.

Insgesamt wurden geschaffen 2900 Meter zweispurige beleuchtete Straßen, 4000 Meter Radweg, 5000 Meter Gehweg, 25000 Quadratmeter Grünflächen mit 280 Bäumen sowie zwei Lärmschutzwälle. Die Straßenbahn erhielt ein eigenes, vom sonstigen Verkehr unabhängiges Gleisbett. Die Gesamtkosten betragen 95 Millionen DM. Bauherr war die Landeshauptstadt Magdeburg, Baudezernat, Tiefbauamt. Begonnen im Jahr 1994 wurde das Bauwerk zur Bundesgartenschau 1999 fertig gestellt.

Die Stadt hat eine elegante Verkehrslösung bekommen. Aber nicht nur die Bauart der Brücken, sondern auch die Plätze, die Werder, der Cracauer Anger, die umliegenden Straßen mit ihren Neubauten, Villen, Forschungseinrichtungen und parkartigen Gärten und nicht zuletzt der Elbepark tragen dazu bei, dass der Nordbrücken-zug die Stadtsilhouette wesentlich prägt. Einen reizvollen Gegensatz zu den modernen Bauten bilden die historischen Wallanlagen, die Stadtmauer und die Lukasklause.

Jerusalembrücke und Schiffmühle am Petriförder (SPa)





Fertig gestellter Sternbrückenzug (StAM)

Fertige Elbbahnhofbrücke, Brückendamm und Sternbrücke im Bau (StAM)





Sternbrücke im Bau, im Hintergrund das im Krieg zerstörte Schützenhaus im Stadtpark (StAM)

Zwischen beiden wurde ein langgezogener hochwasserfreier Damm errichtet, der zugleich als nördliche Begrenzung des 1825 von Peter Joseph Lenné angelegten Klosterberggartens dienen sollte. Die Gleise zur Anbindung der südlich der Südbrücke liegenden Magistratsstrecke an den Elbbahnhof wurden durch eine Landbrücke von 25 Metern Spannweite überbrückt. Die Spannweite der Sternbrücke über den Strom betrug 128 Meter. Entsprechend den Forderungen der Schifffahrt gab es keinen Mittelpfeiler, sondern nur eine einzige Öffnung. Überbrückt wurde in einer solchen Höhe, dass zwischen dem höchsten Wasserstand von + 5,57 Metern M. P. und der Unterkante der Konstruktion noch eine Durchfahrthöhe von 3,33 Metern verblieben. Die östliche Landbrücke mit drei Öffnungen von je 22 Metern Spannweite diente der Abführung des Hochwassers. Jenseits des Vorlandes erweiterte sich der Brückenstraßenzug so, dass in der Mitte der Fahrbahn Platz zur Anlage einer Straßenbahnhaltestelle gewonnen werden konnte. Die Projektierung des Südbrückenzuges lag seit 1914 in den Händen von Hermann Friedrich Proetel und die Errichtung des Bauwerks bis 1922 erfolgte unter der Leitung von Stadtbaurat Dr.-Ing. Henneking. Die feierliche Eröffnung nahm Oberbürgermeister Hermann Beims (1863 bis 1931, Oberbürgermeister von 1919 bis 1930) am 14. Juni 1922 vor.

Sternbrücke im Bau (StAM)

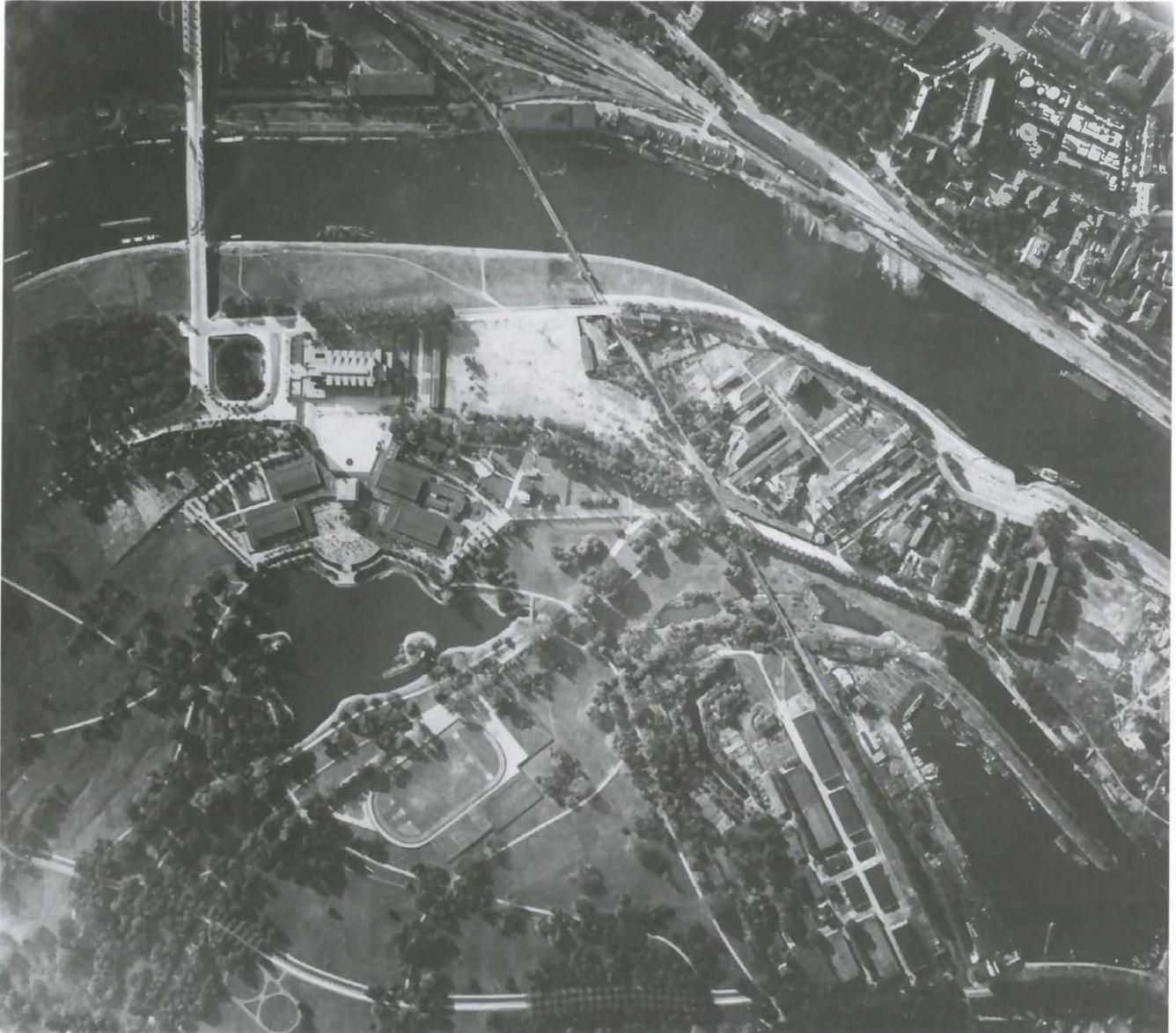




Sternbrücke im Bau, vom Ostufer aus gesehen (StAM)

Eröffnung der Sternbrücke durch Oberbürgermeister Hermann Beims am 14. Juni 1922 an der Freitreppe zum heutigen Klosterberggarten mit ihrem Froschbrunnen (StAM)





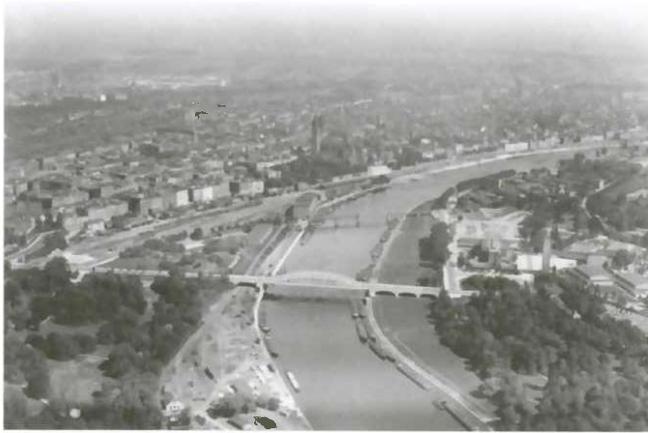
Die Sternbrücke als Verbindung zum Ausstellungsgelände im Stadtpark,
Foto vor 1935 (StAM)

Friedrich-Ebert-Brücke vom Ausstellungsturm aus gesehen, Foto vom
29. September 1927 (StAM)



Regel Schiffsverkehr unter der Friedrich-Ebert-Brücke vom Speicher
Herm. Schulze aus gesehen (StAM)





Friedrich-Ebert-Brücke und Eisenbahnbrücke vor 1933 (StAM)



Adolf-Hitler-Brücke am 3. Februar 1937 (StAM)

Leider hatte dieses Werk, das eine so lange Bauzeit benötigte, nur einen Bestand von 23 Jahren. Die Bauzeit hatte sich auch aufgrund des komplizierten Baugrundes ständig verzögert. Schon beim Baubeginn hatten sich die Brückenpfeiler geneigt und mussten neu gegründet und errichtet werden. Es wurde im zweiten Weltkrieg am 12. April 1945 gegen 11 Uhr durch Sprengung zerstört. Erhalten blieben die Brücke über den Elbbahnhof und der Brückdamm mit der Fahrbahn aus

Großpflaster und den kleingepflasterten Fußgängerbereichen. Stark beschädigt wurden die Landbrücken. Völlig zerstört wurde die Sternbrücke als Flussbrücke über die Elbe.

Die Sprengung der Sternbrücke hatte der Magdeburger Bevölkerung, insbesondere aus dem Süden der Stadt, die kürzeste Verbindung zum Rotehornpark genommen. Ein Vertrag vom Dezember 1956 zwischen der damaligen „Reichsbahn“ und der Stadt Magdeburg gestattete,

Friedrich-Ebert-Brücke und Eisenbahnbrücke vor 1935 (JBu)





Sternbrücke im Jahre 1945 (Kul)



Sternbrücke im Jahre 1946, die Brückentrümmer sind aus dem Fluss geborgen und liegen am Elbufer südlich der westlichen Vorlandbrücke (StAM)

die bisher nur dem Eisenbahnverkehr dienende Hubbrücke für den öffentlichen Fußgängerverkehr zu nutzen. Natürlich war es erforderlich, die dazu festgelegten Sicherungsmaßnahmen strikt einzuhalten, damit die Notlösung nicht zur Gefahr wurde. Die Stadt wurde verpflichtet, diese Festlegungen in bestimmten Abständen in der Presse als Erinnerung zu veröffentlichen. Die Festlegung im Vertrag, dass die Brücke acht Tage nach Wiederherstellung der Sternbrücke ausschließlich wieder dem Eisenbahnverkehr dienen sollte, wurde inzwischen von der Geschichte überholt.

Die Sternbrücke ist diejenige von den gesprengten Elbbrücken, deren Wiederaufbau am weitesten hinausgeschoben wurde. Nach 60 Jahren wurde nun im Jahre 2004 die Verbindung zwischen dem südlichen Stadtzentrum und der Rotehorninsel wiederhergestellt. Nachdem die Vorlandbrücken und Widerlager erneuert und der Brückenkörper beginnend im Februar 2005 vormontiert waren, konnte der Einschub am 26./27. Oktober 2004 erfolgen.

Aber bis dahin galt es, einige Schwierigkeiten zu meistern. Voraussichtlich Ende Juni sollte der Koloss über den Fluss wandern, gedrückt von hydraulischer Kraft, und das 11,5 Millionen Euro Projekt abschließen. Die Firmen Montec GmbH sowie Eurovia und Oevermann waren bezüglich der Termineinhaltung sehr zuversichtlich. Aber trotz allgemeinem Fortschritt erinnerte sich Ronald Wille, städtischer Bauleiter, auch an die zeitlichen Rückschläge durch die vorangegangenen

Landpfeiler der Sternbrücke in den 1990er Jahren (JBu)





Elbbahnhofbrücke vor der Sanierung 1998 (JBu)

Elbbahnhofbrücke während der Sanierung im September 1999 (JBu)





Sanierte Elbbahnhofbrücke und Sternbrücke auf ihrem Montageplatz, 2004 (JBU)

Vormontierte Sternbrücke auf dem Brückendamm, 2004 (JBU)



Vergabestreitigkeiten und das Hochwasser im Jahre 2002. Brückenbau ist auch im 21. Jahrhundert immer noch ein schwieriges Unterfangen und erfordert großes ingenieurtechnisches Können. Aber auch die Natur muss mitspielen. Und so verschob sich der Septembertermin des Einschlebens der Brücke auf Grund des zu geringen Pegelstandes der Elbe auf Ende Oktober. Der Mindestwasserstand von 1,75 Metern wurde nicht erreicht. Auch Ende Oktober gab es nicht genug Wasser. Aber mit Hilfe einer zweiten Schute aus Holland gelang dann auch das Einschleiben bei einem Wasserstand von nur 1,10 Metern. Die Brücke glitt, abgestützt von den Schwimmern, über die Elbe. Die Kosten erhöhten sich dadurch um 82000 Euro.

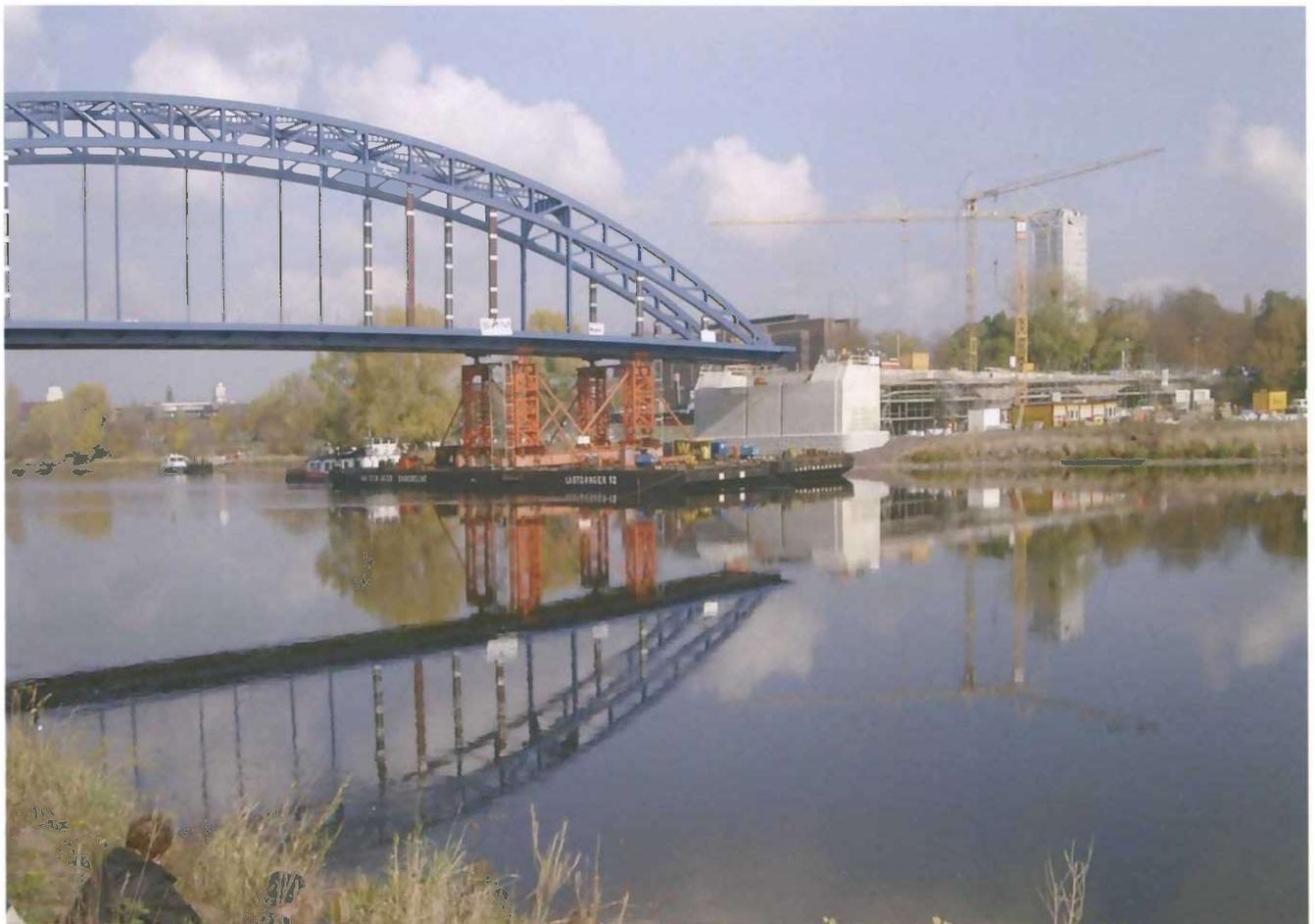
Am 27. Oktober 2004 ertönte um 16 Uhr das ersehnte Signal einer Schiffssirene. Die Phase des Einschlebens war abgeschlossen. Es war ein Brückenschlag, um den Magdeburg lange gerungen hat. Fast 60 Jahre nach ihrer Zerstörung war an der gleichen Stelle wieder eine Flussüberquerung möglich. Oberbürgermeister Trümper hob in diesem Zusammenhang hervor, dass der Beschluss über den Wiederaufbau der Brücke im Stadtrat einstimmig gefasst wurde. Für diesen Stadtrat

einmalig.

Vier Tage hatte es gedauert, bis der 137 Meter lange und fast 1000 Tonnen schwere Überbau der Brücke über den Strom gewandert war. Am 25. Oktober hatte ein verdrehtes Hauptankerseil die Annäherung des Pontonverbandes an die Brücke verhindert. Es wurde aus dem Fluss geborgen und hing wie ein Wollknäuel am Kran. Es dauerte Stunden, bis dieses Malheur beseitigt war. Die Kräfte seien natürlich sehr genau berechnet worden, aber das ist Theorie. Vielleicht ist ein treibender Baumstamm gegen das Seil gedriftet, vermuten die Brückenspezialisten. Am 26. Oktober musste der komplizierte Prozess abgebrochen werden, weil die Dunkelheit die notwendige Präzisionsarbeit nicht mehr zuließ. Acht Stunden dauerte es dann am nächsten Tag, bis der Ponton mit seiner Last das andere Ufer erreicht hatte.

Anlässlich der 1200 Jahrfeier ist die feierliche Inbetriebnahme am 1. Mai 2005 vorgesehen. Schon Ende April können Autobusse, Taxis, Radfahrer und Fußgänger die Brücke passieren. Auf dem Elbbahnhofsgelände ist ein Parkplatz geplant, damit der Stadtpark als grüne Lunge Magdeburgs vom PKW-Verkehr verschont bleibt.

Die Brücke erreicht den östlichen Pfeiler am 27. Oktober 2004 (GHO)





Der Brückeneinschub lockte zahlreiche Besucher an (GHo)

Die Brücke liegt an ihrer endgültigen Position (JBu)



7. Eisenbahnbrücken

Im 19. Jahrhundert, dem Zeitalter der technischen Revolution, eroberte sich die Eisenbahn einen vorderen Platz bei den Verkehrsmitteln. Bald nach Inbetriebnahme der ersten Linie von Nürnberg nach Fürth hielt diese moderne Verkehrseinrichtung auch in Magdeburg Einzug. Am 18. August 1840 setzte bereits der regelmäßige Zugverkehr zwischen Magdeburg und Leipzig, am 16. Juli 1843 nach Halberstadt und 1846 nach Berlin ein. Zu verdanken hatte dies die Stadt ihrem damaligen Oberbürgermeister August Wilhelm Francke, der allen Hindernissen zum Trotz die Einführung der Eisenbahn durchsetzte. Das hatte natürlich den Bau von Brücken besonders über die Elbe zur Folge.



Blick vom Dom auf die Buckauer Eisenbahnbrücke, vor 1922, die Sternbrücke ist noch nicht gebaut (EBu)

7.1. Die Eisenbahnbrücken im Süden

Seit der Einführung der Eisenbahn in Magdeburg spielte sich der gesamte Bahnbetrieb bis zur Einweihung des zentralen Hauptbahnhofs im Jahre 1874 an der Elbe ab. Drei Bahnhöfe befanden sich zwischen Strombrücke und Fürstenwall und ein vierter für die Strecke nach Wittenberge am Alten Fischerufer. Zur Überquerung der Elbe in Richtung Berlin gab es einen aus drei Teilen bestehenden Brückenzug, eine etwa 200 Meter lange Brücke über die Alte Elbe, eine etwa 100 Meter lange Brücke über die Taube Elbe und eine 215 Meter lange Brücke über die Stromelbe. Während die beiden erstgenannten Brücken kaum Schwierigkeiten bereiteten, musste die Brücke über die Stromelbe, bedingt durch die Schifffahrt, mehrmals umgebaut werden und veränderte dadurch ihr Aussehen.

1846/47 wurde diese Buckauer Eisenbahnbrücke, wie sie auch genannt wird, im Auftrag der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft auf acht Pfeilern über den Strom gebaut. Aus geologischen und eisenbahntechnischen Gründen konnte sie nicht im für die Schifffahrt zweckmäßigen Winkel von 90 Grad zur Strömungsrichtung angeordnet werden, sondern überquert die Elbe in einem Winkel von 60 Grad. Diese unglückliche Schrägführung bedeutete ein Hindernis für die Schifffahrt. Es verschlimmerte sich noch durch den Bogen, den die Elbe hinter der Brücke flussabwärts nach rechts beschreibt und den links liegenden Domfelsen,

Blick vom Dom auf die Eisenbahnbrücke und die Sternbrücke, zwischen 1922 und 1935, die Eisenbahnbrücke ist noch nicht zur Hubbrücke umgebaut (EBu)





Blick vom Dom, nach 1935, die Hubbrücke ist fertig (EBu)

Die wenig beachtete Eisenbahnbrücke über die Alte Elbe, 2004 (JBu)



der die Fahrzeuge in die schmale Fahrrinne am rechten Ufer hineinzwingt. Der Bogen der Fahrrinne wird so weiter verkrümmt und die Joche der erheblich schräggeführten Brücke auf diese Weise zu schmal. Die Pfeiler werden zu Rammböcken. Bei Hochwasser war das Durchfahren der Brücke besonders schwierig und das nicht nur wegen der Strömungsverhältnisse, sondern auch die Durchfahrthöhe reichte dann nicht mehr aus. Die Brücke befand sich, bedingt durch die Streckenführung des Bahngleises, sehr flach über dem Wasserspiegel. Man ersetzte deshalb 1871 eines der acht Brückensegmente durch eine Drehbrücke, um den Schiffen die Durchfahrt zu gewähren. Doch die Schlepper und Kähne wurden immer größer, und bald war das Bauwerk erneut ein Hindernis. Man entschloss sich deshalb, die Drehbrücke 1895 durch eine Hubbrücke mit einer Hubteillänge von 33 Metern und 1,7 Metern Hubhöhe zu ersetzen. Der Drehpfeiler wurde beseitigt. Nach diesem Umbau nahm die Elbschifffahrt einen weiteren starken Aufschwung. Auch die größere Durchfahröffnung war bald wieder zu klein und die Hubhöhe reichte nicht aus. Zwischen 1926 und 1930 kollidierten mehrere Frachtschiffe mit den Pfeilern. Probleme gab es bei

Hochwasser, da dann die Durchfahrhöhe nicht ausreichte. Um der Schifffahrt gerecht zu werden, wurde nach eingehenden Beratungen der Beschluss gefasst, den Hauptstrompfeiler zu beseitigen und die Spanne von zwei Jochen durch ein 90 Meter langes Brückenstück zu ersetzen und dieses als Hubbrücke auszuführen. Diese Arbeiten wurden 1934 abgeschlossen. Die Öffnung für die Schiffe war jetzt 85 Meter breit und die 400 Tonnen schwere Brücke konnte in fünf Minuten um 2,87 Meter angehoben werden. Per Hand waren dafür acht Männer und wenigstens sechs bis sieben Stunden Zeit erforderlich. Von den 400 Tonnen Gesamtgewicht werden 200 Tonnen durch Gegengewichte ausgeglichen. Eine von der Firma Siemens entwickelte Steuerung sorgte, wie bei der Hafenhubbrücke, für ein gleichmäßiges Heben und Senken der Last.

Magdeburg von Süden Anfang der 1930er Jahre, Eisenbahnbrücke, Domfelsen und die Biegung der Elbe nach rechts behindern die Schifffahrt, Postkarte geschrieben 1932 (EBu)





Magdeburg von Süden am 7. 7. 2004 mit Hubbrücke, die neue Sternbrücke ist im Bau (KJü)

Domfelsen bei Niedrigwasser im August 1999 (JBu)





Am Petriförder warten Schlepper, weil sie wegen Hochwassers die Buckauer Eisenbahnbrücke nicht passieren können (DELTA)

Die Holzflößer hatten wahrscheinlich die wenigsten Probleme mit der Elbkümmung und dem Domfelsen, Postkarte um 1900 (EPe)



Die Magdeburger Hubbrücke, die zu den längsten Bauwerken dieser Art in der Welt zählt, ist Zeugnis für die Entwicklung der Eisenbahn, der Binnenschifffahrt und der Brückenbaukunst über mehr als eineinhalb Jahrhunderte. Sie wurde deshalb von der Brückenmeisterei der Deutschen Reichsbahn bis Ende der 1990er Jahre sehr sorgfältig gepflegt und betreut.

Mit dem Bau der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke und ihrer Inbetriebnahme 1872 für die neue Streckenführung nach Berlin hatten die Brücken im Süden ihre Bedeutung verloren. Die Bahnstrecke diente nur noch in geringem Umfang dem Gütertransport und zeitweilig um die 1960er Jahre dem Personentransport zwischen Magdeburg-Buckau, Friedensweiler und Biederitz. Im zweiten Weltkrieg wurde die Hubbrücke am 16. April

1945 gesprengt, konnte 1946 aber wieder benutzt werden. Im abgesenkten Zustand durften auch Personen die Brücke passieren. Der defekte Hubmechanismus mit veranschlagten 100.000 Euro Reparaturkosten führte im Juni 2001 zur Stilllegung im angehobenen Zustand. Die Brücke wurde 2002 zur Benutzung für Fußgänger mit Treppen ausgestattet. Die Stadt zahlt für die Unterhaltung jährlich 10.000 Euro. Mit der Inbetriebnahme der neuen Sternbrücke im Mai 2005 hat die Hubbrücke auch für Fußgänger ihre Bedeutung verloren. Ein findiger Unternehmer entwickelte die Idee, aus ihr ein originelles Restaurant und Café zu machen. Ein solches Bestreben gab es bereits vor einigen Jahren bei der Straßenbrücke über die Elbe in Tangermünde. Die Brücke wurde jedoch abgerissen.

Bei Hochwasser war trotz gehobener Brücke immer wenig Platz, um 1980 (WKü)





Westlicher Eingangsbereich der Hubbrücke, Mai 1999 (JBU)



Hubbrücke der Zerstörung (SPa)

Mit Hilfe von Treppen können Fußgänger die Brücke auch im gehobenen Zustand benutzen, 2004 (JBU)

