

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

## Magdeburger Elbbrücken

Ingelore Buchholz

Dr. Jürgen Buchholz



**MAGDEBURG**

*Die Stadt mit Zugkraft*

## Inhaltsverzeichnis

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

## Vorwort

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Magdeburg im Februar 2005

*Ingelore Buchholz*

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



## 1. Brücken – Allgemeines

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

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

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

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

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

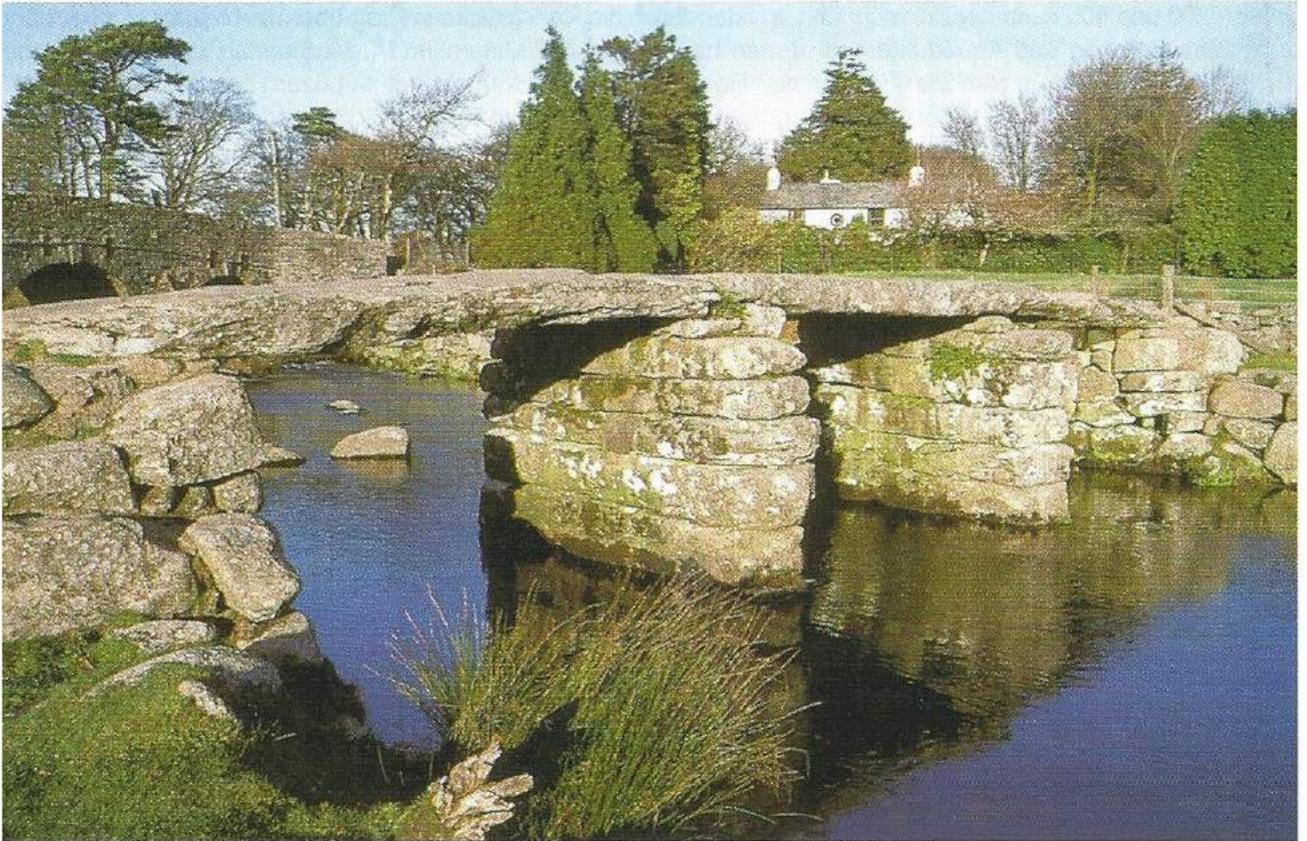
Antike hatten es die Brückenbauer zu einer erstaunlichen Kunstfertigkeit gebracht, die im Mittelalter wieder in Vergessenheit geriet. Erst in der Neuzeit kam es zu einer erneuten Blüte des Brückenbaus.

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

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

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

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



Upper Bridge in Devon, 13. Jahrhundert (WWe)

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



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

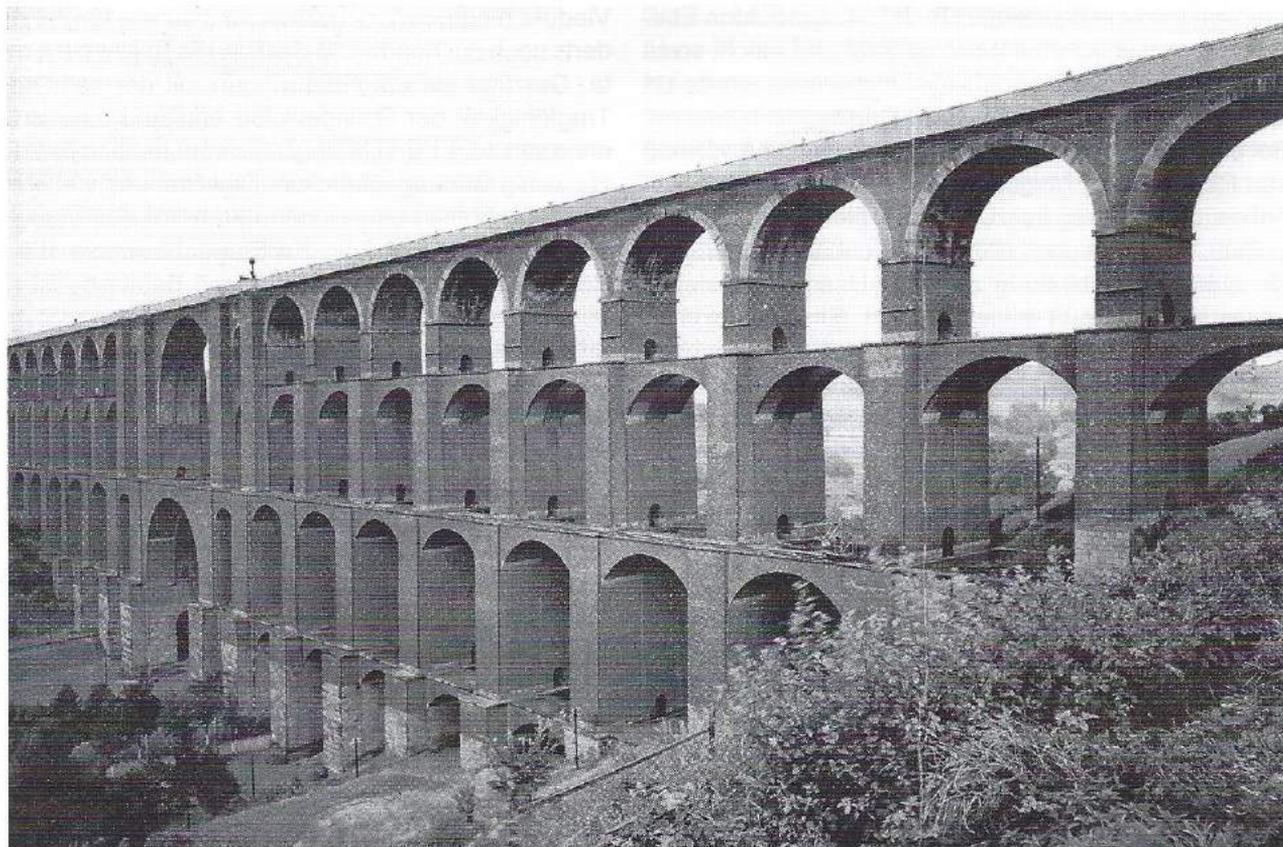
Im 12. Jahrhundert entstand die steinerne Donaubrücke bei Regensburg und im 14. Jahrhundert (genau 1358)

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

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

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





Göltzschtalbrücke (TDe)

Göltzschtalbrücke auf einer alten Postkarte (EPe)

