

7.2 Die Eisenbahnbrücke im Norden

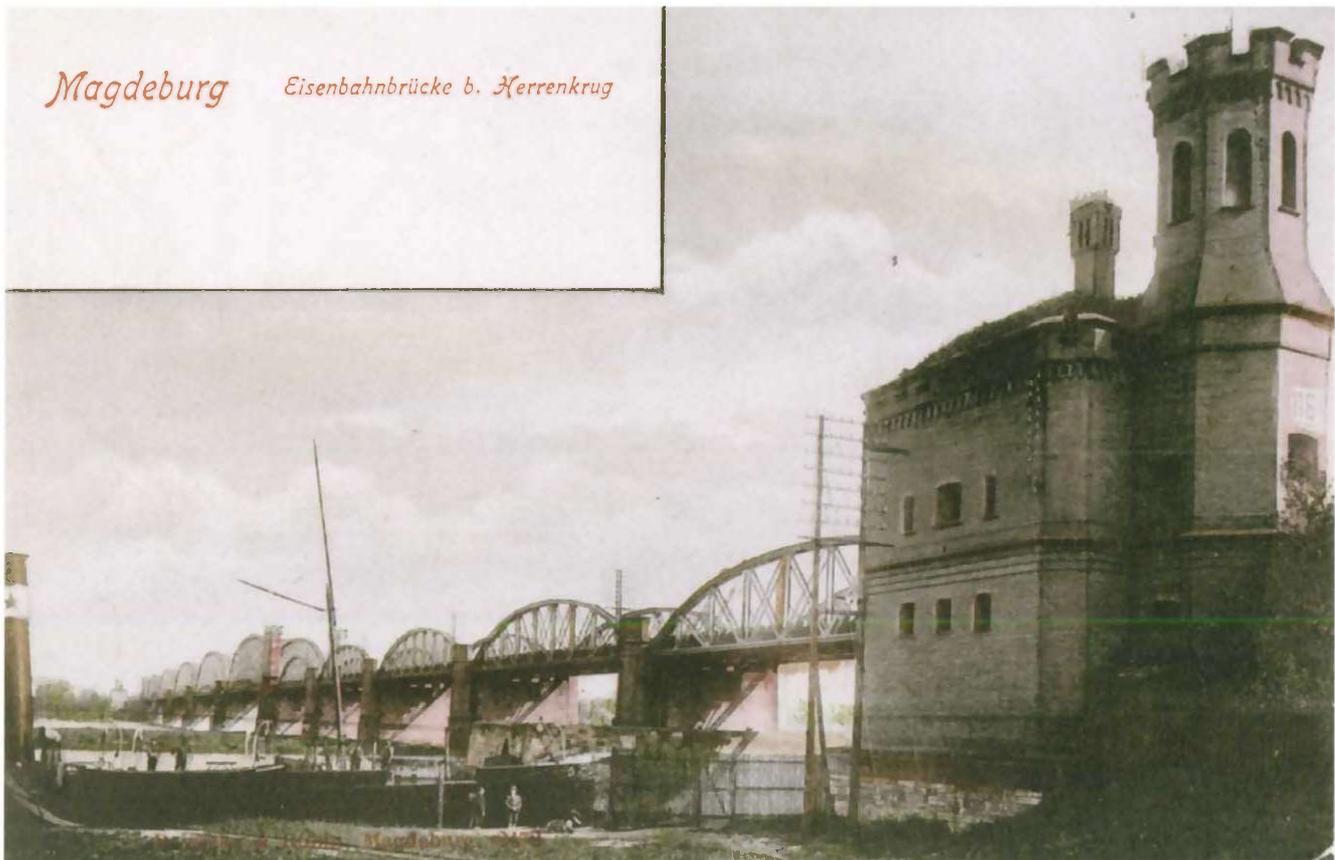
Dem steigenden Verkehrsaufkommen waren das Eisenbahnsystem an der Elbe und seine Elbbrücken sowie auch die Streckenführung nach Berlin schon bald nicht mehr gewachsen, so dass nach anderen Lösun-

gen gesucht wurde. Erforderlich war ein neuer zentraler Bahnhof und auch ein neuer Elbübergang. Der neue Übergang über die Elbe wurde 1872 als Herrenkrug-Eisenbahnbrücke erbaut, 714 Meter lang, davon 250 Meter über dem Strom. 1873 verkehrte der erste Zug zwischen Magdeburg und Burg. Nach Reparaturarbeiten



Herrenkrug-Eisenbahnbrücke mit Einfahrt zum Handelshafen; der große Pfeiler in der Hafeneinfahrt behinderte über hundert Jahre lang die Schifffahrt erheblich, bis er nach 1988 mit dem Neubau der Brücke entfernt wurde (StAM)

Herrenkrug-Eisenbahnbrücke in ihrer ursprünglichen Form von Westen gesehen (EBu)





Herrenkrug-Eisenbahnbrücke vom östlichen Elbufer aus gesehen (EBu)

*Die Herrenkrug-Eisenbahnbrücke und der nördliche Teil des Handels-
hafens bei Hochwasser im Dezember 1939 vom 1936 erbauten Silo
aus gesehen; die Brücke überspannt in einem Zug die Hafeneinfahrt,
die Stromelbe und die hier einmündende Alte Elbe; mehrere Bogen-
segmente der Brücke sind bereits durch Parallelsegmente ersetzt (StAM)*

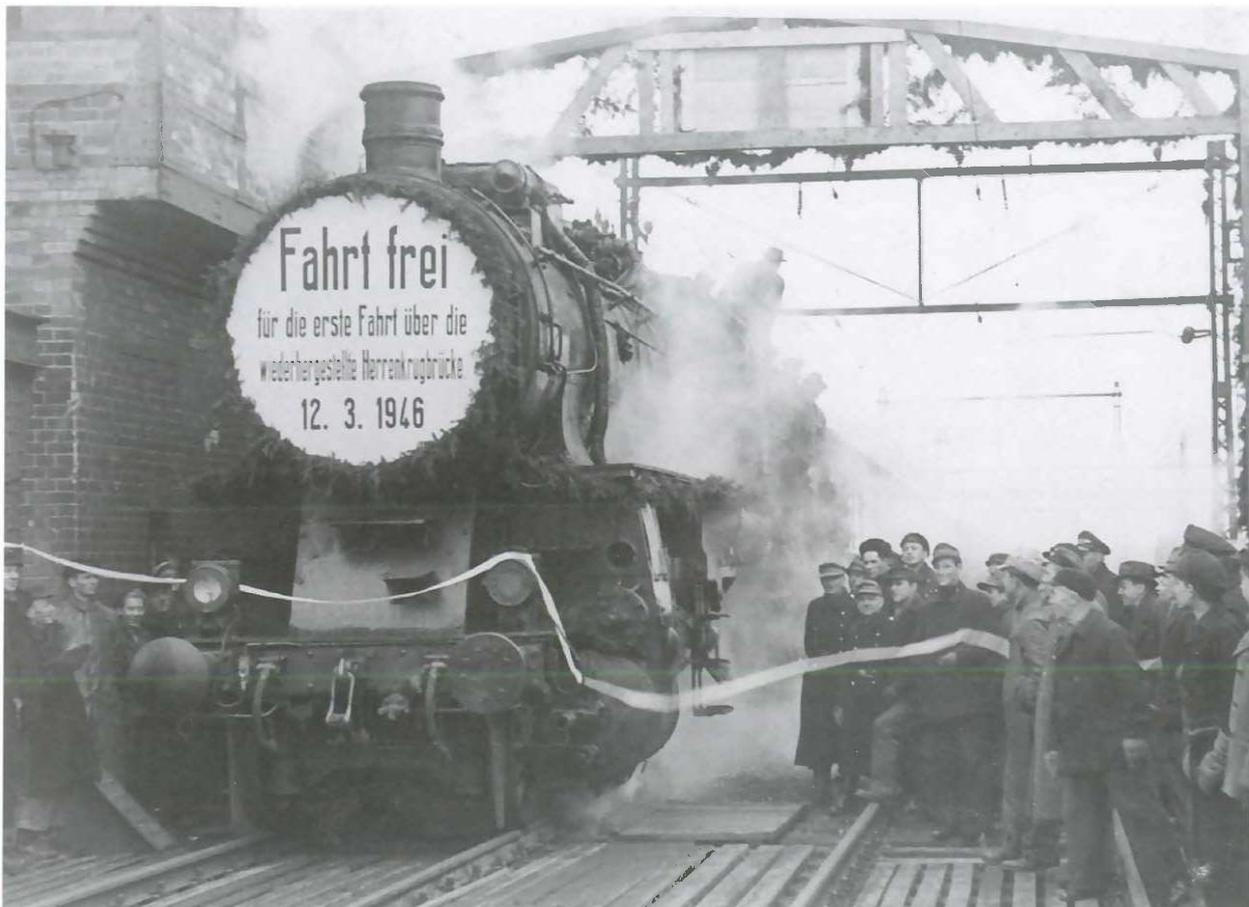




Die im Jahre 1945 gesprengte Herrenkrug-Eisenbahnbrücke (Wü)

in den Jahren 1905 bis 1907 übernahm die Brücke den gesamten Ost-West-Verkehr, so dass bis in die Vorkriegszeit hinein täglich 120 bis 125 Zugpaare die Brücke passierten. An Gütern wurden vor allem Lebensmittel, Brennstoffe, Halbprodukte, Eisen- und Stahlzeugnisse, Maschinen, Textilien transportiert. Am 17. und 18. April 1945 wurde die Herrenkrug-Eisenbahnbrücke mit kaltblütiger Berechnung gesprengt und zwar an 4 Stellen über dem Strombett, um die Reparaturarbeiten möglichst zu erschweren. Nach Kriegsende musste sie so schnell wie möglich wieder aufgebaut werden, denn die Buckauer Eisenbahnbrücke im Sü-

Erste Fahrt über die wiederhergestellte Herrenkrug-Eisenbahnbrücke am 12. März 1946 (StAM)



Aufruf

an die Arbeiter der Baustelle Herrenkrugbrücke

Die von Euch wiederherzustellende Herrenkrugbrücke (Nordbrücke) muß laut Befehl des Chefs des Transportwesens der SMA in Deutschland bis zum 15. Januar 1946 fertig und im Betrieb sein. Aber auch volkswirtschaftliche Gründe verlangen ihre schnellste Wiederherstellung. Sie wird den Wiederaufbau unseres Vaterlandes im starken Maße fördern, denn:

1. Der Wagenlauf, die Grundlage unserer Volkswirtschaft, wird im weitestgehendem Maße beschleunigt werden.
 2. Der Ausgleich der Güter, der Nahrungsmittel, der Kohlen usw. zwischen östlich und westlich der Elbe gelegenen Teilen Deutschlands ermöglicht, in kurzer Zeit zu Friedensverhältnissen zurückzukehren.
 3. Das Flüchtlingselend wird durch die Ermöglichung eines stärkeren Reiseverkehrs gemildert.
 4. Der Eisenbahnbetrieb wird in günstigster Weise beeinflusst und die Pünktlichkeit der Züge wird größer werden, der Reiseverkehr wird wieder normale Verhältnisse annehmen.
- Drum Genossen, Arbeiter, Mithelfer am Bau der Herrenkrugbrücke, trotz widriger äußerer Verhältnisse:

Helft der Stadt Magdeburg, denn es geht hier um Gedeih* und Verderb Eurer Vaterstadt.
Helft dem deutschen Vaterlande!
Helft Euren Volksgenossen!
Ja, Helft Euch selbst, in dem Ihr Euch mit ganzer Kraft der Arbeit widmet, dem Wiederaufbau der Herrenkrugbrücke.

Eisenbahndirektion und
Personalvertretung:

Philipp Holzmann A-G
Mitteutsche Stahlwerke
Maschinenfabrik Buckau
R. Wolf A-G
nebst Personalvertretungen:

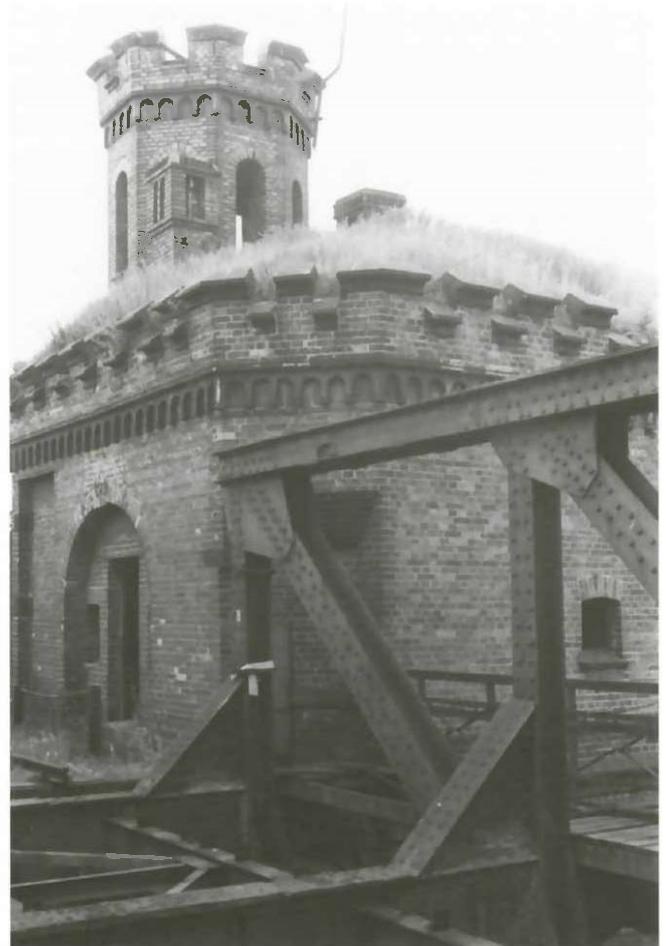
Kabitz
H. J. J. J.

R. Wolf
H. J. J. J.

Aufruf zum Wiederaufbau der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke (StAM)

den war nicht in der Lage, den sich wieder entwickelnden Verkehr zu bewältigen. Sechshundert Brückenbauer wurden beschäftigt mit der Zielstellung, nach der Beräumung der Brückentrümmer, beginnend im Oktober 1945, die Brücke am 12. März 1946 wieder dem Verkehr zu übergeben, ein Termin, der trotz allergrößter Schwierigkeiten dann auch eingehalten wurde.

Dieser 12. März 1946 war ein bedeutungsvoller Tag in Magdeburgs Verkehrsgeschichte. Tags zuvor hatten sich die Verantwortlichen der Regierung noch einmal gründlich über den Fortgang und die Sicherheit der Arbeit informiert. Die letzten Tage hatten noch eine Reihe von Schwierigkeiten gebracht. Schnee überzog alle Planken mit einer glatten Schicht. Im Schneesturm war es den Arbeitern kaum möglich, in schwindelnder Höhe an den Eisenkonstruktionen zu nieten. Das Schneetreiben verklebte ihnen die Augen. Bei einer Druckpumpe, die das neunte Joch die letzten Zentimeter heben sollte, streifte die Dichtungsmanschette. In der ganzen Stadt war kein Ersatz aufzutreiben. Noch war die Verbindungsstelle nicht ganz hergestellt. Aber unter Aufbietung aller Kräfte sollte auch das gelingen. Am 12. März wird die erste Lokomotive und der erste Sonderzug in feierlicher Form die Brücke passieren. Dann ist der normale Weg über den Strom



Bei der Zerstörung der Brücke im Jahre 1945 blieb die Befestigungsanlage am westlichen Brückeneingang erhalten, Foto vom 7. Juni 1988 (HGe)

Sonderzug am 12. März 1946 (StAM)



wieder frei. Die Züge können wieder planmäßig rollen und damit dem Wirtschaftsleben neue Impulse geben. Die Brücke ist vorerst noch eine LA-Stelle, das heißt, alle Züge dürfen nur im 10-km-Tempo passieren. Erst nach den Nachnivellierungen, wenn die Brücke die notwendige Sicherheit bewiesen hat, kann der Verkehr im üblichen Tempo fließen. Frei und ungehindert treibt der Strom dann wieder durch die Pfeiler.

Um 11.30 Uhr setzte sich der Zug mit den geladenen Gästen von West nach Ost über die Elbe in Richtung Biederitz in Bewegung und wurde dort jubelnd empfangen. Dann traf auf der Ostseite der Sonderzug mit den Vertretern der Berliner Zentralverwaltung ein. In der Rede wurde hervorgehoben, dass die Faschisten die Sprengung am 17. April vornahmen, zu dem Zeitpunkt, als die Amerikaner schon vor der Stadt standen und die Russen sich im Anmarsch befanden, der Krieg also bereits entschieden war. Das macht die Gewissenlosigkeit des Sprengungsbefehls besonders deutlich. Wie bereits gesagt, war die Sprengung so raffiniert ausgeführt worden, dass die Wiedererrichtung einem Neuaufbau gleichzusetzen ist.

Gegenüber den 120 bis 125 Zugpaaren vor dem Krieg passierten jetzt zunächst zwar nur 30 Züge in östlicher und 20 Züge in westlicher Richtung, aber vorbei war die Zeit zweistündiger Fußmärsche, der Pendelverkehr mit Omnibussen und Pferdefuhrwerken. Der Weg für den Transport von Wirtschaftsgütern war frei.

Der Präsident der Reichsbahndirektion, Nabelitz, betonte in seiner Ansprache: „Die Wiederinbetriebnahme der Brücke wird für die Entwicklung des Güterverkehrs eine beträchtliche Erleichterung und eine weitere Beschleunigung des Warenumlaufes bringen. Nachrichten der letzten Tage lassen die baldige Eröffnung des Interzonenverkehrs erhoffen, und so wurde die Brücke also gerade zu einem Zeitpunkt fertig, der im Verkehr und im Betrieb eine beträchtliche Umwandlung bringen dürfte.“ Präsident Nabelitz dankte allen Beteiligten, auch den sowjetischen Wehrdienststellen und der SMA (Sowjetische Militäradministration). Vor allem aber dankte er den Arbeitern, Angestellten und Ingenieuren. Er schloss seine Festrede mit dem Wunsch, „dass nie wieder Kriegsgerät die Brücke befahren möge und die Züge mit Volldampf dem friedlichen Neuaufbau unseres Staates dienen mögen, damit das deutsche Volk leben könne.“

Der Stolz der Arbeiter auf ihr Werk kommt in einem Gedicht von Willi Werz zum Ausdruck:

Brückenbau bei Nacht

*Emsiges Schaffen, Dröhnen und Pochen
tönt durch die Nacht seit Tagen und Wochen.
Wir bauen die Brücke mit fleißigen Händen
und setzen uns ein, das Werk zu vollenden.*

*Ein hohes Gerüst aus Eisen und Stahl
schwingt weitausholend über Strom und Tal.
Bei jedem Wetter, bei Kälte und Schnee,
mit steifen Händen, in schwindelnder Höh'.*

*Bei Regen und eisigem Hagelschauer
schafft unverdrossen der Brückenbauer,
den Weg zu ebnen für unsere Stadt,
den sie zum Leben so nötig hat.*

*Von Gefahren umgeben Tag und Nacht,
wird aus den Trümmern ein großes Werk voll-
bracht.
Die Dunkelheit trägt der Scheinwerfer Licht,
verbannt das drohende Unheil nicht.*

*Vom hohen Gerüst durch die Nacht ein Schrei:
„Mann über Bord – herbei, herbei.“
Plötzliche Stille am Arbeitsort.*

*Von oben ein Rufen: „Dort schwimmt er, dort!“
Scheinwerfer her, ihr grelles Licht
beleuchtet im Wasser ein bleiches Gesicht.
Am Ufer ein hastendes Laufen und Jagen.*

*Im dunklen Gebüsch eine Stimme, ein Fragen:
„Wo seid ihr denn, ich bin schon frei.“
Und hinauf zum Gerüst tönt ein Jubelschrei:
„Er ist gerettet, wir bringen ihn schon.“*

*Er ist gerettet – unser schönster Lohn.
Im flotten Gang geht die Arbeit weiter,
die Brücke vollenden, hinauf auf die Leiter.
Und droht auch Gefahr, wir halten Wacht.
Das sind die Brückenbauer bei Nacht.*

Willi Werz

Mitte der 1980er Jahre wurde die Brücke erneuert. Nördlich und parallel in nur geringem Abstand zur alten Brücke wurde auf neuen Pfeilern eine völlig neue Brücke errichtet, die auch heute noch ihren Dienst versieht.

Befestigungsanlage an der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke auf einem Foto vom 30. September 1986; am rechten Bildrand ist bereits die neue Brücke zu erkennen (HGe)



Alte und neue Herrenkrug-Eisenbahnbrücke auf einem Foto vom 7. Juni 1988; der die Schiffe behindernde Pfeiler in der Hafeneinfahrt ist noch vorhanden und wird erst mit der Demontage der alten Brücke beseitigt (HGe)



Die neue Herrenkrug-Eisenbahnbrücke im Bereich der Einfahrt zum Handelshafen auf einem Foto aus dem Jahre 2004; der große Pfeiler ist beseitigt (JBU)



Alte Herrenkrug-Eisenbahnbrücke vom östlichen Elbufer aus gesehen auf einem Foto vom 14. Juni 1987 (HGe)



Demontage der alten Herrenkrug-Eisenbahnbrücke, am rechten Bildrand die neue Brücke, 14. Juni 1987 (HGe)



Neue Brücke, 14. Juni 1987 (HGe)



Alte und neue Brücke, 14. Juni 1987 (HGe)

Herrenkrug-Eisenbahnbrücke am östlichen Elbufer im Januar 2005 (JBu)

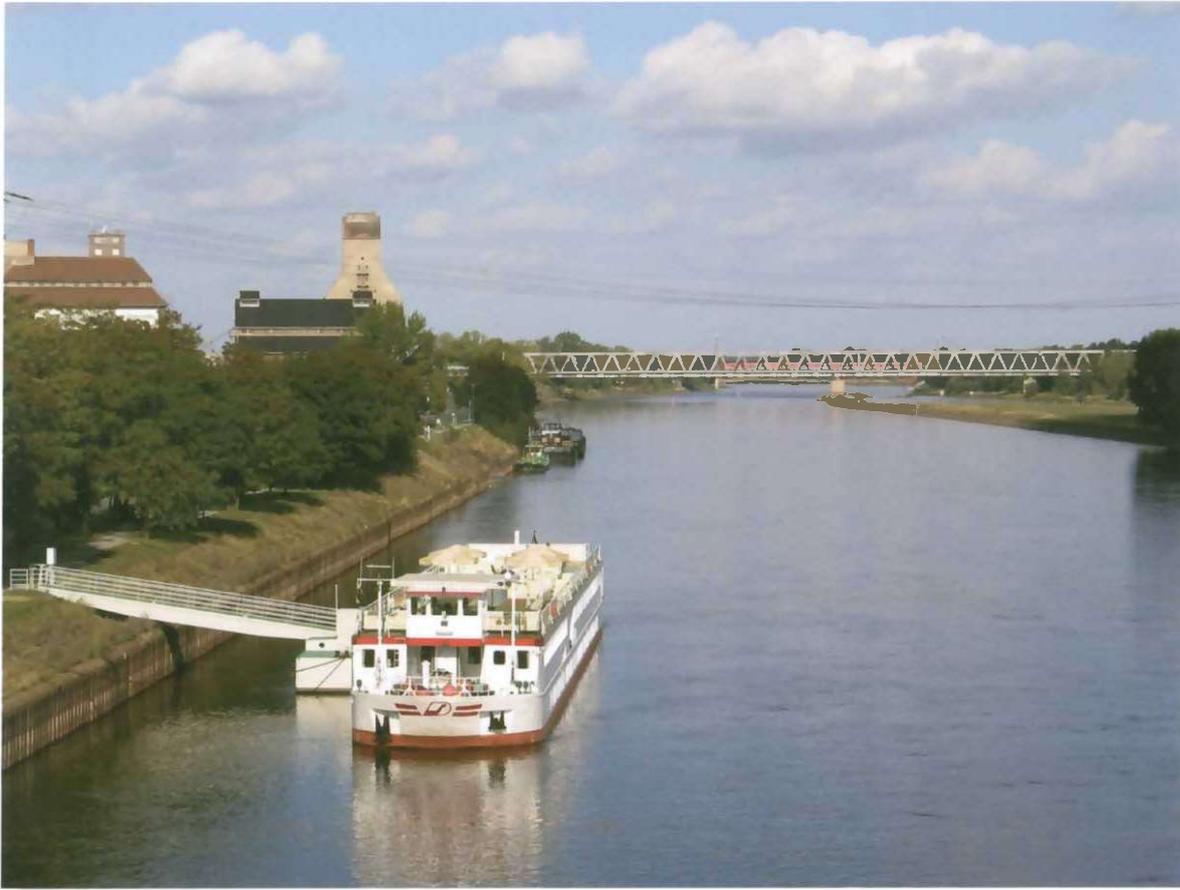




Herrenkrug-Eisenbahnbrücke von Südwesten, 2004 (JBu)

Herrenkrug-Eisenbahnbrücke von Westen, 2004 (JBu)





Herrenkrug-Eisenbahnbrücke von der Jerusalembrücke aus gesehen, 2004 (JBu)

Herrenkrug-Eisenbahnbrücke und Jerusalembrücke von der Johanniskirche aus gesehen, 2004 (JBu)



7.3. Die Hubbrücke im Hafen

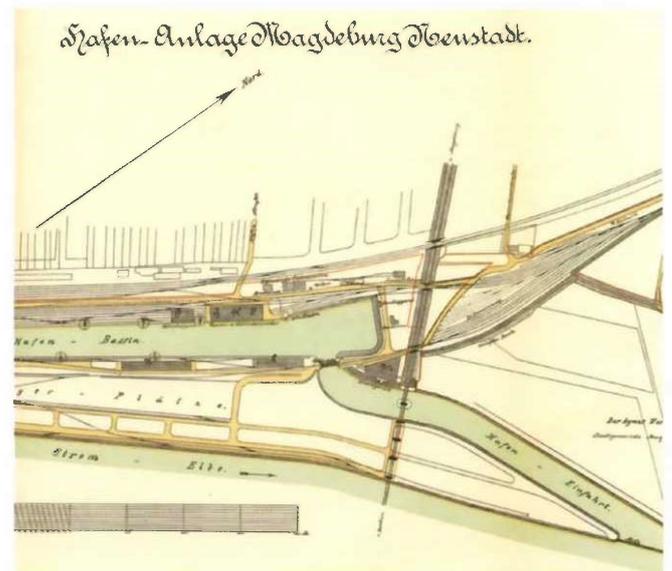
Die Nutzung eines Flusses für die Schifffahrt ist in entscheidendem Maße davon abhängig, ob und wie das Be- und Entladen der Schiffe, besonders unter erschwerten Bedingungen wie Hochwasser und Eisgang, stattfinden kann. Dazu bedarf es entsprechender Hafenanlagen. Eine Hafenanlage aber besaß Magdeburg bis zum Jahre 1842 überhaupt nicht. Genutzt werden mussten Uferbereiche, an denen auch bei Überflutung der Elbvorländer durch das Hochwasser die Be- und Entladung möglich war. Diese sind in Magdeburg recht begrenzt und beschränkten sich vor allem auf den Bereich Magistratsstrecke bis zum Petriförder. Um besonders den im Winter auftretenden Problemen der Schiffer abzuwehren, wurde die Schaffung eines Schutzhafens als Winterhafen im Anschluss an die Zollelbe in Angriff genommen, der jedoch, wie sich dann herausstellte, kein wirksamer Schutz gegen Hochwasser und Eisgang war. Bei den Eisgängen der Jahre 1845 und 1846 wurde der Hafendamm durchbrochen, und der Hafen versandete. Im Februar 1847 gingen durch den Eisgang mehrere im Winterhafen liegende Schiffe unter. Anfang der 1880er Jahre erfolgte der Ausbau des Winterhafens in seiner jetzt noch bestehenden Form. Die Aufgaben eines Handelshafens konnte er jedoch nicht erfüllen. Mit Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert machte sich das Fehlen eines Hafens besonders negativ bemerkbar.

Nachdem sich die Überzeugung von der Notwendigkeit eines allen Anforderungen des Verkehrs- und Güterumschlags entsprechenden Handelshafens in Verbindung mit ausreichenden Speichereinrichtungen durchgesetzt hatte, gab es verschiedene Bauentwürfe. Im Februar 1878 erhielt die damals noch selbstständige Stadtgemeinde Neustadt von der Königlichen Regierung die Erlaubnis zur Anlage eines Hafens auf dem Neustädter Kämmereiwerder. Am 26. Juni 1884 übertrug der Magistrat der Neustadt diese Erlaubnis an die Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Damm & Wendland in Berlin und beauftragte sie mit dem Bau und Betrieb eines Hafens auf dem Kämmereiwerder ab dem 1. Oktober 1884 für die Dauer von 99 Jahren. Die Gründung einer Aktiengesellschaft gelang erst nach der Eingemeindung der Neustadt nach Magdeburg am 1. April 1886 und auf Betreiben des Magdeburger Kaufmanns Wilhelm Zuckschwerdt (1852 bis 1931) mit dem Ziel, das Unternehmen allmählich in den Alleinbesitz der Stadt zu überführen. Dem stimmte die Stadtverordnetenversammlung vom 14. Oktober 1886 und 30. 12. 1886 zu, und ab 5. Januar 1887 hatte die Stadt „freie Hand zum weiteren Vorgehen in der Hafenangelegenheit“, das heißt die Hafenanlagen mit städtischen Mitteln herzustellen. Da sich die Verhandlungen mit der Staatseisenbahn-Ver-

waltung zum Anschluss der Hafengleise hinzogen, konnte erst 1888 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Obwohl der erste Zuckerspeicher bereits am 15. November 1888 übergeben wurde, konnte der eigentliche Hafenbetrieb erst im Juni 1893 aufgenommen werden, da die hydraulische Zentralstation zum Betrieb von 11 Portalkränen, Aufzügen im Speicher F und Elevatoren im Getreidespeicher J sowie der über den Hafeneingang führenden Hubbrücke erst Ende Mai 1893 fertiggestellt worden war.

Das parallel zur Elbe angelegte Hafenbecken wurde durch einen Einfahrtskanal mit der Elbe verbunden. Um die Eisenbahnverbindung zwischen dem alten Hafenbahnhof und dem Handelshafenvorland herzustellen, war der Bau einer Brücke über diesen Einfahrtskanal erforderlich. Auf Grund der unterschiedlichen Wasserstände und weil für das Aufschütten langer Brücken-

Lageplan Handelshafen und Hafenhubbrücke, 1898 (DeHa)



Nördlicher Teil des Handelshafens mit Hubbrücke und Herrenkrug-Eisenbahnbrücke, 1939 (ThLe)



rampen der Platz fehlte, ließ sich die Errichtung einer beweglichen Brücke nicht vermeiden. Von den in Betracht kommenden Systemen entschied man sich für eine hydraulisch betriebene Hubbrücke. Unter der Projektleitung der im Maschinenbau versierten Firma C. Hoppe, Berlin, entstand 1893 eine der ersten Hubbrücken Deutschlands.

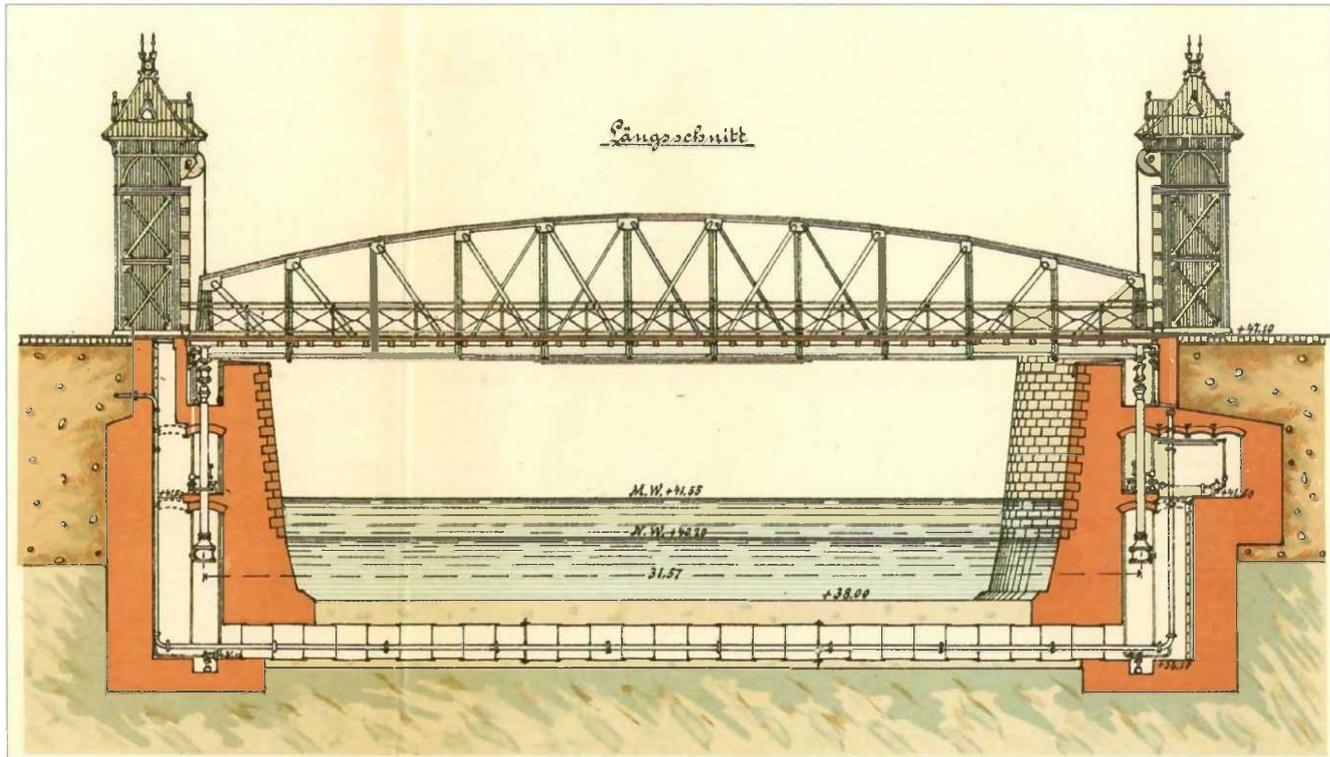
Durch die Anordnung des Einfahrtskanals ergab sich eine schiefe Positionierung der Widerlager und damit eine lichte Weite der Brücke von 26 Metern, in Richtung der Brückenachse von 27,62 Metern. Die Auflagenweite beträgt 31,57 Meter. Die acht Meter breite Brücke unterteilt sich in 6 Meter eigentliche Fahrbahn und je einen Meter für die beidseitigen Fußwege. Die Hauptträger der Brücke sind so genannte Halbparabelträger, die an den Enden zwei und in der Mitte vier Meter hoch sind. Um eine möglichst gleichmäßige Beanspruchung herbeizuführen, ist der Überbau unabhängig von den schrägen Widerlagern normal angeordnet. Die Lagerung im abgesenkten Zustand geschieht auf der einen Seite durch zwei feste und auf der anderen Seite durch zwei bewegliche Rollenlager. Die Brückenbahn wird durch Holzbalken mit darüber gelegtem doppelten Bohlenbelag gebildet. Das Gewicht des zu hebenden Brückenkörpers beträgt maximal 130 Tonnen und der Maximalhub 4,65 Meter. Der größte Teil des Gewicht-

tes, nämlich 120 Tonnen, wird durch vier aus gusseisernen Platten bestehende Gegengewichte in den Hubtürmen (Pylone) an den Eckpunkten der Brücke ausgeglichen. Diese Gewichte sind mittels rollengeführter Drahtseilgurte mit den Endträgern verbunden. Zur Führung des beweglichen Brückenteiles besitzen die Pylone gehobelte Führungsflächen, an denen in fester Verbindung stehende Rollen gleiten. Die Pylone selbst besaßen Wellblechverkleidungen mit einem Dachabschluss.

Der Brückenantrieb war hydraulisch. Die Zuführung des Druckwassers (ca. 60 atm.) erfolgte mittels einer Ringleitung von der hydraulischen Zentralstation ausgehend von beiden Seiten im ununterbrochenen Ringschluss unterhalb der Hafeneinfahrtssohle zu den Hubzylindern. Die Hydraulikantriebe befanden sich in den Widerlagern und konnten durch Einstiegslukten erreicht werden. Wichtigste Voraussetzung für eine Hubbrücke ist das gleichmäßige Heben und Senken. Ein Schiefziehen kann erheblichen Schaden anrichten. Deshalb wurde die Brücke mit einer von der Firma C. Hoppe patentierten „Selbsttätigen Parallelsteuerung für hydraulische Hebevorrichtungen“ ausgestattet. Nach Sicherung des Schienenverkehrs und dem Öffnen des Brückenriegels genügte eine Hebelbetätigung, um den Hubvorgang auszulösen. Der Antrieb der Steuerung erfolgte durch einen kleinen in der südlichen Maschinenkammer be-

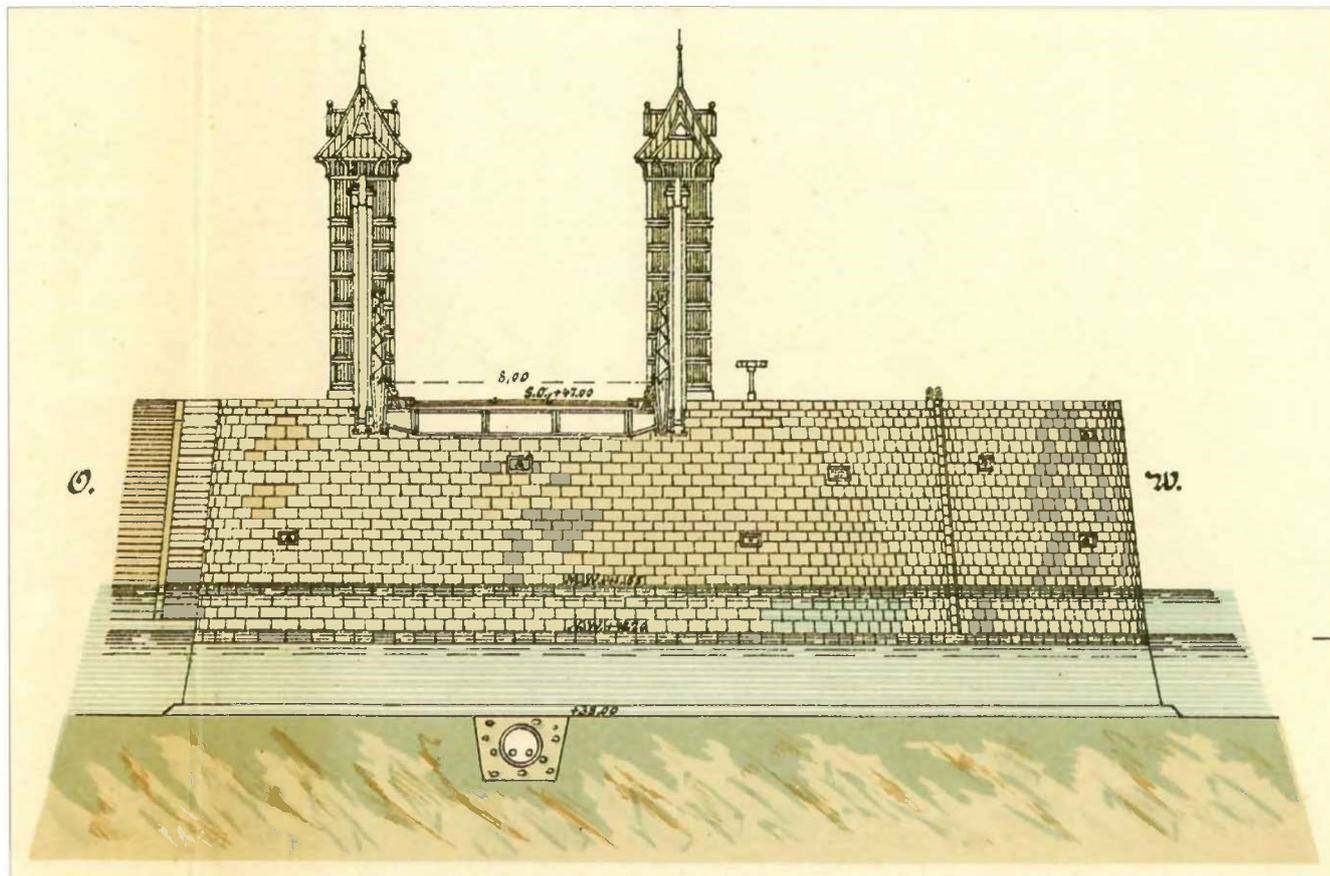
Einfahrt zum Handelshafen mit Hubbrücke, nach 1936 (StAM)

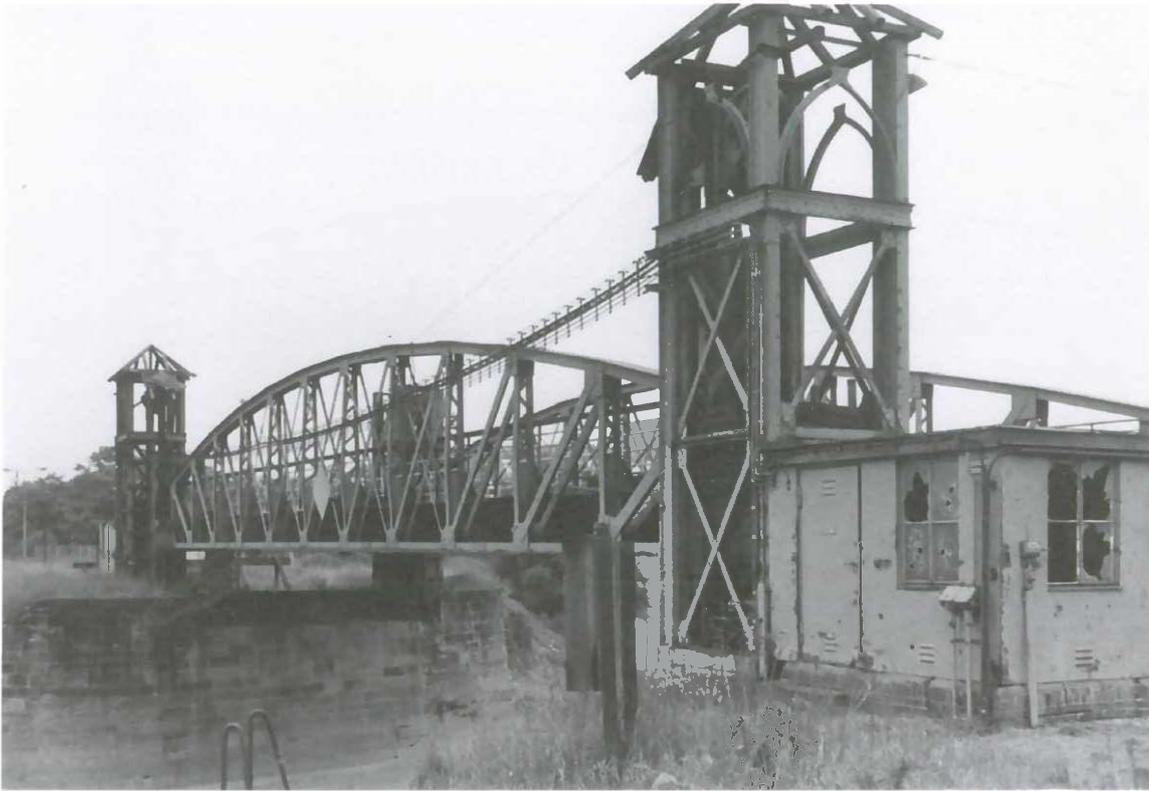




Hafenhubbrücke, Längsschnitt (DeHa)

Hafenhubbrücke, Querschnitt (DeHa)





Zustand der Hafenhubbrücke am 7. Juni 1988 (HGe)

Hubbrücke im Jahre 2004; vorn rechts die Nabe des Göpelwerkes für den Handbetrieb Heben und Senken der Brücke (JBu)



findlichen hydraulischen Motor. Er sorgte dafür, dass die Zu- und Abflussventile der Zylinder während des Hebens und Senkens fortwährend geöffnet und geschlossen wurden. Die Kolben bewegten sich dadurch gleichmäßig auf- beziehungsweise abwärts. Drohte trotzdem ein Verkanten, so geriet ein am Zylinder angebrachtes Ventil aus der Ruhestellung und veränderte den Wasserdruck einseitig, bis der Gleichgewichtszustand wieder erreicht war. Unabhängig von den eingebauten Sicherheiten gab es vier Sicherheitsspindeln, deren Muttern normalerweise unbelastet mitliefen, um im Bedarfsfall die Brücke abzufangen. Weiterhin konnte die Brücke von Hand über zwei Göpelantriebe und die Spindeln gehoben und gesenkt werden. Bei einem Ausfall der Hydraulik im Jahre 1934 wurde die Brücke nur noch über diesen Ersatzantrieb bedient.

Die Eisenbahnbrücke in Buckau erhielt 1934 bei ihrem Umbau zur Hubbrücke einen elektrischen Antrieb. Erstmals kam dort die von den Siemens-Schuckert-Werken entwickelte „elektrische Welle“ zum Einsatz. Auch sie sollte einen gleichmäßigen Lauf der Brücke sichern nach dem Prinzip, dass bei stärkerer Belastung eines Motors von der anderen Seite so viel elektrische Leistung zusätzlich übertragen wird, dass sofort wieder ein Gleichgewicht entsteht. Sonst ist die elektrische Welle stromlos. Im Jahre 1936 wurde dann auch die Hafenhubbrücke auf diesen elektrischen Antrieb umgerüstet. Dazu musste an jedem der vier Pylone ein Maschinenhaus angesetzt werden zur Aufnahme der 10,5 kW Gleichstrommotore sowie der Verteiler- und Steueran-

lagen. Die mechanischen Antriebe baute die Firma Friedrich Krupp-Gruson Magdeburg um. Dabei wurden nur die Göpelantriebe geändert und die vier Spindeln mit Spindelmuttern weiter verwendet. Zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs ist die Brücke mit einer Signalvorrichtung ausgerüstet, die derart mit dem Steuermechanismus verbunden waren, dass das Fahrtsignal erst gegeben werden konnte, wenn die Brücke vollständig auf den Auflagern ruhte.

Auf Grund der vielen Betriebsjahre machte sich um 1960/70 ein verstärkter Verschleiß auch an der elektrischen Welle bemerkbar. Um ein Verkanten zu vermeiden, musste jetzt ein Wärter postiert werden, der Auf-



Hafeneinfahrt im Jahre 2004 (JBu)

Handelshafen mit Speicher (KGE)



und Abwärtsbewegungen beobachten und gegebenenfalls eine Abschaltung veranlassen musste. Nach einer Havarie im Jahre 1977 war die Brücke infolge eines Getriebeschadens in der südlichen Maschinenkammer nicht mehr betriebsfähig. In der Folgezeit sorgte mehrmals ein Hilfszug der Deutschen Reichsbahn für die Bewegungen der Brücke. Nach einer Revision durch die Deutsche Reichsbahn musste sie endgültig stillgelegt werden, weil nach neueren Maßstäben die Tragfähigkeit nicht mehr gegeben war. Im Jahre 1980 wurde

das Hubteil der Brücke in einer Höhe von etwa zwei Metern mit Holzschwellen festgelegt und geriet in den folgenden 15 Jahren in einen bedauernswerten Zustand. Dank der vorbildlichen Arbeit des Hafenfördervereins wurde die Brücke ab Mitte der 1990er Jahre aufwändig saniert und steht heute an der Spitze der vielen im alten Handelshafen wiederhergestellten historischen Hafeneinrichtungen. Wenn sie auch ihre Funktionstüchtigkeit nicht wieder zurückerhalten konnte, ist sie doch zumindest von Fußgängern benutzbar.

Hubturm mit Seilrollen und Gegengewicht (JBu)





Das Gleis der Hafenbahn führt unter der neuen und der alten Herrenkrug-Eisenbahnbrücke hindurch zur Hafenhubbrücke (JBu)

Bereich des Handelshafens mit Hafenzufahrt, Hafenhubbrücke und Herrenkrug-Eisenbahnbrücke am 7. Juli 2004 (SPa)



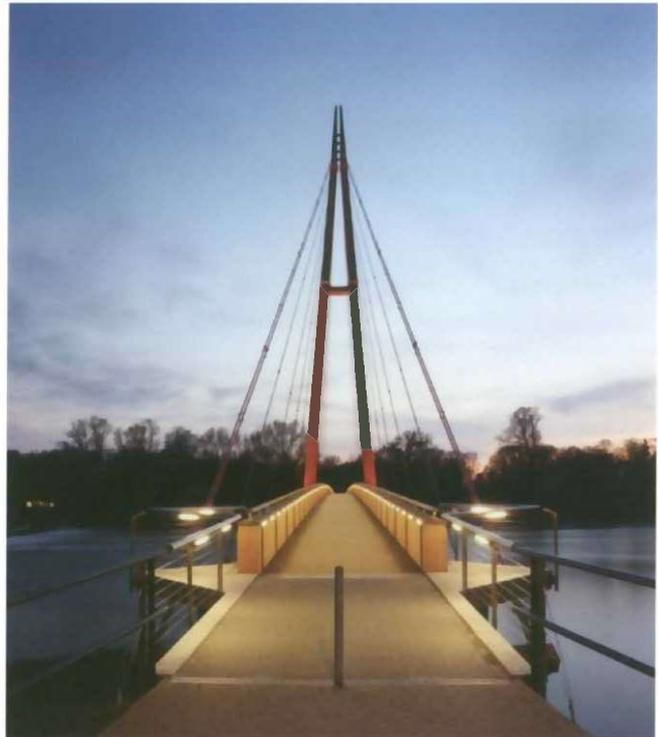
8. Fußgängerbrücken

8.1. Die Brücke am Crakauer Wasserfall

Ein Sonntagsausflug zum Rotehorn, den die östlich der Elbe wohnenden Magdeburger unternehmen wollten, musste notgedrungen immer über die Anna-Ebert-Brücke führen, denn anders war die größte innerstädtische Insel Magdeburgs nicht zu erreichen. Das gilt zumindest ab Mitte der 1960er Jahre, denn dann wurde der Kahnfährtbetrieb unterhalb des Wasserfalls eingestellt. Eine Abhilfe schaffende Fußgängerbrücke, ein schon lange gehegter Wunsch der Stadt- und Gartenplaner, sollte sich der landschaftlichen schönen Insel anpassen und am Wasserfall verlaufen. Man stellte sich eine Brückenkonstruktion vor, die elegant, schwungvoll und zurückhaltend mit der Umgebung harmonierte. Zu beachten war aber auch, dass der Baumbestand keinen Schaden erlitt. Aus diesem Grunde wurde die endgültige Brückenachse auf der Cracauer Seite in einer Entfernung von 50 Metern und auf der Rotehornseite von 70 Metern zum Wasserfall festgelegt. Damit war der Baumbestand gesichert. Die Brücke musste von Rollstuhlfahrern ungehindert benutzt werden können und Anschluss an das Radwegenetz bekommen. Ein ungehinderter Wasserdurchfluss war zu gewährleisten. Beim Materialeinsatz wurde dem Holz der Vorrang gegeben und zwar Lärche oder kanadische Douglasie. Um die Anzahl der Stützen im Flussbett möglichst gering zu halten, wurde das Bauwerk als Schrägseilbrücke mit einem asymmetrisch angeordneten Pylon und einem hölzernen Hauptträger ausgebildet.

Die Ausführung erfolgte in der Zeit von Oktober 1996 bis November 1997 mit einem Baukostenaufwand von 5,3 Millionen Mark. Länge der Brücke 232,5 Meter, Länge der Vorlandbrücke 37,5 Meter, nutzbare Breite 3 Meter, Pylonhöhe 42 Meter.

Laut Stadtratsbeschluss vom 10. September 1998 entschied man sich für den Namen „Brücke am Wasserfall“. Diesen Namen trägt sie seit dem 12. 9. 1998.



Fußgängerbrücke am Crakauer Wasserfall (SPa)

Fußgängerbrücke am Crakauer Wasserfall, Luftbildaufnahme (SPa)



8.2. Der Herrenkrugsteg

Obgleich die Elbe eine etwas karge Landschaft durchfließt, bietet sie doch immer wieder schöne Ausblicke und Eindrücke. Die Elbe auf einer geschwungenen Brücke zu überqueren hat einen besonderen Reiz. Die Umgestaltung des Herrenkruggeländes im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 1999 in Magdeburg gab Anlass zu neuen Gestaltungsideen. So entstand zur Überquerung der Elbe für Fußgänger und Radfahrer der

„Herrenkrugsteg“. Sein Aussehen veranlasste den Magdeburger Volksmund, ihn „Golden Gate“ zu nennen. Der im Oktober 1998 zur Benutzung übergebene Herrenkrugsteg hat eine Länge von 650 Metern, einschließlich Vorland- und Hafenbeckenbrücke (Golden Gate 2,15 Kilometer) und eine Breite von 4,5 Metern. Beide sind Pylon-Hängebrücken mit Spannweiten von 250 Metern beziehungsweise 1,28 Kilometern. Die Golden-Gate-Brücke wurde schon 1937 vollendet, der Herrenkrugsteg zur Bundesgartenschau 1999.



Herrenkrugsteg zur Bundesgartenschau 1999 (JBu)



Herrenkrugsteg von Osten (JBu)

Herrenkrugsteg aus der Luft (Ka)



8.3. Die Sülzebrücke

Obwohl die Sülzebrücke in Buckau keine Elbbrücke ist, hat sie es als wichtiges Bindeglied zwischen dem Stadtteil Buckau und der Elbe verdient, hier erwähnt zu werden. Ihren Namen hat sie von der ehemaligen Sülzermündung und dem Sülzebahnhof, die sie überspannt. Damit wird Fußgängern und Radfahrern der Zugang zur Elbe ermöglicht, Zugang zum Elbufer, zur Fähre als Übersetzmöglichkeit in den Rotehornpark aber auch zu der beliebten Gaststätte „Mückenwirt“.

Alte Buckauer Sülzebrücke, Teilstück über dem Sülzebahnhof (StAM)



Neue Sülzebrücke, Teilstück über dem ehemaligen Sülzebahnhof, Januar 2005 (JBU)





Sülzebrücke zum Fähranleger (SPa)

Sülzebrücke, Teilstück über dem ehemaligen Sülzehafen, 2004 (JBu)



Angefangen hat alles Anfang des 20. Jahrhunderts, als Emil Nordt einen bequemen Zugang zu seiner Fährstelle und seiner Badeanstalt brauchte. Er hatte in kurzer Zeit das Dampfschiffahrtspatent erworben und die Personenbeförderung Buckau – Stadtpark (Fähre „Sülze“, vgl. 3.2.) übernommen. Später kam noch die Strecke Strombrücke – Buckau – Salzquelle hinzu. Um den Zugang zur Badeanstalt zu verbessern, ließ Emil Nordt 1904 auf eigene Kosten eine Brücke über die Sülzermündung errichten. Darüber aber gab es Probleme mit dem Magistrat wegen einer Brücke zum Sülzbahnhof, die 1912 gebaut wurde. Die Nordtsche Brücke und die vom Sülzbahnhof sollten direkt aneinander angeschlossen werden. Dies geschah mit der polizeilichen Abnahme am 23. Oktober 1912. Im Volksmund hatte die Brücke lustige Namen, wie „Feierabendbrücke“ oder „Bauchschmerzenbrücke“. Wegen ihres schlechten technischen Zustandes musste sie 1983 abgerissen werden. Erst in den 1990er Jahren gab es im Rahmen der Stadtteilanierung die Möglichkeit, eine neue Brücke zu errichten, die nach einjähriger Bauzeit, am 25. August 1998 übergeben, wieder zu einem beliebten Elbzugang wurde. Sie ist über 200 Meter lang und besteht aus einer Rampe auf der Westseite, einer 117 Meter langen Stahlbrücke mit gläsernem Regenschutz über den ehemaligen Sülzbahnhof und Sülzehafen, einem teilweise gekrümmten Abschnitt und einer Rampe bis zum Fähranleger auf der Ostseite. Dazwischen gibt es Aussichtsplattformen und Wendeltreppen zum Abstieg. Eine Badeanstalt gibt es nicht mehr, die Übersetzstelle blieb jedoch erhalten und die Gaststätte wurde neu errichtet. Die noch heute bestehende Fährstelle ist vielen Magdeburgern auch unter dem Namen „Stitterich“ bekannt. Stitterich hatte als Nachfolger von Nordt die Fähre und die Badeanstalt, die noch bis Mitte der 1930er Jahre bestand, gepachtet. Emil Nordt, mit der Elbe sehr verbunden, starb im Alter von 63 Jahren am 12. Juni 1925 auf der Alten Elbe in Höhe der Salzquelle.

Sülzebrücke von Westen, 2004 (JBU)



Sülzebrücke mit ehemaligem Sülzehafen, Fährhaus und Gaststätte „Mückenwirt“, 2004, (JBU)



Rampe von der Sülzebrücke zum Fähranleger, 2004 (JBU)

Sülzebrücke in Richtung Buckau, 2004 (JBU)



9. Brücken und Kunst

9.1. Aus der Geschichte der Brückenbaukunst

Die Brückenbaukunst ist sehr alt. Besonders die asiatischen Völker haben sie schon frühzeitig beherrscht. In Europa waren es die Römer, die Brückenbaukenntnisse verbreitet haben. Es waren meist gewölbte Ausführungen, die überliefert wurden, so zum Beispiel der Ponte San Angelos, gebaut im Jahre 138 v. d. Ztr. unter Hadrian oder der Ponte Molle, erbaut unter Sulla 100 v. d. Ztr. Dort, wo sich in dem riesigen römischen Reich der Verkehr konzentrierte, wurde Wert auf bequeme Straßen und stabile Brücken gelegt. Auch die römischen Aquädukte, die das Wasser aus den Bergregionen in die Städte leiteten und oft in mehreren Etagen gebaut waren, müssen zu den Brücken gerechnet werden. Neben den gewölbten Steinbrücken bauten die Römer auch Holzbrücken. Mit dem Verfall des römischen Reiches gerät die Brückenbaukunst ebenfalls in Verfall, so dass ein größeres Bauwerk erst wieder aus der Zeit Theoderichs um 500 n. d. Ztr. bekannt ist. Die Brückenbaukünste mussten mühsam im Mittelalter wieder erworben werden. Wissenschaftliche Erkenntnisse waren es nicht, mit denen sich der mittelalterliche Mensch die Kenntnisse des römischen Brückenbaus zurückeroberte. Es waren allein handwerkliche Fähigkeiten, die halfen, den Brückenbau nach und nach auf das römische Niveau zu bringen.

In der Renaissance wurden insbesondere von den Franzosen und Italienern die Kenntnisse auf den Gebieten Statik, Mechanik und Werkstoffkunde angewendet. Besondere Fortschritte macht der Brückenbau durch das Wirken von Leonarde da Vinci (1452 bis 1519), Galileo Galilei (1564 bis 1642) und Michelangelo (1475 bis 1564). Besonders Leonarde da Vinci wandte seine Kenntnisse auf die Brückenbaukunst an.

Der aufblühende Handel verlangte nach Straßen und Brücken. Als Bauherren traten verschiedene Personengruppen auf, Kommunen, Privatleute aber auch religiöse Gemeinschaften. So gab es zum Beispiel die Brückenbrüder, die das benötigte Geld durch Sammlungen aufbrachten.

Im Laufe der Zeit wurde immer mehr Wert auf die Ästhetik der Brücken gelegt und ihre Ausführung dem jeweiligen Baustil der betreffenden Zeit angepasst. So ist zum Beispiel die Marmorbrücke in Florenz von Michelangelo im Renaissancestil gestaltet worden. Die Engelsbrücke in Rom gestaltete der italienische Bildhauer Bernini mit barocken Figuren im 17. Jahrhundert. Der Bau der Karlsbrücke über die Moldau in Prag begann in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, gefördert von Kaiser Karl IV. Heute ist sie 516 Meter lang und 10 Meter breit. Sie besteht aus Sandstein und ruht auf 16 Pfeilern. Als besondere Attraktion gilt die „Galerie“ von zum Teil barocken Statuen, von denen die ers-

ten vor 1650 aufgestellt wurden. Im Jahre 1683 folgte dann der Heilige Nepomuk, der als Schutzpatron der Brücken gilt. Goethe schrieb über ihn:

„Auf großen und auf kleinen Brücken
Stehn vielgestaltete Nepomucken
Von Erz, von Holz, gemalt, von Stein,
Colossisch hoch und puppisch klein.
Jeder hat seine Andacht davor,
Weil Nepomuck auf der Brücken das Leben verlor.“

Und weiter heißt es im Volksmund:

„Ist man glücklich über die Bruck,
verlacht man den St. Nepomuk.“

Brücken prägen das Bild einer Stadt, besonders wenn es mehrere gibt. Ganz besonders gilt das für Prag, denn neben der Karlsbrücke wird die Moldau noch von 20 weiteren Brücken überspannt. Ähnlich ist es auch in Berlin und Dresden. In Berlin gibt es etwa 20 solcher stadtbildprägender Brücken, wie zum Beispiel die Jungfernbrücke, die Weidendammer Brücke und die Oberbaumbrücke. Dem Repräsentationsbedürfnis der jeweiligen Herrscher oder auch Stadtväter entsprechend werden Brücken noch heute mit Kunstwerken verziert. Dazu gehören sowohl Geländer als auch Ornamente, Skulpturen und Figurengruppen. An den Berliner Brücken war kein geringerer als Karl Friedrich Schinkel beteiligt.

Brücken können zu faszinierenden Bauwerken werden, auch wenn sie ihre eigentliche Funktion der Verbindung verloren haben. Die Magdeburger Hubbrücke könnte ein originelles Restaurant über dem Fluss werden, es könnte sogar zu einem Kunstwerk gemacht werden. Hinter einer Verglasung könnte der Gast die Elbe nach allen Seiten betrachten. Auch vom Land aus würde sich dem Betrachter ein interessantes Bild bieten. Dazu würde letztlich auch die Innenausstattung und der von oben zu sehende Versorgungstrakt beitragen. Die Brücke wäre damit als ein in Europa einziges Denkmal zu erhalten. Die Obere Denkmalbehörde hat ihr Einverständnis bereits erklärt. Der Rotehornpark mit der Stadthalle, dem sanierten Ausstellungsturm und dem Seitenraddampfer „Württemberg“ könnte mit der Brücke wohlthuend belebt werden. Bereits vorliegende Anfragen von Schifffahrtsgesellschaften aus Köln, Düsseldorf und Dresden, die ihre Schiffe nahe der Hubbrücke anlegen lassen wollen, zeigen, welche große Aufmerksamkeit von außerhalb dieser Idee schon jetzt gewidmet wird. Ihre Verwirklichung wäre der Beweis, dass sich Kunst und Technik nicht ausschließen, sondern eine interessante Symbiose bilden können.

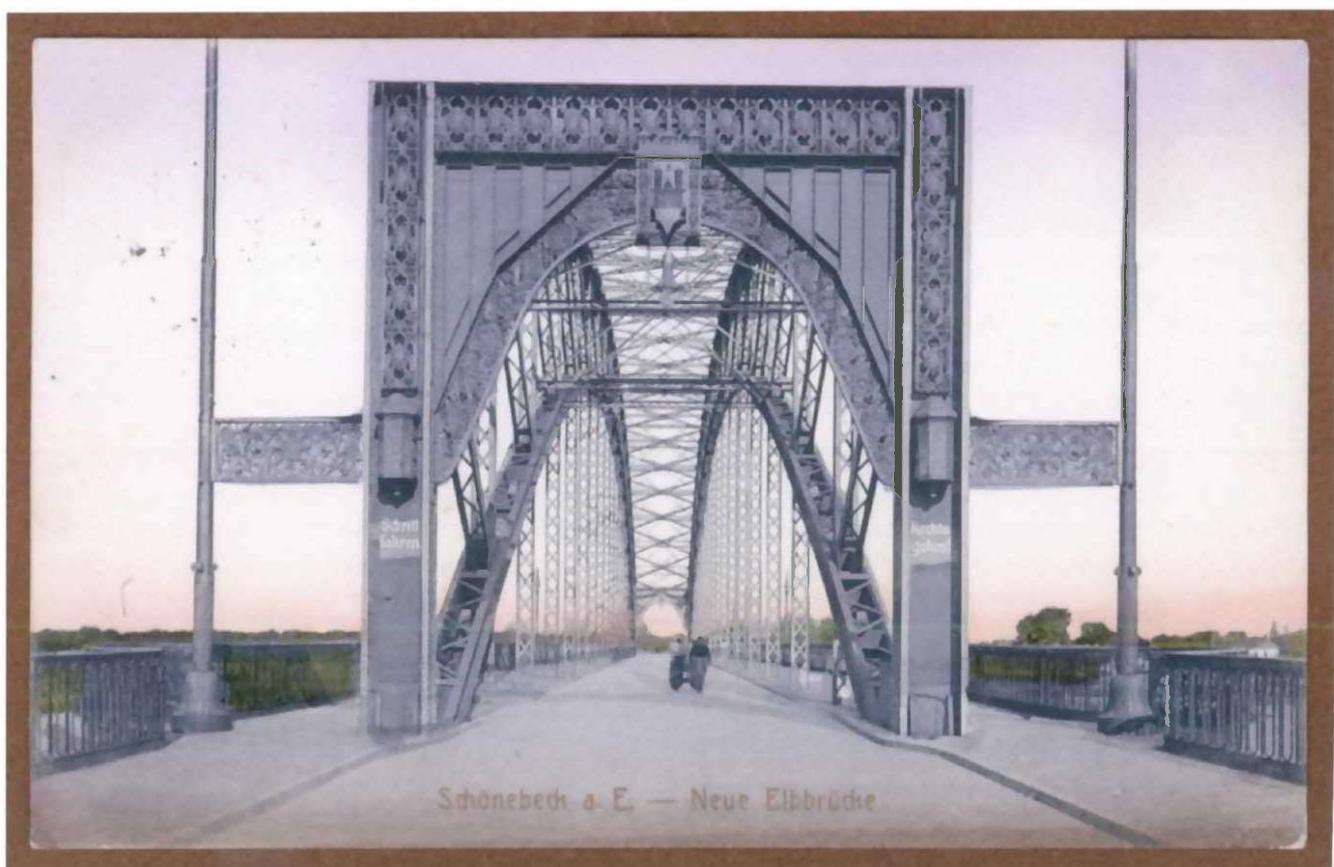
9.2. Die künstlerische Gestaltung der Elbbrücken und ihres Umfeldes

Die künstlerische Gestaltung der Magdeburger Elbbrücken ist nicht an jeder Brücke sehr üppig aber insgesamt doch sehr vielseitig, natürlich auch bedingt durch den Zeitgeschmack und die finanziellen Möglichkeiten. Sie reicht vom Geländer der 1945 zerstörten Strombrücke über die Schmuckelemente in Form von Figuren, Wappen, Kriegerköpfen an der Zoll- und Anna-Ebert-Brücke, über die Türme, die Beleuchtung und die Inschriften des Nordbrückenzuges, über die Türme und die Freitreppe der Sternbrücke, über den Schmuck auf den Hubtürmen der Hafenhubbrücke bis zur Daphne an den Friedensbrücken. Aber auch die Brückenbefestigung, wie an der Strombrücke und der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke, sollen mit einbezogen werden. Das gilt auch für die den Stadtpark mit gestaltenden Fußgängerbrücken über die Taube Elbe.



Geländer der Magdeburger Strombrücke, Foto von 1938 (StAM)

Künstlerisch gestaltetes Portal der alten Schönebecker Elbbrücke, Postkarte geschrieben 1915 (EPe)



Kunst am Strombrückenzug

Die zentrale Brücke, die Strombrücke, weist kaum Schmuckelemente auf. In früheren Zeiten diente das Elbufer, besonders auch in der Nähe der Brücke, ausschließlich kommerziellen Zwecken. Schiffsanlegestellen, Umschlagplätze, Lagerhallen, wie der Packhof und der Kaufhof, befanden sich hier und boten einen wenig erfreulichen Anblick, obwohl der Alte Packhof einer der schönsten Barockbauten der Stadt war. Das Elbufer war darüber hinaus geprägt von den auch mit künstlerischen Elementen versehenen Festungsbauten, wie zum Beispiel das Brücktor.

Beim Bau einer neuen Brücke war die Idee nahe liegend, das Umfeld neu und reizvoll zu gestalten. Die Aufgabe war so schwierig nicht, hatte doch einer der berühmtesten preußischen Gartenarchitekten, Peter Josef Lenné, 1824 bereits Pläne dafür entworfen, um aus dem städtischen Hinterhof der Elbestadt eine parkähnliche Anlage zu schaffen und auch das Elbufer attraktiver zu gestalten. Leider wurden die Initiativen Lennés damals keine Wirklichkeit. Erst im 20. Jahrhundert nach der 1965 errichteten Neuen Strombrücke wurde mit der Gestaltung des Elbufers unter Beteiligung renommierter Magdeburger Künstler begonnen. An der Stelle, an der die Kaimauer am weitesten in den Strom

hineinragt, befindet sich das wohl bedeutungsvollste Ensemble, der Fährmann, geschaffen vom Magdeburger Bildhauer Eberhard Roßdeutscher (1921 bis 1980). Der kräftige Fährmann, der mit weitausholenden Ruderschlägen das östliche Elbufer anstrebt, soll deutlich machen, wie mühsam und anstrengend es war, eine Brücke mit Menschenkraft über den Strom zu schlagen, um Waren aller Art auszutauschen. Die dargestellte Geste des Übersetzens ist darüber hinaus eine völkerverbindende Symbolik. Zum Fährmann gehören Reliefs mit Aussagen zur Geschichte Magdeburgs und einigen ihrer bedeutenden Männer, wie Otto von Guericke, Georg Philipp Telemann sowie über das Magdeburger Handwerk.

Aus dem ehemaligen Hinterhof war eine Promenade entstanden, von der aus drei Kirchen auf dem westlichen Hochufer der Elbe, Wallonerkirche, Petrikirche und Magdalenenkapelle, betrachtet werden können. Zusätzlich zieren Brunnen und Skulpturen und Teile der Stadtmauer die Promenade, die ihren Abschluss an der Lukasklause findet. Vom Lukashügel mit der Stele der Völkerfreundschaft aus präsentieren sich die Jerusalemburgen in ihrer ganzen Pracht und finden damit Anschluss an die Promenade.

Brücktor der alten Magdeburger Strombrücke, Postkarte geschrieben 1916 (StAM)





Elbufer zwischen Neuer Strombrücke und Jerusalembrücke (JBu)

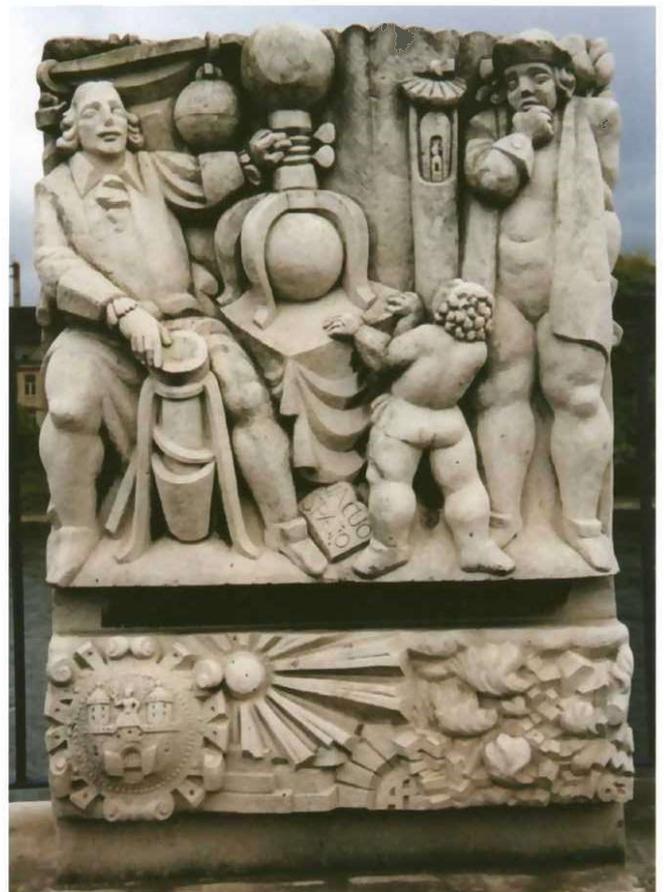
Fährmann, Relief 2, Gießer und Steinmetzen bei ihrer Arbeit. Zu ihren Füßen drei Eulen als Symbole der Klugheit, Weisheit und Begabung und das älteste nachweisbare Stadtsiegel von 1261. Die von der Magd mit den geöffneten Armen herabhängenden Tücher sind Symbol der Reinheit. Die Umschrift lautet „Sigillum Burgensium in Magdeburgh“ (JBu)

Fährmann von Eberhard Roßdeutscher (JBu)





Fährmann, Relief 4, Ehrung des Magdeburger Komponisten Georg Philipp Telemann mit einer Szene aus der 1725 geschriebenen komischen Oper „Pimpinone oder die ungleiche Heyrath“ in einem barocken Bühnenbild (JBu)



Fährmann, Relief 3, Otto von Guericke in seinem Experimentierraum mit der Vakuumpumpe (JBu)

Fährmann, Relief 3, das Wettermännchen lacht den stauenden Betrachter an (JBu)



Die an der Strombrücke selbst fehlende künstlerische Gestaltung wird in der Folge des Strombrückenzuges an der aus dem Jahre 1882 stammenden Zollbrücke und Anna-Ebert-Brücke wieder nachgeholt, so dass diese in die Denkmalliste aufgenommen wurden. Die Zollbrücke als Einfahrt in den Zoll- oder Winterhafen ist eine Steinbogen-Straßenbrücke, geprägt vom monumentalen Historismus im neubarocken Stil. Brücken dieser Bauart sind besonders in der Zeit zwischen 1880 bis 1905 entstanden.

Die Zollbrücke wird in der Literatur beschrieben bestehend aus drei Rundbogen beziehungsweise Korbbogen aus Ziegel- und Werkstein mit reichem Brückenschmuck. Balustraden und Figureschmuck schuf der Bildhauer Emil Hundrieser (1846 bis 1911). Vier allegorische Plastiken symbolisierten die für Magdeburgs wirtschaftliche Entwicklung so wichtigen Bereiche, wie die Landwirtschaft im Nordosten, den Handel im Südwest-

ten, den Maschinenbau im Nordwesten und die Schifffahrt im Südosten der Brücke. Die Schlusssteine zeigen Merkur, den Götterboten, und den im Jahre 689 in Würzburg umgebrachten Missionar Kilian am mittleren und Najaden an den seitlichen Gewölben. An den auf den Pfeilervorköpfen angebrachten Pilastern befinden sich acht Städtewappen und zwar auf der Südseite die von Leipzig, Dresden, Prag und Berlin und auf der Nordseite die von Magdeburg, Hamburg, Altona und Brandenburg. Im Widerspruch zu diesem reichlichen Schmuck steht allerdings auch der Einbau von Pulverkammern zur eventuellen Demolierung der Brücke. Die Preußen vergaßen eben nie die militärische Seite und waren auf diesem Gebiet sehr „gewissenhaft“.

Trotz der bereits sanierten nördlichen Kaimauern, wobei die Gründungspfosten geborgen wurden, ist die Brücke selbst sehr reparaturbedürftig. Schon Anfang der 1990er Jahre mussten die schwer beschädigten und

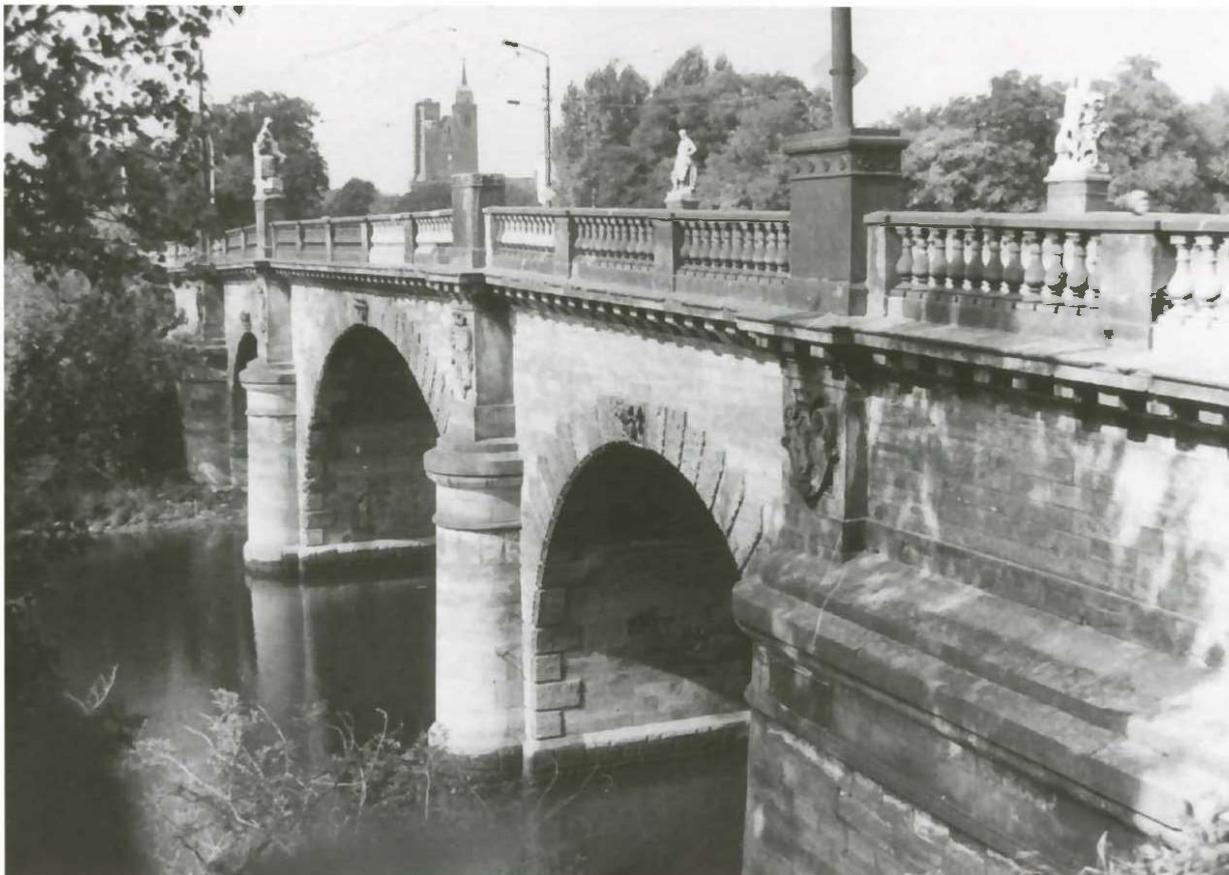
Westliches Elbufer von der zur Bundesgartenschau 1999 mit Blumen geschmückten Jerusalembrücke aus gesehen (JBU)





Zollbrücke mit Brückenfigur „Maschinenbau“, oder „Fabrikätigkeit“ (EBu)

Südseite der Zollbrücke in den 1980er Jahren mit drei noch vorhandenen Brückenfiguren (HGe)





Südseite der Zollbrücke im Jahre 2004 mit den Stadtwappen von Berlin, Prag, Dresden, Leipzig sowie Najade und Merkur (JBu)



Najade am Schlußstein des östlichen Bogens der Zollbrücke (JBu)

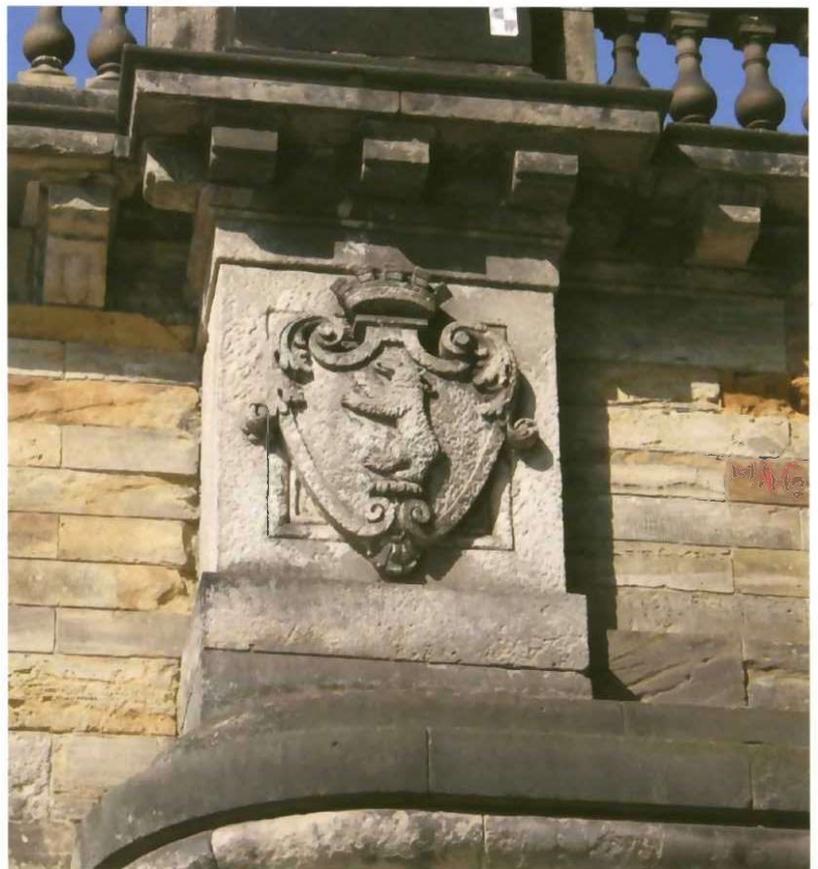
Südseite, mittlerer Bogen, der Zollbrücke mit den Wappen von Dresden (links) und Prag sowie Merkur (JBu)



Stadtwappen von Prag (JBu)



Stadtwappen von Berlin (JBu)



kaum restaurierbaren Plastiken entfernt werden. Eine Wiederaufstellung auf der stark vom Verkehr frequentierten Brücke wäre sicher nicht sinnvoll. Gefährlich leben die Schiffsbesatzungen und Wassersportler, die die Brücke passieren und von herabstürzenden Teilen der Brücke verletzt werden können. Der Stadtrat hat die Reparatur beschlossen.

Gemeinsam mit der zur gleichen Zeit im gleichen Stil gebauten Anna-Ebert-Brücke, früher Lange Brücke, ergibt sich ein durchgehender harmonischer Brückenzug mit vergleichbaren Schmuckelementen. Beide Brücken sind stadtbildprägende Bauwerke.

Das Vorbild für die aufwändige architektonische Gestaltung der Anna-Ebert-Brücke war die Hochrenaissance. Ihre künstlerische Gestaltung mit Figureschmuck lag in den Händen von Emil Hundrieser und Ernst Habs (1858 bis 1898). Ernst Habs arbeitete im Stil des Wilhelminischen Spätklassizismus. Für Magdeburg schuf er außerdem noch die Porträtbüsten für das Friesendenkmal.

Leider sind viele der Brückenkunstwerke sanierungsbedürftig. Dazu gehören die zwei monumentalen Löwenpaare als Symbol der Macht und Kraft, von denen die Brücke begrenzt wird. Nur noch ein Löwe mit Wappenschild ziert seinen Sockel im Osten auf der Nordseite der Brücke. Auch die vier Obelisken sind nicht mehr vorhanden.

Entsprechend dem Aufbau der Brücke aus zwei Landpfeilern, zwei Gruppenpfeilern, acht Pfeilern und elf Bogefeldern ergeben sich die Plätze für die Schmuckelemente auf der Süd- und Nordseite, die zum größten Teil noch vorhanden sind:

Landpfeiler auf dem Werder: Wappen Sachsen und Wappen Preußische Provinz Hannover

Landpfeiler Friedrichstadt: Wappen Deutsches Reich und Wappen Land Mecklenburg

Westlicher Gruppenpfeiler: Wappen Preußische Provinz Brandenburg und Wappen Schleswig-Holstein

Östlicher Gruppenpfeiler: Wappen Königreich Preußen und Wappen Magdeburg

Brückenfigur „Handel“ auf der Brücke (KuA)



Brückenfigur „Handel“ in der Restaurierungswerkstatt (KuA)





Brückenfigur „Landwirtschaft“ (KuA)
 Brückenfigur „Schiffahrt“ (KuA)



Brückenfigur „Maschinenbau“ (KuA)
 Brückenfigur „Handel“ (KuA)



Pfeiler 1 bis 8, Südseite: Tierkreiszeichen Widder, Stier, Zwillinge, zwei tierkreisähnliche Zeichen, Krebs, Löwe, Jungfrau

Pfeiler 1 bis 8, Nordseite: Tierkreiszeichen Fische, Wassermann, Steinbock, zwei tierkreisähnliche Zeichen, Schütze, Skorpion, Waage

Schlusssteine in den Bogenfeldern 1 bis 11, Südseite: drei Nereiden, Triton, Amphitrite, Poseidon, Bellona, Mars, drei sterbende Krieger

Schlusssteine in den Bogenfeldern 1 bis 11, Nordseite: Tritone, Nereide, Tritone, sieben Nereiden, sterbender Krieger

Etwas versteckt erkennt man die Inschriften: Stadtbaurath Sturmhoefel 1881, Reg.-Baumeister Beer 1882, Baumeister Heim, Ingenieur Thun, Brückeneröffnung am 10. Juni 1882.



Fünfzehn Eichenholzpfähle, die als Gründungspfähle der alten Zollbrücke dienten und bei Sanierungsarbeiten geborgen wurden. Der Magdeburger Künstler Thomas Gatzky hat sie zu einem Monument zusammengesetzt, das am Max-Planck-Institut aufgestellt und am 4. März 2004 eingeweiht wurde. (JBU)

Zollbrücke mit Brückenfigur „Handel“ (EBu)





Die Lange Brücke mit ihren Schmuckelementen (StAM)

Die Lange Brücke in einem Album von 1884 (MAN)

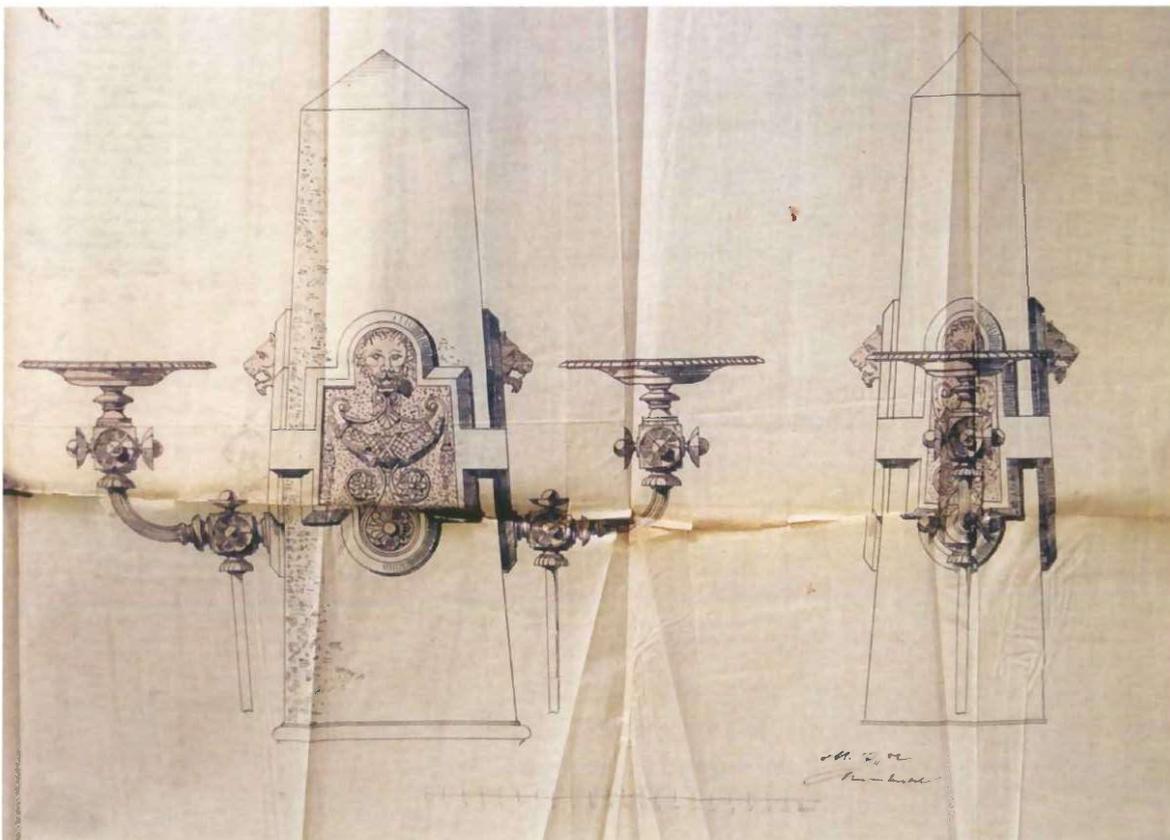


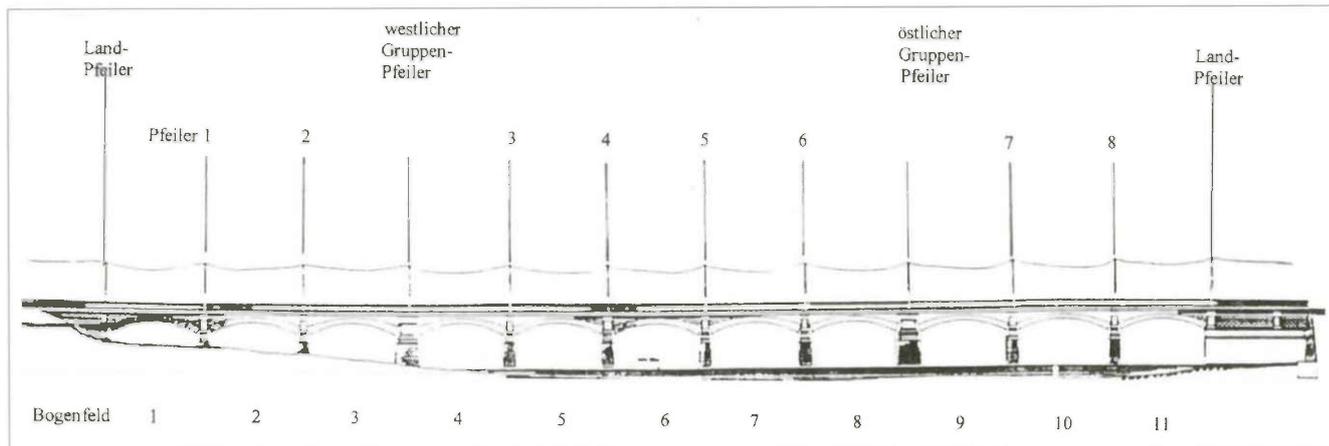


Magdeburg-Friedrichstadt

Obelisk und Beleuchtungsmasten auf der Langen Brücke, Postkarte geschrieben 1930 (EBu)

Entwurf für Obelisk in der Bauakte mit der Unterschrift von Stadtbaurat Sturmhöfel, 7. II. 82 (StAM)





Gliederung der Langen Brücke (KuA)

Anna-Ebert-Brücke von Südwesten, 6. Bogenfeld mit zwei tierkreis-ähnlichen Zeichen und Schlußstein Poseidon (JBu)



Im Jahre 2004 noch vorhandener Löwe auf dem nordöstlichen Sockel der Anna-Ebert-Brücke (JBU)



Löwe Deutsches Reich nach der Restaurierung (KuA)



Wappen Preußische Provinz Brandenburg an der Südseite des Gruppenpfeilers West (KuA)

Wappen Sachsen an der Südseite des Landpfeilers West (JBu)





Tierkreiszeichen Waage an der Nordseite des Pfeilers 8 (KuA)



Tierkreiszeichen Zwillinge an der Südseite des Pfeilers 3 (KuA)

Tierkreiszeichen Skorpion an der Nordseite des Pfeilers 7 (KuA)

Tierkreisähnliches Zeichen an der Nordseite des Pfeilers 5 (KuA)





Schlußstein Mars an der Südseite des Bogenfeldes 8 (KuA)



Schlußstein Nereide an der Südseite des Bogenfeldes 2 (KuA)



Schlußstein Amphitrite an der Südseite des Bogenfeldes 5 (KuA)

Schlußstein Sterbender Krieger an der Südseite des Bogenfeldes 11 (KuA)

Schlußstein Poseidon an der Südseite des Bogenfeldes 6 (KuA)





Inschrift: Sturmhoefel Stadtbaurath, 1881, R. Beer
1882 Reg. Baumeister (KuA)



Inschrift: Brückeneröffnung am 10^{ten} Juni 1882
(KuA)



Inschrift: Heim Baumeister, Thun Ingenieur (KuA)

Kunst am Nordbrückenzug

Mit der 1900 bis 1903 geschaffenen Königsbrücke hatte Magdeburg ein Bauwerk von großer Zweckmäßigkeit aber auch von seltener Schönheit erhalten. Es ist von monumentaler Wirkung mit seinem geschwungenen Brückenbogen, der unter seiner Wölbung den Schiffen freie Bewegung gestattet. Die innere Brückenbahn eröffnet sowohl dem Wagenverkehr als auch dem Fußgänger ungehinderte Bewegungsfreiheit.

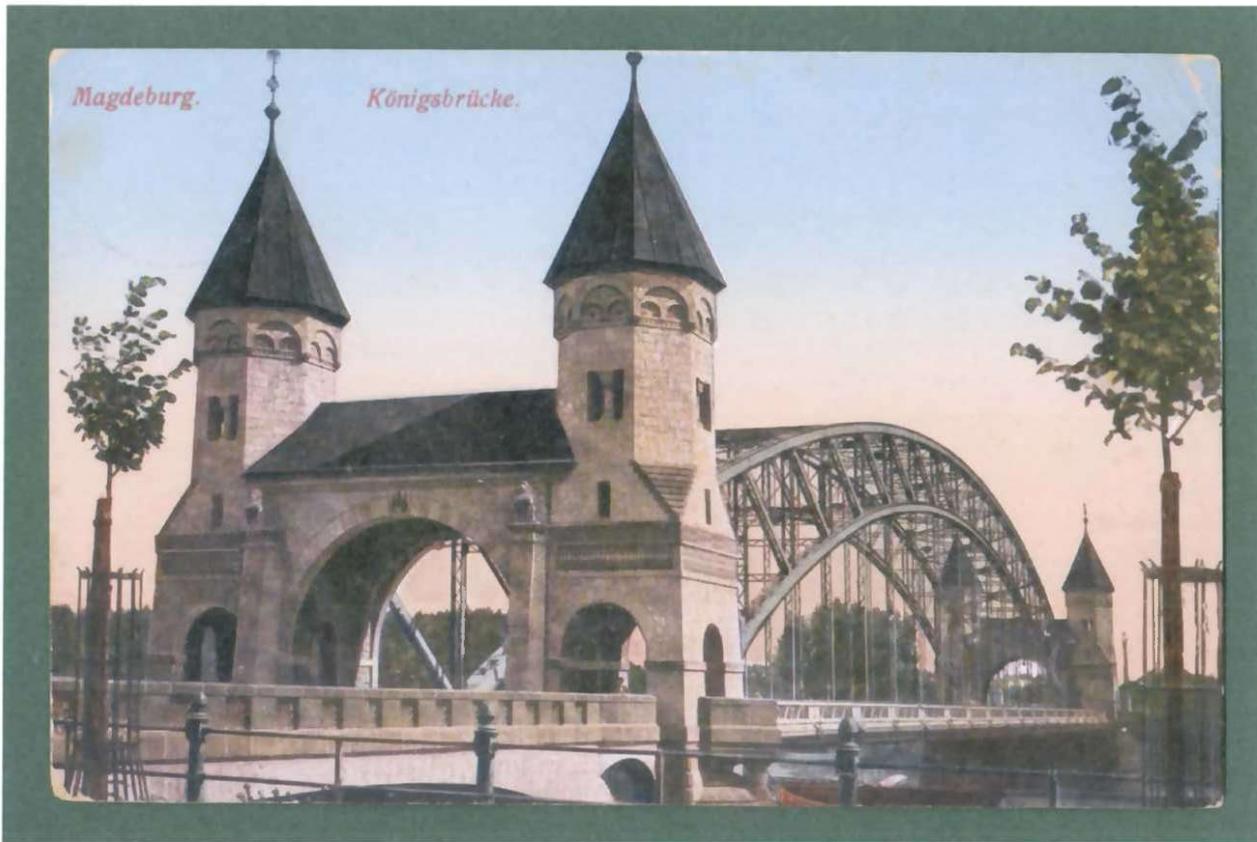
Eine Zierde sind die stattlichen Tortürme im romanischen Stil. Zur Verkleidung ihrer Außenflächen hatte man Kalkbruchstein aus Königslutter gewählt. Mit seiner weißgrauen Farbe bildete er einen wirkungsvollen Kontrast zu der dunklen Basaltlava der Pfeilerunterbauten. Die Gesimse wurden aus Tuffstein, die schachbrettartigen Bänder am Übergang aus der rechteckigen in die achteckige Form der Türme aus Tuffstein und Basaltlava hergestellt. Die Säulen in den Doppelfenstern der zweiten Turmetage bestanden gleichfalls aus Tuffstein. Für die Eindeckung der Dächer wurde Kupfer verwendet.

Die untere Decke der Portalbauten war aus Eichenholz, die zweite und dritte Turmdecke aus Beton. Die Beleuchtung bestand aus dekorativen Lichtmasten an den Brückeneingängen sowie neun elektrischen Bogenlampen auf der Brücke, drei davon zur Nachtbeleuchtung. Die Felder des Westportals erhielten Verzierungen in getriebenem Eisenblech, um den Übergang zum Mauerwerk ästhetisch zu vermitteln. Auf goldenem Untergrund hob sich die Jahreszahl des Baubeginns 1900 ab, auf der gegenüberliegenden Seite erscheint eine 1903 als Jahr der Fertigstellung. Das Magdeburger Stadtwappen befand sich über den Hauptportalen. Auf den Strebepfeilern erhielten Wappenhörner ihren Platz. Die von den Löwen getragenen Wappen wurden wie die in gleicher Höhe befindlichen hölzernen Fensterläden des ersten Turmgeschosses farbig gestaltet, um das monotone weißgraue Portalgemäuer zu beleben.

Die Brücke der Magdeburger Pioniere wurde auf einfache Weise durch an hohen Masten abgehängte Leuchten erhellt, die Eingangsbereiche durch je zwei Lichtsäulen. Die Beleuchtung der heutigen Brücke des Friedens erfolgt nach modernen Gesichtspunkten.

Königsbrücke von Südosten, Postkarte geschrieben 1911 (EBu)





Königsbrücke von Südwesten, zu erkennen sind die beiden Löwen und das Stadtwappen über dem Torbogen, Postkarte geschrieben 1911 (MA)

Aufwändig gestalteter Kandelaber vor der Königsbrücke (EBu)

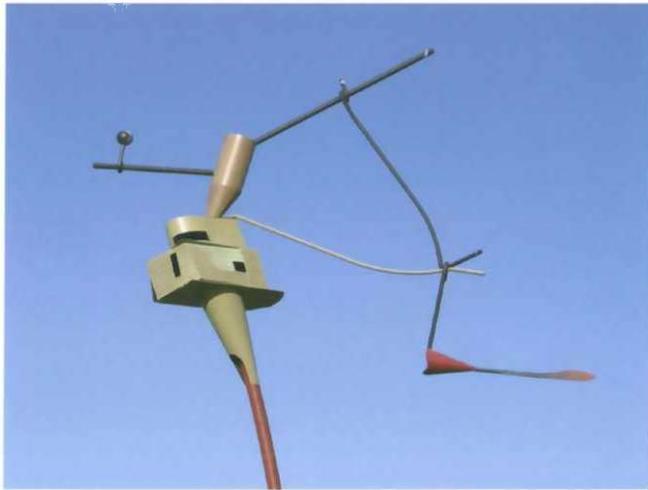




Beleuchtungseinrichtung der Brücke der Magdeburger Pioniere, Karte geschrieben 1938 (EBu)

Beleuchtungseinrichtung der Brücke des Friedens im Jahre 2004 (JBu)





Daphne an der nördlichen Brücke des Friedens (JBU)

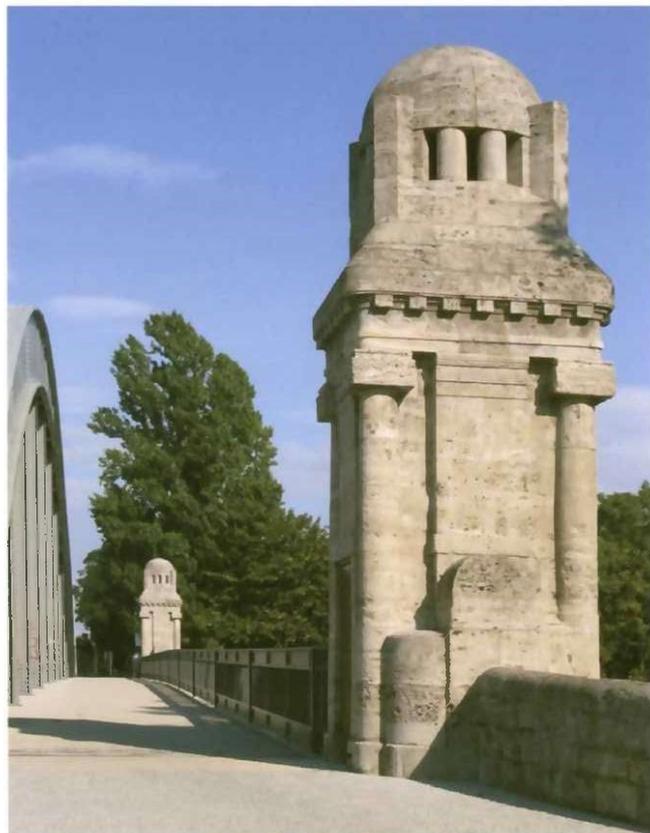


Am 1. Juni 2001 wurde auf der Ostseite der nördlichen Friedensbrücke im Rahmen eines Brückenfestes mit Tanz und heißen Rhythmen ein Kunstwerk des Niederländers Auke de Vries eingeweiht. Es trägt den Namen „Für Daphne“ und soll ein Zeichen des Willkommens und später einmal ein Wahrzeichen der Stadt werden. Die Metallskulptur kostete 277000DM. Die Stahlflächen sind farbig gestaltet, und neben den vielen vertikalen Masten der Brücken nimmt Daphne eine andere Richtung auf, um dann in einer Kunstform zu münden, die, wie schon der Entstehungsprozess zeigte, kreative Energie freizusetzen vermag. Skulpturen von de Vries gibt es in Rotterdam, Den Haag, Harlem, Barcelona und seit der Expo 2000 auch in Hannover. Mit dem Kunstwerk für Magdeburg beschäftigte sich de Vries seit 1999. Unter maßgeblichem Engagement der Lotto-Toto-GmbH und mit Unterstützung der Stadt sowie Magdeburger Bürger konnte das Geld aufgebracht werden.

Das Echo der Bevölkerung auf das Werk ist recht unterschiedlich. Nicht jeder ist in der Lage, eine Beziehung zwischen Skulptur und Brücke herzustellen. Nicht jedem erschließt sich diese Art moderner Kunst. Magdeburg ist um ein Kunstwerk reicher, das den Namen Daphne trägt. Daphne stammt aus der griechischen Mythologie und ist eine Nymphe gewesen, die auf ihr Bitten auf der Flucht vor dem Liebeswerben Apollos in einen Lorbeerbaum verwandelt wurde. Diese griechische Sage will erklären, warum Lorbeer dem Apollo so heilig ist. Mag der Betrachter für sich entscheiden, ob die Brücke als festeres Element als der Lorbeer und der Strom als der liebeswerbende Apollo anzusehen ist oder umgekehrt.

Kunst am Südbrückenzug

Der Südbrückenzug sollte ursprünglich, wie der Nordbrückenzug, den durchgängigen Elbübergang im Süden gewährleisten. Obwohl es dazu nicht gekommen ist, entstand ein monumentaler Brückenzug aus Elbbrücke, Eisenbahnbrücke und dem dazwischen liegenden Brückendamm als Verbindung in den Stadtpark auf der Rotehorninsel und das dort neu geschaffene, von Wilhelm Deffke (1887 bis 1950) geplante Ausstellungsgelände. Neben den Ausstellungshallen und dem Schützenhaus waren vor allem die von Johannes Göderitz (1888 bis 1978) entworfene Stadthalle und der von Albinmüller (1871 bis 1941) zur Ausstellung projektierte Ausstellungsturm die kulturellen Hauptanziehungspunkte. Dementsprechend wurde auch der Brückenzug künstlerisch gestaltet. Hervorzuheben sind die Fortifikationstürmchen und die in den Klosterberggarten führende Freitreppe. Auf halber Höhe befindet sich ein Brunnen mit sechs wasserspeienden Fröschen, die heute leider zerstört sind. Von der Brücke aus hatte man einen reizvollen Blick über den jetzt zugeschütteten Teich auf das Gesellschaftshaus. Im unteren Bereich der Treppe fand die Anne-Frank-Stele von Gerhard Rommel am 6. Oktober 1978 ihren Platz.

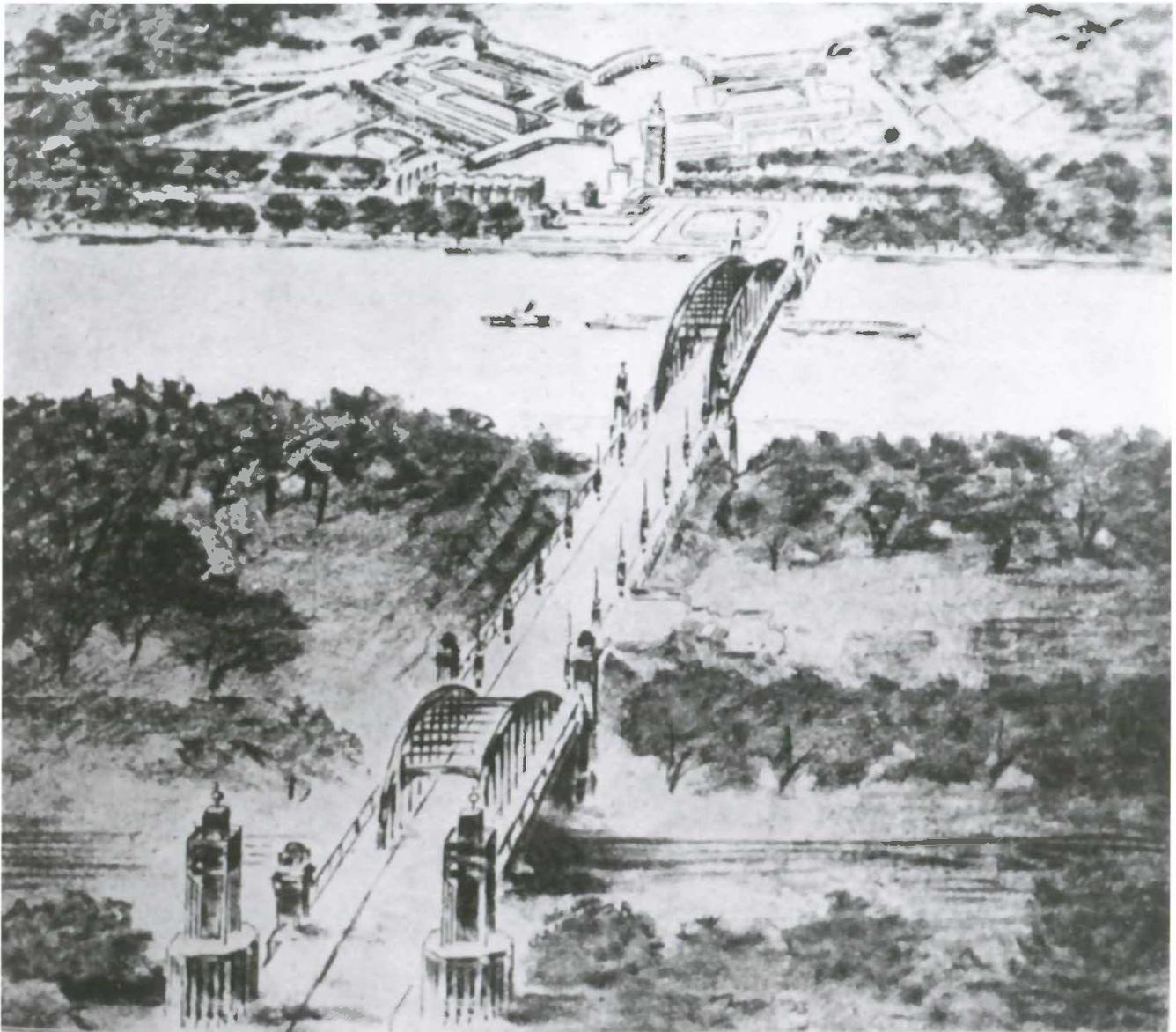


Fortifikationstürme als Schmuckelemente an der Elbbahnhofsbrücke (JBu)

Westliche Auffahrt zur Friedrich-Ebert-Brücke anlässlich der Deutschen Theaterausstellung im Jahre 1927 (EBu)



Auffahrt zur Ausstellung



Zeichnung zum Ebertbrückenzug für die Deutsche Theaterausstellung 1927 (SPa)

Einweihung der Sternbrücke am Froschbrunnen im Jahre 1922 (StAM)





Historische Ansicht der Freitreppe mit Blick zum Inselteich im Klosterberggarten



Über die Freitreppe gelangt man vom Brückendamm zur Anne-Frank-Stein im Klosterberggarten (JBU)

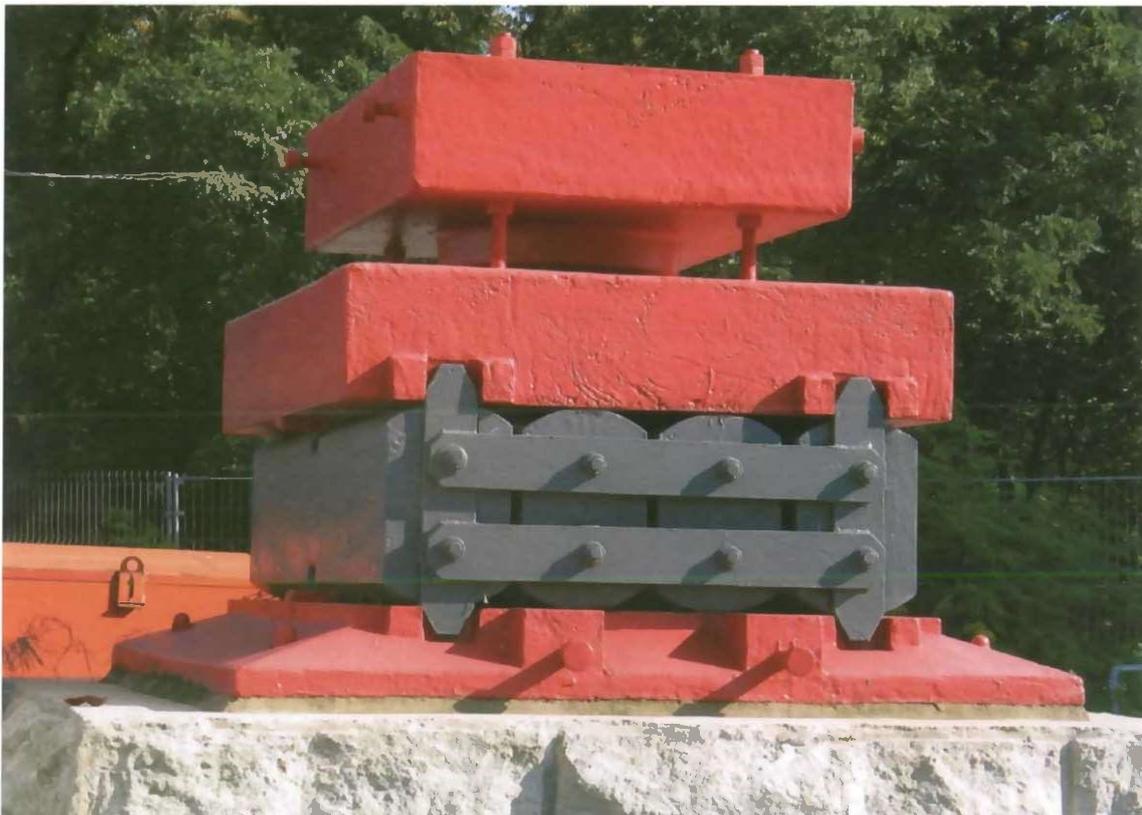
Freitreppe zum Klosterberggarten mit dem leider zerstörten Froschbrunnen (JBU)





Die Freitreppe während des Hochwassers der Elbe im Januar 2003 (JBu)

*Als Schmuckelement wurde an der Sternbrücke ein bewegliches Bauwerks-
lager von der Friedrich-Ebert-Brücke erhalten (JBu)*



Kunst an den Eisenbahnbrücken

Wie bereits in der Einführung erläutert, entstanden die Eisenbahnbrücken in kurzer Zeit so stürmisch, wie die Eisenbahn sich selbst entwickelte. Vielleicht war das ein Grund dafür, dass man auf Schmuckelemente verzichtete, besonders auch deshalb, weil der Betrachter den Schmuck im Vorbeifahren gar nicht wahrnehmen konnte. Beim Gütertransport war Schmuck ohnehin überflüssig.

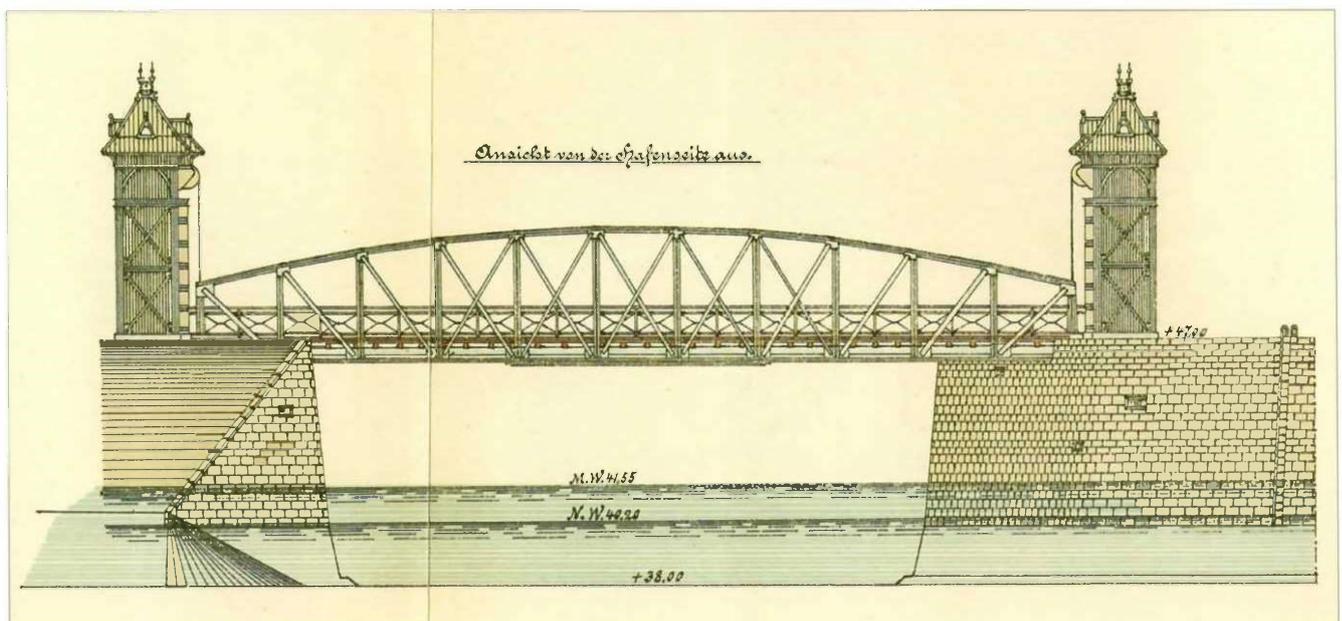
An dieser Stelle sei jedoch die Brückenbefestigung am westlichen Kopf der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke erwähnt, der, trotzdem sie ein Zweckbau der Stadtbefestigung ist, künstlerische Elemente nicht abzusprechen sind.

Die Hafenhubbrücke sollte ursprünglich Zierelemente auf den vier Hubtürmen tragen. Das geht aus den Zeichnungsunterlagen hervor. Diese wurden jedoch offensichtlich eingespart. Andeutungsweise holte man dies aber bei der Instandsetzung der Brücke in den 1990er Jahren nach.

Erst die Rekonstruktion der Brücke in den 1990er Jahren führte zu diesem andeutungsweise künstlerisch gestalteten Dachabschluß (JBU)



Die Zeichnungen der Hafenhubbrücke sahen Verzierungen auf den vier Hubtürmen vor, die jedoch nie ausgeführt wurden (DeHa)



Auch auf dem Titelbild der Denkschrift Hafen aus dem Jahre 1898 sind die Hubtürme mit Zierelementen dargestellt (DeHa)



Kunst an den Fußgängerbrücken im Stadtpark

Brücken überspannen nicht nur große Wasserläufe und Meeresarme, sondern auch kleine Flüsse, Bäche, sogar Rinnsale. Als letztere sind sie meist Schmuckelemente für Landschaften, Parks und Gärten und werden gezielt in die Gartenarchitektur einbezogen. Stellvertretend für die Gärten in Mitteldeutschland soll hier der Wörlitzer Park mit seinen 13 Brücken genannt sein, von denen jede eine andere Form, Konstruktion und Geschichte hat. Auch in den Gärten von Potsdam und Schwerin sind ausgesprochene Brückenwunder zu finden. Die von den bekannten Gestaltern Lenné, Schoch und Niemeyer geschaffenen Magdeburger Parkanlagen, wie der Herrenkrug, der Nordpark, der Klosterberggarten, der Geschwister-Scholl-Park, verfügen kaum über Brücken, mit Ausnahme des Rotehornparks. Hier ist es die Taube Elbe, die Anlass zum Brückenbau gab. Die Gestaltung der Rotehorninsel zu einer Parkanlage erfolgte zwischen 1871 und 1874, beginnend im Süden der Insel unter der Leitung des Gartendirektors Paul Viktor Niemeyer (1827 bis 1901), und wurde von Gartendirektor Johann Gottlieb Schoch (1853 bis 1905) weitergeführt. Niemeyers Verdienst ist es, den Wasserlauf der Tauben Elbe in die Gestaltung des Parks einbezogen zu



Gedenkstein für den Gartengestalter Paul Viktor Niemeyer im Süden der Rotehorninsel (JBU)

Luftbildaufnahme Stadtpark Rotehorn, Adolf-Mittag-See (SPa)





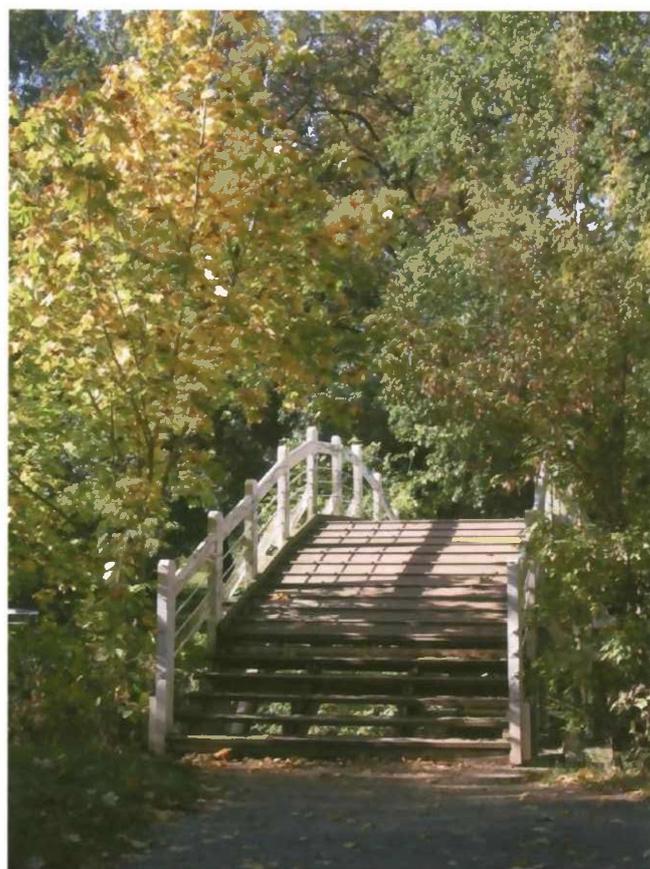
Brücke zur Insel mit Bootsanlegestelle im Adolf-Mittag-See (EBu)

Holzbogenbrücke zur Marieninsel in den 1920er Jahren (StAM)





Holzbogenbrücke zur Marieninsel im Jahre 2004 (JBu)



Holzbogenbrücke zur Marieninsel im Jahre 2004 (JBu)

Holzbogenbrücke zur Marieninsel auf einer Postkarte, geschrieben 1915 (EBu)



haben. Der Plan zum Ausbau des gesamten Inselgeländes stammt von seinem Nachfolger Schoch. Wander- und Reitwege durchzogen danach das Gelände. Schoch betonte den Charakter der natürlichen Auenlandschaft durch Anpflanzung entsprechender Gehölze, wie Weiden, Pappeln, Rüstern. Der die Insel umgebende Fluss und die sie durchziehenden Wasserläufe betonten die Auenlandschaft. Die Taube Elbe, von der die Insel durchzogen wird, und die im Rahmen der Landschaftsgestaltung reguliert wurde, machte den Bau von Brücken erforderlich. Das gelang durch die Spendenfreudigkeit der Magdeburger.

Durch Aufweitung der Tauben Elbe entstand im Jahre 1908 der Adolf-Mittag-See. Die nötigen Gelder dafür spendierte die Kaufmannsfamilie Mittag. Kurze Zeit später wurde als Kleinod landschaftsgärtnerischer Kunst die Marieninsel mit dem im Jugendstil erbauten Venustempel am See geschaffen. Zwei malerische Holzbogenbrücken im italienischen Stil stellen die Verbindung zur Insel her. Eine weitere Brücke dieser Bauart führt zur Fähriinsel mit der Bootsausleihstation.

Im Jahre 1900 wurde die Reyherbrücke als so genannte Möllerbrücke gebaut. Max Möller entwickelte den

Untergurt-Träger und ließ sich die Trägerdecken-Bauweise patentieren. Aus dieser Erfindung entstand eine elegante Einfeldbrücke im Jugendstil mit einer Spannweite von 15 Metern. Die Stuckfelder wurden damals in Werksteinguss ausgeführt, das Geländer aus Schmiedeeisen. Mit der Sanierung ist die Brücke seit 1999 eine Kopie, aber das originale Geländer wurde beibehalten. Die steinerne Grahlsbrücke, ebenfalls durch eine Stiftung ermöglicht, entstand im Jahre 1915. Der Brückenbogen ist segmentartig mit nur leicht hervortretenden Schlusssteinen konstruiert. Das Geländer ist eine schmiedeeiserne Arbeit in jugendstilnaher Form. Die Brückenabschlusspfeiler bestehen aus Sandstein.

Ganz im Süden der Insel liegt die Laaßbrücke, gestiftet 1896 von Hermann Laaß. Sie ist, wie die Grahlsbrücke, eine Steinbogenbrücke mit einem schmiedeeisernen Geländer. Die Schreibweise der letztgenannten drei Brücken entspricht dem Stadtplan von 2001 des Stadtvermessungsamtes.

Zwei weitere Brücken über die Taube Elbe, die Schurbrücke und die Seilerbrücke, sind reine Zweckbauten ohne Zierelemente und tragen kaum zur künstlerischen Parkgestaltung bei.

Reyherbrücke auf einer Postkarte, geschrieben 1925 (EBu)



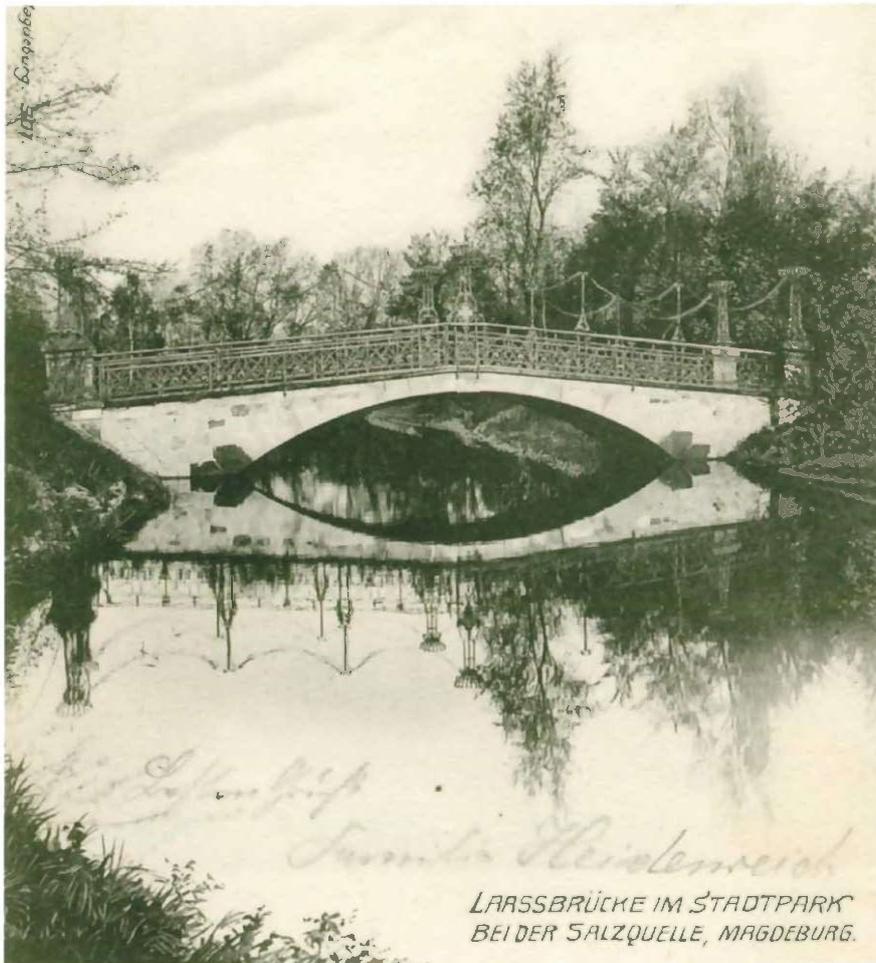


Schmuckelemente an der Reyherbrücke (JBu)



Schmuckelement an der Reyherbrücke (JBu)

Reyherbrücke nach der Rekonstruktion im Jahre 2004 (JBu)



Laaßbrücke auf einer Postkarte, geschrieben 1906 (EBu)

Laaßbrücke auf einer Postkarte, geschrieben 1908 (EBu)





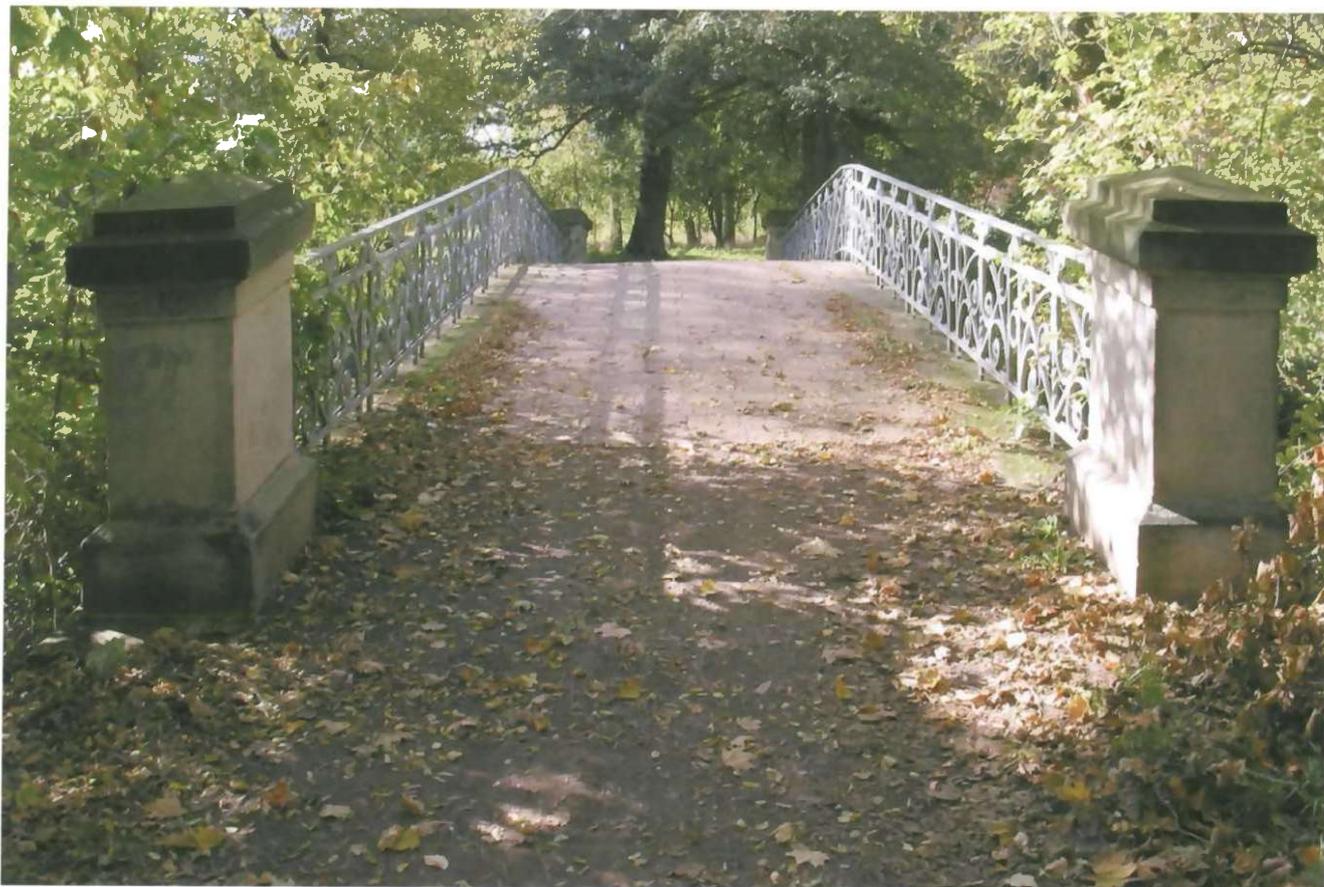
Laaßbrücke auf einer Postkarte, geschrieben 1907 (EBu)

Laaßbrücke im Jahre 2004 (JBu)



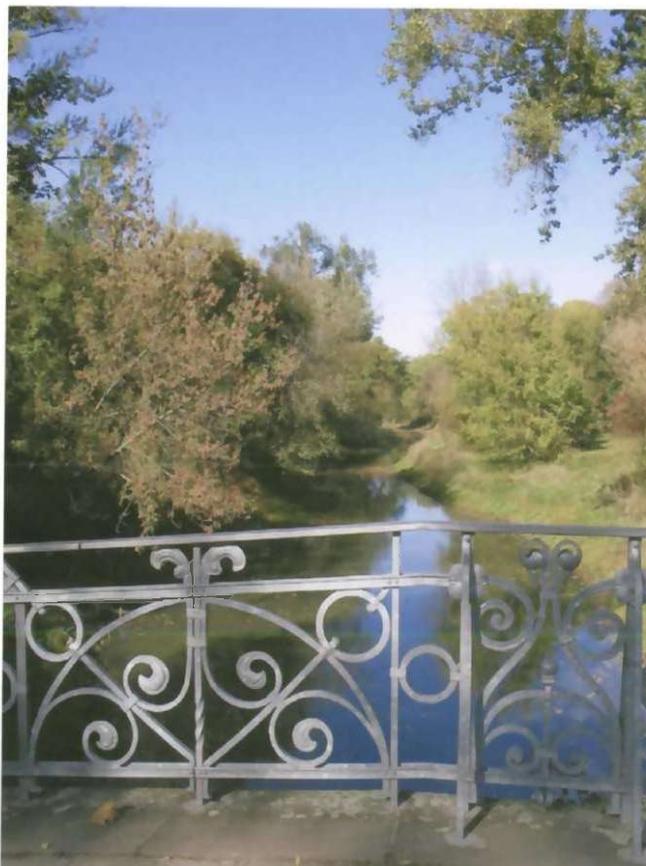
Laaßbrücke, Geländereinzelheit (JBu)





Grahlsbrücke im Jahre 2004 (JBu)

Geländer der Grahlsbrücke und Taube Elbe (JBu)



Grahlsbrücke (JBu)



9.3. Brücken und Licht

Jedes bedeutende Bauwerk trägt zur Prägung seines unmittelbaren Umfeldes, eines Stadtteils oder sogar einer ganzen Stadt bei. So ist der Nordbrückenzug mit seinen Jerusalembrücken bestimmend für die nördliche Stadtsilhouette. Die Brücken dienen nicht nur der Überwindung des Flusses, sondern sind gleichzeitig Orientierungshilfe und Identifikation, die aber in den Dunkelstunden nahezu verloren geht. Eine besondere Beleuchtung, vielleicht sollte man es auch „ins rechte Licht setzen“ nennen, kann dem Abhilfe schaffen. Dabei muss ein Objekt in der Dunkelheit nicht genauso aussehen wie am hellen Tage. So der Grundgedanke bei der Illumination der Jerusalembrücke. Das Erscheinungsbild wurde abstrahiert auf die wesentlichen Formen, nämlich die Straße und den Bogen. Die horizontale Straße wird durch die Allgemeinbeleuchtung wiedergegeben, und der Bogen wird vom durchgehenden Lichtband dargestellt. Damit haben die Brücken ihr ganz einzigartiges und unverwechselbares Erscheinungsbild während der Dunkelstunden. Sie dienen gleichzeitig wieder der Identifikation und sind Orientierungshilfe. Darüber hinaus verkünden sie Leben und Freude nach den Worten von Honoré de Balzac „Das Licht ist ein Symbol des Lebens und der Freude“.



Beleuchtete Jerusalembrücken von Süden (TbAS)



Beleuchtete Jerusalembrücken von Südwesten (TbAS)

Beleuchtete Jerusalembrücken von Südosten (TbAS)

