

Copyright  
Hochschule  
für  
Technik  
und  
Wirtschaft  
Berlin

# TEIL 1 – GRUNDLAGEN

Wesen und Werden der Brückenbaukunst

Seite 19: Ernst Hildebrand: „Ingenieurwissenschaft“, Wandgemälde in der technischen Hochschule, Charlottenburg um 1900. Im Hintergrund der Nord-Ostsee-Kanal mit der Brücke bei Levensau im Bau. Noch scheint die Arbeit dramatisch praxisnah und nur wenig abgehoben in mathematischen Abstraktionen. Die Rollen aber sind schon verteilt: Zusammenarbeit der Spezialisten, darunter wohl auch ein Architekt.

Die Brücke als Zeichen der Verbundenheit. Postkarte mit Aufruf zur Völkerversöhnung nach dem Ersten Weltkrieg.



## BEGRIFF – Sinn und Sinnlichkeit der Brücken

„Die Brücke schwingt sich leicht und kräftig über den Strom.  
Sie verbindet nicht nur schon vorhandene Ufer.“

*Martin Heidegger*

Seitdem Brücken nicht mehr begriffen, sondern nur noch befahren werden, macht man sich keinen Begriff mehr davon. Welchen Erlebniswert, welchen Bedeutungsgehalt, welche Symbolkraft eine Brücke haben kann, scheinen wir vergessen zu haben.

Heute im Zeitalter der schnellen Bewegung mit allerhand Vehikeln nehmen wir Brücken nur noch wahr, wenn sie quer unseren Weg kreuzen, und auch dann nur noch flüchtig. Das Erlebnis des Brückenübergangs findet nicht mehr statt. Brücken sind unsichtbarer Teil der Fahrbahnen geworden, Straßen auf Stelzen. Wir bemerken es gar nicht, wenn wir eine Brücke überqueren. Der Brückenweg ist flach und unauffällig, er ist in Profil und Gestaltung von der Fahrbahn nicht mehr zu unterscheiden. Anfang und Ende der Brücke sind im Interesse des flüssigeren Verkehrs verschliffen. Man verweilt nicht mehr auf solchen Brücken. Man schaut nicht mehr von ihrer Höhe hinab auf den Fluss oder in den Abgrund, über den die Brücke führt. Man spürt nichts, denkt nichts und hat vergessen, was das sinnliche oder auch sinngebende Erlebnis einer Brücke sein kann. Eine schöne Brücke ist ein Medium, das sinnliche Eindrücke, Sinngehalte und Informationen vermittelt.

Die gelungenen Werke der Brückenbaukunst vermitteln ein ganzes Spektrum sinnlicher Erfahrungen. Man merkt, wie man sich beim Betreten vom sicheren Ufer löst, man fühlt das Abheben, das Überwinden, das Ankommen. Man spürt etwas von der magischen Kraft der Brücke, mit der sie den Dämon des Abgrundes oder des reißenden Flusses bezwingt. Ein leises Gefühl von Gefahr und möglicher Katastrophe, von Einsturz und Fall mischt sich hinein. Wir haben den festen Grund verlassen, die Schwerkraft überlistet, uns in den Raum aufgeschwungen und schweben hinüber. Wir beugen uns über die Brüstung, die Tiefe zieht uns an, wir starren ins strömende Wasser und scheinen mit der ganzen Brücke in Bewegung zu geraten – Imagination des Schiffs, der Fähre, die einst an Stelle der Brücke den Fluss überquerte. Das Moment der Bewegung ist Teil der Idee einer Brücke und muss in ihrer Gestalt zum Ausdruck kommen. Der Brückenweg wölbt sich oder hängt durch, er ist auf keinen Fall schnurgerade. Wir spüren die vibrierende Spannung des Brückentragwerkes, seinen ausgreifenden Schwung bis an die Grenze der Tragkraft oder bei den steinernen Brücken das majestätische Schreiten der Gewölbe- und Pfeilermassen durch den Fluss, dessen gewaltiger Strömung sie trotzen.

Am Aufgang alter Brücken empfangen uns oft ausgreifende Vorplätze mit einladender Gebärde oder Tore, Türme, Säulen und Skulpturen, die den Moment des Übergangs auf die Brücke bezeichnen. Jetzt wissen wir, dass wir einen besonderen Weg beschreiten. Auch auf der Brücke finden sich immer wieder Merkpunkte, Skulpturen und Kanzeln, die zum Verweilen einladen. Die verzierten Geländer und Balustraden sind für die Nähe gestaltet, man soll sie betrachten, und man tritt gerne hinzu, um sie zu berühren und um sich darüber zu lehnen.

Solche Brücken finden wir z.B. im alten Paris, wo sie vielgestaltig und dennoch einheitlich, vor allem aber städtebaulich großartig inszeniert, in weitläufige Plätze, Foren oder Terrassen münden. Es sind Brücken, die nicht nur für eilige Vehikel und Passanten gemacht sind, sondern für den Flaneur, der es genießt, sie zu überschreiten, sie von allen Seiten zu betrachten, zu

berühren und zu „begreifen“. Es sind Brücken die Treffpunkt der Verliebten werden, die als Identifikationspunkt einen wichtigen Ort definieren, die eine Rolle spielen im Leben der Menschen, Teil ihrer Geschichte werden. Wie oft waren gerade die alten Pariser Brücken Bildmotiv bedeutender Maler. Wer diese Brücken bewusst sieht, sie betritt und überschreitet, ändert seinen Sinn und erfährt etwas vom Sinngehalt der Brücke.

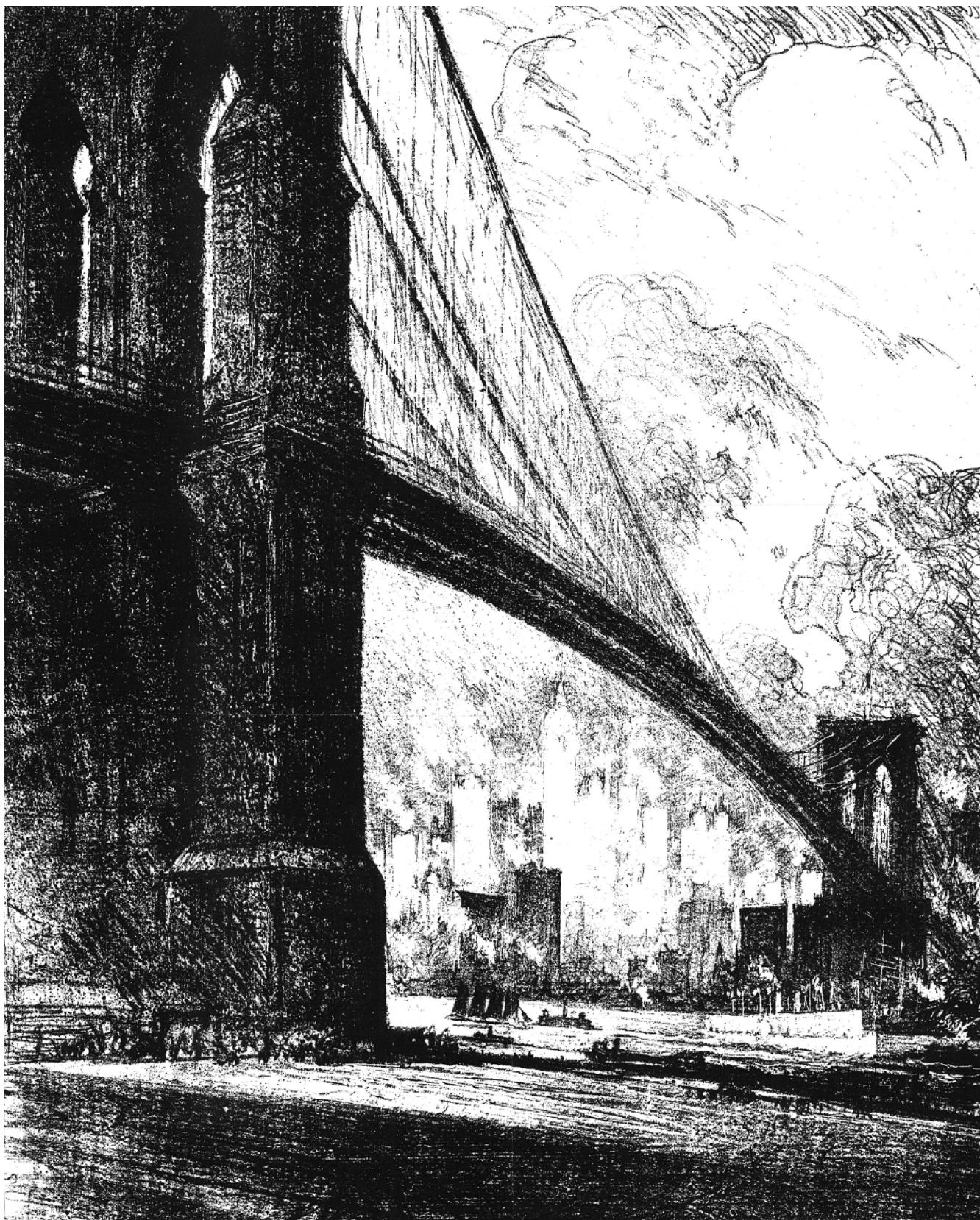
Brücken sind oft faszinierende Bauwerke, die besondere Erfahrungen vermitteln können.

Die Erfahrung mancher Brücke berührt eine Ursehnsucht in uns, die Sehnsucht nach Leichtigkeit, nach Überwindung der Erdenschwere nach Befreiung von der Last des Alltäglichen. Auf solchen Brücken tritt man deutlich in Distanz zum Boden, der uns festhält.

Was diese Empfindung hervorruft, ist ein Aspekt der baukünstlerischen Gestaltung einer Brücke. Ist es nicht ein Grundziel aller Kunst uns eine andere Perspektive zu vermitteln, die uns das Alltägliche gelassener betrachten lässt?

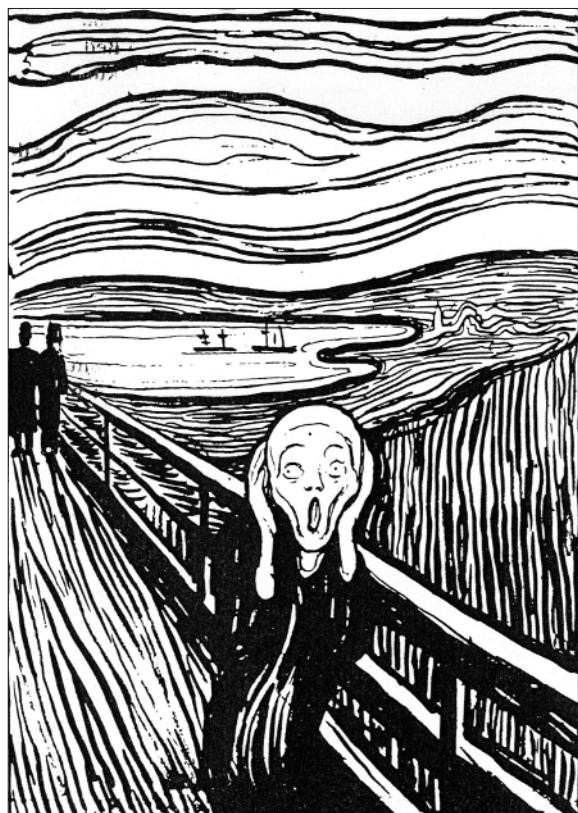
Beispielhaft für solche Empfindungen beim Betreten einer Brücke beschreibt der amerikanische Schriftsteller Henry Miller seine Erfahrungen mit der Brooklyn-Brücke in New York. Für ihn wird diese Brücke zu einem schwerelos schwebenden Ort der Kontemplation und des Trostes, wie sie sich aus den beengenden Straßenschluchten, den beängstigenden Hochhausballungen, den monströsen Netzen und Geflechten dieser Stadt herauslöst und frei über den Fluss schwingt. Miller schreibt: „Wenn ich über die Brooklyn-Brücke hin und her ging, wurde mir alles kristallklar. Sobald ich den Eingang der Brücke hinter mir hatte und mich über dem Fluss endlich im Gleichgewicht befand, klappte die ganze Vergangenheit ohne Lücke zusammen. Das hielt vor, solange ich über dem Wasser blieb, in den tintenschwarzen Strudel hinunterblickte und alle Dinge auf den Kopf gestellt sah. Nur in den Augenblicken äußerster Seelennot, wenn, wie man so sagt, alles verloren schien, nahm ich meine Zuflucht zu der Brücke. (...) Die Brücke war die Todesharfe, das seltsam geflügelte Wesen ohne Augen, das mich zwischen den beiden Ufern in der Schwebe hielt.“

Brooklynbrücke in New York, Lithographie,  
von Joseph Pennell, 1920. „Die Brücke war  
... das seltsam geflügelte Wesen ohne  
Augen, das mich zwischen den beiden  
Ufern in der Schwebe hielt“ (Henry Miller).



Volkstümliche Darstellung einer Brückenbaulegende: Der Teufel half, das schwierige Werk zu vollenden und forderte dafür die Seele des Ersten, der die Brücke überquert. Ein Bischof trickste ihn mit einer Katze aus.

Edvard Munch, „Der Schrei“, auf einer Brücke.



Brücken sind auch zeichenhafte Bauwerke.

In seinem Buch „Zeichensprache der Architektur“ schreibt Adolf Reinle: „Brücken gehören zu jenen Baugattungen, die in sich zeichenhaft wirken, auch wenn dies nicht ihr Entstehungsgrund ist. Zunächst besitzen sie meist durch ihre Lage in der Landschaft oder im Ortsbild wahrzeichenhaften Charakter, wobei fast auch immer das Moment der technischen Leistung, ja Kühnheit mitwirkt. Bei keinem anderen Bauwerk tritt die technische Gestaltung so unverhüllt zu Tage. Darüber hinaus ist die Brücke automatisch ein Schicksalssymbol, ähnlich wie Tor und Türe, wie Treppe oder Boot empfindet sie der Benutzer oder Betrachter als etwas Schicksalhaftes. Sie verbindet über einen Abgrund oder Fluß hinweg zwei Gegenden, Länder oder Stadtteile, ihr Bau oder ihre Zerstörung greifen ins menschliche Leben ein. Sie kann Ort feierlicher Aufzüge, Via Triumphalis oder Pilger- und Kaufmannsweg sein, wirtschaftlichen oder militärischen Rang haben. An und auf Brücken erheben sich Heiligtümer und Hoheitszeichen, aber auch Zoll- und Wehrbauten. Die Brücken selbst können Teile der Stadt werden, Markt- und Geschäftsstraße oder gar mit Wohnungen und Spitäler überbaut sein. Topographische und funktionale Gegebenheiten bestimmen Lage, Länge und Gestalt einer Brücke wesentlich mit. Sie drücken sich in ihr aus.“

Wir benutzen den Begriff der Brücke auch als Metapher, wir bauen „goldene Brücken“ oder „brechen alle Brücken ab“. Politiker beschwören in ihren Reden „Brücken zwischen den Völkern“ oder auch „Brücken in die Zukunft“. Auch in der Kunst taucht die Metapher der Brücke immer wieder auf.

Carl Blechen, ein Maler der deutschen Romantik, verdichtet in seinem Gemälde „Bau der Teufelsbrücke“ den Symbolgehalt der Brückenmetapher in besonderer Weise. Vordergründig ist sein Motiv der Bau einer neuen Brücke über die Reuß in der Schöllenen, der Schlucht am Sankt Gotthard. Er macht jedoch daraus eine vielsinnige Symbollandschaft mit religiöser Dimension, die zugleich das Lebensgefühl der Romantik widerspiegelt (s. S. 25).

In der bedrohlich monumentalen und kalt-kahlen Landschaft der Gebirgsschlucht sehen wir das Sinnbild einer engen diesseitigen Welt. Hier gilt es, einen Abgrund mit reißendem Fluss zu überbrücken. Der Weg, der im Vordergrund zur Brücke führt, wird zum Sinnbild des Lebenswegs des Menschen. Er geht ihn unbewusst, wie die Bauarbeiter, die vorne im Banne des Schlafes, der Vorahnung des Todes, ruhen. Nicht von ungefähr gleicht der Kran an der Brückenbaustelle einem Galgen. So führt der Weg aus der trügerischen Helle des Vordergrunds zur strahlend erleuchteten Brücke in der Mitte des Bildes und dann in ein jenseitiges Dunkel. Erst in weiter Ferne bricht klares Licht aus einem Himmelsausschnitt herein, als Verheißung der Erlösung aus diesem Tal der Mühen und des Todes. Die Brücke ist im Bau. Es soll eine neue Brücke werden, die alte trägt nicht mehr.

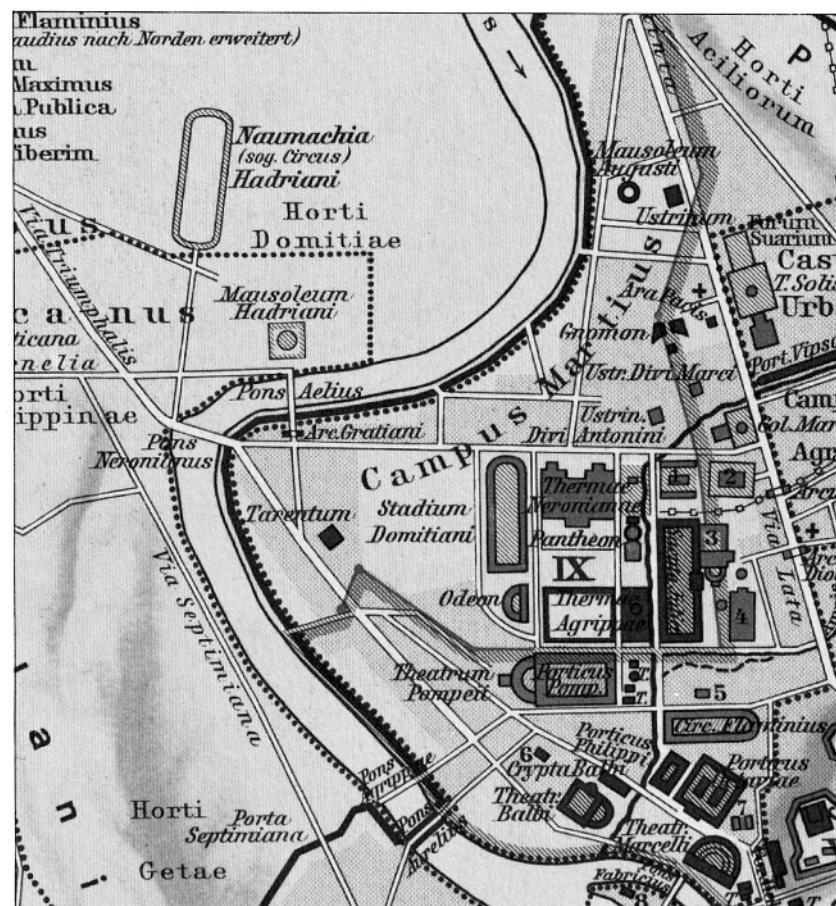
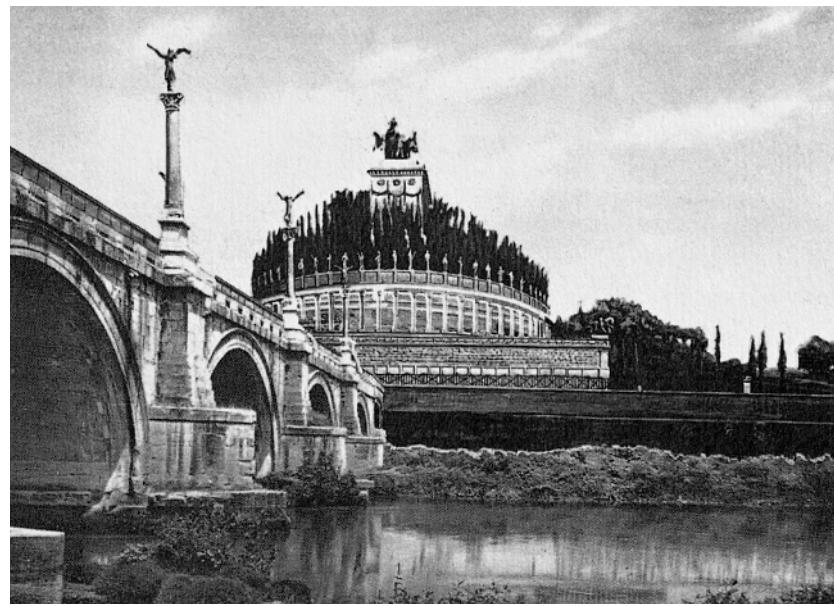
Die klare geometrische Form des Lehrgerüsts weist auf ein neues rationales Prinzip. Der Brückenbau ist noch unvollendet, der Brückenweg noch nicht hergestellt – ein Symbol für die tiefe Verunsicherung, die Anfang des 19. Jahrhunderts die Menschen im Aufbruch zu einer neuen rationalen und technisierten Welt ergreift. Warum heißt die Brücke Teufelsbrücke? Ist es der Teufel, der den Bau der Brücke verhindert, oder ist es der Teufel, der ihn

Carl Blechen, „Der Bau der Teufelsbrücke“  
über die Reuss in der Schöllenen-Schlucht  
am Sankt Gotthardt – die Brücke als Zeichen  
in einer vielsinnigen Symbollandschaft.



Rekonstruktion des „Pons Aelius“ und des Mausoleums von Kaiser Hadrian, 130–135 n.Chr.

Lage des Pons Aelius und des Hadrian-Mausoleums außerhalb von Rom und neben den Hauptverkehrswegen abseits der Via Triumphalis. Die Brücke war als reine Triumphal- und Sepulcral-Brücke gedacht.



erst möglich macht? Zwischen Melancholie und Hoffnung steht die Brücke als technisches Machwerk, als Teufelswerk und als Symbol der Verbindung zwischen Himmel und Erde.

Brücken sind Zeichen sowohl für physisch reale Projekte der Verbindung aber auch für religiös metaphysische. So spricht Gott in der biblischen Genesis nach der großen Sintflut durch das Brückensymbol des Regenbogens: „Meinen Bogen habe ich in die Wolken gesetzt, er soll das Zeichen sein des Bundes zwischen mir und den Menschen.“ Das Schemenhafte und Vergängliche des Regenbogens weist auf die Unsicherheit und ständige Erneuerungsbedürftigkeit dieser Brücke zwischen Himmel und Erde.

Als Pontifex Maximus soll nach christlichem Glauben der Papst für diese Brücke sorgen. Der lateinische Amtstitel geht auf das Ritual der Sicherung und ständigen Erneuerung der ersten hölzernen Brücke, des Pons Sublicius, zurück, der im frühen Rom zum Tempelbezirk auf der Tiberinsel hinüberführte.

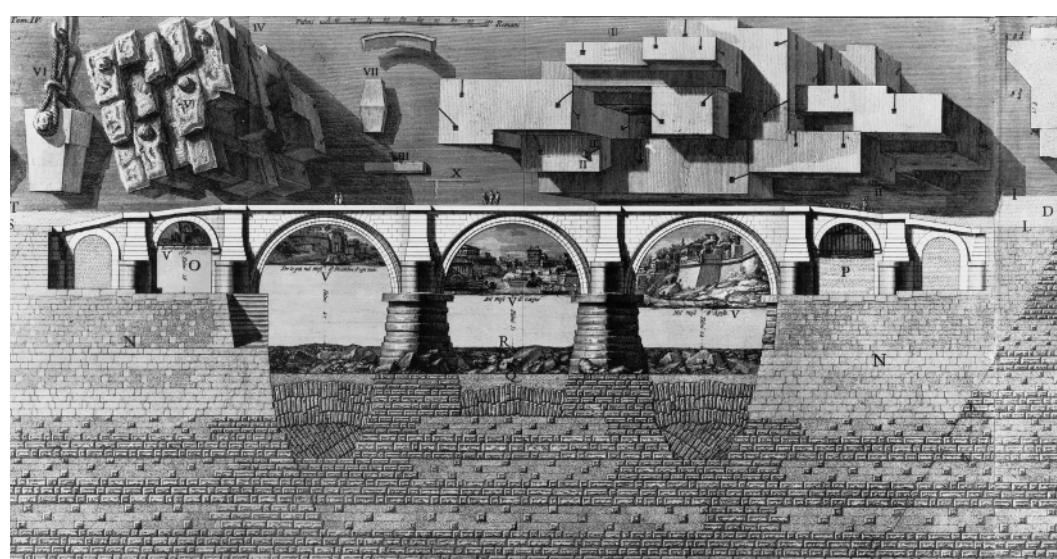
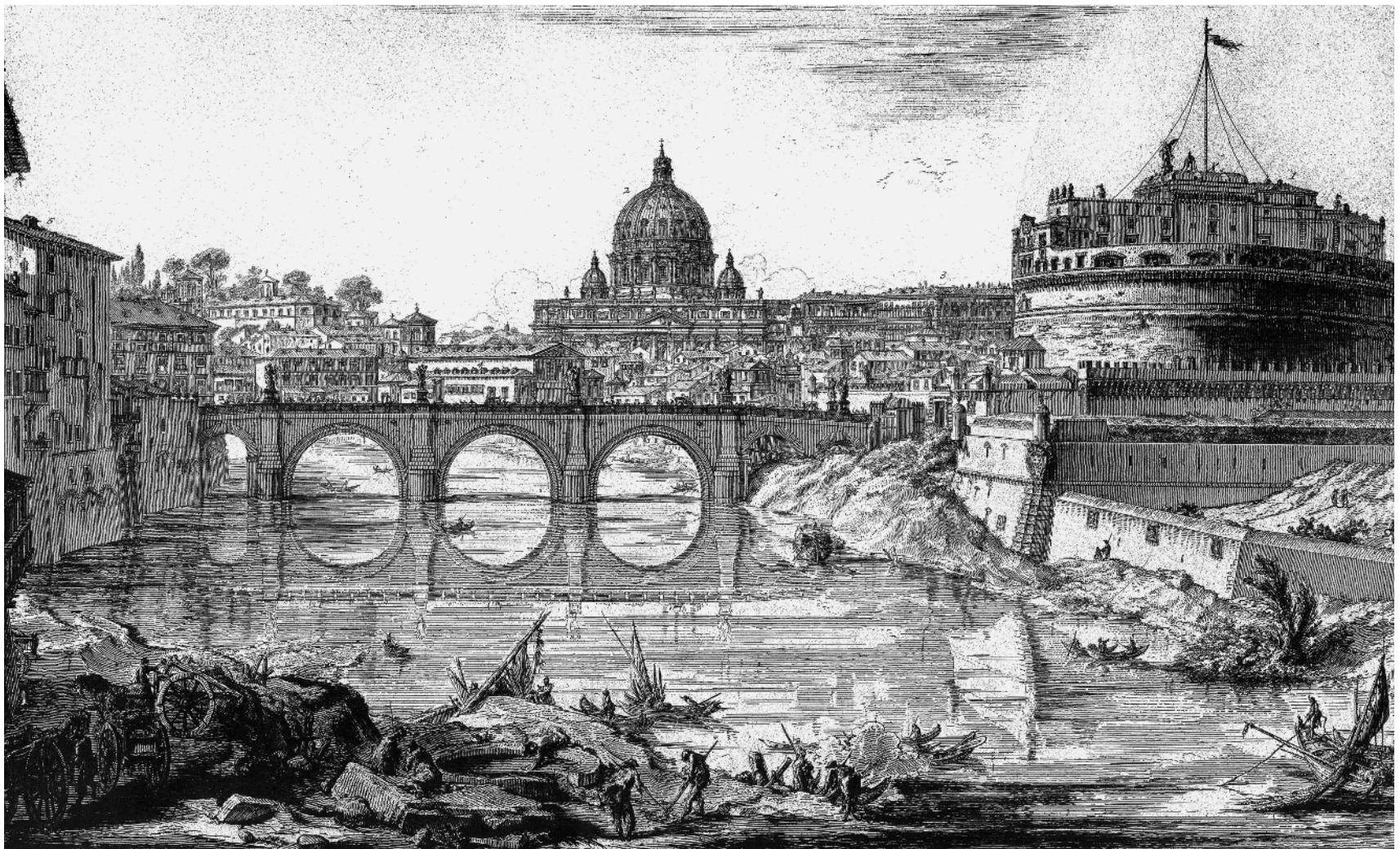
Es war dies die Aufgabe des obersten Priesters. Später wurde der Amtstitel von den römischen Kaisern übernommen. Denn wie hätte das römische Weltreich erobert, regiert und gesichert werden können ohne die gewaltigen Straßen und Brückenprojekte, die diese Welt mit dem Zentrum der Macht verbanden?

In Rom finden wir noch heute eine Brücke, welche die damalige Bedeutung und Symbolkraft dieser Bauwerksgattung in besonderer Weise repräsentiert. Es ist der Pons Aelius, die heutige Engelsbrücke. Sie wurde in den Jahren 130–135 n.Chr. von dem Baumeister Rusticus im Auftrag Kaiser Hadrians (117–138) errichtet als Weg zu jenem gewaltigen Mausoleum, das Hadrian für sich und seine Nachfolger geplant hatte, das aber schon 271 unter Kaiser Aurelian als Festung zweckentfremdet wurde und heute Engelsburg heißt. Die Brücke führt axial auf diesen monumentalen, auf einem quadratischen Sockel errichteten Rundbau zu, der ursprünglich mit reichen architektonischen Gliederungen und Figurenschmuck ausgestattet war. Die kuppelartige Wölbung des Daches war anfangs mit Bäumen bewachsen, wohl als Hinweis auf den Erdhügel des Grabs. Die Brücke wies ursprünglich nur drei Öffnungen auf – die magische Zahl der Vollkommenheit. Erst später, im 18. Jahrhundert, wurden im Zuge der Tiberregulierung weitere Öffnungen hinzugefügt.

Über der Brüstung erhoben sich in den Pfeilerachsen ursprünglich Säulen mit Siegesgöttinnen bekrönt, die mit Siegeskränzen in der Hand den Arm grüßend zum Grabmal hinauf streckten. Im 17. Jahrhundert setzte Bernini, dieses Motiv ins Christliche umdeutend, Engelsfiguren an ihre Stelle. Hadrians Aelius-Brücke gilt noch heute als die schönste der römischen Brücken. Sie war zugleich eine triumphale Brücke, zum höheren Ruhme des Kaisers, und eine sepulkrale, die dessen Weg aus der Welt des Lebens ins Reich der Toten bezeichnete: Sie führte über den Tiber, der den Styx darstellte, den Fluss der Unterwelt.

G. Piranesi: Der ursprünglich dreijochige Pons Aelius, um seitliche Joche erweitert, als „Engelsbrücke“ im neuen Kontext mit dem Petersdom, im Hintergrund.

G. Piranesi: „Antichità di Roma“, Konstruktion und Detail der Engelsbrücke.



Karlsbrücke in Prag mit dem Altstädter Brückenturm, dessen Figurenschmuck die Brücke als Zeichen für die Einheit des Reiches ausweist.

Prag im 19. Jahrhundert, vom Hradschin aus gesehen. Die Karlsbrücke ist noch immer die einzige Brücke und mächtiges Zeichen der Einheit dieser Stadt und des vergangenen Reiches.

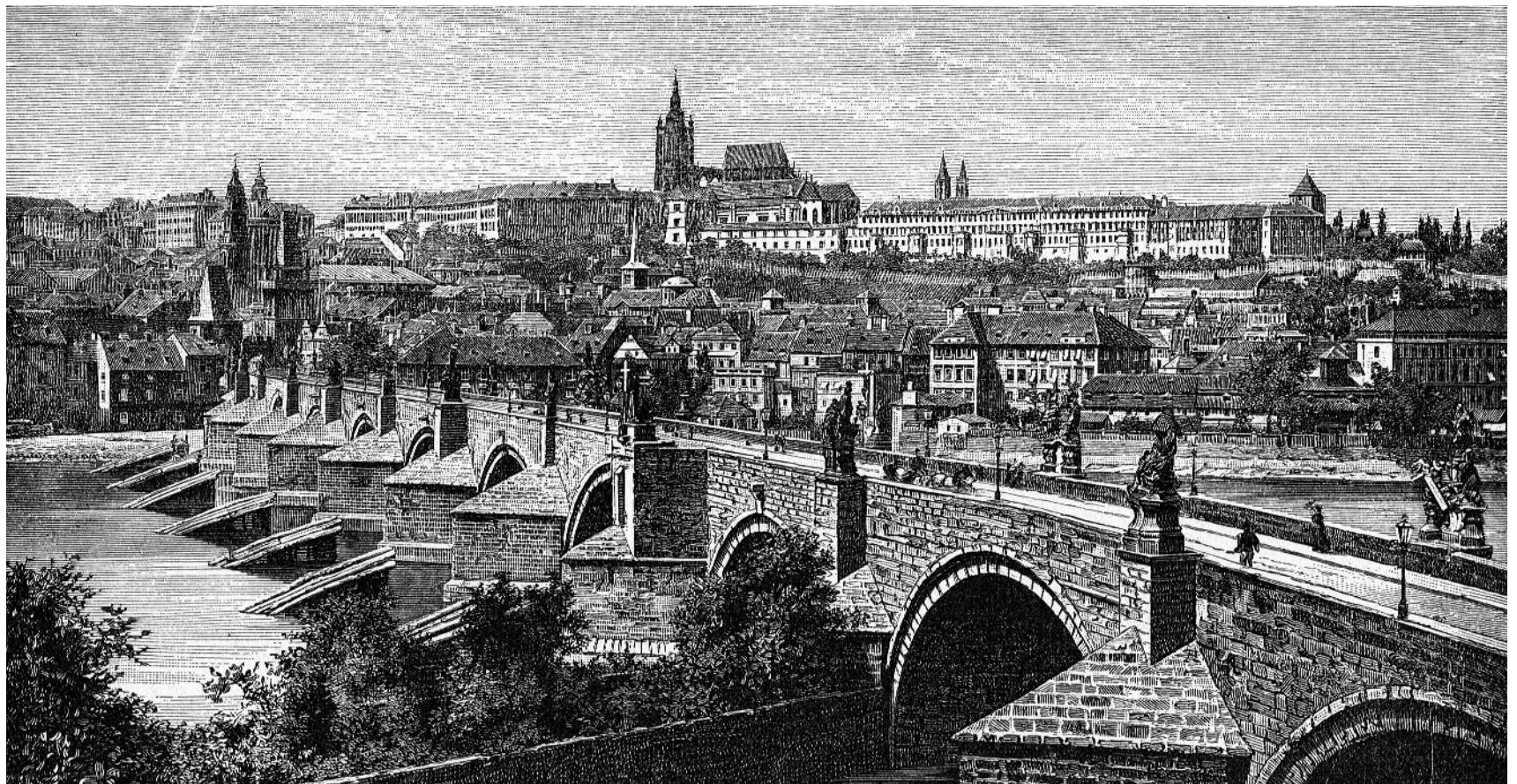
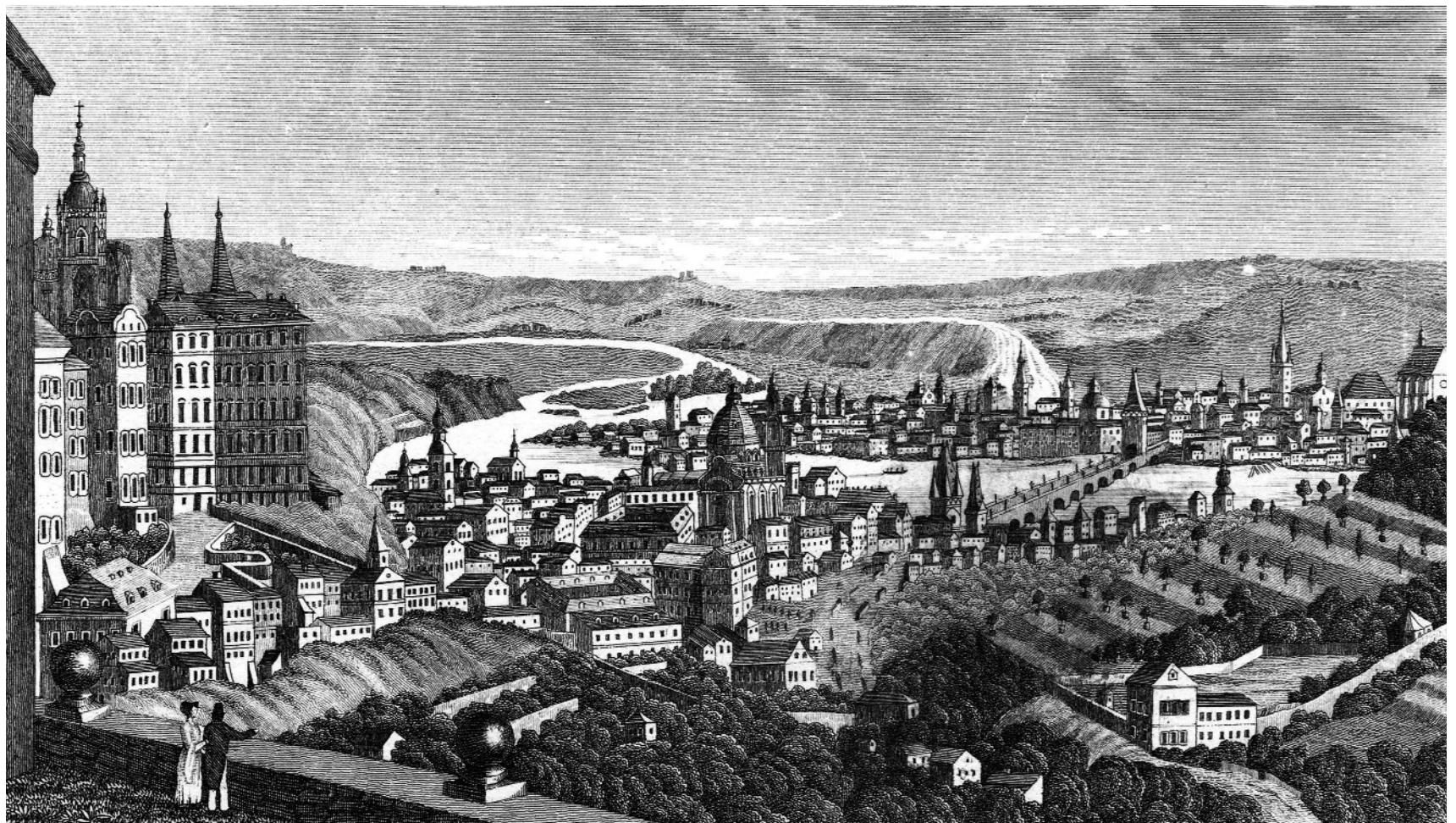
Die Karlsbrücke mit Hradschin im Hintergrund und mit barockem Figurenschmuck.



Im Mittelalter ließ Kaiser Karl IV. vom Kathedralen-Baumeister Peter Parler jene einzigartige Karlsbrücke in Prag errichten, als eindrucksvolles Zeichen seiner kaiserlichen Macht, die das Reich verband. Der rituelle Weg zur Krönung der Könige führte über die Brücke zum Veitsdom. Zugleich mit der Brücke wurde der Altstädter Brückenturm errichtet. Selbst ein Zeichen, ist er mit Figuren geschmückt, die den symbolhaften Charakter dieses Brückenschlags unterstreichen. Über dem Portal, wieder ein Zeichen, thronen im von gotischem Blendwerk umgebenen Tympanon Karl IV. und Wenzel IV., also die Bauherren, über einem verkürzten Modell der Brücke. Inmitten der Könige steht auf dem Brückenmodell der Reichspatron St. Veit, daneben die Wappen des Reiches und Böhmens. Das Brückenmodell im Tympanon über dem Portal und damit die ganze Brücke ist also Zeichen für die Einheit des Reiches. Später, im 17. Jahrhundert, sollte dann gerade von dieser Brücke der nachmalige Brückenheilige Johannes von Nepomuk in die Moldau gestürzt werden, weil er, wie die Legende berichtet, das Beichtgeheimnis nicht preisgab, als sein König ihn über seine Frau aushorchen wollte. Wahrscheinlicher ist, dass sich der kämpferische Geistliche politisch missliebig gemacht hatte. Jedenfalls führte sein Sturz gerade von dieser bedeutenden und symbolträchtigen Brücke dazu, dass Johannes von Nepomuk nach seiner Heiligsprechung zum Schutzpatron der Brücken und Brückenbauer wurde. Seit dem 18. Jahrhundert ziert ein Standbild des Heiligen den Ort des Sturzes auf der Brücke.

Wie Karl IV. im Mittelalter setzte im 16. Jahrhundert Heinrich IV. von Frankreich mit der Vollendung des Pont Neuf in Paris ein Zeichen der Einheit. Nachdem unendliche Machtkämpfe, Religionskriege und Greuel wie die Bartholomäusnacht Frankreich fast zugrunde gerichtet hatten, ordnete dieser weise Herrscher das Chaos und verklammert mit der neuen monumentalen Brücke sichtbar das königliche Machtzentrum, das damals noch auf der Île de la Cité lag, mit Stadt und Land (s. S. 162).

1985 verhüllte der Aktionskünstler Christo den Pont Neuf und schuf damit aus dem alten ein neues Symbol für die Idee Brücke. Indem er das konkrete Bauwerk verhüllte, hob er es deutlicher ins Bewusstsein und verallgemeinerte seinen Sinngehalt. Er lässt alles Kleinteilige und Nebensächliche verschwinden und die große Form, die Idee der Brücke, erscheinen. Dabei verwischt er den Gegensatz von Brücke und Überbrücktem und thematisiert die Kraft der Brücken, Gegensätze zu vereinen und sogar mit dem Hindernis eins zu werden, den Ort zu bestimmen, an dem die Menschen sich versammeln, um die verbindende Kraft zu erfahren.



Der Pont Alexandre III in Paris, errichtet zur Weltausstellung von 1900. Die Brücke als Zeichen und Staatsdenkmal, zum einen für das Bündnis zwischen Frankreich und Rußland, zum anderen für die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Frankreichs.

Technische Details des Pont Alexandre III.



Die Brücke von Mostar vor und nach ihrer Zerstörung, ein Beispiel osmanischer Brückenbaukunst, vermutlich ein Werk des Heyrettinî, 1556. Sie war bis zu ihrer mutwilligen Zerstörung im jugoslawischen Bürgerkrieg 1995 Symbol des friedlichen Zusammenlebens von Christen und Moslems. Sie überbrückte auch die ethnische Grenze, die in der Stadt Mostar vom Fluss markiert wurde. Inzwischen wurde sie wegen ihrer Bedeutung wieder aufgebaut.

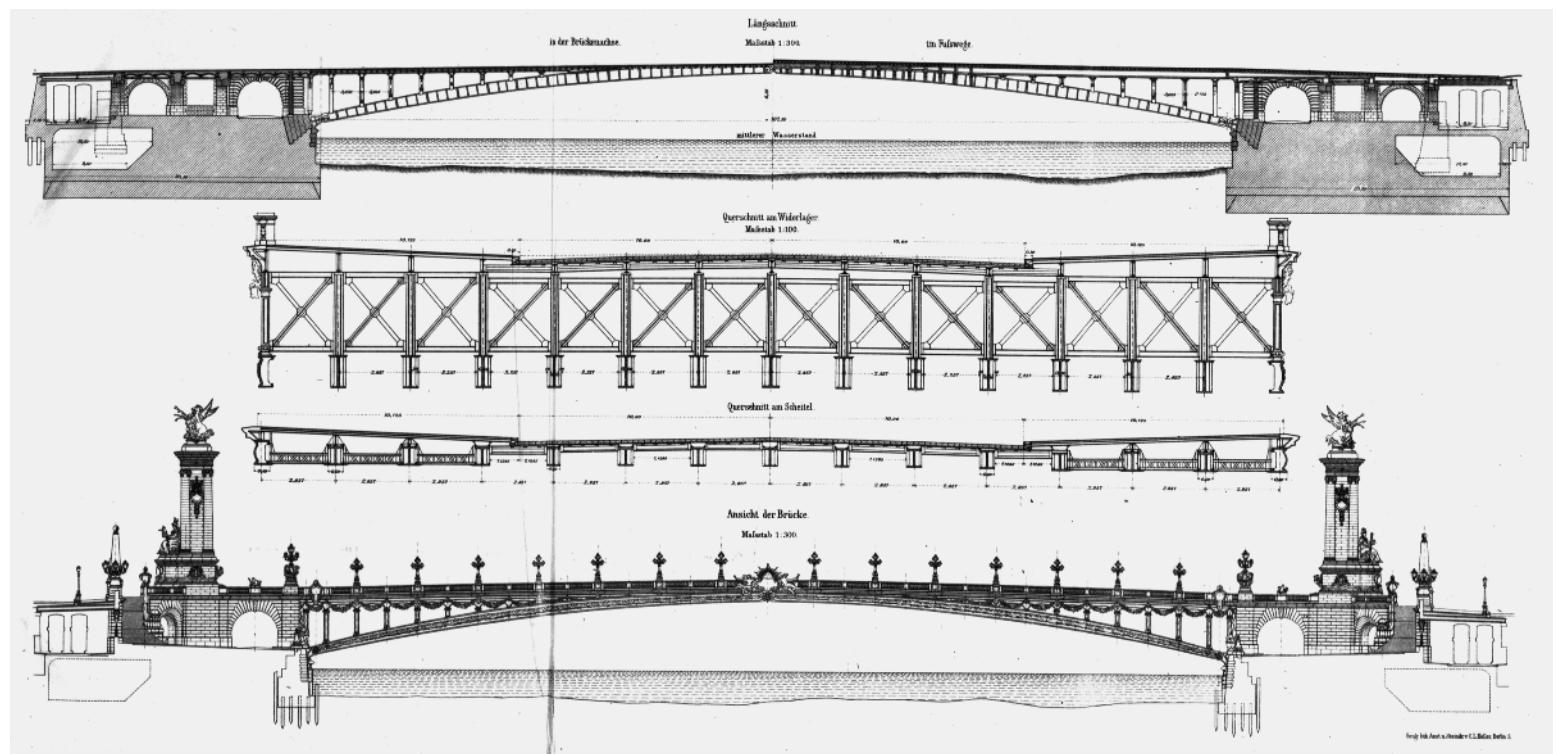
So sind Brücken wichtig im Leben der Menschen. Viele Städte verdanken ihren Ursprung dem Bau einer Brücke über einen Fluss. Von solchen Brücken leben diese Städte und wachsen aus ihnen „wie aus einer unzerstörbaren Wurzel“ – so Ivo Andric in seinem berühmten Brückenroman „Die Brücke über die Drina“. Leben und Tod verbinden sich im Zeichen der Brücke. Beim Bau der Brücke über die Drina wurden nach der Legende zwei Kinder als Versöhnungssopfer für den überwundenen Dämon des Flusses lebendig eingemauert. Die Namen der Kinder lauten „Stoja“ und „Ostoja“, „Halte“ und „Bleibe“. So wichtig ist die Brücke für das Leben der Stadt.

Brücken spielen auch immer eine Rolle bei kriegerischen Auseinandersetzungen. Strategische Brückenschläge, wie die berühmte Schiffsbrücke des Xerxes über den Hellespont, waren oft kriegsentscheidend. Cäsar baute in kürzester Zeit seine berühmte Pionierbrücke über den Rhein, nicht nur für ein kurzes Scharmützel mit den Sueben, sondern vor allem um die Gallier zu beeindrucken und von der römischen Kriegsmacht zu überzeugen. Andererseits werden Brücken wegen ihrer Bedeutung für das Leben der Völker immer wieder zu vorrangigen Zielen kriegerischer Vernichtung, oft durch die eigenen Truppen, die den Vormarsch des Feindes zu hindern suchen. Ein in letzter Zeit häufig angeführtes Beispiel ist die alte Neretvabrücke von Mostar, wahrscheinlich ein Meisterwerk des osmanischen Baumeisters Sinan oder seines Schülers Hayreddin aus dem 16. Jahrhundert. Sie wurde im Laufe der Jahrhunderte zum Zeichen des friedlichen Zusammenlebens zweier Volksstämme und Glaubengemeinschaften, um dann im jugoslawischen Bürgerkrieg der 90er Jahre aufgrund des Scheiterns dieses Zusammenlebens brutal zerstört zu werden.

Andere Brücken werden als Zeichen des Stolzes und des Ruhmes errichtet. Sie zeugen weithin von wirtschaftlicher Prosperität, von technischem Fortschritt, von Kultur und Kunst ihrer Erbauer, womit nicht nur die Baumeister, sondern vor allem auch die gemeint sind, in deren Auftrag sie entstanden.

Ein besonders ausdrucksvolles Beispiel für eine solche Triumphalbrücke als Zeichen und Staatsdenkmal des 19. Jahrhunderts ist der Pont Alexandre III über die Seine in Paris. Zur Weltausstellung des Jahres 1900 erbaut, ist er bewusst in diesem Sinne angelegt. Der Name der Brücke sollte an Zar Alexander III. von Russland erinnern, mit dem 1892 die französisch-russische Allianz geschlossen worden war. Am Scheitelpunkt der Brücke sind deshalb auf einer Kartusche vereint die Wappen Frankreichs und Russlands angebracht, flankiert von den Flussgöttinnen der Seine und der Neva – eine Brücke als Zeichen der Verbundenheit zwischen Frankreich und Russland, den Erzrivalen Deutschland überspannend.

Die Brücke wurde dem Anlass entsprechend festlich gestaltet und geschmückt. Die 107,5 m weit gespannte, äußerst flache Bogenkonstruktion aus Stahlgusselementen ist auch in technischer Hinsicht ein herausragendes Meisterwerk, das den hohen Stand der französischen Brückenbaukunst und damit der damaligen Technik allgemein repräsentiert. Die Dekorationen mit floralen Elementen und Girlanden sind so auf die technisch strukturellen Gliederungen des Tragwerks abge stimmt, dass diese deutlich erkennbar bleiben. Die Brückenaufgänge markieren prachtvolle Säulenpfeiler mit reichem Skulpturenschmuck. Oben auf den Kapitellen thronen vergol-



Szene aus dem Film „Die Brücke am Kwai“.

Eine Brücke als Zeichen der Versöhnung

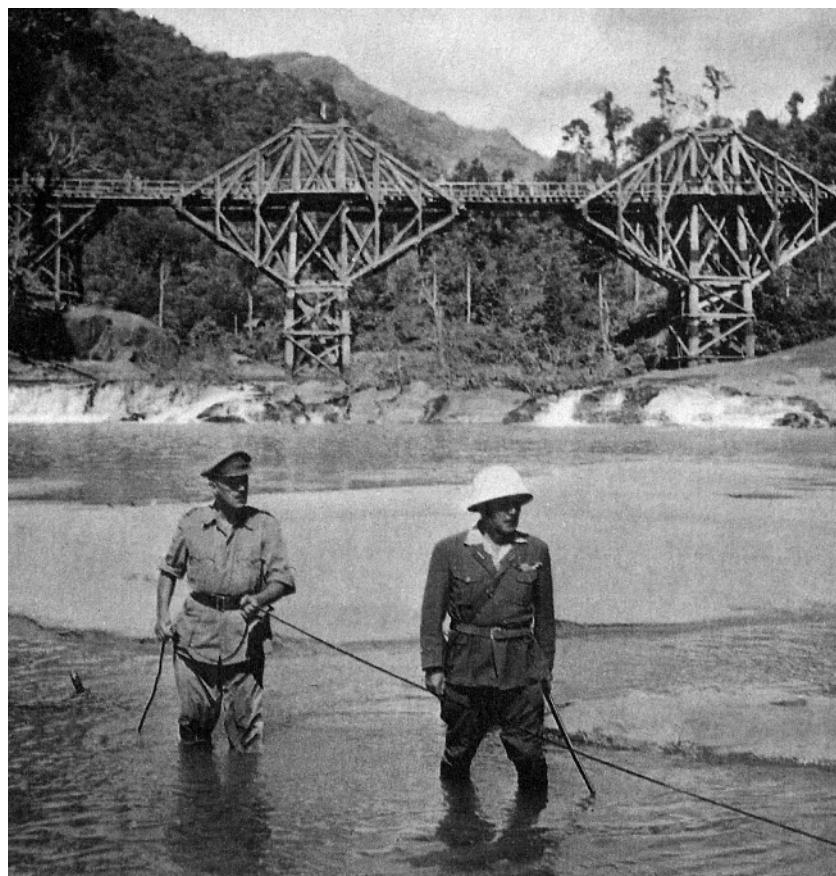
zwischen Kriegsgegnern im zweiten

Weltkrieg.

Briefmarke der Deutschen Post 1998,

die Glienicker Brücke als Symbol der

deutschen Wiedervereinigung.



dete Figurengruppen, Flügelpferde und Ruhmesgöttinnen, an ihrer Basis lagern Personifikationen ruhmreicher Epochen Frankreichs, nämlich die Zeitalter Karls des Großen, der Renaissance, Ludwigs XIV. und des Kaiserreichs. Die bedeutenden Epochen der gotischen Kathedralen und der Französischen Revolution sind dem Zeitgeist entsprechend ausgespart.

Im 19. Jahrhundert kann man von „nationalen Brückenschlägen“ sprechen. Die Brücken über den Rhein hatten regelmäßig solche Bedeutung, entweder als Zeichen der Verbundenheit zwischen den Rivalen Deutschland und Frankreich oder als Zeichen der Herausforderung und der Demonstration nationaler Macht oder technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit (s. S. 33).

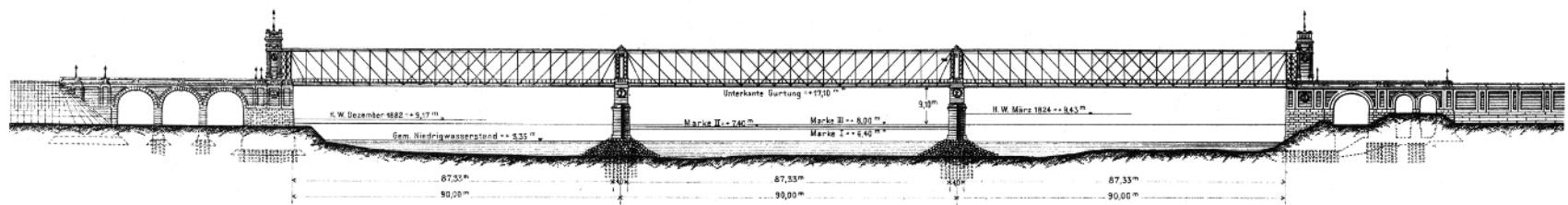
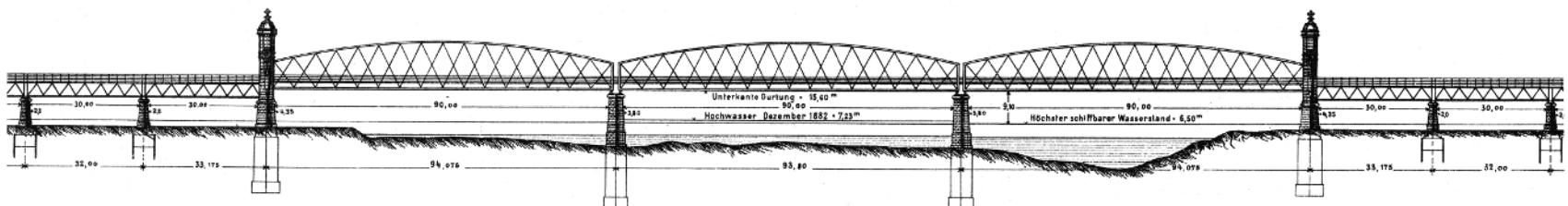
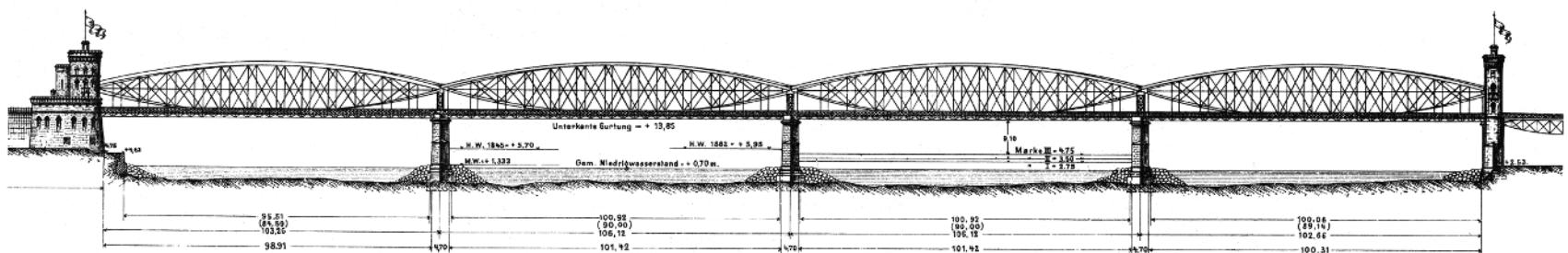
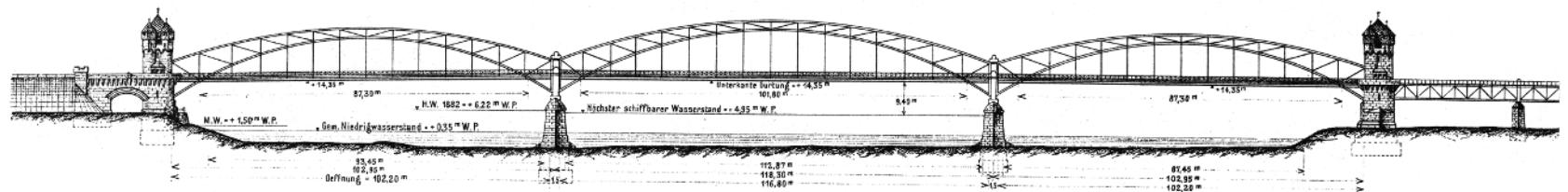
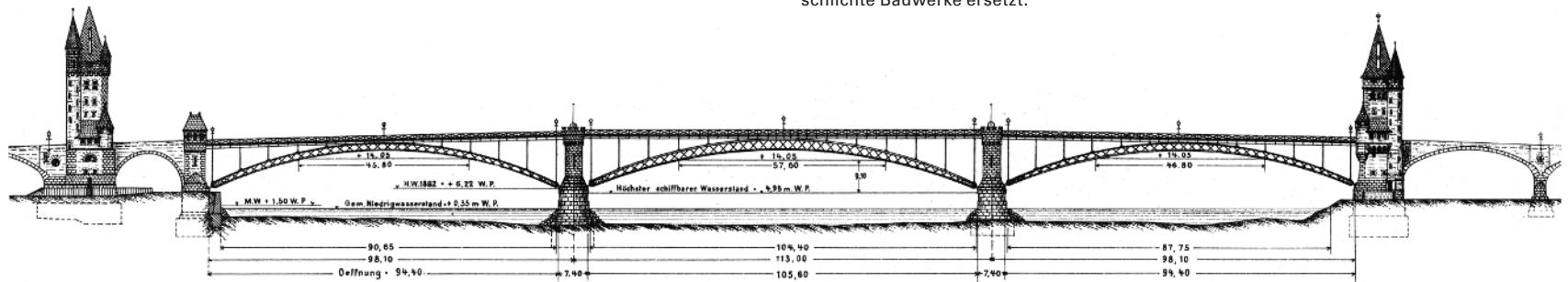
Diese Brücken waren aufwendig und gigantisch, denn sie überspannten einen gewaltigen Strom und hatten große wirtschaftliche und strategische Bedeutung. Die Brücke von Mostar war demgegenüber vergleichsweise klein und dennoch ein Meisterwerk der Brückenbaukunst und ein bedeutungsvolles Zeichen, das weit über die Grenzen hinaus Bedeutung erlangte.

Die Idee, das Symbol der Brücke, ist in jeder Brücke enthalten. Sie kann immer mehr oder weniger herausgearbeitet werden, auch wenn es sich nur um eine kleine und sonst unbedeutende Brücke handelt. Der Bau einer Brücke setzt immer ein Zeichen, entweder ein positives oder ein negatives.

Die Zeichenhaftigkeit der Brücke ist auch heute noch nicht ganz aus unserem archetypischen Bilderreservoir verschwunden. Soeben, 1998, hat die Deutsche Post zur Erinnerung an die deutsche Wiedervereinigung eine Sonderbriefmarke herausgebracht, welche die Glienicker Brücke zwischen Berlin und Potsdam zeigt. Vierzig Jahre lang überspannte sie nicht nur die Havel bei Potsdam, sondern auch die Grenze zwischen BRD und DDR. Wie kaum ein anderes Bauwerk hat diese Brücke deutsche Geschichte miterlebt. 1831 hatte Karl Friedrich Schinkel im Auftrag seines Königs anstelle einer vorhergehenden Holzbrücke eine schöne Steinbrücke errichtet, die sich mit ihren klassizistischen Formen ideal in die Potsdamer Parklandschaft einfügte und eine würdige Verbindung der preußischen Residenzstädte Berlin und Potsdam darstellte. 1907 wurde diese, leider nur einspurige Brücke, durch die größere heute noch bestehende Stahlkonstruktion ersetzt. 1945 von der Deutschen Wehrmacht gesprengt, wurde diese Brücke nach dem Krieg 1948 in einem erstaunlichen Kraftakt wieder aufgerichtet, indem man die abgestürzten und arg verbogenen Teile wieder in ihre ursprüngliche Position brachte. Bei der feierlichen Einweihung 1949 erklärte man die Brücke offiziell zur „Brücke der Einheit“, knapp drei Monate nach der Gründung der beiden deutschen Staaten. 1952 gesperrt, wurde sie dann im Volksmund zur „Brücke der Zwietracht“ und Schauplatz spektakulärer Austauschaktionen von westlichen und östlichen Agenten. 1990 wurde die Glienicker Brücke dann wieder eröffnet und mit dem Fall der Mauer wieder zum Symbol der Einheit Deutschlands.

Rheinbrücken des 19. Jahrhunderts, „nationale Brückenschläge“ als Zeichen der Verbundenheit, aber auch der Herausforderung, als Demonstration technischer und wirtschaftlicher Macht. Alle diese Brücken wurden im Kriege meist durch deutsche Truppen zerstört und durch schlichte Bauwerke ersetzt.

Zeichnungen aus „Feste Brücken über den konventionellen Rhein“, 1904:  
(von oben nach unten)  
1. und 2. Brücken bei Worms  
3. Brücke bei Mainz  
4. Brücke bei Roppenheim  
5. Brücke bei Mannheim/Ludwigshafen



Der Film „Die Brücke am Kwai“ aus dem Jahr 1957 wurde nicht nur wegen der meisterhaften Regie David Leans und der schauspielerischen Leistung von Alec Guinness ein Welterfolg und mit sieben Oscars ausgezeichnet, nein, er traf mit seiner Geschichte und Metaphorik ein massenpsychologisches Thema der Zeit.

Der Film erzählt in einer dramatisch verdichteten Geschichte aus dem Zweiten Weltkrieg, wie beim Bau einer Brücke im asiatischen Dschungel aus der Zwangsarbeit englischer Kriegsgefangener für deren Feinde, die Japaner, eine Zusammenarbeit mit diesen und ein gemeinsames Werk entsteht – die Brücke als Zeichen der möglichen Verbrüderung erbitterter Feinde, noch dazu über den Abgrund einander fremder Kulturen hinweg.

Das geht so weit, dass beim atemberaubenden Finale der englische Offizier zusammen mit dem japanischen die Sprengung der Brücke durch ein englisches Sprengkommando verhindern will. Konsequenterweise fliegt die Brücke dennoch in die Luft, die Sinnlosigkeit des Krieges demonstrierend. Übrigens gleicht die Filmbrücke konstruktiv nicht von ungefähr der berühmtesten Brücke Englands, der Brücke über den Firth of Forth – ein monumentales Zeichen der angemaßten Macht des Menschen über die Kräfte der Natur. Dieses Bauwerk wurde nach den spektakulären Einsturz der „Brücke am Tal“ in einem Seesturm unter dem Eindruck dieser Katastrophe als eine Art Titanic des Brückenbaus errichtet, gewaltig überdimensioniert und „Unzerstörbarkeit“ demonstrierend (s. S. 131).

„Tand, Tand ist das Gebild von Menschenhand!“ hatte Theodor Fontane in seiner Ballade von der Katastrophe der „Brücke am Tal“ gedichtet und damit ein Beispiel des überheblichen Glaubens an Fortschritt und Macht menschlicher Technik gemeint.

Ivo Andric fasst die Gegenposition in folgende Worte: „Von allem, was der Mensch in seinem Lebenstrieb errichtet und erbaut, scheint meinen Augen nichts besser und wertvoller zu sein als die Brücken. Sie sind wichtiger als Häuser, heiliger, weil gemeinsamer, als Kirchen. Allen gehörig und allen gegenüber gleich nützlich, immer sinnvoll errichtet an dem Orte, an dem die meisten menschlichen Bedürfnisse sich kreuzen; sie sind ausdauernder als andere Gebäude und dienen keinem heimlichen oder bösen Zweck.“

Große, steinerne Brücken, Zeugen entchwundener Zeiten, als anders gelebt, gedacht, gebaut wurde, ergraut und vergilbt von Wind Regen, oft abgewetzt an den scharfgeschnittenen Rändern, und in ihren Fugen und kaum bemerkbaren Rissen wächst ein zartes Gras oder nisten die Vögel.

Schlanke, eiserne Brücken, von einem zum anderen Ufer gespannt wie ein Draht, der zittert und tönt von jedem Zug, der darüber hinfährt; jene, die noch ihre endgültige Form und ihre Vollendung erwarten – aber die Schönheit ihrer Linien wird sich erst den Augen unserer Enkel vollständig offenbaren. (...)

So treffe ich überall auf der Welt, wohin mein Gedanke sich auch bewegt oder wendet, getreue und schweigsame Brücken, als ewiger und immer ungesättigter Wunsch des Menschen, alles zu verbinden, versöhnen und vereinen, was vor unserem Geist, unseren Augen und Füßen auftaucht, damit keine Trennung mehr bestünde, keine Gegnerschaft noch Abschied.

So ist es auch im Traum und in den willkürlichen Spielen der Phantasie. Und wenn ich die herbste, die schönste Musik anhöre, die ich je in meinem Leben vernommen, erscheint mir die steinerne Brücke, in der Mitte zerteilt; die verletzten Seiten des unterbrochenen Bogens streben schmerzlich eine zur anderen, und mit letzter Anstrengung zeigen sie die einzige mögliche Linie des Bogens, der Verlorenging. Das ist die treue und erhabene Unversöhnlichkeit des Schönen, das neben sich nur eine einzige Möglichkeit zuläßt: das Nicht-Sein.

Endlich: alles, womit sich unser Leben ausdrückt – Gedanken, Bemühungen, Blicke, Lächeln, Worte, Seufzer –, alles dies drängt zum anderen Ufer, dem es als Ziel zustrebt und an dem es erst seinen wahren Sinn finden wird. All dies hat etwas zu überwinden und zu überbrücken: Unordnung, Tod oder Sinnlosigkeit. Alles ist Übergang. Brücke, deren Enden sich verlieren, sich verlieren im Unendlichen demgegenüber alle irdischen Brücken nur Kinderspielzeug sind, blasses Symbole. Und all unser Hoffen ist auf jener Seite.“



Sonderbriefmarke der Deutschen Post, erschienen zur Eröffnung des Main-Donau-Kanals, 1992. Von den vielen Aspekten und Brücken des Kanals wurde nur dieses Motiv ausgewählt, als Zeichen der letzten endlichen Versöhnung des gewaltigen technischen Bauwerks mit Landschaft, Natur und Technik im Einklang.