9.4. Brückendarstellungen aus künstlerischer Sicht

Als verbindendes Element spielt die Brücke in der Geschichte des Transports über Wasserwege eine bedeutende Rolle. Die Herstellung sicherer Landverbindungen hat die Menschheit zur Schaffung imponierender Bauwerke inspiriert. Während die meisten von ihnen noch ihren eigentlichen Zweck erfüllen, werden viele als technische Denkmale erhalten und gepflegt. Besondere technische Lösungen prägen als Denkmale der Verkehrsgeschichte die Landschaft und regen dazu an, sie als Gemälde, Stiche und Fotos darzustellen und der Nachwelt zu überliefern.

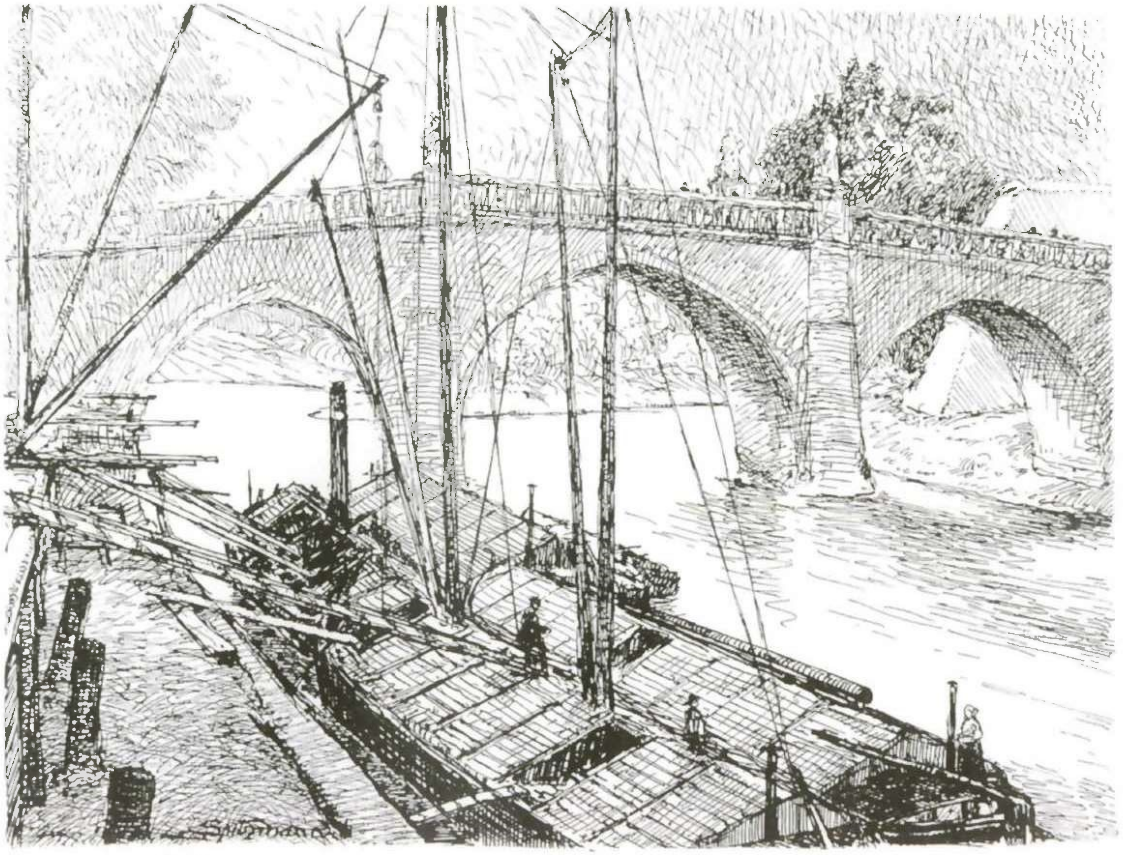
Brücken aus der Sicht Magdeburger Künstler

Das Thema Fluss und Brücke ist für Künstler, insbesondere für Maler und Grafiker, reizvoll. Bildliche Darstellungen von Magdeburg legen dafür Zeugnis ab. Ob es Magdeburger oder Künstler aus anderen Orten sind, bei ihren Werken stehen die Brücken und der Elbstrom vielfach im Mittelpunkt. Dabei hat nicht immer die besondere Schönheit, wie bei der Zoll- oder der Langen (Anna-Ebert-) Brücke, den Anreiz zur bildmäßigen Darstellung gegeben, auch die Phase des Baus wird zum Beispiel im Bild festgehalten. Einige Zeichnungen entbehren auch nicht der Komik, wie die von der Westerhüser Fähre. Alte Westerhüser erkennen auf dem Bild ganz eindeutig die Frau des Fährmanns Gerloff mit der damals auch von der Straßenbahn benutzten Kleingeldkasse.
Mit der hier gezeigten kleinen Auswahl von Bildern soll deutlich gemacht werden, wie vielfältig das Thema Brücke und Fluss von Künstlern gesehen und wie variantenreich es dargestellt werden kann.

Magdeburg, um 1840, unbekannter Künstler, Stahlstich (KHM)

An der Brücke, 1937, Lotte Schmitz-Lange (?), Öl auf Leinen (KHM)

Zollhafen mit Zollbrücke, um 1920, Hans Spitzmann, Federzeichnung (KHM)



Hafen in Magdeburg mit Blick auf die Nordbrücke, 1928, Bruno Beye, Aquarell (KHM)

Alte Herrenkrug-Brücke, um 1935, Wilhelm Giese, Öl auf Holz (KHM)

Magdeburger Ansicht mit Sternbrücke, um 1940, Margarete Weiss, Aquarell (KHM)

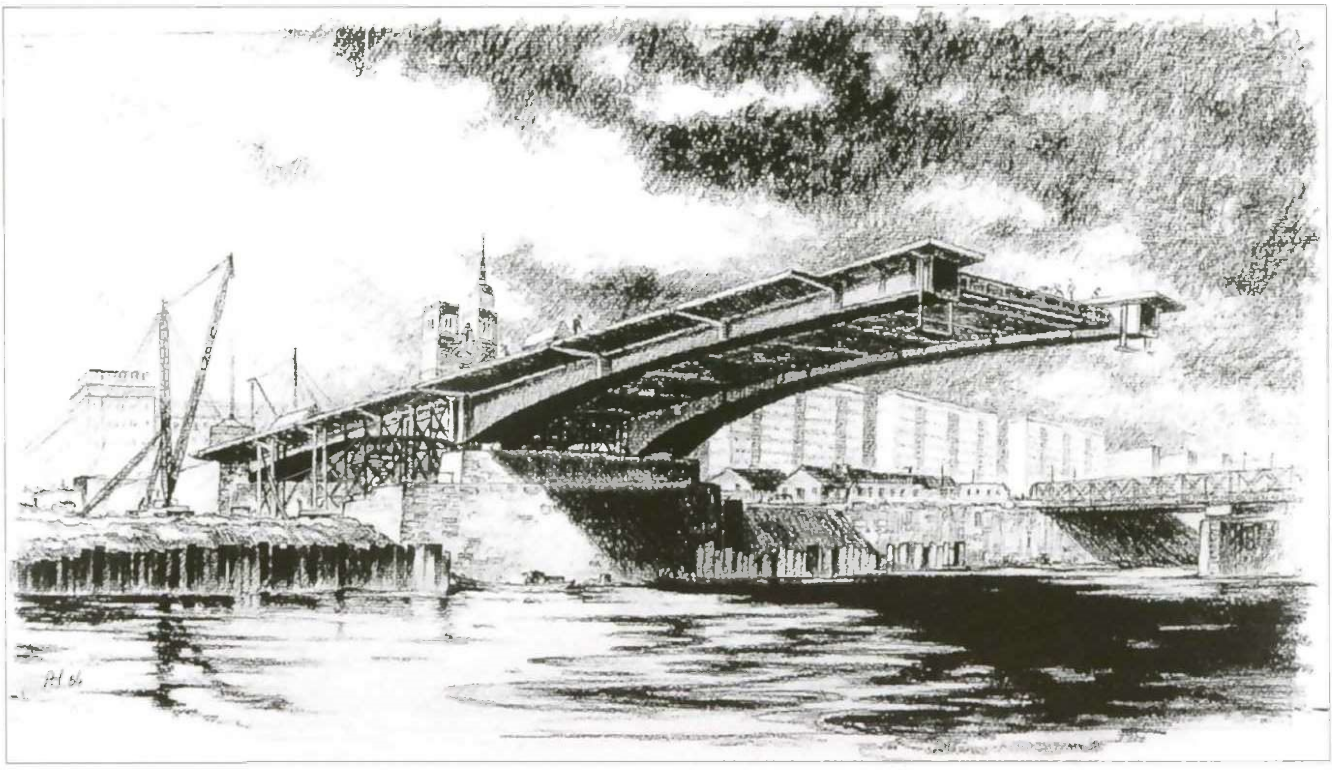
Magdeburg mit Hubbrücke, 1968, Claus Weidensdorfer, Holzschnitt (KHM)

Elbbrückenbau, 1940, Bruno Beye, Bleistiftzeichnung (KHM)

Die neue Strombrücke, von der Zitadelle aus gesehen, 1862, Albert Ochs (StAM)

An der Fähre in Westerhüsen, um 1960, Heinz Kühle, Federzeichnung (KHM)

Bau der neuen Strombrücke, 1964, Alfred Heinrich, Kohlezeichnung (KHM)



Brücken auf Briefmarken und Banknoten

Brücken sind beliebte Motive für die Darstellung auf Briefmarken. Das zeigen zum Beispiel die Serien Technische Denkmale – Schiffshebewerke, Hub- und Zugbrücken sowie Brücken in der DDR und Berliner Brücken.
Der Rostocker Künstler Jochen Bertholdt schuf den Entwurf für die Magdeburger Hubbrücke über die Stromelbe. Zur Zeit ihrer Erbauung 1848 war sie die längste Eisenbahn- und Fußgängerbrücke Europas. Die Briefmarke hat einen Wert von 5 Pfennig. Ihr Ausgabedatum war der 18. Oktober 1988. Der Sonderstempel wurde vom 18. Oktober bis zum 17. Dezember 1988 vergeben.
Die Magdeburger Neue Strombrücke aus dem Jahre 1965 zeigt sich auf einer Marke im Wert von 35 Pfennig. Den Entwurf fertigte der Berliner Künstler Paul Reißmüller an. Die Briefmarke sollte deutlich machen, dass das Bauwerk zu den eindrucksvollsten Leistungen des Straßenbrückenbaus gehört, besonders durch die 130 Meter lange freie Überbrückung des Flusses mit einer voutenartigen Gestaltung der Hauptträger, die die Funktion der Pfeiler für die konzentrierte Aufnahme der großen Auflagekräfte erfüllen mussten. Dem Künstler ist es gut gelungen, die nach der Zerstörung 1945 neu entstandene Silhouette der Stadt mit der Brücke in Einklang zu bringen.

Eine Berliner Brücke ist für einen der bedeutendsten Schriftsteller persönlich zu einem Element der Verbindung geworden. Der Dichter Theodor Fontane verlobte sich auf der Weidendammer Brücke, die noch heute die Friedrichstraße über die Spree führt. Als drittgrößte Spreebrücke erhielt sie ihren Namen von den vielen großen Weiden, die einst das Spreeufer säumten. Sie besticht durch schmiedeeiserne Ziergitter mit kunstgeschmiedeten Adlern sowie ihren Beleuchtungskandelabern. Der junge Fontane spazierte 1840 mit seiner Jugendfreundin Emilie Rouanet die Friedrichstraße entlang und berichtete später in seiner Autobiographie: „Es war wenige Schritte vor der Weidendammer Brücke, dass mir der glücklichste Gedanke meines Lebens kam, und als ich die Brücke wieder um ebenso viele Schritte hinter mir hatte, war ich dann auch verlobt."
Brücken sind ein Synonym für Verbindungen aller Art. Abgebildet auf Briefmarken tragen sie gute, lebenswichtige, geschäftliche aber auch schlechte Nachrichten in alle Welt. Sie werden sowohl von Privatleuten als auch von Institutionen oder Geschäftsleuten genutzt. Sie sind heute aus dem öffentlichen Leben nicht mehr wegzudenken. Eine ähnlich verbindende Aufgabe hat das Geld. Mit Beginn der dritten Stufe der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion wurde der Euro als gesetzliches Zahlungsmittel für die Länder der Europäischen Union am 1.1. 2002 in Kraft gesetzt. Das

Brücken in der DDR, DDR 1976 (JBu)

Eurozeichen ist eine Kombination aus dem griechischen Epsilon, als Symbol für die Wiege der europäischen Zivilisation und dem Buchstaben E als Zeichen für Europa. Der doppelte Querstrich soll das Zeichen für seine Stabilität sein. Die Euroscheine tragen auf ihrer Vorderseite jeweils fiktive Bauwerke der wichtigsten europäischen Stilrichtungen. Die Rückseite, die mit zahlreichen Sicherheitsmerkmalen ausgestattet ist, zeigt die europäische Landkarte, die Flagge der EU und jeweils eine Brücke als Sinnbild für die Verbindung zwischen den Völkern Europas, aber auch der übrigen Welt. Der Euro soll und wird Brücken schlagen.

Sonderbriefmarke 100 Jahre Mittellandkanal, Ersttagsausgabe 7. April 2005

150 Jahre Enzviadukt, BRD 2003 (EPe)

Technische Denkmale – Schiffshebewerke, Hub- und Zugbrücken, Hubbrücke in Magdeburg, DDR 1988 (JBu)

Berliner Brücken, DDR 1985 (JBu)

10. Namen Magdeburger Elbbrücken im Wandel der Zeit

Der Name ist eine Bezeichnung, die Benennung eines Gegenstandes oder Lebewesens (Eigenname) bzw. einer Gattung (Gattungsname). Mit dem Namen verbinden die Menschen bestimmte Kennzeichen, wie Landschaft, Geschichte, Sprache, Lebensgewohnheiten, Gebräuche, Heimat. Namen stellen einen Zusammenhang zwischen den oben angeführten Merkmalen her. Das alles könnte als Namenslandschaft bezeichnet werden. Diese Eigenschaft wird besonders in Städten und größeren Orten bei der Bezeichnung von Straßen, Gebäuden, Brücken, Institutionen deutlich. Namen sind nicht in jedem Fall ewig. Sie können sich durch Weiterentwicklung und Veränderung der Sprache selbst ändern. In der neueren Zeit werden sie vielfach bewusst umgebildet. Die Gründe dafür können verschiedener Art sein. Namensänderungen, insbesondere bei Straßennamen, müssen begründet und vom dafür zuständigen kommunalen Organ bestätigt werden. Die Vorgehensweise ist in juristischen Bestimmungen geregelt.
Im Text der Dokumentation wurden die Brücken auf Fotos, Postkarten, Bildern u.s.w. stets mit dem Namen bezeichnet, den sie zu dem dargestellten Zeitpunkt trugen.

Aktueller Name	Namensänderungen mit Angabe des Zeitpunktes, soweit möglich
Strombrückenzug	
Strombrücke	„Neue Strombrücke" seit Oktober 1965 Sicherlich schon vor 1275 als Holzbrücke bezeichnet, wohl wegen ihrer Bauart, dann „Strombrücke" auch „Kurze Brücke" im 17. Jahrhundert auch „Stadtbrücke" im 18. Jahrhundert
Zollbrücke	Spätestens seit 1828 als Zollbrücke bekannt, früher befand sich dort die Grahlsbrücke
Anna-Ebert-Brücke	„Anna-Ebert-Brücke" seit 1951, nach Anna Ebert als Würdigung ihrer Tätigkeit nach 1945 in der Gemeindeverwaltung von Cracau davor „Lange Brücke"
Nordbrückenzug	
Jerusalembrücken	„Jerusalembrücke" seit Oktober 1996 Anlässlich des 3000jährigen Bestehens von Jerusalem wurde der Name weltweit vergeben. In Magdeburg erhielten zwei Brücken den symbolträchtigen Namen im Sinne der Völkerverbindung, zumal vor 1933 in Magdeburg viele Juden lebten. Seit 1998 trägt auch die zweite neben der bestehenden Brücke den Namen „Jerusalembrücke".
	„Nordbrücke" in der Planungsphase „Königsbrücke" ab 1903 „Hindenburgbrücke" ab September 1927 anlässlich des 80. Geburtstages des damaligen Reichspräsidenten „Wilhelm-Pieck-Brücke" ab September 1952 „Nordbrücke" seit Januar 1992
Brücken des Friedens	„Brücke des Friedens" seit September 1950, ab 1998 trägt die zweite neben der schon vorhandenen Brücke den Namen „Brücke des Friedens"
	„Herrenkrugbrücke" ab 1904, ehemalige Holzbrücke „Brücke der Magdeburger Pioniere" seit Dezember 1934
Südbrückenzug	Als Brückenzug bezeichnet, weil er aus mehreren Teilen besteht: Elbbahnhofsbrücke, Brückendamm, Landbrücken, Brücke über die Elbe
Sternbrücke	Inbetriebnahme im Mai 2005 vorgesehen
	„Südbrücke" in der Planungsphase „Sternbrücke" seit März 1922 „Friedrich-Ebert-Brücke" ab März 1925 „Adolf-Hitler-Brücke" ab Mai 1933 Reste der Brücke nach ihrer Sprengung 1945 in Form der beiden Vorlandbrücken laut Stadtplan 1957 und 1960 als „Sternbrücke" be-

	zeichnet, 1975 und 1989 ohne Bezeichnung, 1995 „Sternbrücke“

Eisenbahnbrücken

Herrenkrugbrücke	„Herrenkrug-Eisenbahnbrücke“ seit 1872
Hubbrücke	„Hubbrücke“ seit Umbau zur Hubbrücke 1935, davor wahrscheinlich „Eisenbahnbrücke“
Hafenhubbrücke	„Hubbrücke“ seit 1893

Fußgängerbrücken

Herrenkrugsteg	„Herrenkrugsteg“ seit 1998
Brücke am Wasserfall	„Brücke am Wasserfall“ seit 12. 9. 1998
Sülzebrücke	„Sülzebrücke“ seit 1998 „Nordt´sche Brücke“ seit 1904, später „Sülzebrücke“

Begriffserklärungen

Amphitrite; in der griechischen Sage Tochter des Nereus, Gemahlin des Poseidon, Mutter des Triton, Herrin des Meeres

Balustrade, Brustlehne an Altanen, Balkonen, Treppen und dergleichen, die auf säulenartigen, meist gedrehten Stützen zwischen Pfeilern ruht
bossieren; die Rohform eines Bildwerks herausmeißeln; weiche Massen formen, weiche Metallbleche treiben; große Mauersteine grob behauen

Daphne; griech. Lorbeer, in der griechischen Mythologie eine Nymphe, die auf ihr Bitten während der Flucht vor dem Liebeswerben des Gottes Apollon in einen Lorbeerbaum verwandelt wurde; die Sage will erklären, warum der Lorbeer dem Apollon heilig war
Douglasie; schnellwüchsiger Nadelbaum, bis 100 Meter hoch, westliches Nordamerika, flache weiche Nadeln, wertvoller Forst- und Parkbaum

Gral; in der Dichtung des Mittelalters jene wunderbringende Schale, in der Christi Blut aufgefangen sein soll; dichterisch von Wolfram von Eschenbach verarbeitet

Kartusche; schildartige Fläche mit dekorativer Umrahmung zur Gestaltung von Inschriften, Wappen u. Ä
Kilian; Heiliger, Apostel der Franken, taufte in Würzburg, 689 ermordet, allegorische Figur
Klus; Klause
Korbbogen, kunstgemäße Verbindung einzelner Steine zur Überwölbung eines offenen Raumes, gewölbtes Tragwerk
krenelieren; mit Zinnen, Schießscharten versehen; auszacken

Najaden; siehe Nymphen
Nereiden; in der griechischen Sage Meernymphen, die 50 schönen Töchter des Nereus, siehe Nymphen
Nymphen; in der griechischen Sage niedere Naturgottheiten, als schöne junge Mädchen gedacht; sie wurden nach den Naturbereichen eingeteilt: **Dryaden** wohnten in den Bäumen, **Oreaden** in den Bergen, **Najaden** in Quellen, **Nereiden** im Meer

Pilaster; flach aus der Wand heraustretender Pfeiler, der wie eine Säule gegliedert ist. Dient hauptsächlich der ästhetischen Gliederung einer Wand oder zur Rahmung von Portalen und Fenstern.
Pylon; im Brückenbau Stahl- oder Betonstütze, die über die Fahrbahn von Hänge- oder Schrägseilbrücken hinausragt und auf der die Gurte gelagert sind

Revue; Heer-, Truppenschau, Parade, Musterung

Triton; griechischer Meeresgott, Sohn des Poseidon und der Amphitrite

Werder; Flußinsel, fruchtbarer Landstrich zwischen Flüssen oder stehenden Gewässern

Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

A

Anna-Ebert-Brücke, 1947, Stadt A MD, Bauaktenbestand

B

Bau der Behelfsbrücke über die Elbe im Zuge der alten Strombrücke, Einweihung April-Juli 1946, Stadt A MD, Bauaktenbestand

H

Herrenkrugbrücke, Hindenburgbrücke, Brücke der Magdeburger Pioniere, 1900-1947, Stadt A MD, Bauaktenbestand

Herrenkrugbrücke, 1911-1951, Stadt A MD, Bauaktenbestand

M

Magdeburg in Bildern von 1492 bis ins 20. Jahrhundert, Katalog zur Ausstellung im Kulturhistorischen Museum Magdeburg, Magdeburg 1997

N

Nachlass Werner Priegnitz, Stadt A MD, Rep. 12 P

Nachlass Heinz Gerling, Stadt A MD, Rep. 12 U

Nachlass Paul Michaelis, Stadt A MD, Rep. 12 X

Nordbrücke, Stadt A MD, Bauaktenbestand

Nummerierung der Häuser..., Stadt A MD, A II N 2a, Bd. 4

S

Die Magdeburger Schöppenchronik, bearbeitet von K. Janicke, Chronicken der deutschen Städte, Bd. 1, Leipzig 1869, nachgedruckt Göttingen 1962

Sternbrücke, 1914-1927, 1959, Stadt A MD, Bauaktenbestand

Die Sternbrücke erhält den Namen Friedrich-Ebert-Brücke, Stadt A MD, Magistratsbeschluss vom 9. März 1925

Strombrücke, alte, Abbruch, Stadt A MD, Rep. A II B 12, sp 13

Strombrücke, alte und neue, 1859 ff, Stadt A MD, Rep. A II E 52, Bd. 2

Strombrücke, Neubau, 1849-1869, Stadt A MD, Rep. A II B, sp12, sp 12 f-i, k

Strombrücke 1947-1949, Stadt A MD, Bauaktenbestand

U

Umbenennung der Brücken nach 1945, Stadt A MD, Rep. Ks I/131a

Umbenennung der Nordbrücke in Hindenburgbrücke, Stadt A MD, Magistratsbeschluss vom 12. 9. 1927

Gedruckte Quellen

Pomarius, M. Joh., zu S. Peter in der Altenstadt Magdeburgk Pfarrherr: Summarischer Begriff der Magdeburgische Stadt Chroniken, darinne angezeigt wird, wenn dieselbe Stadt ohnegefahr zu bawen angefangen, auch was sich wieder anfangs derselbigen, bis auf diese gegenwertige Zeit, fast in die sechzehnhundert Jar, Dechtwidriges alda begeben und zugetragen habe, Magdeburgk M.D.LXXXVII

Die Chroniken der deutschen Städte, Bd.VII: Magdeburg, Bd. 1 (Die Magdeburger Schöppenchronik), bearb v. Janicke, K., Leipzig 1869

Die Friedrich-Ebert-Brücke erhält den Namen Adolf-Hitler-Brücke, Magdeburger Amtsblatt vom 20. April (?) 1933

Buchholz, Ingelore, Buchholz, Konstanze, Ballerstedt, Maren: Das Stadtarchiv Magdeburg und seine Bestände, Magdeburg 2002

Literatur

A

Asmus, Helmut: Geschichte der Stadt Magdeburg, Berlin 1975

Asmus, Helmut: 1200 Jahre Magdeburg - die Jahre 805 bis1631, Magdeburg 2000

Asmus, Helmut: 1200 Jahre Magdeburg - die Jahre 1631 bis 1848, Magdeburg 2001

B

Beer: Ueber den Brückenbau im Allgemeinen und speciell über die Elbbrücke bei Magdeburg, Blätter für Handel, Gewerbe und sociales Leben, Beiblatt zur Magdeburgischen Zeitung, 3. April 1882, No. 14, S. 105-107

Berghauer, Johann, Christian, Friedrich: Magdeburg und die umliegende Gegend, Band 1 bis 2, Magdeburg 1800-1801

Buchholz, Ingelore: Magdeburg – Der Stadtführer, Halle 2001

Buchholz, Ingelore; Ballerstedt, Maren; Buchholz, Konstanze: Straßen der Magdeburger Altstadt, Magdeburg 1991

Buchholz, Ingelore; Ballerstedt, Maren; Buchholz, Konstanze: Magdeburger Bürgermeister, Magdeburg 1992

Buchholz, Ingelore; Ballerstedt, Maren; Buchholz, Konstanze: Stadtführer Magdeburg, Halle 2001

E

Eberhard, Rudolf: Ein Jahr Aufbauarbeit in Magdeburg, Rechenschaftsbericht der Stadtverwaltung über die im ersten Jahr nach dem Hitlerkrieg geleistete Arbeit, erstattet am
27. Juli 1946 von Oberbürgermeister Eberhard, hrsg. von der Stadt Magdeburg, Magdeburg 1946

Eichelberger, Ursula: Zitatenlexikon, Leipzig 1981

Ein Gang durchs alte Magdeburg, Creutz´sche Verlagsbuchhandlung, Magdeburg 1890

G

Gumpert, Lothar: Magdeburg und seine Umgebung, Berlin 1981

H

Die städtischen Hafenanlagen in Magdeburg, Denkschrift des Magistrats der Stadt Magdeburg, Magdeburg 1898

Hawkes, Nigel: Wunderwerke, Die großen Konstruktionen, Augsburg, 1998

HB-Kunstführer Bamberg, Fränkische Schweiz, Hamburg 1986

Hoffmann, Friedrich Wilhelm: Geschichte der Stadt Magdeburg, neu bearbeitet von G. Hertel und Fr. Hülße, Magdeburg 1885

K

Kalender „Brücken 2003", Verlag KARTINKA Erfurt

Klose, Sandra: Die Fährfrau von Salbke: „Der Fluss ist mein Lebensblut", Volksstimme Magdeburg, 11. 11. 2004

Kramer, Klaus: Magdeburger Häuserbuch, Hausnummern, Hauszeichen und Hausnamen, hrsg. Landeshauptstadt Stadtplanungsamt, 83/2001

Kulturlandschaftlicher Erlebnispfad Elbaue, Informationstafel an der Fähre Magdeburg-Westerhüsen (Kieler Straße)

Kulturpark Rotehorn, Magdeburg 1886

L

Laumann, Julius: Magdeburger als Wege- und Brückenbauer, Montagsblätter, Wissenschaftliche Beilage zur Magdeburgischen Zeitung, 79. Jg., 1937, Nr. 50, S. 385-390

Loose: Der neue Nordbrückenzug in Magdeburg, in VSVI, Vereinszeitung der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Sachsen-Anhalt e. V., 4. Jg., 1. Ausgabe Juli 1996, S. 24 bis 27

Lück, Heiner: Über den Sachsenspiegel – Entstehung, Inhalt und Wirkung des Rechtsbuches, Halle 1999

Leinung, W.; Stumvoll, R.: Aus Magdeburgs Sage und Geschichte, Magdeburg 1894

M

Magdeburg – Architektur und Städtebau, Halle 2001

Magdeburg - Porträt einer Stadt, Halle 2000

Mai, Erich: Die Magdeburger Elbschifffahrt im 18. Jahrhundert, in: Magdeburger Wirtschaftsleben in der Vergangenheit, Magdeburg 1925, Bd. 1

Menken, Theodor; Priegnitz, Werner; Forner, Kurt; Baur, R.: Die Strombrücke im Wandel der Zeiten, in Kammer der Technik, Informationen und Veranstaltungen, Bezirk Magdeburg, Mai/Juni 1963

Menzel, Helmut: Vom Ursprung der Brücken, gepflasterte Straßenübergänge wurden so bezeichnet, Magdeburger Neueste Nachrichten vom 29./30. 11 1980, Nr. 282, S. 8

Mrusek, Hans-Joachim: Zur städtebaulichen Entwicklung Magdeburgs im Hohen Mittelalter, Magdeburger Schriftensammlung, Sonderdruck, Halle 1958

Museum und Gaststättenschiff Schleppdampfer „Württemberg" in Magdeburg, Rat der Stadt Magdeburg, 1978

N

Neubauer, Ernst: Häuserbuch der Stadt Magdeburg, 1631–1780, Teil 1, Magdeburg 1931, Teil 2, bearbeitet von Hanns Gringmuth – Dallmer, Halle 1956

O

Offizieller Führer durch Magdeburg und Umgebung, Magdeburger Verkehrsverein, Magdeburg 1911

P

Peters, Otto: Geschichte der Brückenübergänge, insbesondere der Strombrücke von Magdeburg, Montagsblätter, Wissenschaftliche Beilage zur Magdeburgischen Zeitung, Jg. 1912, S. 185-187, 193-195

Die Philatelie-CD: digitale Markensammlung der Deutschen Post mit Michel-Nummerierung .-Band 2. Deutsche Demokratische Republik komplett mit Sowjetischer Besatzungszone. –Ausg. 2001/2002.-Gütersloh, 2001. 1 CD-Rom, Deutsche Post AG/Geschäftsbereich Philatelie

Priegnitz, Werner: Die Geschichte des Elbbrückenzuges in Magdeburg, Magdeburg 1965

R

Reichmann, Heinz: Magdeburgs Schiffahrtswesen, Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben, Nr. 9, herausgegeben von der Stadt Magdeburg, o. J.

Roch, Irene: Zur Festungsbaukunst des 18. Jahrhunderts anhand von Fortifikationsplänen in der Staatlichen Galerie Dessau, in: Dessauer Kalender, 26. Jg. 1982, S. 39–44

S

Schubert, Ernst: Alltag im Mittelalter – Natürliches Lebensumfeld und menschliches Miteinander, o. O. 2002

Schulze, Hermann: Die Elbeschifffahrt bei Magdeburg, Rückblick auf sechs Jahrhunderte, in: Die Elbe, 13. Jg. 1934

Das Magdeburger Stadtrechtsprivileg von 1188, Faltblatt 1988

Streifzüge durch das historische Deutschland, ADAC-Reiseführer, München 1989

Süßenbach, Sylvio: Hafenstadt am „Blauen Band" - die Magdeburger Elbschifffahrt, Magdeburg 2003

V

Die schönsten deutschen Volkslieder, Ein ADAC-Buch, 2004

W

Wagenbreth, Otfried; Wächtler, Eberhard: Technische Denkmale in der Deutschen Demokratischen Republik, Leipzig 1983

Wiehle, Martin: Magdeburger Persönlichkeiten, Magdeburg 1993

Wolfrom, Erich: Die Baugeschichte der Stadt und Festung Magdeburg; Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben, Nr. 10, Magdeburg 1936, Neuauflage Magdeburg o. J.

Wolter, Ferdinand, Albert: Geschichte der Stadt Magdeburg bis auf die Gegenwart, Magdeburg 1901

Abbildungsnachweis

MAn Magdeburger Antiquariat von Reinhard Selz

Album Ein Gang durchs alte Magdeburg

LHASA Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt

StAM Stadtarchiv Magdeburg

SPa Stadtplanungsamt Magdeburg

HAs Helmut Asmus, Magdeburg, 1200 Jahre Magdeburg

EBu Eckbert Busch, Magdeburg, Postkarten- und Fotosammlung

JBu Jürgen Buchholz, Magdeburg, Foto

DELTA Verlag DELTA-D, Magdeburg

TDe Technische Denkmale in der DDR

HGe Heinz Gerling, Magdeburg, (Stadtarchiv)

Gesch Geschichte der Stadt Magdeburg, 1975

DeHa Denkschrift Hafen, 1898

GHo Günter Hosse, Magdeburg, Foto

KJü Karl Jüngel, Lutherstadt Wittenberg, Foto

KGE Kommunalgrund Magdeburg

KuA Kulturamt der Stadt Magdeburg

KHM Kulturhistorisches Museum Magdeburg

Kul Kulturpark Rotehorn, Magdeburg 1986

WKü Willi Kühne, Magdeburg, (Stadtarchiv)

JLau Julius Laumann, Die Magdeburger als Wege- und Brückenbauer

ThLe Theodor Leifeld, Magdeburg

Lo Loose, Der neue Nordbrückenzug in Magdeburg

Mru Mrusek; Zur städtebaulichen Entwicklung Magdeburgs

EPe Eckhart Peters, Magdeburg, Postkarten- und Fotosammlung

WPri Werner Priegnitz, Geschichte des Elbbrückenzuges

HRei Heinz Reichmann, Magdeburgs Schiffahrtswesen

HRe Holzschnitt des Magdeburger Zeichners Hans Rentz auf der Grundlage von Vermessungen des Leipziger Mathematikers Johann Homelius, 1552

TbAS Tiefbauamt, Straßenbeleuchtung

MTh Manfred Thürnagel, Freital, Foto

US US Air Force

VoM Volksstimme Magdeburg

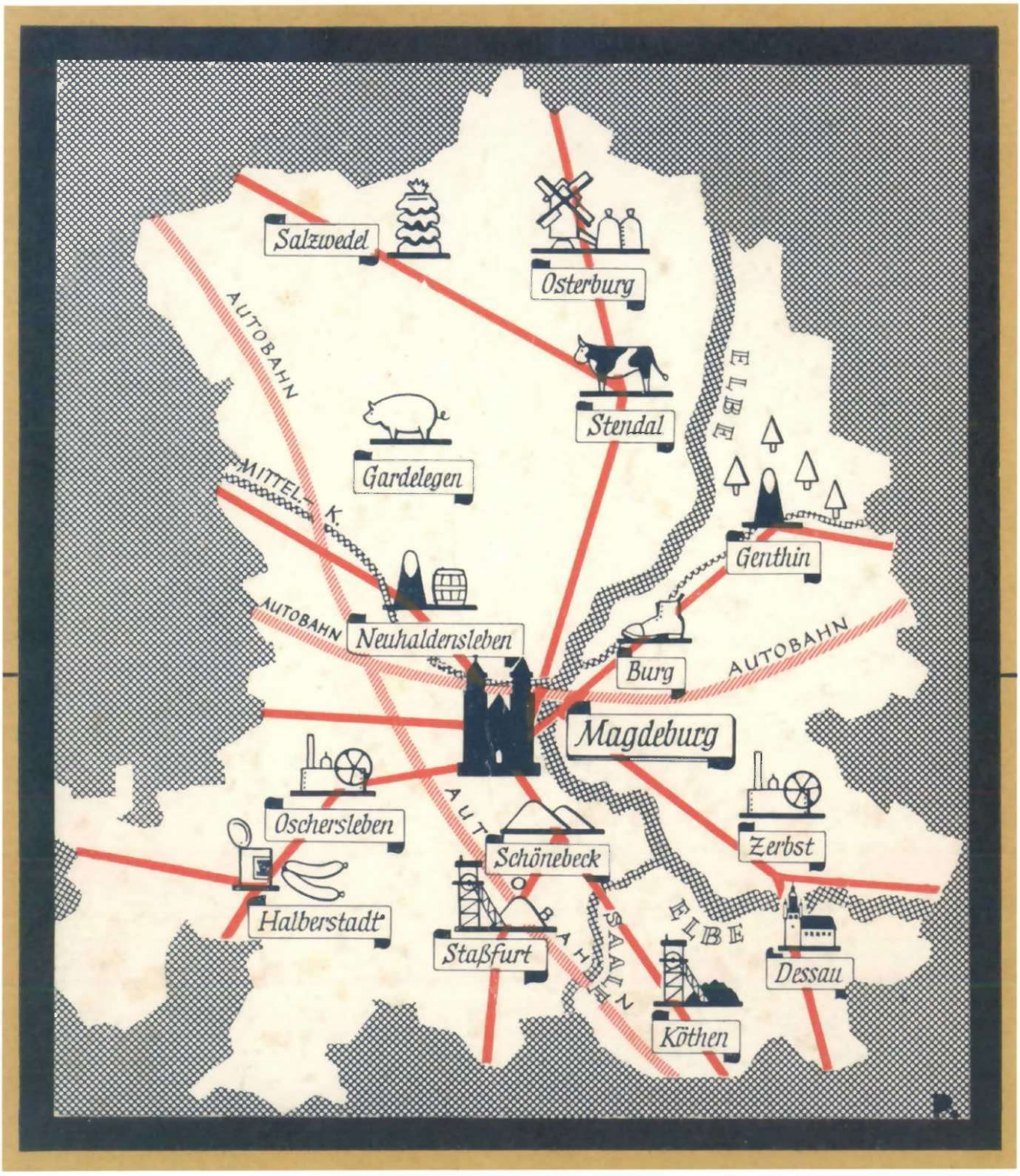
Wer Werbematerial

Wü Schleppdampfer „Württemberg", Magdeburg 1978

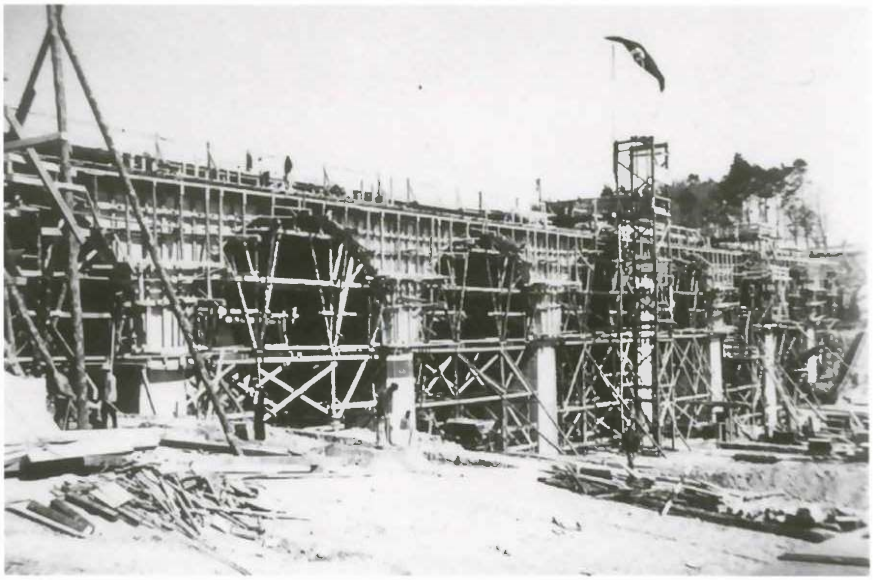
WWe Wunderwerke

11. Elbbrücke und Autobahnbau – früher und heute

Die wirtschaftliche Struktur des Gaugebietes Magdeburg-Anhalt,
Titelbild der Zeitschrift Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr. 8



Bau der Reichsautobahn und der Brücke (EPe)



Eröffnung der Autobahn am 10. Januar 1937 (EPe)

Bau der Bundesautobahnbrücke (A 2) über die Elbe (SPa)

Bau der Trogbrücke über die Elbe (SPa)

Die neue Bundesautobahnbrücke (A 2), im Vordergrund die Trogbrücke, 2004 (SPa)

12. Brückenschicksale 1945
Helmut Menzel

Magdeburg am 7. April 1945 zur Festung erklärt

Zu Beginn des Kriegsjahres 1945 stand Deutschland vor seiner sich abzeichnenden totalen Niederlage. Die Ardennenoffensive war zusammengebrochen und die vorverlegte Weichsel-Oder-Offensive der Sowjetarmee fügte der Deutschen Wehrmacht schwerste Verluste zu. Dennoch wurden in aller Eile noch kampffähige Verbände der Wehrmacht von der Westfront in Richtung Osten und Südosten abgezogen. Immer wieder rollten durch Magdeburg Truppentransporte. Selbst die deutsche Luftwaffe war nicht mehr in der Lage, auch nur in irgendeinem Frontabschnitt oder über dem Reichsgebiet die Luftherrschaft zu gewinnen. Trotzdem setzte die deutsche Führung den aussichtslos gewordenen Kampf verbissen fort und versuchte mit Gewalt und Durchhalteparolen, die drohende militärische und politische Niederlage abzuwenden bzw. zu verzögern.[3]
Ende März 1945 verlief die Frontlinie des westlichen Frontabschnittes etwa entlang des Rheines. Unterstützt durch den massiven Einsatz alliierten Luftstreitkräfte gelang es den kampfstarken britischen und amerikanischen Armeen Anfang April 1945, schnell in den mitteldeutschen Raum vorzudringen.
Die Taktik der „verbrannten Erde" von den zurückweichenden deutschen Truppen an der Ostfront angewandt, wurde nun auf Hitlers Anweisung auf den Heimatboden übertragen. Der sogenannte „Nero-Befehl" vom 19. März 1945 sah vor, die militärisch nutzbaren Verkehrs-, Versorgungs-, Nachrichten- und Produktionsanlagen beim Zurückweichen vollständig zu zerstören. Seine radikale Umsetzung wurde durch das schnelle Vordringen der gegnerischen Armeen und durch das Eingreifen deutscher Widerstandskämpfer verhindert.[3]
Auch nach dem 16. Januar 1945, dem Tag und die Nacht des schwersten Luftangriffes auf die Elbestadt, erfolgten noch zahlreiche Bombenangriffe britischer und amerikanischer Kampfverbände, die fast unbehelligt ihr Zielgebiet erreichten. Am 2. und 3. Februar 1945 wurde Magdeburg erneut bombardiert. Die Anlagen der Deutschen Reichsbahn, die Hindenburgbrücke und Gebäude in der Gegend des Hasselbachplatzes wurden durch Sprengbomben getroffen.[2]
Und wieder lag das Magdeburger Stadtgebiet am 9., 13., 14. und 15. Februar im Bombenhagel. Abermals wurden Wohngebiete getroffen sowie die Pfeifferschen

Angehörige der 30. US Infanterie-Division an der Stadtgrenze Magdeburgs, am 11.04.1945[7]

Panzerspitzen der 2. US Panzer-Division „Hölle auf Rädern" an der Stadtgrenze Magdeburgs, am 11.04.1945 [7]

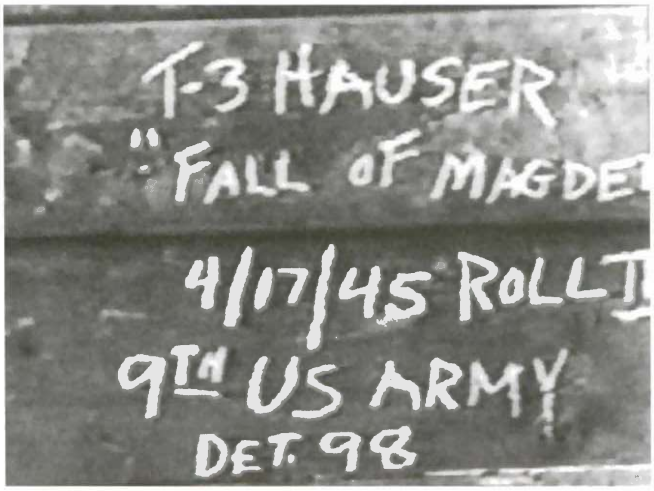
Anstalten, das Hauptpostgebäude, das Kaiser-Friedrich-Museum, die Bismarckschule und vor allem wurde die „Adolf-Hitler-Brücke" (früher Sternbrücke) schwer beschädigt. Weitere Luftangriffe folgten. Ziel war es, die Moral der deutschen Zivilbevölkerung zu brechen und die deutsche Nationalkultur auszulöschen. Dennoch wurde in Magdeburg Mobil gemacht. Im Februar 1945 wurden die noch erreichbaren männlichen Jugendlichen der Jahrgänge 1929 und 1930 zu 14tägigen Lehrgängen in Bann-Ausbildungslagern einberufen.[2/3]

Insgesamt wurde in der Stadt, seit Kriegsbeginn, 455 Mal Fliegeralarm ausgelöst. Am 11. April ertönte das Signal „Feindalarm". 29 Bombenangriffe, einschließlich des am 17. April 1945, davon wurden 11 schwere Luftangriffe, Magdeburg geflogen.[2]

Ende März richtete man in der Encke-Kaserne den Befehlsstand für die Verteidigung der Stadt ein. Zum Befehlshaber der Wehrmacht und Kampfkommandant Magdeburgs ernannte man Generalleutnant Adolf Raegener. Hier wurden mit allen Einsatzkräften, den Kommandeuren der hiesigen Truppenteile, der Polizei, mit führenden NSDAP-Funktionären und der Stadtverwaltung, Maßnahmen für die Verteidigung Magdeburgs beraten. Hitlers „Nero-Befehl" sollte auch hier durchgesetzt werden. „Magdeburg und die Elblinie ist bis zum letzten Blutstropfen zu verteidigen...", so der Befehl des Kampfkommandanten. Am 7. April 1945 wurde Magdeburg offiziell zur Festung erklärt. Unmittelbar darauf liefen die Vorbereitungen zur Verteidigung auf Hochtouren. Panzersperren und Bodenkampfstellungen der Flak wurden an den Ausfallstraßen errichtet und die Brücken zur Sprengung vorbereitete, wenn der Fall eintreten sollte, dass sich die Truppen und die NSDAP-Spitzen auf die Ostseite zurückziehen müssten. Diese Aufgaben fielen den Angehörigen des Pionier-Bataillon 4, bestehend aus zwei Marsch- und einer Genesenen-Kompanien, zu.[2/3]

Inzwischen stießen Truppen der 9. US-Armee in das nördliche Harzvorland hinein und setzten ihren Vormarsch fast ungehindert nach Osten und Magdeburg zur Elbe fort. Am 11. April verkündete in der 17. Stunde ein langanhaltender Sirenenton das Signal „Feindalarm" für das Stadtgebiet Magdeburg. Panzerspitzen der 2. US Panzer-Division erreichten im Verband mit den Kräften der 30. US Infanterie-Division den Ortsrand von Groß Ottersleben. Es kam bis zum 18. April 1945 zu teilweise sehr heftigen Artillerie- und Straßengefechten.[2]

Ortsschild „Magdeburg" am 11.04.1945 und Titel eines Filmdokuments der 9. US-Army, vom 17.04.1945 [7]



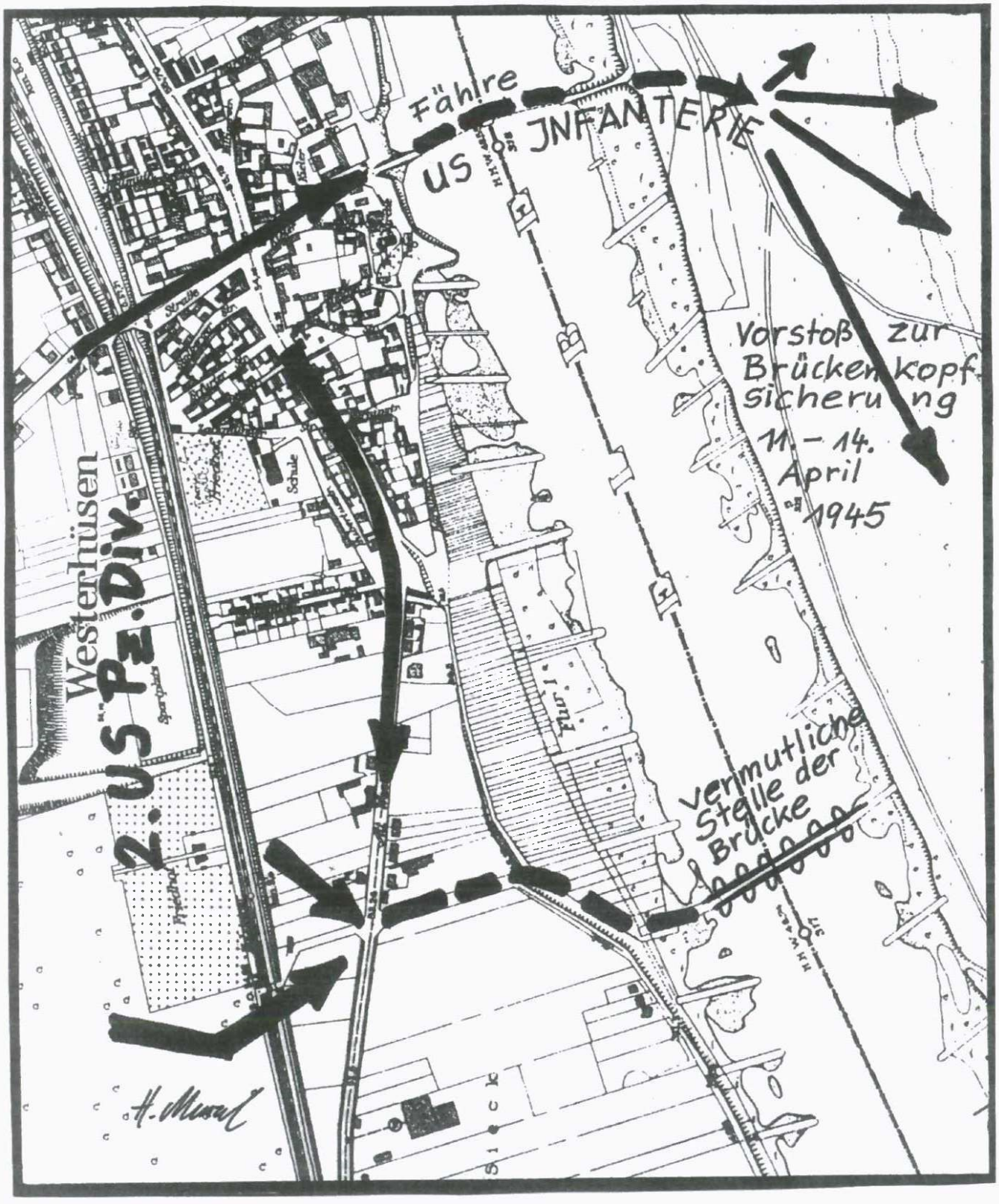
Die Angriffe auf Magdeburg – Sudenburg und Ottersleben am 11.04.1945 durch die 2. US Pz.-Div., Bild unten, und GIs der 30. US Inf.-Div. vor dem Magdeburger Dom, am 19.04.1945, Bild oben [7].
Neun Tage dauerte der Endkampf um Magdeburg an der Elbe. Erst am 19.04.1945 war der Westteil Magdeburgs bezwungen.

Amerikanischer Brückenkopf Westerhüsen [2]

Noch am 11. April 1945 hatten Panzerspitzen der 2. US Panzer-Division Magdeburg südlich umgangen und stießen bis zur Elbe bei Westerhüsen vor. Das 82. Panzer-Aufklärungs-Bataillon der 2. Panzer-Division bewegte sich mit dem Rest der Division in einen Sammelraum bei Groß Ottersleben um von hier aus den Elbübergang bei Westerhüsen vorzubereiten. Hier sollte in der Nacht, zum 12.April ein Brückenkopf errichtet werden, der als Operationsbasis für einen weiteren Vorstoß nach Osten zu dienen hatte.
Am 12. April begannen die 82. US Panzer-Aufklärer unter Assistenz des 17. Panzer-Pionier-Bataillon der 2. Panzer-Division mit den Vorbereitungen. Zur Sicherung des Vorbereitungsraumes südöstlich von Ottersleben stießen einige Panzer dieser Division bis zum Werk Salbke vor. Sie erhielten kräftiges Feuer aus 8,8 mm Flakgeschützen in Bodenkampfstellung von der Leipziger Straße aus. Zur Sicherung des Brückenbaues erhielten die Kompanien des 82. Panzer-Aufklärungs-Bataillons Befehl, mit Hilfe von Sturmbooten und unter Benutzung der Elbfähre, an der alten Fährstelle Westerhüsen, Infanteristen des 41. US Panzer-Infanterie-Regiments, noch in der Nacht überzusetzen, wo sie Sicherungsräume bildeten. Weitere Truppenteile rückten am 13. April nach. Der Radius des Brückenkopfes reichte bis zur Alten Elbe/ Umflutkanal, Pechau-Randau-Elbenau. Während das 120. US Infanterie-Regiment von Barleben-Neustadt her und das 117. US Infanterie-Regiment der 30. Infanterie-Division über den Olvenstedter Raum sich mit ihren Artillerie-Bataillonen der Stadt Magdeburg näherten, bezogen auch Bataillone des 119. US Infanterie-Regiments der 30. Infanterie-Division im Westerhüsener Brückenkopf Stellung. Zur gleichen Zeit begannen Pioniere des 17. US Panzer-Pionier-Bataillons der 2.US Panzer-Division mit der Vormontage der Tragkonstruktion für die Floßsackbrücke auf dem durch US-Truppen gesicherten Sammelplatz am Ortsrand von Groß Ottersleben. Die Floßsackbrücke sollte aus Gummischwimmern mit einer Tragfähigkeit von 18 Tonnen bestehen. Die vormontierten Rahmen für den Fahrbelag wurden auf Lastkraftwagen zur Elbe gefahren und vor Ort auf die Schwimmer montiert.

In der Nacht vom 11. zum 12.04.1945 setzten Panzeraufklärer und Pioniere der 2. US Pz.-Div. an der Fähre Westerhüsen über die Elbe, um einen Brückenkopf zu bilden [3].

Die Situation Brückenkopf Westerhüsen, Zeichnung: Menzel



Dies alles geschah unter heftigem Artilleriebeschuss aus den südlichen Stadtgebieten Magdeburgs – meist 8,8er Flak in Bodenkampfstellung.
Um den Brückenbau südlich von Westerhüsen auch unter heftigem Artilleriebeschuss durchführen zu können, hatten die Amerikaner das ganze Gelände künstlich eingenebelt. Diese Maßnahme behinderte allerdings teilweise auch die eigene Arbeit. Dennoch gelangen es der deutschen Artillerie in Magdeburg den Brückenbau empfindlich zu stören.
Während des häufig unterbrochenen Brückenbaues sicherten die US-Infanteristen den östlichen Brückenkopf. Es kam zu ersten Feindkontakten, in deren weiteren Verlauf die Brückenkopfbesatzung vollständig aufgerieben wurde. Nach ersten Zeitzeugen-Aussagen soll bei dem starken Artillerieduell ein Speicher mit Wehrmachtsreserven bei Westerhüsen, in der Nähe der Floßsackbrücke, getroffen worden sein. Die Brücke soll sich demnach südlich von Westerhüsen bei einer abgelegenen Häusergruppe befunden haben, die im Volksmund mit „Max und Moritz" bezeichnet wurden.
Für den Vorstoß über die Weser zur Elbe hatte das Kampfkommando A der 2. US Panzer-Division eine Pontonbrücke zusammengestellt um den Angriff über Braunschweig schnell fortzuführen.
Das Kampfkommando A (CCA) bestand bei Magdeburg aus dem 66. Panzer-Regiment, 14. Panzer-Feldartillerie-Bataillon mit den Kompanien A, C, E, dem 17. Panzer-Pionier-Bataillon mit A und C-Kompanien, dem 48. Panzer-Sanitäts-Bataillon. Beim Divisions-Hauptquartier befand sich auch die 142.Panzer-Nachrichten-Kompanie, das 82. Panzer-Aufklärungs-Bataillon, das 17. Panzer-Pionier-Bataillon mit der D-Kompanie, das 92. Panzer-Artillerie-Bataillon und die Servicetruppe des 2. Panzer-Artillerie-Bataillons sowie der Division-Train.
Vom Kampfkommando B (CCB) der 2.Panzer-Division waren beteiligt : das 41. Panzer-Infanterie-Regiment mit dem 2. Bataillon und das 17. Panzer-Pionier-Bataillon mit der B-Kompanie, das 78. Panzer-Feldartillerie-Bataillon mit der E- und B-Kompanie, das 67. Panzer-Regiment mit dem 1. und 2. Bataillon, und das 48. Panzer-Sanitäts-Bataillon.
Die Divisionsreserve bildeten vom 41. Panzer-Infanterie-Regiment das 1. und 3. Bataillon und vom 67. Panzer-Regiment das 3. Bataillon.
Die amerikanischen Pioniere der benutzten die Floßsackbrücke und diverse Brückenteile vom Weserübergang bei Westerhüsen.
Die 2. Panzer-Division wurde vom kommandierenden General Isaac D. Weiß befehligt. Diese und die 30. Infanterie-Division gehörten zur 12. US Armeegruppe, 9. US-Armee und dem XIX. US Armee-Korps.
General Wenck sah sich am 13. April vor die Aufgabe gestellt, sofort gegen die auf das Ostufer der Elbe übergesetzten amerikanischen Verbände anzutreten. Er gab an diesem Tag der deutschen Division Scharnhorst Befehl, ein verstärktes Regiment für das Eingreifen im Raum Magdeburg bereitzustellen.
Gleichzeitig wurde vom Kampfkommandanten Magdeburgs, Generalleutnant Raegener die Sturmgeschützschule Burg alarmiert.
In der Nacht zum 14. April erhielt das in Gommern liegende 1. Bataillon des Grenadierregiments Scharhorst 2 unter Hauptmann Erich Rieger den Befehl, den amerikanischen Brückenkopf bei Westerhüsen anzugreifen. Das Bataillon stieß in schwungvollem Angriff, mit seinem Kommandeur an der Spitze, über Elbenau vor und warf den in der Ortschaft sich zäh verteidigenden Gegner Richtung Grünewalde zurück.
Der kühne Entschluss des Bataillonsführers, den Feind mit nur einer Kompanie nach Grünewalde zu verfolgen und ihn über die Elbe zu werfen, mit der Masse seines Bataillons den sich anbahnenden Erfolg erkennend, nach Norden weiterstoßend, den Brückkopf Wester-

17. Pz.-Pi.-Bat. errichtete die Floßsackbrücke südlich von Westerhüsen [8]

hüsen von Süden/ Südosten her anzugreifen und aufzurollen, war erfolgreich. Rieger stieß an der Spitze seiner Soldaten bis zur Floßsackbrücke durch, vernichtete mit Panzerfäusten und Sprengladungen dieselbe. Das Bataillon machte 230 Gefangene und reiche Beute an leichten Infanteriewaffen und Munition. Dann sammelte sich in der Abenddämmerung das Bataillon und ging befehlsgemäß auf Elbenau zurück. Der Angriff Riegers war von wenigen Sturmgeschützen unterstützt worden, während die Amerikaner keine schwere Technik und Panzerfahrzeuge zu diesem Zeitpunkt auf den Brückenkopf hinüberbringen konnten. Auch Rieger verfügte über keine Kampfpanzer, sondern nur über die Sturmgeschütze aus der Sturmgeschützschule Burg.
Aus drei Richtungen wurde der Westerhüsener Brückenkopf durchstoßen. Wo der Feindwiderstand sich versteifte traten die Sturmgeschütze in Aktion. Ganze Kompanien der Amerikaner wurden in die Elbe zurückgetrieben. Sie erreichten schwimmend das Westufer. Da die Führung der 2.US Panzer-Division keine Möglichkeit mehr sah, an dieser Stelle der Elbe schwere Waffen und Panzer hinüber zubringen, gab der Divisionsstab den Brückenkopf Westerhüsen ganz auf. Erst bei Barby gelang es den Pionieren der amerikanischen Truppen einen Brückenkopf zu halten. Auch hier entbrannten schwere Kämpfe. Bis Zerbst stießen die GIs vor.
Aus den Brückenköpfen heraus sollte der amerikanische Vorstoß nach Berlin geführt werden, noch bevor die Rote Armee dazu in der Lage war. Dieser letzte Wettlauf zur Eroberung der Reichshauptstadt wurde auf Befehl Eisenhowers, sehr zum Verdruss amerikanischer Kampftruppen, abgebrochen. Die alliierte Kriegsführung befürchtete zu viele Verluste. Dieser Beschluss war von der Militärführung bereits vor den schnellen Aktionen zum Elbübergang gefasst worden. Somit waren auch die Opfer bei den Kämpfen um die Brückenköpfe strategisch sinnlos gewesen.[1/5/9]

Diese 4cm-Kanone war am 13.04.1945 an der Elbe in Stellung gegangen, um die Floßsackbrücke zu schützen. Kurz nach dieser Aufnahme wurde die Mannschaft durch ein Volltreffer einer 8,8 cm-Flak ausgeschaltet. [1]

Panzer der 2. US Pz. - Div. in den Straßen der Altstadt, am 18.04.1945[1]

Sprengungen Magdeburger Elbbrücken [2]

Am 12. April 1945, gegen 11 Uhr, erschütterte eine heftige Detonation das Magdeburger Stadtgebiet. Die erste der innerstädtischen Elbbrücken, die Adolf-Hitler-Brücke (vormals Sternbrücke) sank in das Flussbett. Ihre im Wasser liegenden Trümmer versperrten die Durchfahrt. Durch Luftangriffe und Artilleriebeschuss wurden einige Brücken schon vorher beschädigt, konnten aber noch für den Verkehr benutzt werden. Nun kam der „Nero-Befehl" zur Anwendung. Die von den Pionieren des Pionier-Bataillons 4 angebrachten Sprengladungen dieser Brücke wurden zur Detonation gebracht.

Eine Kapitulationsaufforderung hatte die Kampfkommandantur Magdeburgs am 13. April strikt abgelehnt. Bedienungsmannschaften der Magdeburger Artillerie- und Flakbatterien im Norden der Stadt hatten ihre Stellungen nach heftigen Feuerduellen, vor den anrückenden alliierten Truppen, verlassen und sich über die noch intakte Reichsautobahnbrücke bei Hohenwarthe, auf das Ostufer zurückgezogen. Noch am gleichen Tag sprengten die deutschen Kräfte den über die Elbe führenden Teil der Autobahnbrücken. Auch Generalleutnant Raegener, der Kampfkommandant, verließ mit seinem Stab die Encke-Kaserne und zog sich in die ostelbische General-von-Hippel-Kaserne am Margarethenhof zurück.

Stück für Stück arbeiteten sich die US-Truppen von Westen her auf die Innenstadt zu. Erbitterten Widerstand leisteten Magdeburger Einheiten und der Volkssturm an zahlreichen Panzersperren, wie beispielsweise bei Diesdorf und Olvenstedt.

In der Nacht des 16. April, gegen 22.30 Uhr, wurde der Rest der Strombrücke, die zuvor auch durch Artilleriefeuer beschädigt wurde, sowie Teile der Eisenbahnhubbrücke, gesprengt. Bei der Strombrücke wurde durch die Sprengung des östlichen Joches der Elbübergang nur unpassierbar gemacht.

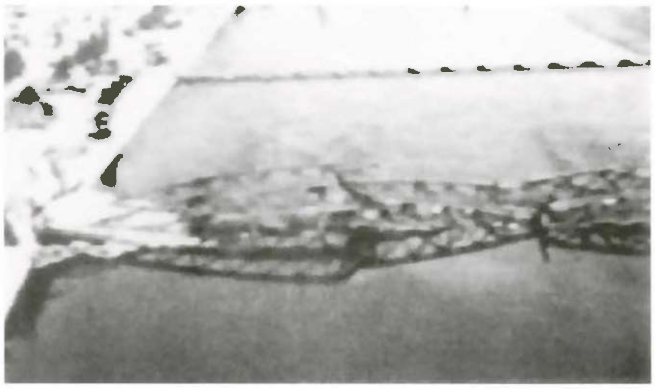
Da der Widerstand in den Straßen noch immer ungebrochen war, erfolgte am 17. April ein mehrstündiger ununterbrochener zermürbender rollender Fliegerangriff zweimotoriger Maschinen mit pausenloser Artillerieunterstützung.

Noch am 18. April, zwischen 16 und 17 Uhr, wurden aus der Herrenkrugeisenbahnbrücke vier Joche herausgesprengt. Auch hier war dadurch die Durchfahrt für Wasserfahrzeuge aller Art versperrt. Auf der Westseite hatte eine Sprengladung nicht gezündet, sodass das westliche Joch stehen blieb. Diese Sprengladung ging erst Tage später unkontrolliert hoch.

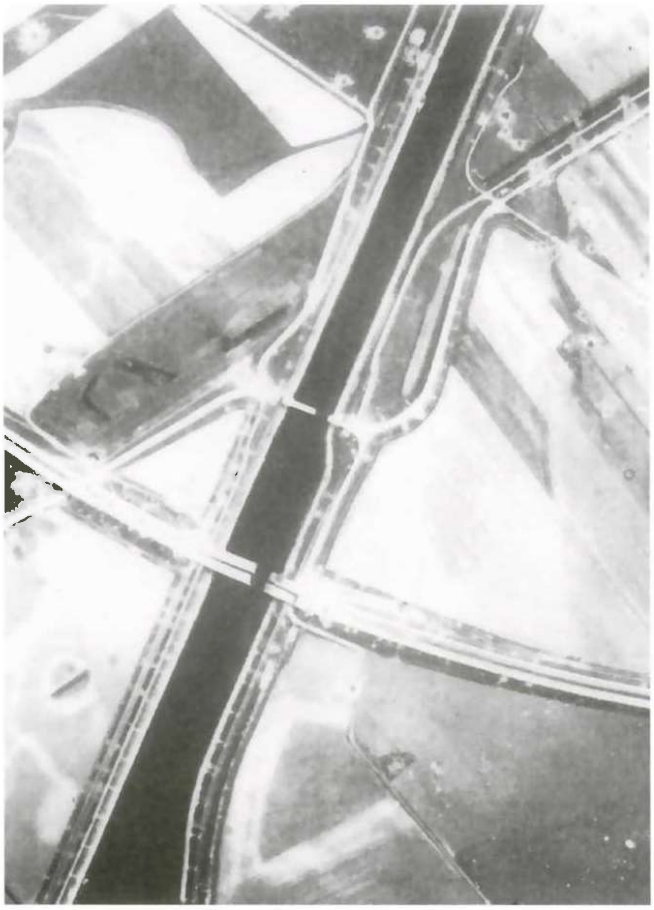
Ebenfalls am 18. April war in den Mittagstunden, vor den Augen der einrückenden US-Truppen, die im Norden der Altstadt gelegene „Hindenburgbrücke" und eine

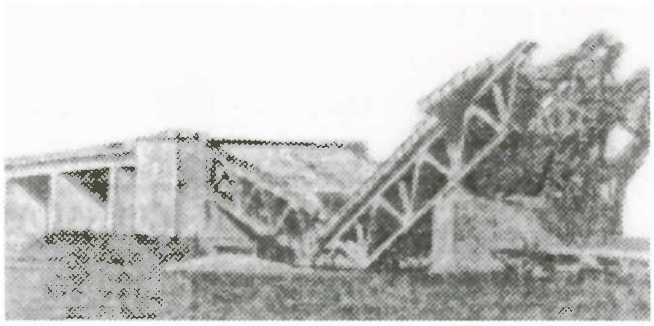
Panzer der 2. US Pz.-Div. vor dem Polizeipräsidium [7]

Panzer der 2. US Pz.-Div. vor dem Magdeburger Dom, am 18./19.04.1945



Drei Bilder: Die am 12. April 1945 gesprengte „Adolf-Hitler-Brücke" (Stembrücke) [8,9]





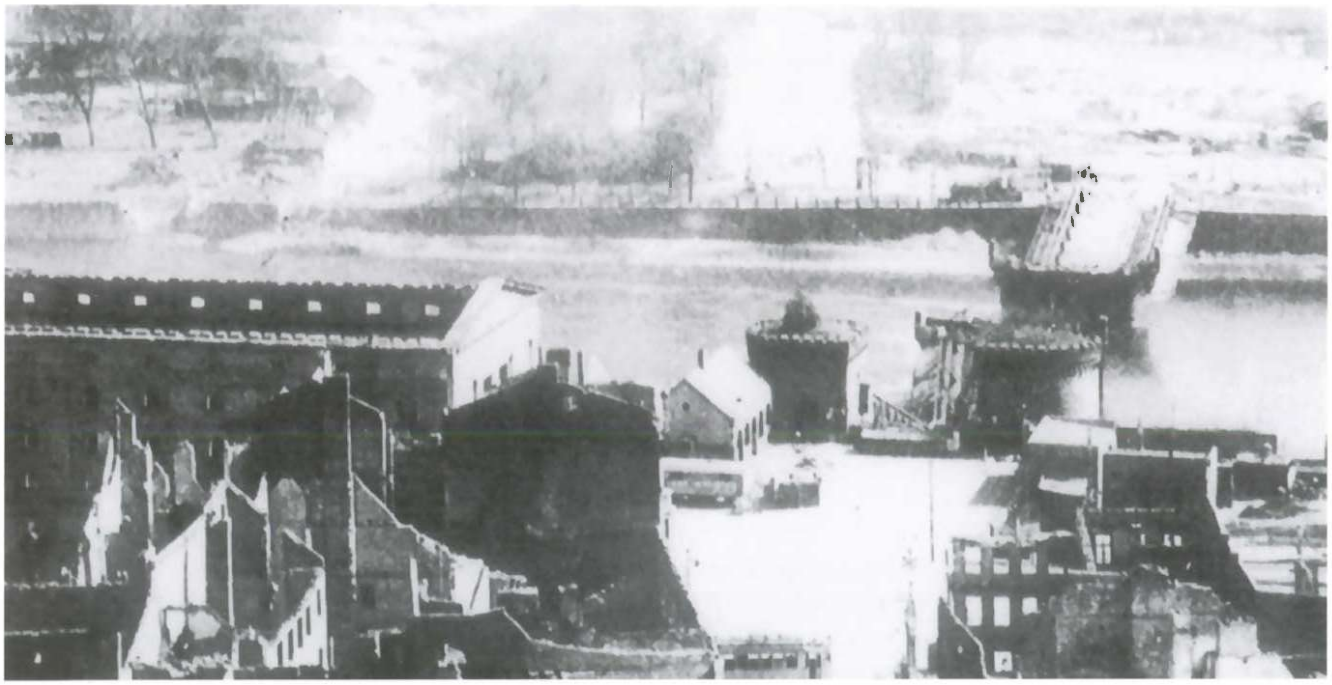
Zwei Bilder: Reichautobahnbrücke nach der Sprengung am 13.04.1945 [7,9]

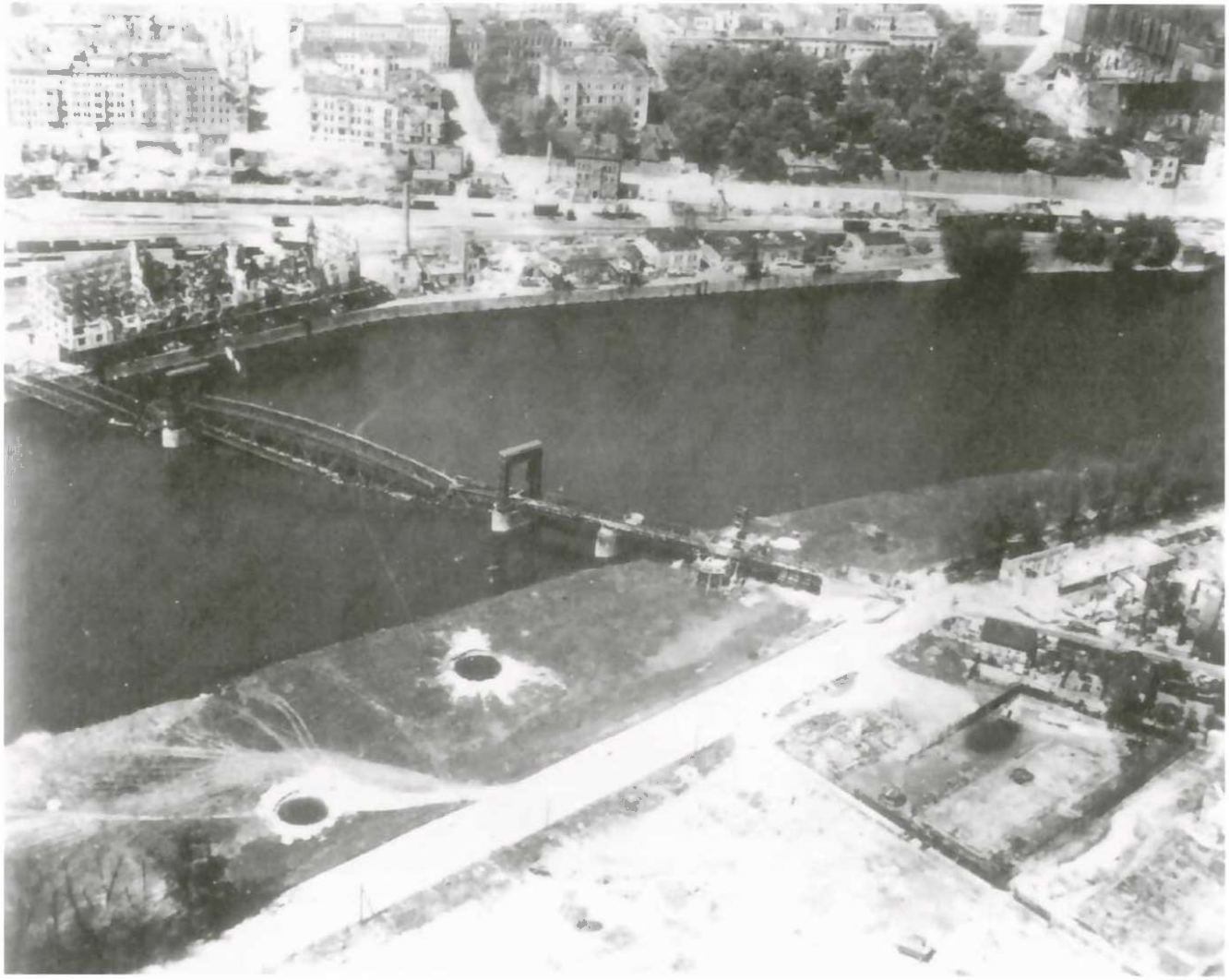
Stunde danach die „Brücke der Magdeburger Pioniere" in letzter Minute gesprengt worden. Somit war im Magdeburger Raum, von Schönebeck bis Hohenwarthe, kein Elbübergang der Stromelbe im Stadtgebiet mehr möglich.

Der 19. April war dann der Tag der endgültigen Eroberung Magdeburg-West durch die Regimenter und Bataillone der 30. US Infanterie-Division und der 2. US Panzer-Division. Der Tagesbericht der deutschen Wehrmacht vom 19. April 1945 lautete: „Magdeburg, westlich der Elbe eigener Widerstand erlegen...". Auch nach dem 19. April dauerten die Artillerieduelle, über die Elbe hinweg, an.

Somit war auch die Verbindung der Werderbevölkerung zur Altstadt für längere Zeit unterbrochen. Das Wasser zwängte sich durch die im Flussbett liegenden Brückenjoche. Die Elbe bildete im Raum Magdeburg eine erste Demarkationslinie.[2/3/6]

Zwei Aufnahmen der US-Army vom 19. April 1945, oben Luftaufnahmen, unten Blick von der Johanniskirche auf die am 16. April von den 4. Pionieren der Magdeburger Garnison gesprengten Strombrücke. [7]

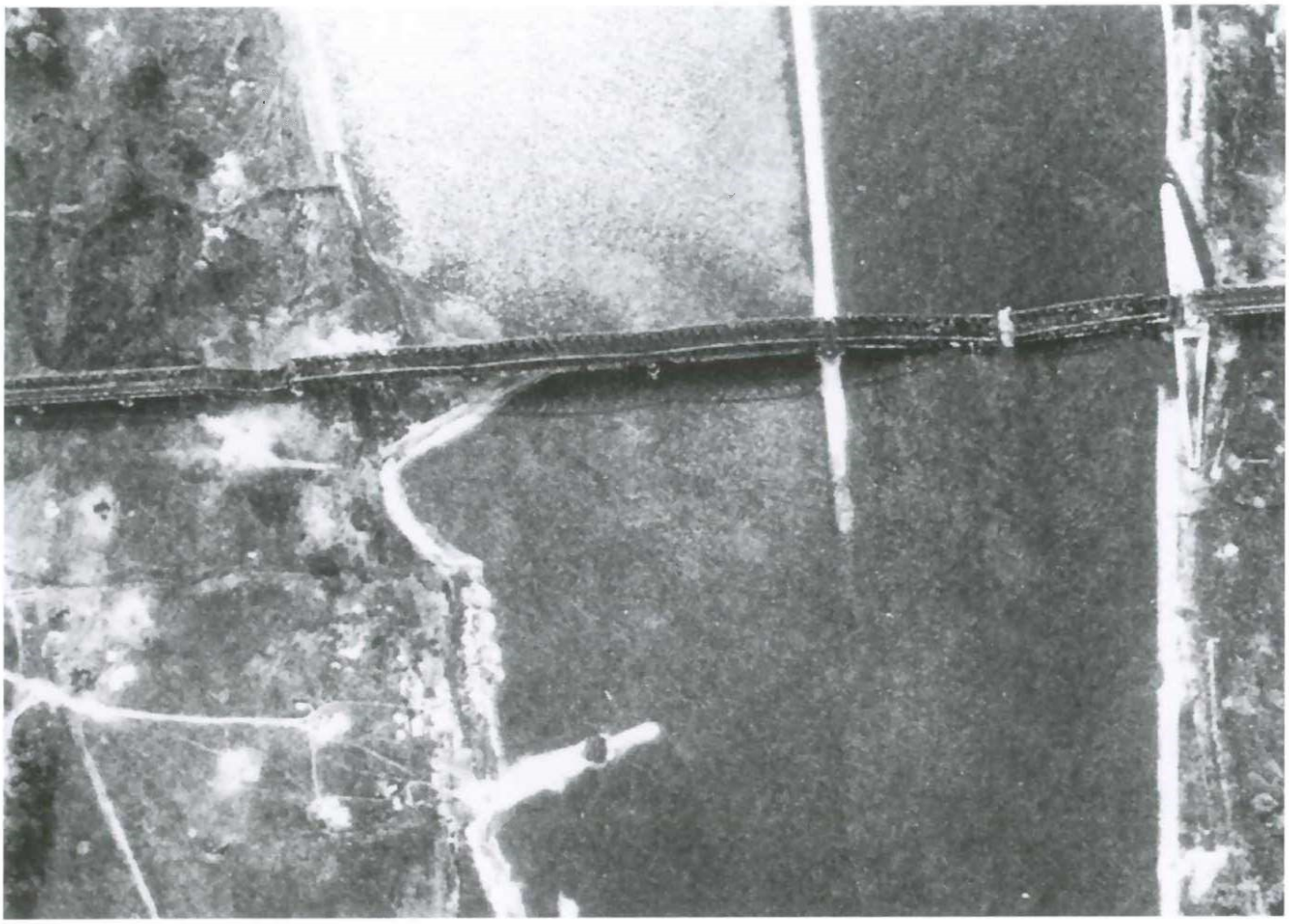




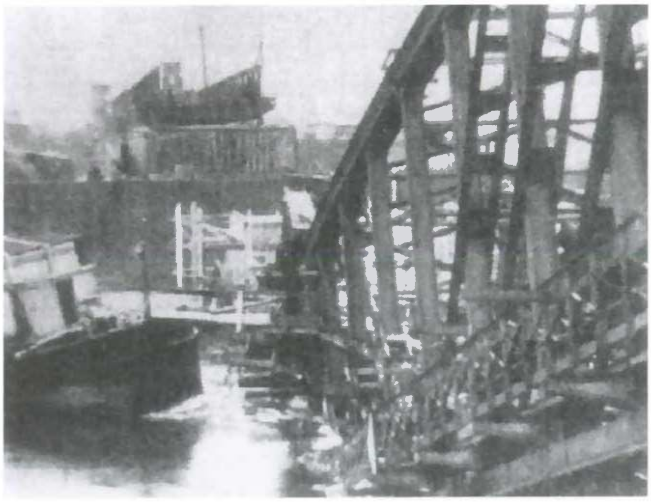
Die gesprengte Eisenbahnhubbrücke[7]

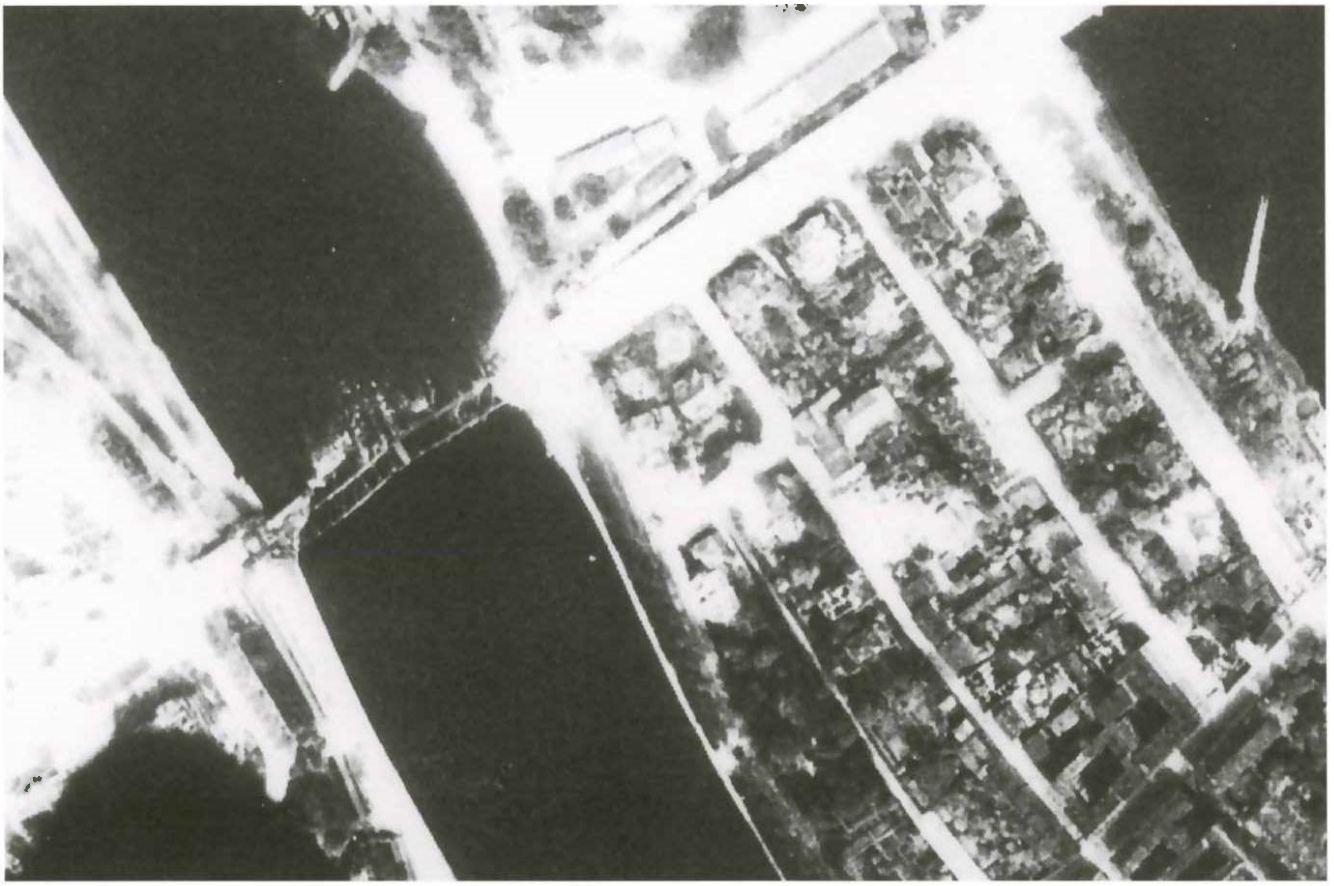
Ebenfalls am 16.04.1945, die Sprengung der Eisenbahnhubbrücke – Blick vom Stadtparkturm am 19.04.1945[8]

Die am 18.04.1945 noch kurz vor dem Einrücken der US-Streitkräfte gesprengten „Hindenburgbrücke"[8]



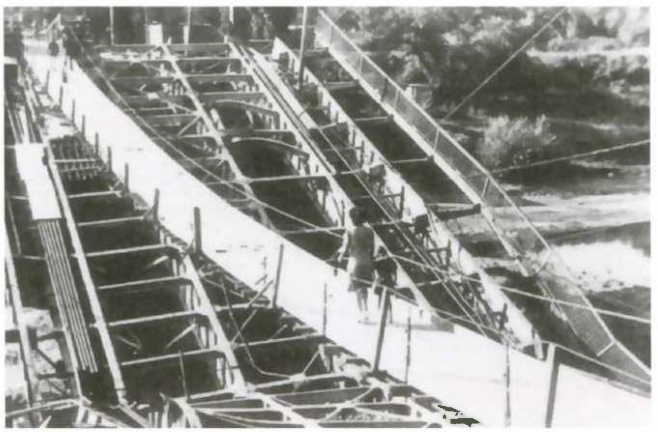
Drei Bilder der gesprengten Herrenkrug-Eisenbahnbrücke (17./18.04.1945) [7,8]

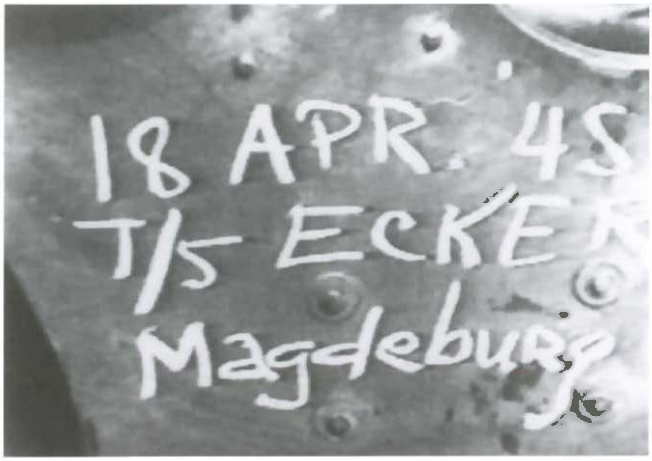




Zwei Bilder von der am 18.04.1945 gesprengten „Hindenburgbrücke“ [7]

Ebenfalls am 18.04.1945 gesprengt, die „Brücke der Magdeburger Pioniere“. Diese Brücke wurde von den Garnisonstruppenteilen (4. Pioniere) selbst in die Luft gesprengt. [8]





Drei Bilder vom Antrittsbesuch des Kommandeurs der 370. russ. Inf.-Div. der 3. Stoßarmee, General Bagylewski in Stab der US-Besatzung Magdeburg-West, der 30. US-Inf.-Div., unter General Hobbs, 07.05.1945

Friendship Bridge

Amerikanische und russische Behelfsbrücken [2/9]

Am 5. Mai 1945 hatten die Vortrupps der 3. russischen Stoßarmee die Elbe, über Burg kommend, erreicht. In den Kasernen am Herrenkrug/Margarethenhof ergaben sich tausende deutsche Soldaten der 12. Armee Wenck, die sich aus dem Berliner Raum zur Elbe zurückgezogen hatten, und unzählige Verwundete, den Rotormisten. Sie wollten viel lieber in amerikanische Kriegsgefangenschaft gehen. Das war ihnen durch die zerstörten Elbbrücken aber nicht mehr möglich.
Am 7. Mai 1945 wurde der Kommandeur der 370. russischen Infanterie-Division der 3. Stoßarmee, General Bagylewski, im Stab der US-Besatzung Magdeburg-West, zu seinem Antrittsbesuch für Magdeburg-Ost, vom Kommandeur der 30. US Infanterie-Division General Hobbs, in der Kaiser-Friedrich-Straße 16 (Gerhard-Hauptmann-Straße), empfangen. Anwesend war auch der US-Kommandant Major Ackermann. Eine Parade beschloss diesen denkwürdigen Tag.
Am 8. Mai wurde die Kapitulation Hitlerdeutschlands bekannt gegeben. Der Krieg war nun endgültig zu Ende.
Am 5. Mai waren die Truppen der Sowjetarmee in den Ostteil der Stadt eingerückt. Um eine Verbindung zwischen den Alliierten zu schaffen, eine Straße nach Berlin zu besitzen, sowie den Austausch der Kriegsgefangenen und der DP's (verschleppte Personen) vornehmen zu können, wurde die Errichtung einer Elbbrücke dringend notwendig.
Von den Pionieren des 250.US Engineer Combat-Bataillons (Pionier Bataillons) wurde schließlich ein Brückenbauwerk aus Holz in der Nähe der gesprengten Strombrücke errichtet. Nach der Fertigstellung verkündeten große Schilder auf beiden Seiten, südlich der im Wasser liegenden Strombrücke, ihren Namen: Friendship Bridge – Brücke der Freundschaft. Am 2. Juni 1945 wurde sie eingeweiht. Die Soldaten des 250. Pionier-Brückenbau-Bataillons paradierten, begleitet von einer Band der Glasgow-Highlanders, der Wechsel der alliierten Besatzungstruppen war schon im Gange, über die fertiggestellte Holzbrücke, bis zur Zollbrücke und zurück. Auf der kleinen Tribüne inmitten der Brücke hatten sich Offiziere der Truppen der Siegermächte zur Abnahme der Parade aufgestellt. Es waren amerikanische, schottisch-britische und russische Offiziere. Sie begrüßten die Fahnen und Soldaten mit militärischen Ehren.
Auch zahlreiche Magdeburger waren gekommen, um dieses militärische Spektakel zu erleben, hofften sie doch, von jetzt an, wieder die östlichen Stadtteile besuchen zu können. Vom Dach des vorderen Elbbunkers

Amerikanische, Schottische und russische Offiziere kurz vor der Brückenweiche am 02.06.1945. Dicht gedrängt die Zuschauer.

Zwei Tafeln mit der Aufschrift „Friendship Bridge" – Errichtet durch das „250th Engineer Combat BN." am 30. Mai. 1945 [7]

Die Ansprache durch einen amerikanischen Offizier [7] *und die „Brücke der Freundschaft" aus einen US-Army-Filmdokument* [7]

am Fürstenufer verfolgten viele dicht gedrängt die Parade. Militärpolizei hatte alle Hände voll zu tun, um den Paradeplatz freizuhalten. Im Anschluss daran fand im Herrenkrug eine große gemeinsame Freundschaftsfeier im Freien statt.

Über diese Brücke zogen nun in beiden Richtungen wochenlang Soldaten und ehemalige Kriegsgefangene in ihre Heimat. Wenn man dachte, Magdeburg sei mit dem Ostteil wieder verbunden, dann hatte man sich geirrt. Diese Brücke durfte, einer Anordnung der Militärbehörden zur Folge, nicht von deutschen Bewohnern der Stadtteile überquert werden.

Auch nach Kriegsende blieb die Stadt bis zum 1. Juli 1945 in zwei Besatzungszonen geteilt. Im Mai/ Juni bis zum 1. Juli 1945 waren die meisten amerikanischen Frontsoldaten und Panzer, der 9. US-Armee, bereits in Richtung Braunschweig abgezogen.

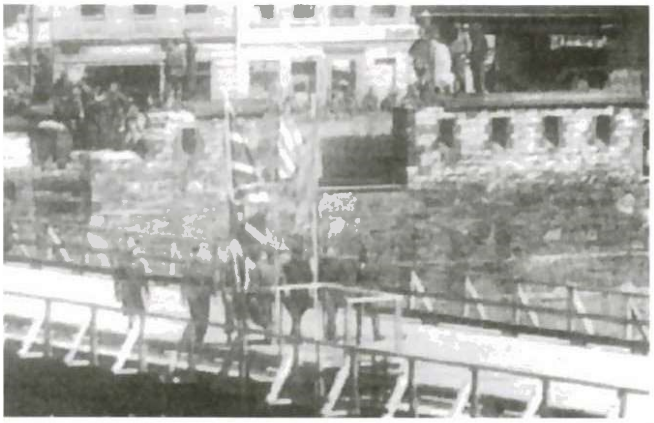
Dafür hatten am 30. Mai Teile des 8. Britischen Armee-Korps, unter General Barker, in Magdeburg militärpolizeiliche Sicherungsaufgaben übernommen. Das waren Angehörige der 15. Schottischen Infanterie-Division, und zwar das 6. Bataillons königlich-schottische Füsiliere der 44. (Lowland) Infanterie-Brigade, das 9. Bataillon Cameronians (Schottische Schützen) und das 2. Bataillon Glasgow Highlanders (HCI). Die beiden letzteren gehörten zur 46. (Highland) Infanterie-Brigade.

Bei der Einweihung der Brücke der Freundschaft war die Band (Militärkapelle) der Glasgow Highlanders dabei. Nach der Einweihung der Brücke befand sich unterhalb des Johannisbergers ein amerikanisch-britischer Kontrollpunkt.

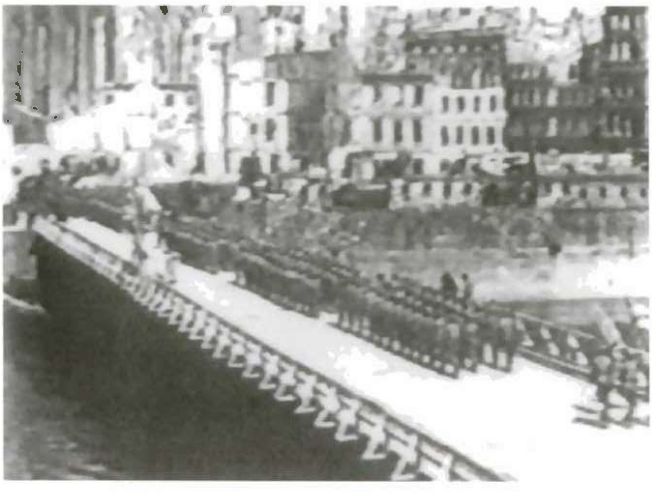
Zwischenzeitlich hatten Pioniere der Roten Armee eine zweite Behelfs-Pontonbrücke zwischen den zerstörten Brücken (Eisenbahnhubbrücke und Adolf-Hitler-Brücke) errichtet. Hier waren Bahnanschlüsse (alte Kanonenbahn) nach Osten möglich, um die nach Osten zurückflutenden Kriegsgefangenen, ehemalige KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter, besser bewältigen zu können.

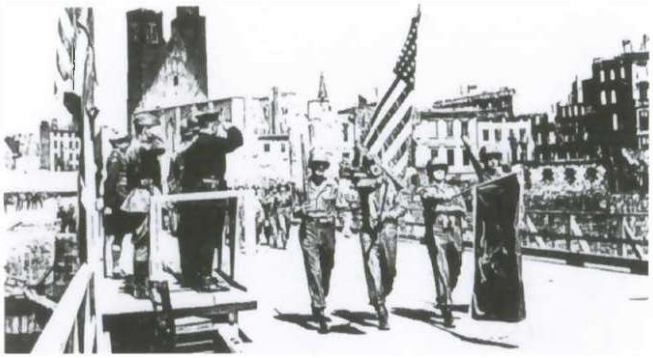
Nach dem 1. Juli 1945, gemäß dem Abkommen der Konferenz von Jalta, hatten die sowjetischen Truppen die Elbe überquert, um nun auch den Westteil der Stadt zu besetzen. Die Alliierten Truppen rückten vollständig ab. Dafür zogen endlose Kolonnen von Panjewagen, kleine Lastkraftwagen und russische Soldaten über die hölzerne Freundschaftsbrücke. Die Zivilbevölkerung erwartete die neuen Besatzer mit gemischten Gefühlen.

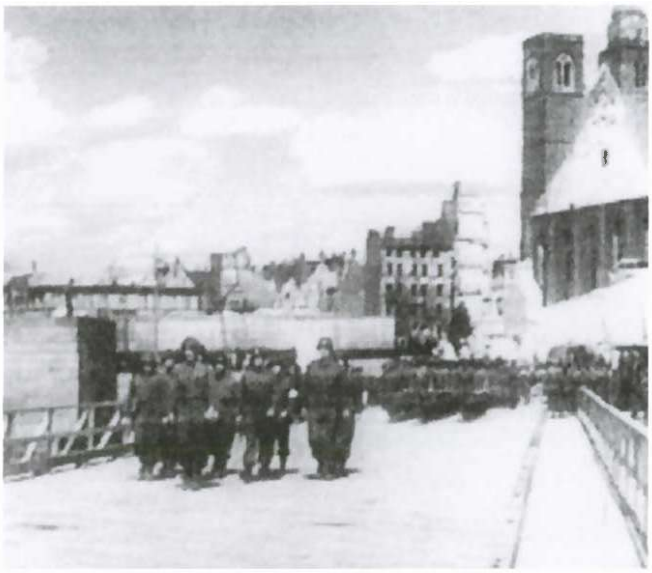
Am 12. Juli wurde die Freundschaftsbrücke für die Zivilbevölkerung freigegeben. Den Sowjets kam es darauf an, die politisch-antifaschistische Arbeit in beiden Stadtteilen zu vereinheitlichen. Noch am 11. Juli war die Entscheidung darüber allerdings noch nicht getroffen gewesen.



Die feierliche Einweihungsparade auf der „Brücke der Freundschaft" am 02.06.1945 [7]



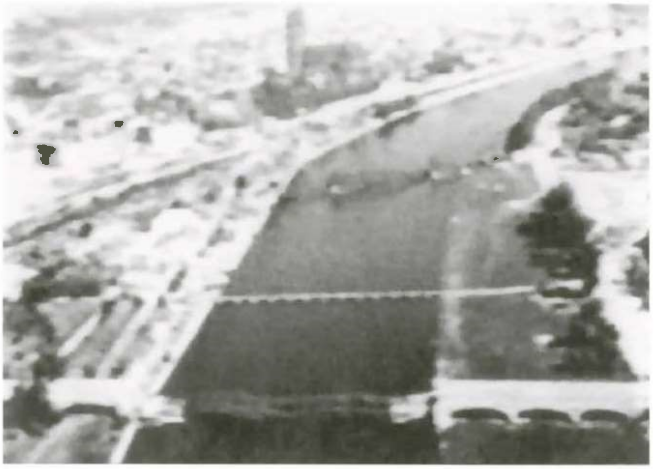




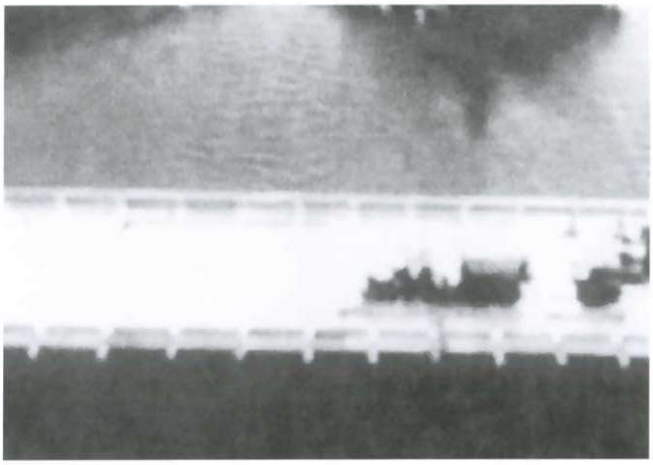
Amerikanische, schottische und russische Offiziere (Oberst Puvoror) auf der Tribüne grüßen die Fahnen des 250. US-Pi.-Batl. bei der Einweihungsparade. [7]

Die „Brücke der Freundschaft" blieb bis zum 29. April 1946 der einzige Elbübergang im Raum Magdeburg. Bis dahin wurde die Holzbrücke durch eine Stahlbrücke ersetzt und fortan Konnte auch die Straßenbahn wieder nach Cracau fahren. Der zweite wichtige Elbübergang, die Nordbrücke (später Wilhelm-Pieck-Brücke), wurde erst 1952 für den Verkehr freigegeben.[2/3/9]

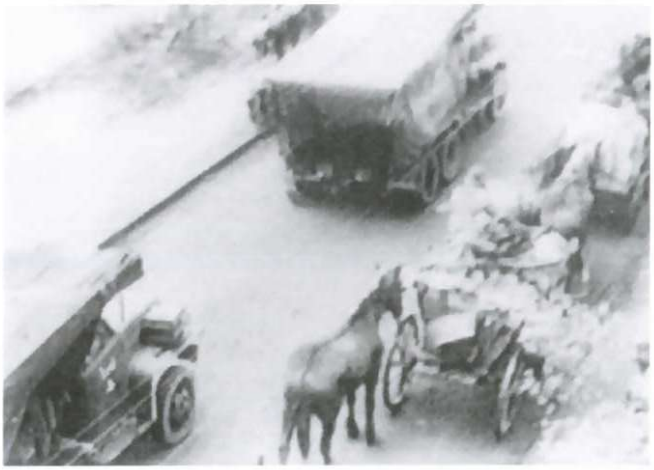
Die von russischen Pionieren errichtete Pouton-Behelfsbrücke, zwischen den zerstörten Elbbrücken, der Stern- und der Hubbrücke, mit Flüchtlingsstrom.
Unten: Russischer Offizier und Schottischer Offizier des 9. Batl. Cameronians [7,8]



Flüchtlinge auf der russischen Poutonbrücke [7]



Am 01.07.1945 rückte die Rote Armee in ganz Magdeburg ein, mit LKWs und Panjewagen. [7,8]



Quellen- u. Literaturnachweis

1 = (übersetzt durch den Autor) „Operation Elbe", Lt. Houcek, Kap. I – III (Der Übergang bei Westerhüsen). Aus US- Kriegstagebüchern zusammengestellt. Internet: http://www.army.mil/cmh-pg/documentes/ elbe-fm.htm

2 = „Dann färbte sich der Himmel blutrot- Die Zerstörung Magdeburgs 16.01.1945"
Museumskatalog 1995 S. 112 – 164 von A. Heidelmayer

3 = Berichte und Aufsätze aus Magdeburger Tageszeitungen 1965 –1995, A. Heidelmayer

4 = „Kriegstagebuch des 120. US- Infanterie- Regiments", Washington 1947, desgl. Internetauszüge Nationalarchiv Washington

5 = „Die Armee Wenck - Hitlers letzte Hoffnung" Gellermann 1990

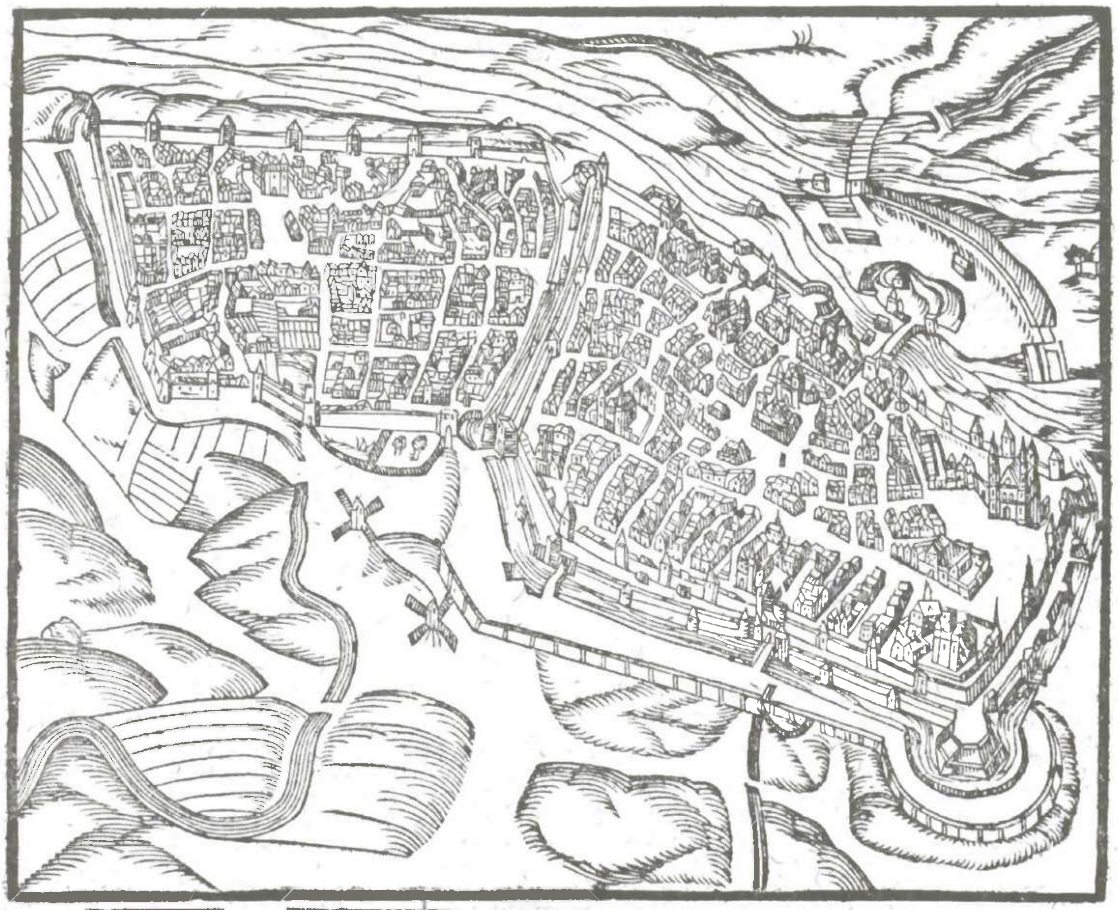
6 = Amtliche Wehrmachtsberichte (Sammlung Zeitungsausschnitte

7 = Dieses Bild stammt aus dem Bestand der 9. US-Army, bzw. aus einem US-Filmdoku-ment des Nationalarchivs Washington, Kop. Kulturh. Museum MD

8 = Dieses Bild stammt aus Privatsammlungen

9 = Diese Aussage geht auf eine Sequenz des Filmdokuments der 9. US-Army zurück.

Original Holzstich aus: Sebastian Münster um 1570 (EPe)



MEydenburg ist ein alte Statt/gelegen an der Elb/vō der ich hievorn gesagt hab/warumb sie also genennt ist worden. Vñ nachdē die vngläubigē Wenden vorzeiten sie gar verwüstet hattē/ hat sie der Groß Keyser Ott vnd sein Gemahel Edith Königin vō Engellandt/ Añ Christi 949. wider auffgericht/gefreyet vnd begnadet/vnd das Bisthumb vō Vallerßleue dahin gelegt/macht es zu einē Ertzbisthumb. Vnd alß er das vnderstund/war ein Bischoff zu Halberstatt mit Namen Bernhard/d' legt sich wider den Keyser/vñ verbote es jhm: dañ die Statt war vnder seinem Bisthumb. Das verdroß dē Keyser/dieweil die Statt vō Vätterlichen Erb sein war/vnd ließ den Bischoff fahen/vnd zu Quendelburg in Kercker legē/da blieb d' Bischoff mit gedult ein zeitlang/ob vieleicht d' Keyser sich eins bessern bedenckē würd/vñ jhn wider auß d' Gefengknuß lassen. In dē kam herzu d' Abend des Nachtmals Christi/da gedacht d' Bischoff an sein Dienstbarkeit die er in d' Kirchen solt vollbringē/vñ ließ jhm heilige Kleyder auß d' Kirchen bringen/alß er sie angelegt hatt/begert er dz man den Keyser zu jm berüfft/das geschahe nun/d' Keyser meynt d' Bischoff würd sich verwilligen zu der fürgenomnen Sachen: aber der Bischoff hub auff sein Hand vnd thet den Keyser in Bañ/darumb/daß er hett Hand angelegt/an dē Gesalbten des Herrē/vñ gebote darzu durch dz gantz Bisthumb/daß man kein Kirchē Ampt solt halten. Da fieng der Keyser an zu lachen/meynt er were von Sinnen komen/dz er ein solches vnderstünd in der Gefengknuß. Aber darnach da er jhm weiter nachgedacht/wolt er den Sententz des Hirten nicht verachten/sonder hieß den Bischoff ledig vō der Gefengknuß machen/

Nachwort

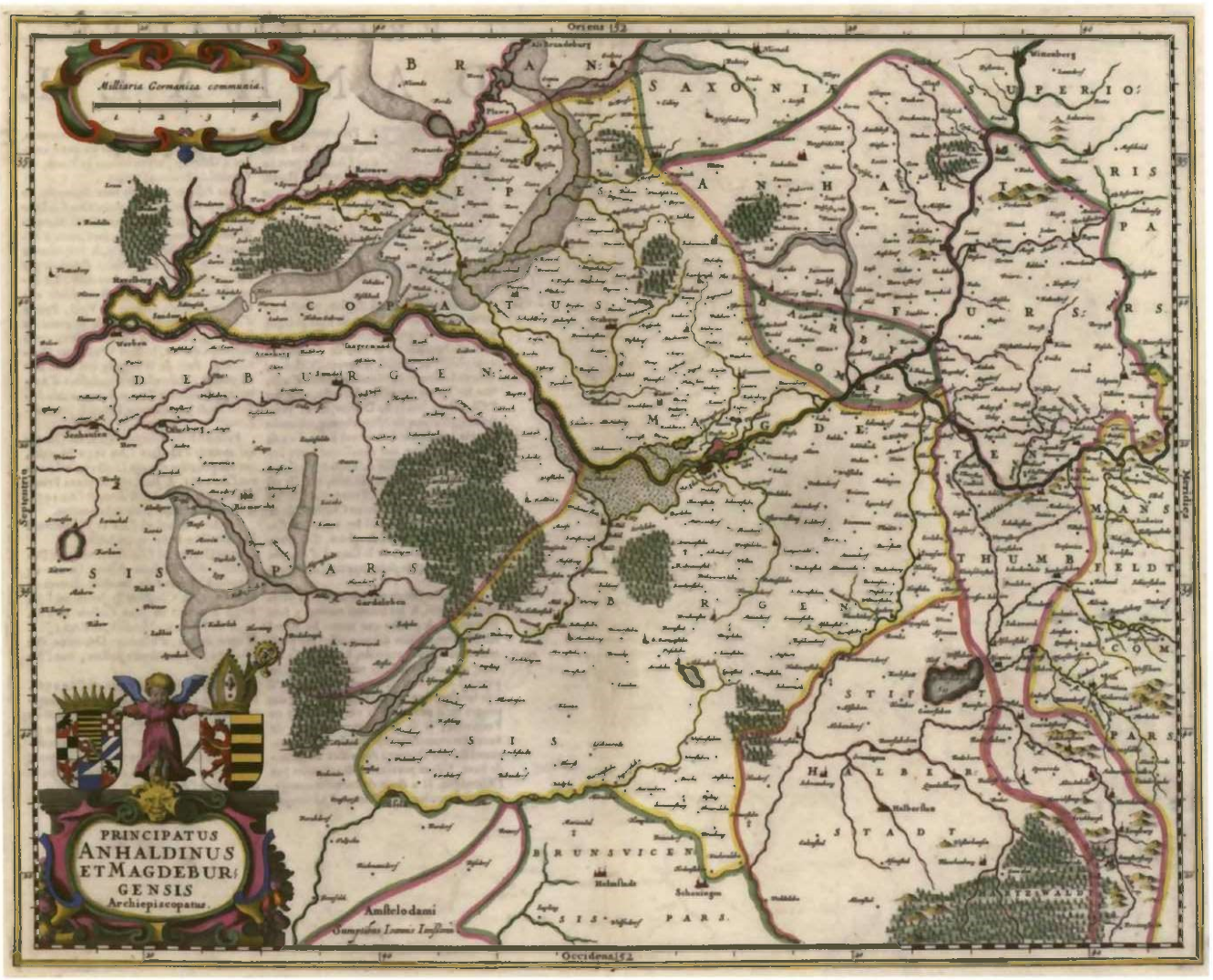
Zitat Sebastian Münster 1570

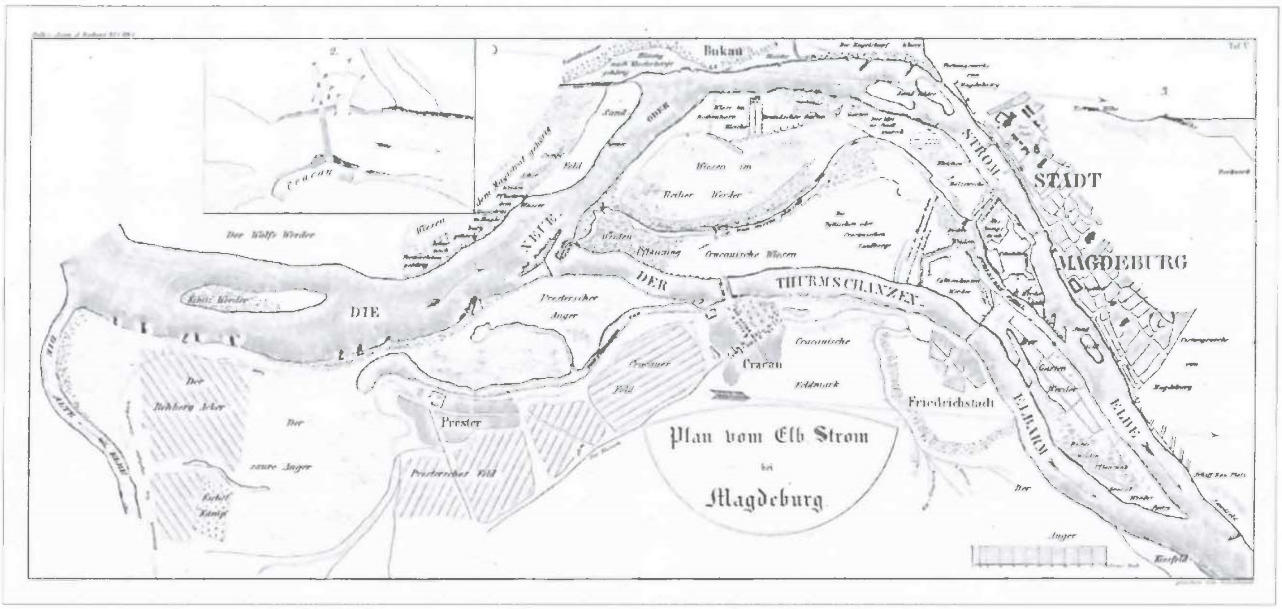
„ Meydenburg ist ein alte Statt, gelegen an der Elb"

Die Gunst der Lage war die Stärke Magdeburgs: Am Prallhang der Elbe auf dem Domfelsen gebaut, mit dem kontrollierenden Blick über das breite Elbeurstromtal und an der Stelle der letzten größeren Furt vor der Norddeutschen Tiefebene gelegen.

Der Lage an der Furt verdankt Magdeburg den militärischen, wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung. Dazu gehören die Zollrechte auf der Elbe und dem Hellweg (Königsweg, die heutige Bundesstraße 1). Immer wieder spielte die Elbe als Grenzfluss eine große Rolle, gerade auch in Verbindung mit der Christianisierung der Slawen und den damit verbundenen Kriegen. Brücken waren im frühen Mittelalter selten zu finden. Immer

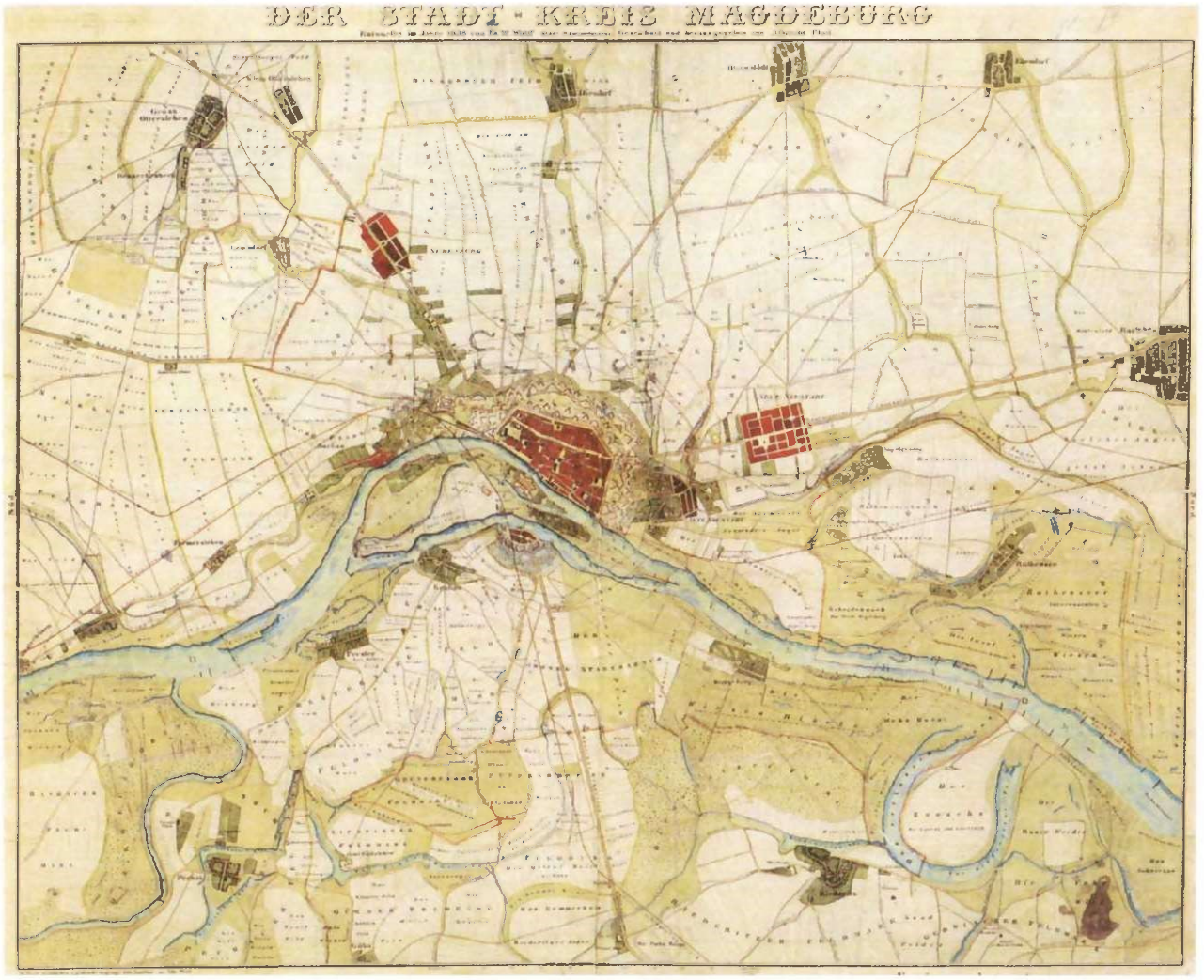
Plan Principatus Anhaldinus et Magdeburgensis, Darstellung der Elbe im Großraum Anhalt und Magdeburg





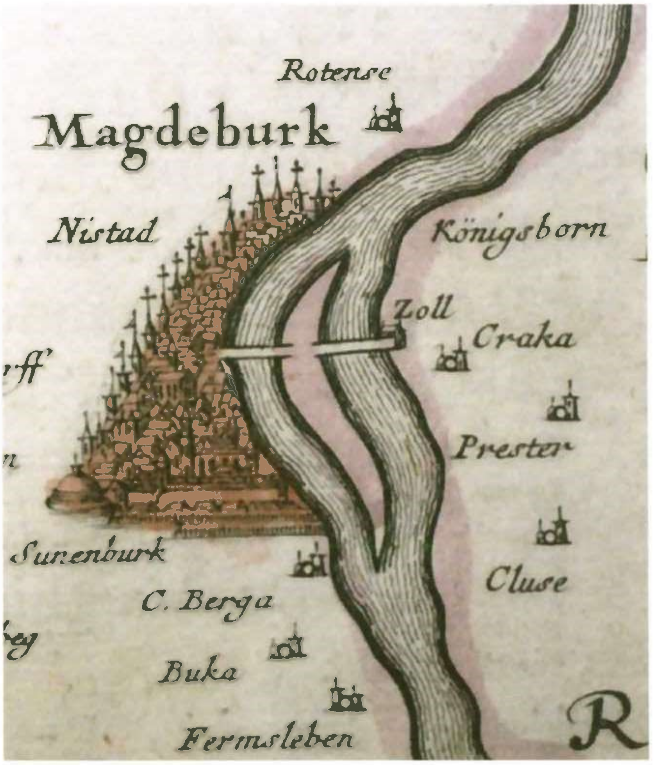
Historischer Plan, gestochen vom Goldschmied, Grelles Journal der Baukunst, ca. 1830 (SPa)

Plan der Stadt Magdeburg sowie der selbstständigen Landstadt Sudenburg, entworfen im Jahre 1838 von F. W. Wolff, Stadt-Bauconducteur, hergestellt und herausgegeben von A. Platt



wieder ist schon bei Widukind von Corvey (Die Sachsengeschichte) die Bedeutung der Furten betont worden.

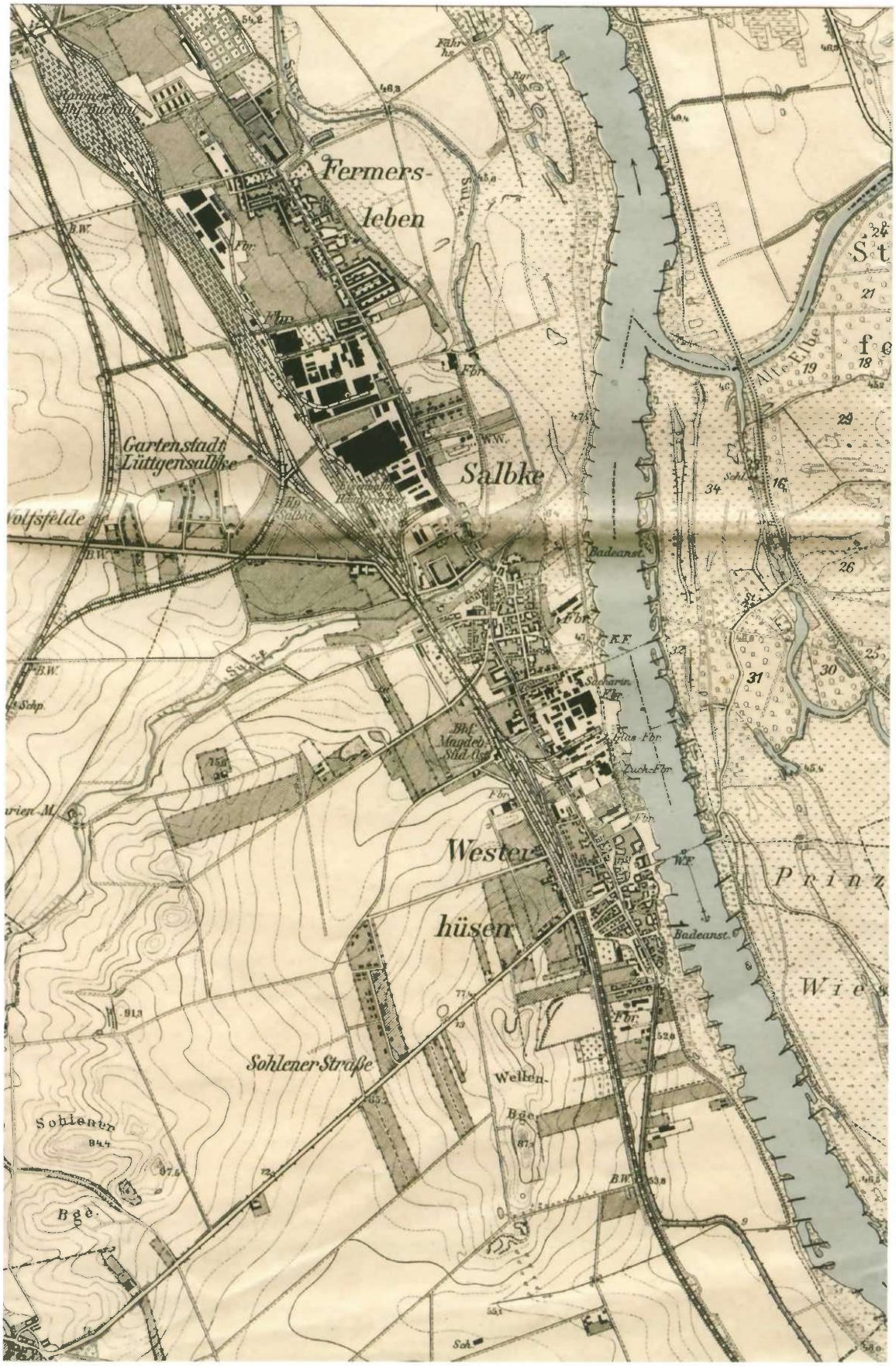
Die Namensgebung „Furt" ist bei vielen deutschen Städten, wie Frankfurt, Schweinfurt nicht verwunderlich. Häufig wurden auch einfache Fähren– manchmal floßartig – zum Queren der Flüsse verwendet. Brücken zu errichten galt immer für ein verdienstvolles und heiliges Werk. So ließ der Erzbischof Willigis von Mainz zur Zeit Ottos des Großen (10. Jahrhundert) die Brücken von Aschaffenburg über den Main und von Bingen über die Rahe bauen. Obwohl Otto auch in Magdeburg ein Bistum einsetzte, ist ein Brückenbau aus dieser Zeit nicht bekannt, wohl aber sind aus früheren und aus dieser Zeit Knüppeldämme im Elbeurstromtal belegt. Es ist ja leicht vorstellbar, wenn sich die Wassermenge der heutigen Stromelbe und Alten Elbe über das gesamte Urstromtal verteilt, dass die Furten bei Normalwasser nur maximal 20 – 30 cm tief waren.



Planausschnitt, Kupferstich um 1640, Johannes Blaeu (EPe)

Firenze di Lung Arno (EPe)

Elbtal und Börderand, Wanderkarte 1927, Planausschnitt (EPe)



Die Brücken aus römischer Zeit waren durch Bögen bestimmt und sicherlich hat Otto der Große diese Technik mit über die Alpen gebracht. So sind die Brücken des Mittelalters aus konstruktiven Gründen meist im hohen Bogen gewölbt und erhielten möglichst wenige Pfeiler, erst im 16. Jahrhundert entstanden Brücken mit flacheren Bogen (wie die 1596 – 1598 erbaute Fleischerbrücke in Nürnberg). Selten waren Brücken ganz aus Stein gebaut - im Gegensatz zu den spätrömischen -. Die von Holzgerüsten getragenen Pfahl – oder Jochbrücken bildeten überall die Regel. In dieser Konstruktionsart sind auf den zeichnerischen Darstellungen Magdeburgs die ersten Brücken im 16. Jahrhundert dargestellt. Auf den Brücken standen zuweilen außer den Türmen Heiligbilder, Kreuze, Kapellen, ja sogar Herbergen und Hospize für Reisende, zu Marktzeiten auch Kramläden (wie z. B. Kramlerbrücke in Erfurt, Rialtobrücke in Venedig).

In manchen Städten wurde an den Brücken unter freiem Himmel Gericht gehegt, das Brückengericht, welches später in ein in der Nähe der Brücke gelegenes Haus verlegt wurde. Auch fanden an und auf Brücken verschiedene gerichtliche Vorgänge statt, wie Gantverkäufe und Ausstellungen am Schandpfahle (in Zürich auf der Limmatbrücke), ferner peinliche Strafen wie die Säckung und Schlemmung z. B. in Basel auf der Rheinbrücke. In Magdeburg weist der Name Zollbrücke auf die besondere Bedeutung des Zollrechts und damit verbunden auf den Reichtum der Stadt hin. 1200 Jahre Stadtgeschichte Magdeburgs sind auch mit der Geschichte der Elbe verbunden. Die ausführliche Dokumentation von Ingelore und Jürgen Buchholz verbunden mit den historischen Dokumentationen und neuzeitlichen Fotos von Jürgen Buchholz spannen den Bogen vom Mittelalter bis zur Jetztzeit.

Eckhart W. Peters