



Eckhard Thiemann

Berliner Brücken

Dieter Desczyk

Gestaltung und Schmuck



Lukas Verlag

Eckhard Thiemann und Dieter Desczyk

Berliner Brücken

Gestaltung und Schmuck



© by Lukas Verlag
Erstausgabe, 1. Auflage 2012
Alle Rechte vorbehalten

Lukas Verlag für Kunst- und Geistesgeschichte
Kollwitzstraße 57
D-10405 Berlin
www.lukasverlag.com

Lektorat, Gestaltung und Satz: Lukas Verlag
Druck: Elbe Druckerei Wittenberg

Printed in Germany
ISBN 978-3-86732-099-3

Benutzungshinweise

In den Kurzinformationen der Einzeldarstellungen (S. 36–196) wird auf den jeweils zutreffenden Karten-Ausschnitt Berlins (S. 215–221) verwiesen; dort können die durchnummerierten Objekte leicht lokalisiert werden.

Grau gedruckte Brückenbezeichnungen bedeuten, dass die Brücke nicht mehr vorhanden und/oder der Namen nicht mehr üblich ist.

Mit »Amt« ist stets das städtische Brückenbauamt gemeint: eine Abteilung der Baubehörde, die im Laufe der Geschichte auch unter vielen anderen Namen firmierte. Als »Ingenieure« werden in der Regel die Entwurfsingenieure bezeichnet, nicht die Ausführungsingenieure. Die Bezeichnung »Architekt« subsumiert auch den bis Ende des 18. Jahrhunderts üblichen Begriff des Baumeisters.

Inhalt

Vorwort	7
Der Brückenentwurf	8
Zum Verhältnis von Bauherr, Ingenieur, Architekt und Künstler	
Brückengestaltung in der Stadtgeschichte	10
Holzbrücken in Berlin-Cölln (bis 1690)	10
Schmuck zur Stadtverschönerung (bis 1824)	12
Staat und Private als Bauherren (bis 1875)	15
Pracht in der Kaiserstadt (bis 1900)	18
Vielfalt im Groß-Berliner Raum (bis 1945)	22
Schlicht und sparsam in der geteilten Stadt (bis 1990)	26
Neue Konstruktionen nach dem Mauerfall	31
Einzeldarstellungen	35
Brückenschmuck im Detail	197
Anhang	
Karten mit Lage der behandelten Brücke	215
Bildnachweis	222
Bauzeitliche Abfolge der Brücken	224
Glossar	225
Literatur	226
Brückenregister	228
Personenregister	230
Anzeigen	233
Dank	336

»Die Brücke ist eins der vornehmsten Werke oder Stücke der Baukunst, wodurch der menschliche Witz ein Land an das andere, welches durch viele Gräben, Bäche, Flüsse, Klüfte und große Ströme geschieden ist, gleichsam verbindet, um sowohl die menschliche Gesellschaft, als auch das commercium zu befördern.«

Johann Georg Krünitz, Oeconomische Encyclopädie (1776)

»Bei jedem Bauwerk wird demnach zunächst die zweckmäßige Konstruktion jedes Theils zu bedenken sein, demnächst, wie diese Konstruktion in schöne Verhältnisse gebracht, verziert und durch bildende Kunst von hoher Bedeutung erhöht werden kann.«

Karl Friedrich Schinkel, Nachlass (um 1820)

»Allerdings wäre es unbillig, den Anspruch der Schönheit anlegen zu wollen, wo es sich lediglich um die Formvollendung des Zweckmäßigen handelt, also bestenfalls Eleganz erreicht.«

Friedrich Krause und Fritz Hedde, Neue Brückenbauten der Stadt Berlin von 1897 bis Ende 1920 (1922)



Für die neue Schlossbrücke, die als Teil einer Denkmalstraße konzipiert wurde, formulierte Schinkel in der Zeichnung »Idealansicht der Schlossbrücke von Süden« 1822 Grundsätze der Gestaltung und der Ausschmückung. Dazu zählen auch die auf Postamenten angeordneten Figurengruppen und das mit allegorischen Darstellungen versehene gusseiserne Geländer.



Weidendammer Brücke, Zierkandelaber und Geländer

Vorwort

Die Schiffsroute »Unter den Brücken« auf den Berliner Gewässern findet alljährlich das Interesse Hunderttausender Berliner und ihrer Gäste. Für die Wahl dieser Art von Stadtbesichtigung sind neben dem allgemeinen Interesse an der Berliner Stadtlandschaft auch die vielgestaltigen und teilweise mit Schmuckelementen versehenen Brückenansichten maßgebend. Denn die Weidendammer, die Moltke- oder die Oberbaumbrücke sind markante Orientierungspunkte im Häusermeer, viele kleinere Bauwerke, besonders Fußgängerbrücken, weisen eine ganz individuelle Gestaltung auf, und solche wie die Jungfernbrücke stellen einen unmittelbaren Bezug zur Stadtgeschichte her.

Ihre sehr unterschiedliche Wirkung auf den Betrachter erzielen diese Bauwerke durch spezielle Gestaltungselemente und teilweise durch zusätzlichen Schmuck in Form bildnerischer Kunstwerke: Skulpturen und Ornamente oder kunsthandwerkliche Teile wie Brückengeländer und -leuchten.

Eine gute Brückengestaltung ist natürlich vom Können des Entwerfenden abhängig, wird aber auch stark von den wirtschaftlichen, politischen und strukturellen Gegebenheiten beeinflusst und unterliegt dem Zeitgeschmack. Die Bauwerke spiegeln somit immer ein Stück Stadtgeschichte wider. Die Beschreibung der Gestaltungsmittel bei den Berliner Brücken soll den stadsgeschichtlich Interessierten ebendiesen Teilaspekt der Baukultur im Wandel der Zeiten näherbringen.

Neben einer kurzen Erörterung der Bauwerksgestaltung im Laufe der Stadtgeschichte als komplexe Aufgabe des Brückenentwurfs und der Vorstellung ausgewählter gestalteter Brücken ist ein Teil des Buches speziell ihrem künstlerischen und kunsthandwerklichen Schmuck gewidmet. Ohne jede kulturwissenschaftliche Wertung und ohne Anspruch auf Vollständigkeit wird dort die Vielfalt der für die Brücken geschaffenen Bildwerke gezeigt.

Stadtpläne mit den Brückenstandorten, je ein Bauwerks- und Personenregister sowie die Erläuterungen unvermeidlicher Fachausdrücke erleichtern die Beschäftigung mit dem Thema, wie auch das umfangreiche Literaturverzeichnis bei dessen Vertiefung hilfreich ist.

Der Brückenentwurf

Zum Verhältnis von Bauherr, Ingenieur, Architekt und Künstler

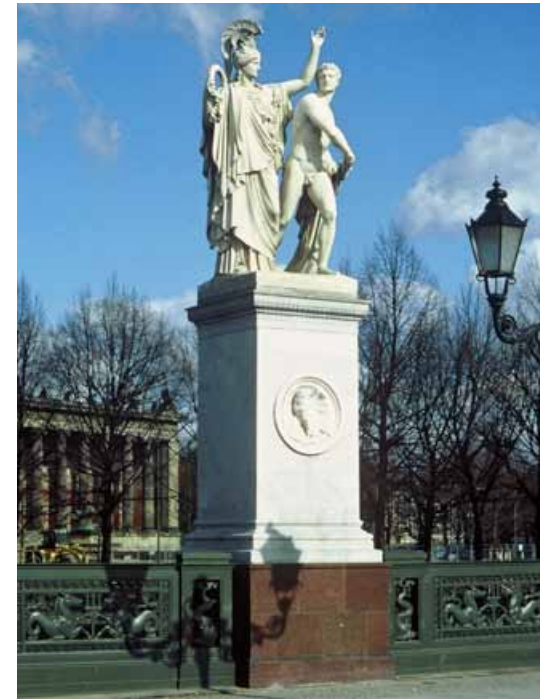
Brücken wirken sowohl als Einzelbauwerke als auch als Teile ihrer Umgebung, z.B. der Stadlandschaft. Sie sind im Verlauf eines Straßenzuges oft dominante Punkte, laden Fußgänger zum Verweilen ein oder dienen als Aussichtsstandort, werden manchmal aber auch kaum beachtet.

Diese vielseitige Außenwirkung ist neben der Größe und Lage der Brücke das Ergebnis der beim Entwurf getroffenen Festlegungen. Das Entwerfen ist somit ein schöpferischer Vorgang. Neben eher technischen Parametern wie Zweckerfüllung, Wirtschaftlichkeit und guter Einpassung in die Umgebung sollte der Entwurf auch ästhetischen Werten verpflichtet sein, die im besten Falle ein Schönheitsempfinden auslösen. Karl Friedrich Schinkel formulierte es so: »Das Nützliche und Notdürftige, so gut es an sich ist, wird widrig, wenn es ohne Anstand und Würde auftritt, und zu

dieser hilft ihm bloß die Schönheit, welche eben deshalb ebenso wesentlich wird und immer gleichzeitig mit jenem Berücksichtigung verdient.« Und der spätere Kollege Heinrich Tessenow schrieb prägnant: »Nicht alles Einfache ist schön; aber alles Schöne ist einfach.« Der Schönheitsbegriff ist stark dem Zeitgeschmack unterworfen, deshalb werden die meisten Brücken im Laufe ihrer Existenz nicht durchgängig als »hässlich« oder »schön« empfunden, sondern ihre Bewertung wandelt sich.

Der Entwurf ergibt sich zunächst aus der ingenieurtechnischen Hauptaufgabe: der Verbindung zweier Ufer unter Beachtung der Standsicherheit und der diversen Randbedingungen. Regeln für eine vom Zeitgeschmack unanhängige Grundgestaltung sind schon lange bekannt. Fritz Leonhardt nennt in seinem Buch »Brücken« in diesem Zusammenhang u.a. ein klares Tragsystem, die Wahrung der Proportionen, die Ordnung der Bauteile, die Wahl geeigneter Farben und eine gute Einpassung in die Umgebung.

Ein Grund für die manchmal doch als unbefriedigend empfundene Formgebung der



»Königlicher« Skulpturenschmuck (1853) auf der Schlossbrücke (1824)



Der die Hochbahn tragende »Kreuzgang« Oberbaumbrücke (1896). Ihre Gestaltung folgte Forderungen der Stadt.

Brücken wird häufig in der Arbeitsteilung zwischen Ingenieuren und Architekten gesehen. Während bis Mitte des 19. Jahrhunderts das Bauen nach übermittelten Erfahrungen im sogenannten Baumeisterprinzip ablief, brachte die jüngere Entwicklung der Naturwissenschaften allgemein mit sich, dass ein Schwerpunkt auf den rechnerischen Nachweis der Bauwerksabmessungen gelegt und die architektonische Gestaltung daraus abgeleitet wird. Im Fall des Brückenentwurfes gestaltet sich bauwerksbedingt die Gewährleistung der Sicherheit derart dominant, dass hier eine klassische Ingenieuraufgabe vorliegt. Eine befriedigende Gestaltung des Bauwerks kann indes die Mitwirkung von Architekten mit einschließen.

Einen Architekten zu beteiligen, ist Aufgabe des Bauherrn, der seinem Bauwerk eine Wirkung verleihen will, die über die rein technische Zweckerfüllung hinausgeht. Manchmal ist die Brücke gar nur der praktisch eher unbedeutende Anlass für eine städtebauliche Inszenierung. So will der absolute Herrscher prachtvoller Machtentfaltung, die



Die Westliche Eiswerderbrücke (1903) zeigt eine gefällige Formgebung der Stahlkonstruktion ohne zusätzlichen Schmuck.

prosperierende Stadt ihren Reichtum zeigen, der private Investor will einen möglichst billigen Bau zur Gewinnmaximierung durch Mautgebühren, eine Terraingesellschaft eine Infrastruktur mit verkaufsfördernder »Schönheit«, und Parlamente wollen mitunter »Kunst am Bau« oder im Stadtraum schaffen. Das aber bedeutet, dass neben dem Bauherrn, dem Ingenieur und dem Architekten nun auch der Künstler als ein an der Brückengestaltung Beteiligter zu nennen ist.

Abhängig vom Zeitgeschmack und den verfügbaren Mitteln dienten Schmuckformen wie Skulpturen oder Ornamente sowie kunsthandwerklich gestaltete Leuchten und Geländer seit je der Hervorhebung der Bauwerke. Deshalb beteiligte man namhafte Künstler wie Nering, Schlüter, Schinkel, Langhans, Gontard, Begas, Boese, Grenander, Rauch oder Köppen an der Ausschmückung; die Nennung dieser Namen zeigt freilich auch bereits eine nicht seltene Überschneidung der Funktionen von Architekt und Künstler. Für alle möglichen solcher Entwurfsausformungen werden im vor-

liegenden Buch Berliner Beispiele aus Vergangenheit und Gegenwart besprochen.

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts gibt es eine bis heute anhaltende starke Tendenz, künstlerischen Schmuck zu reduzieren oder sogar ganz auf ihn zu verzichten. Unverändert ist jedoch das Verhältnis von Ingenieur und Architekt von Interesse, wenn es um städtische Brücken und Stege geht. So werden bekannte Ingenieure wie G. Eiffel, F. Leonhardt, J. B. Strauss, Ch. Menn, R. Maillart, F. v. Emperger, M. Virlogeux oder J. Schlaich oft fälschlicherweise als Architekten bezeichnet. Das zeigt aber auch, dass eine im Sinn der eingangs zitierten Schinkel, Tessenow und Leonhardt gestaltete Brücke heute einer erweiterten architektonischen Ausgestaltung nicht unbedingt bedarf. Dessen ungeachtet ist die in letzter Zeit – auch von den Universitäten geförderte – intensivierte Zusammenarbeit von Ingenieuren und kundigen Architekten bei den Berliner Brücken sehr zu begrüßen und hat den Berlinern und ihren Gästen einige interessante und konstruktiv gelungene neue Bauwerke beschert.



Moderne Gestaltung ohne zusätzlichen Schmuck an der Wasserstadtbrücke (2001)

Brückengestaltung in der Stadtgeschichte

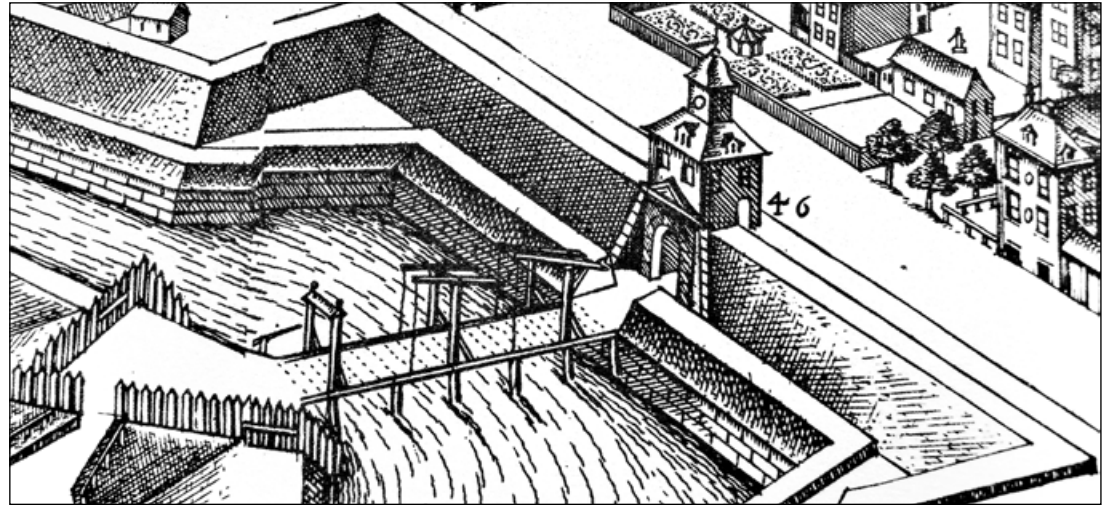
Holzbrücken in Berlin-Cölln (bis 1690)

Im 13. Jahrhundert, als man in Regensburg bereits die schöne Donaubrücke bewunderte, konnte die Doppelsiedlung Berlin-Cölln außer auf einen beide Spreeufer verbindenden Knüppeldamm nur auf wenige unbedeutende Holzbrücken verweisen. Diese lagen an den Stadttoren und führten über die Wehrgräben in das Umland. Die Fernziele der Wege gaben den Toren und den Brücken ihre Namen. Auf der Berliner Seite waren das Spandau, Oderberg und Stralau, auf der Cöllner Seite Köpenick und Teltow.

Auch die Torbrücken der zu Beginn des 14. Jahrhunderts fertiggestellten neuen und noch im Stadtplan Memhardts von 1652 ersichtlichen Festungsanlage bestanden aus Holz. An den Stellen, an denen die Spree die Festungsmauer durchbrach, sperrten eisenbewehrte eingerammte Eichenpfähle den Fluss ab und ermöglichten den Schiffen nur eine schmale Durchfahrt. Dem Verschluss der Durchfahrtsöffnungen dienten Schwimmbäume, dort, wo die Spree in die Stadt hineinströmte, der Ober- und am Ausfluss der Unterbaum. Hier entstanden später Brücken, die zuerst Blocks- bzw. Große Pomeranzenbrücke hießen. Die damals meist mehrfeldrigen hölzernen Jochbrücken be-



Lange Brücke mit verziertem Holzgeländer, vor 1695



Klappbrücke vor dem Neuen Tor, 1688 (Schultz'scher Plan, Ausschnitt)

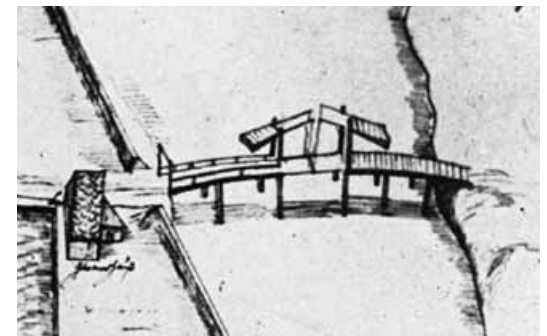
saßen wegen der niedrigen Ufer Klappen zum Durchlass der Schiffe und bestimmten mit ihrer Bauart, die keinen speziellen Gestaltungsregeln unterlag, lange Zeit das Stadtbild.

Obwohl bildliche Darstellungen aus den ersten Jahrhunderten der Stadtgeschichte fehlen, vermittelt der Schultz'sche Plan von 1688 und die Darstellungen im Fachbuch »Theatre Pontificale« von Leupold von 1723 einen Eindruck davon, wie die Holzbrücken vom 14. bis zum 18. Jahrhundert aussahen. Auf gerammten Holzpfehljochen ruhte ein Balkenwerk, das bei den meisten Brücken mit einem bzw. zwei Klappendurchlässen mit Stand- und Hebebäumen für das Passieren der Schiffe versehen war. Holz war ein in der Umgebung verfügbares und relativ billiges Baumaterial, das außerdem im Verteidigungsfall schnell abgebrannt werden konnte. Lediglich das für den Brückenbelag benötigte Eichenholz war knapp und deshalb oft kontingentiert.

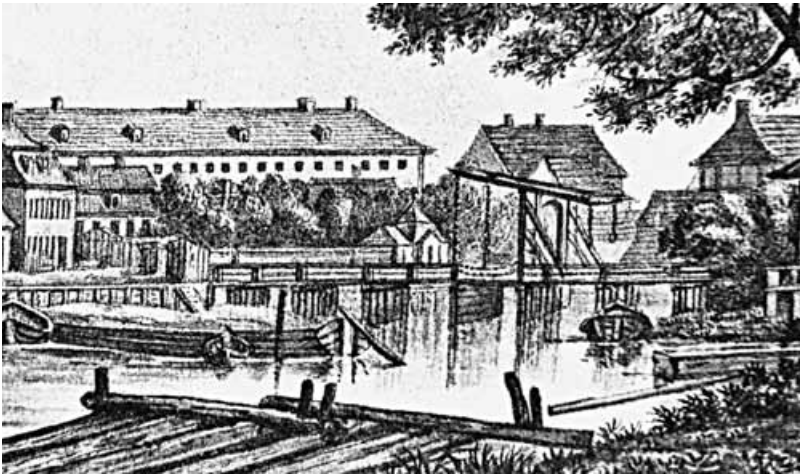
Am unbefriedigenden Zustand der Brücken änderte auch der Neubau der zweitältesten Spreequerung, der Langen und späteren Rathausbrücke, wenig. Diese 1307 errichtete Spreebrücke diente

auch als Zugang zum gemeinsamen Rathaus der Siedlungen Berlin und Cölln, als diese nach einem Standortstreit dasselbe direkt in die Spree bauten. Später gab die Lage unweit des Schlosses die Veranlassung, zumindest die Brückengeländer mit Schnitzereien und Farbe zu verzieren: das erste Beispiel einer Berliner Brückenschmückung.

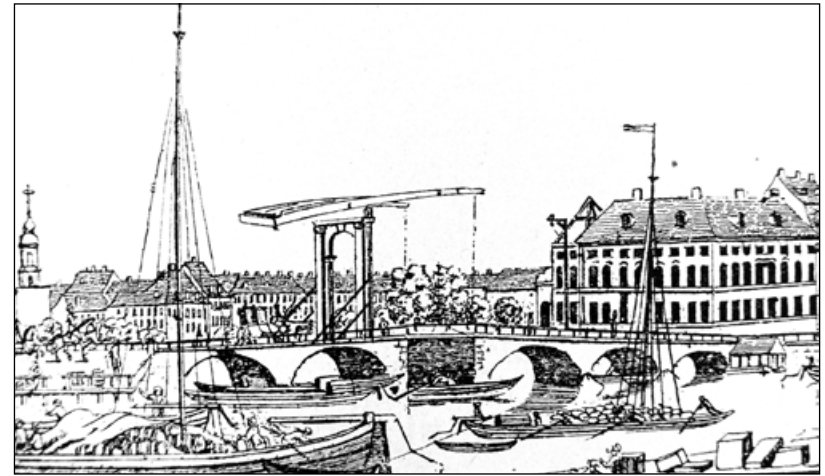
Noch unter dem Eindruck des Dreißigjährigen Krieges ließ der Große Kurfürst ab 1658 eine neue – dann aber nie gebrauchte – Festungsanlage bauen, die auch das Entstehen neuer Brücken einschloss.



Hundebrücke, 1739, die Vorgängerin der Schlossbrücke



Dorotheenstädtische (später: Weidendammer) Brücke, um 1700



Klappenaufzug an der Friedrichsbrücke, 1769

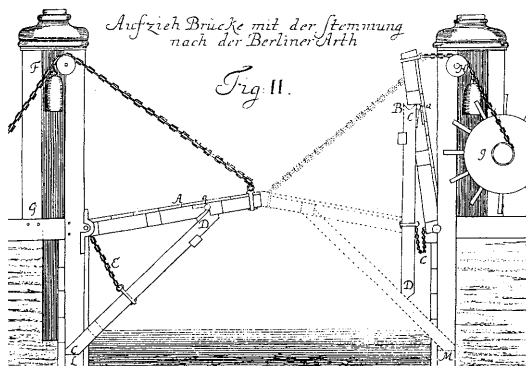
Dabei erhielten auf der Berliner Seite das Spandauer Tor, auf der Cöllner Seite das Köpenicker und das Leipziger Tor neue Standorte. Hinzu kam das Neue Tor an der Stelle der späteren Opernbrücke. Über die nun bis zu 40 Meter breiten Festungsgräben, der Königs- und der Grüne Graben, führten an den Stadttoren wiederum aus Holz bestehende Brücken.

Ende des 17. Jahrhunderts gab es in Berlin etwa dreißig Brücken. Mit Ausnahme der Spandauer waren es hölzerne Konstruktionen ohne besondere Gestaltungsmerkmale.

Die sich in der Baulast des Staates befindlichen Holzbrücken erforderten in kurzen Abständen Reparaturen und boten deshalb oft einen desolaten Anblick. Zudem verstärkten die wegen des wiederholten Aufziehens der Klappen ohne-

hin bestehenden Verkehrsbehinderungen auf der Straße und dem Wasser erheblich. Die zur Verkehrsregulierung eingesetzten Brückenaufzieher konnten diesen Missstand nur unwesentlich verbessern. Als Berlin immerhin schon 450 Jahre bestand, hinterließen die Brücken in der inzwischen preußischen Hauptstadt beim Besucher nicht nur einen wenig attraktiven, sondern auch recht rückständigen und provinziellen Eindruck.

Hölzerne Klappbrücken konnte man im Berliner Stadtgebiet übrigens auch noch lange Zeit später finden. Als eine der letzten ist die am Rande der Stadt über die Dahme führende Neue und spätere Schmöckwitzer Brücke zu nennen, die bis 1908 dem Verkehr diente. Die letzte hölzerne Spreebrücke verschwand erst 1928 nach der Fertigstellung der Caprivibrücke im Zuge der Sömmering-/Wintersteinstraße.



< Klappenbrücke Berliner Art, 1726

> Schiffsklappen der Schleusenbrücke, 1688

>> Schmöckwitz, Neue Brücke über die Dahme, 1908

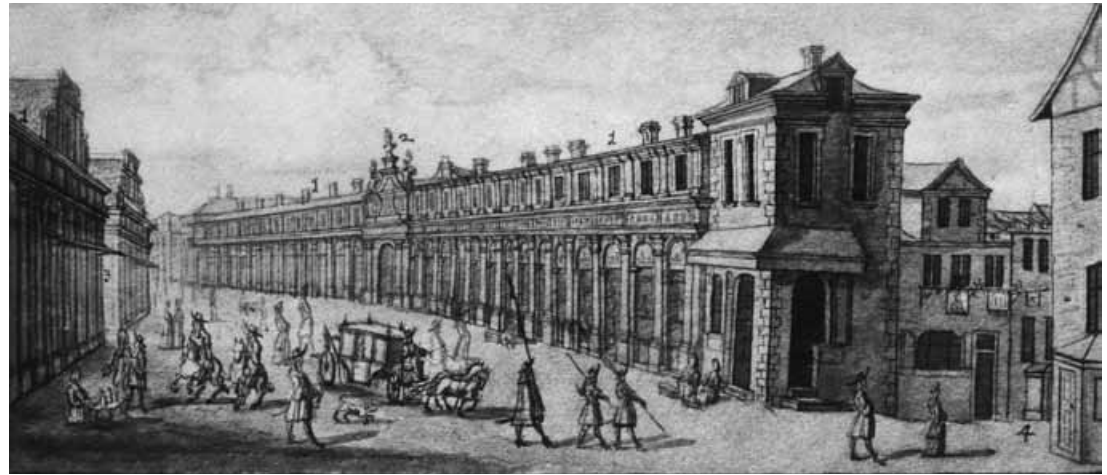


Schmuck zur Stadtverschönerung (bis 1824)

Ende des 17. Jahrhunderts verstärkten sich die Bemühungen des preußischen Staates, den Anblick der Residenz- bzw. Königsstadt zu verbessern. Nachdem Kurfürst Friedrich Wilhelm nach dem Niedergang im Dreißigjährigen Krieg Maßnahmen zum wirtschaftlichen Neuaufbau eingeleitet hatte, begann unter seinem Nachfolger, der ab 1701 als Friedrich I. auch König in Preußen war, der planmäßige Ausbau des schnell wachsenden Berlin.

Hervorragende Baumeister und bildende Künstler wie Johann Arnold Nering, Andreas Schlüter, Carl von Gontard, Carl Gotthard Langhans, Johann Gottlieb Schadow oder Karl Friedrich Schinkel wurden in den folgenden Jahren bei der Errichtung repräsentativer öffentlicher Bauten von europäischem Rang herangezogen. Neben vielen bemerkenswerten Hochbauten entstanden dabei auch zahlreiche mit großem Aufwand gestaltete Brücken.

Beginnend 1693 mit dem Umbau des Mühlendamms und der Erneuerung der Langen Brücke, dann weiterführend mit dem Bau der Kolonnaden und der sogenannten Schmuckbrücken währte diese Periode bis zur Errichtung der ersten eisernen Brücken und dem Neubau der Schlossbrücke Anfang des 19. Jahrhunderts.



Mühlendamm mit dem Friedensportal von 1688

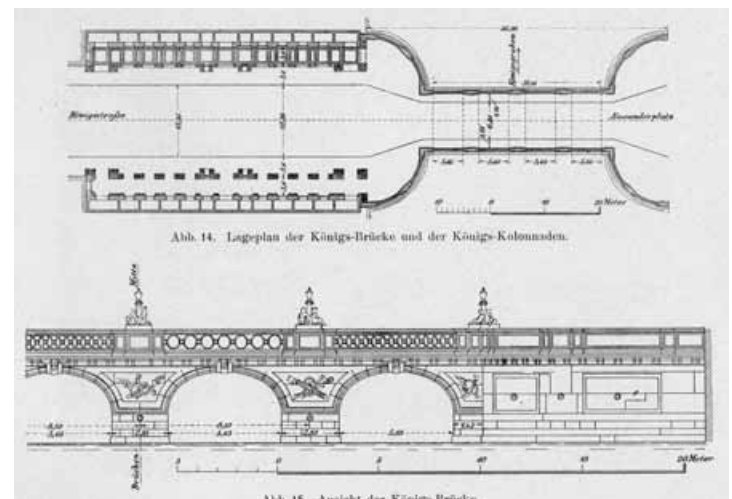
Im Auftrag des Großen Kurfürsten baute Nering 1687 vor den Kramläden des Mühlendamms geschmückte Kolonnaden mit einem Portal an der Einmündung der Fischerbrücke. Einen Eindruck der Anlage vermittelt die Zeichnung von Stridbeck d.Ä. aus dem Jahre 1690.

An der Langen Brücke, die seit geraumer Zeit dem repräsentativen Anspruch, das an ein Bauwerk im Kontext der Schlosszufahrt gestellt werden durfte, nicht im mindesten mehr entsprach, begannen 1692 unter Leitung des Baumeisters v.

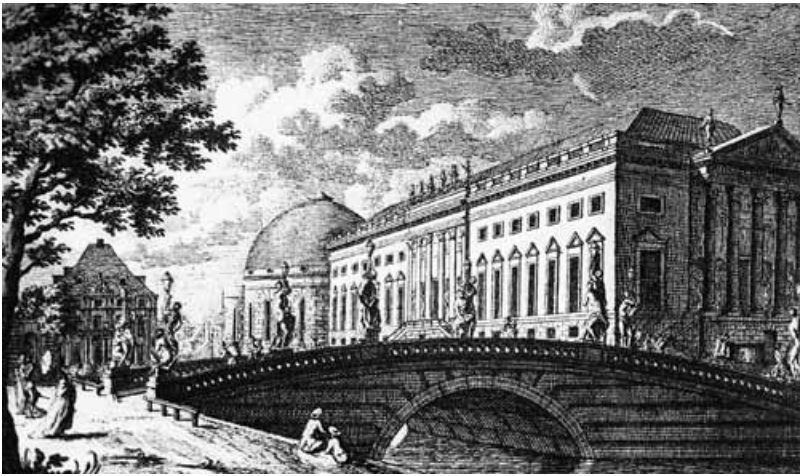
Cayart Neubauarbeiten. Der architektonische Entwurf mit fünf massiven Gewölben stammte von Nering. Der Schmuck der mit rotem Sandstein verblendeten Brücke bestand aus Skulpturen, figuralen Schlusssteinen mit Darstellungen der kurfürstlichen Familie sowie aus Kartuschen mit den Initialen des Kurfürsten Friedrich III. Im Mittelpunkt des Schmuckprogramms stand jedoch das Reiterstandbild des Großen Kurfürsten, ähnlich dem des bereits 1614 aufgestellten Denkmals für Henri IV. auf dem Pont Neuf in Paris. Nach



Spittelkolonnaden von 1776



Königsbrücke und -kolonnaden von 1777



Opernbrücke von 1774



Spandauer Brücke von 1785

Schlüters Modell und von Jacobi gegossen, konnte das erste öffentliche Denkmal Berlins 1703 auf einem aus der Brückenansicht stromaufwärts vorspringenden Gewölbeteil feierlich enthüllt werden. Zeitgenossen beschrieben das nun Kurfürstenbrücke benannte Bauwerk als eine der schönsten Brücken Europas. Die ästhetische Wirkung des überaus gelungenen Entwurfs ergab sich aus der harmonischen Verbindung der strengen architektonischen Linien mit dem reichen plastischen Schmuckwerk.

Die Anfang des 18. Jahrhunderts – nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem 1734 begonnenen Schleifen der Festungsanlagen – neu entstandenen Brücken trugen dagegen mit ihrer schlichten Form nicht eben zur Verbesserung des Straßenbildes bei.

Erst einige Jahre später begann man im Zuge einer gezielten Stadtverschönerung, die meisten der unansehnlichen Bauwerke, darunter die über den Grünen und den Königsgraben führenden, durch aufwendig gestaltete und geschmückte Brücken zu ersetzen. Dazu verpflichtete der König hervor-

ragende Baumeister und Künstler. Vor allem nach 1770 waren diese Anstrengungen von deutlich sichtbarem Erfolg gekrönt, was man noch heute an zahlreichen erhaltenen Bau- und Schmuckteilen, darunter der Königskolonnaden im Kleistpark, der Spittel- und Mohrenkolonnaden in der Leipziger und der Mohrenstraße, der Skulptur des Herkules im Kölnischen Park und nicht zuletzt an der Jungfern- und der Schlossbrücke ablesen kann.

Boumann d.Ä. errichtete 1774 unmittelbar neben dem Opernhaus eine nach diesem benannte Brücke über den Grünen Graben. Der massive, mit rotem Sandstein verblendete Bogen erhielt umfangreichen figürlichen Schmuck von Meyer d.Ä. Ähnliche Schmuckbrücken entstanden 1785 mit der Spandauer und 1787/88 mit der Herkulesbrücke jeweils über den Königsgraben. Die Spandauer Brücke von Unger, ebenfalls mit Sandstein verkleidet, schmückten insgesamt zehn teilweise auf den Brüstungen stehende Kindergruppen nach Entwürfen von Rode. Die nach einem Entwurf von Langhans gebaute Herkulesbrücke erhielt zwei Sandsteingewölbe und mit zwei Herkulesgruppen, vier Sphingen- bzw. Kinder-Gruppen und weiterem Schmuck eine reiche Ausgestaltung. Die Modelle dieser Bildwerke stammten von Schadow.

Zu den Schmuckbrücken aus jener Zeit ist auch die Eiserne Brücke von 1797 über den Spreekanal zu zählen. Hier wurde erstmals auf dem europäischen



Lange Brücke von 1695



Reiterdenkmal des Großen Kurfürsten auf der Langen Brücke

Festland bei einer Fahrbrücke Gusseisen verwendet. Eine harmonische Bogenführung sowie die kunstvoll gefertigten Geländer und Leuchten aus der Eisengießerei in Malapane zeichnen das Bauwerk besonders aus.

1776 gestaltete Gontard aus Rothenburger Sandstein die Spittelbrücke und schmückte sie nach dem Vorbild der Communs in Potsdam mit Kolonnaden.



Feldwegbrücke von 1800 im Schlosspark Charlottenburg

In gleicher Weise schufen 1782 Unger an der Jägerbrücke und 1787 Langhans an der Mohrenbrücke Kolonnaden, die als Eingang zu dahinterliegenden Verkaufsräume dienten. Als eines der schönsten Berliner Bauwerke entstand 1777/80 nach Plänen von Gontard die Königsbrücke mit den gleichnamigen Kolonnaden. Verantwortlich für diese Wertschätzung des Bauwerks waren sowohl der Entwurf der Gesamtanlage als auch die reichhaltige Ausstattung mit bildnerischem Schmuck von Bettkober und Meyer d.J.

Der Verschönerung des Straßenbildes diente nach deren Neubau 1794 durch Grünberg auch die Jungfernbrücke über den Spreekanal. Die Klappzug-Brücke mit Spillrädern in Mittelfeld und Gewölben aus rotem Sandstein in den Randfeldern ist nicht nur technisch interessant, sondern ergibt auch ohne zusätzlichen Schmuck eine gestalterisch gelungenes Bauwerk, selbst wenn die einst mit ihm harmonisierende Altberliner Umgebung im Laufe des 20. Jahrhunderts verloren gegangen ist.

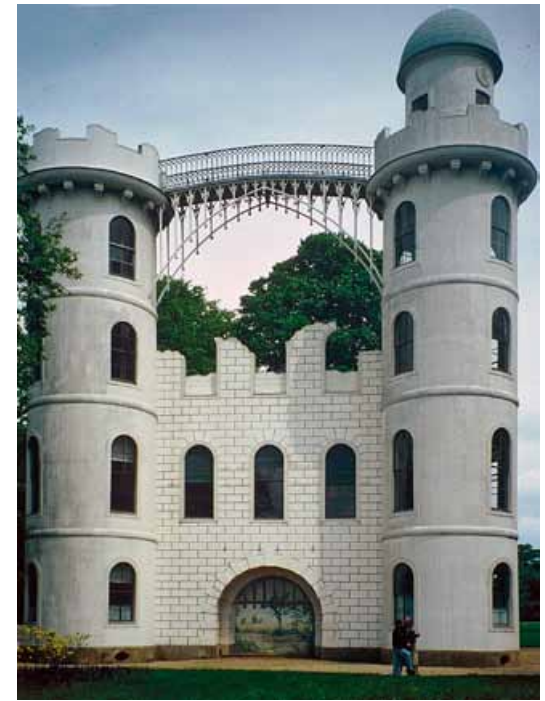
Den unbestrittenen Höhepunkt dieser Epoche des Berliner Brückenbaus bildet gewiss Schinkels großartige Schlossbrücke aus den Jahren 1822/24. Zur würdigeren Präsentation der Hauptstadt und als Bestandteil einer via triumphalis entwarf er sie anstelle der unansehnlichen Hundebrücke. Das prachtvolle Werk – die breiteste und gewissermaßen »erste« Brücke der Stadt – erhielt neben einer ausgewogenen Bogenführung und einer Natursteinverblendung vielfältig ausgeformte Geländer und acht auf Postamenten ruhende Figurengruppen. Die Skulpturen, nach langen Diskussionen und



Hohe Brücke von 1802



Schlossbrücke mit Klappe im Mittelfeld, um 1840



Turmbrücke des Ruinenschlösschens auf der Pfaueninsel

trotz der witterungsbedingten Gefährdung aus weißem Marmor hergestellt, zeigen in mythischer Form den Aufstieg und Fall eines Kriegers.

Nach Abschluss dieses bemerkenswerten Bauprogramms konnte Berlin Anfang des 19. Jahrhunderts auf zahlreiche sehenswerte Brücken mit einer künstlerisch hochwertige Ausschmückung verweisen.