Als die Brücken im Wasser knieten

Eckhard Thiemann und Dieter Desczyk

Als die Brücken im Wasser knieten

Zerstörung und Wiederaufbau Berliner Brücken

Lukas Verlag

© Lukas Verlag
Erstausgabe, 1. Auflage 2015
Alle Rechte vorbehalten

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

Lektorat, Reprographie, Layout, Umschlag und Satz: Verlag
Abbildung auf dem Umschlag: Mussehlbrücke, Mai 1945
Druck: Elbe Druckerei Wittenberg

Printed in Germany
ISBN 978–3–86732–199–0

Inhalt

Vorwort 7

Einleitung
Berlin 1945 – Zerstörte Brücken und erste Provisorien 9
Der Wiederaufbau bis 1950 14
Der Wiederaufbau nach 1950 20

Ausgewählte Brückenstandorte 23
Altglienicker Brücke (24) / Bendlerbrücke (26) / Borsigsteg (28) / Britzer-Allee-Brücke (30) / Brommybrücke (31) / Colditzbrücke (34) / Corneliusbrücke (36) / Dammbrücke (38) / Freybrücke (40) / Friedrichsbrücke (42) / Glienicker Brücke (44) / Hansabrücke (46) / Herkulesbrücke (48) / Hinckeldeybrücke (50) / Hugo-Preuß-Brücke (52) / Jannowitzbrücke (54) / Kaisersteg (56) / Kirchnerbrücke (58) / Krahmersteg (60) / Liebknechtbrücke (64) / Löwenbrücke (68) / Lutherbrücke (70) / Marschallbrücke (72) / Michaelbrücke (74) / Moabiter Brücke (76) / Möckernbrücke (78) / Nördliche Monbijoubrücke (80) / Mühlendammbrücke (83) / Mussehlbrücke (86) / Neue-Fahlenberg-Brücke (88) / Oberbaumbrücke (90) / Potsdamer Brücke (92) / Rathausbrücke (95) / Schlossbrücke (Mitte) (98) / Schlossbrücke (Charlottenburg) (101) / Schmöckwitzer Brücke (104) / Fußgängersteg Storkower Straße (106) / Stubenrauchbrücke (Köpenick) (108) / Stubenrauchbrücke (Tempelhof) (110) / Swinemünder Brücke (112) / Treskowbrücke (115) / Waisenbrücke (118)

Anhang
Berichte der Bauverwaltung 124
Literatur 130
Glossar 132
Lage der behandelten Brücken 134
Bildnachweis 138
Anzeigen 140

Ein Lastkraftwagen, eine Lokomotive und ein Panzer sind auf einer Brücke ineinander verkeilt

Vorwort

Am Ende des Zweiten Weltkriegs hatten Luftangriffe und Straßenkämpfe die ehemalige Reichshauptstadt Berlin in eine grauenhafte Trümmerlandschaft verwandelt. Der Krieg war an seinen Ausgangspunkt zurückgekehrt. Ein Bild, welches Max Frisch bei seiner Ankunft in Berlin an einem Novembermorgen des Jahres 1947 vor Augen stand, umschrieb er in seinem »Tagebuch 1946–1949« mit den poetisch-eindrücklichen Worten »Die Brücken knien im Wasser«.

Zahlreiche historische Fotos zeigen, dass diese seine Beschreibung auf die meisten der stark beschädigten Brücken über die Spree und die zahlreichen Kanäle tatsächlich zutraf. Mehr als die Hälfte der Berliner Straßenbrücken konnte man nicht mehr nutzen, ihre Trümmer blockierten den Straßen- und Schiffsverkehr. Die Versorgung ganzer Stadtgebiete mit Wasser, Strom, Gas und Telefon war zum Erliegen gekommen.

Zu den ersten Nachkriegsaufgaben der Brückenbauer zählte es, die schnell errichteten Notbrücken der siegreichen Militärs in die zivile Nutzung zu überführen. Gleichzeitig galt es, die Wasserstraßen von Trümmern zu beräumen und mit einer zumindest provisorischen Instandsetzung der Brücken zu beginnen. Ohne befahrbare Wasserstraßen konnte die Bevölkerung nicht mit Kohle und anderen Massengütern versorgt werden. Ebenfalls dringend war die Reparatur der durch Brückensprengungen unterbrochenen Stromleitungsnetze, um die Wirtschaft wieder in Gang zu bringen und hygienische Probleme zu unterbinden. Dabei erschwerte der allgegenwärtige Mangel an Material, Geräten und Fachpersonal die Durchführung des umfangreichen Bauprogramms gewaltig; später wirkten sich auch die Blockade und die politische Teilung der Stadt hinderlich aus.

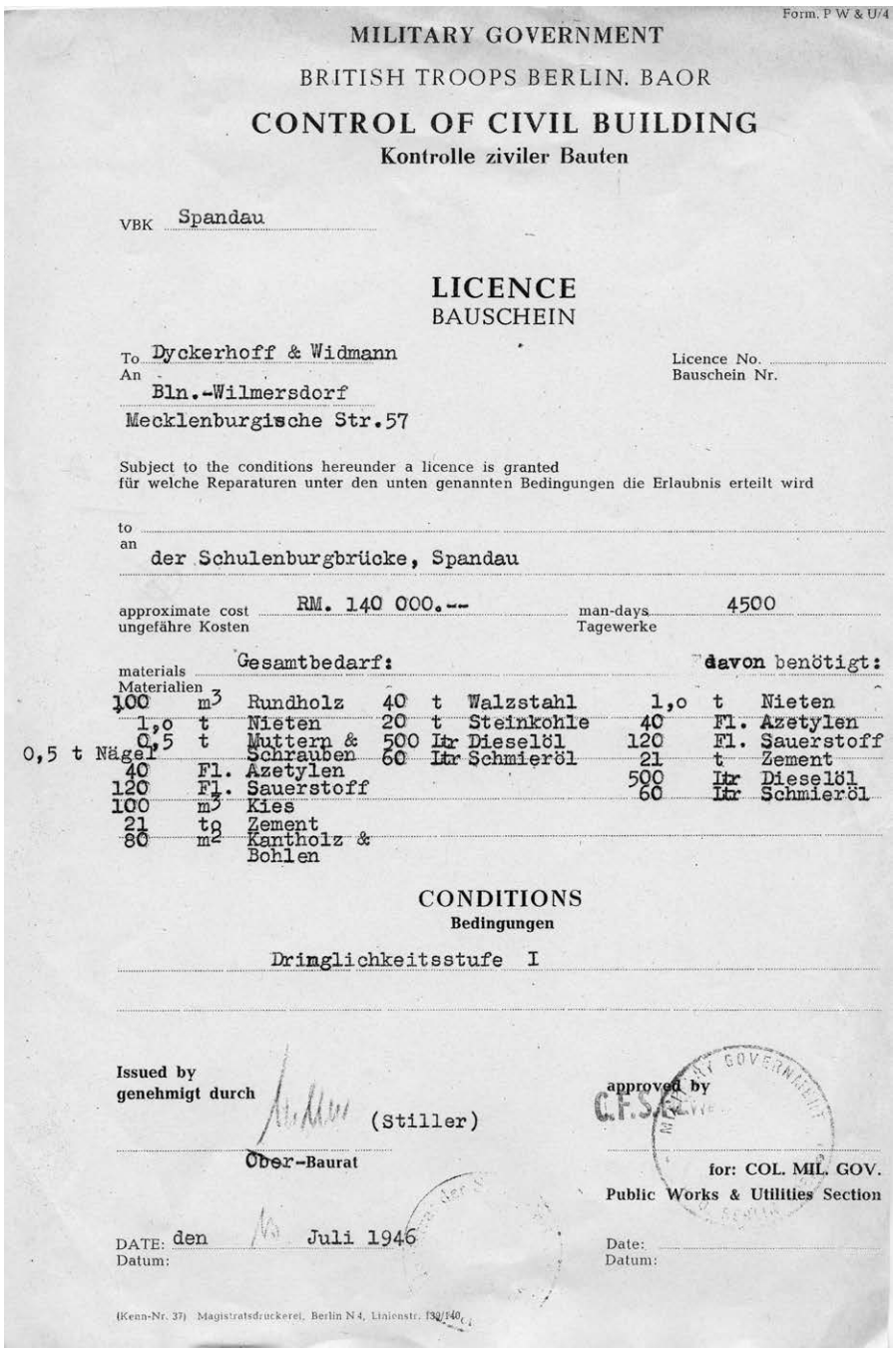
Die in diesem Buch enthaltenen Aufnahmen von 41 beispielhaft ausgewählten Brücken belegen das Ausmaß der Zerstörungen am Ende des Krieges. Ihnen werden das Aussehen der Bauwerke vor den Sprengungen sowie der heutige Zustand gegenübergestellt. Bilder des Wiederaufbaus und knappe erläuternde Texte runden die Darstellung ab. Der einleitende Teil des Buches informiert über die Zerstörungen insgesamt und die Mühen des Wiederaufbaus; im Anhang vermitteln Auszüge aus Berichten der Bauverwaltung eine Übersicht über die Schadenssituation, wie sie Max Frisch vorfand.

Anliegen der Autoren ist es, an die furchtbaren Kriegsfolgen zu erinnern sowie die beachtlichen Bauleistungen in den Nachkriegsjahren zu würdigen. Gedankt sei allen, die die Herausgabe des Buches unterstützten.

*Herbert Liman**

* Dipl.-Ing. Herbert Liman war von 1974 bis 1992 Leiter der Abteilung Verkehrswegebau in der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin.

Einleitung



Form. P W & U/4

MILITARY GOVERNMENT

BRITISH TROOPS BERLIN. BAOR

CONTROL OF CIVIL BUILDING

Kontrolle ziviler Bauten

VBK Spandau

LICENCE

BAUSCHEIN

To / An: Dyckerhoff & Widmann, Bln.-Wilmersdorf, Mecklenburgische Str.57

Licence No. / Bauschein Nr.

Subject to the conditions hereunder a licence is granted
für welche Reparaturen unter den unten genannten Bedingungen die Erlaubnis erteilt wird

to / an: der Schulenburgbrücke, Spandau

approximate cost / ungefähre Kosten: RM. 140 000.--

man-days / Tagewerke: 4500

materials / Materialien — Gesamtbedarf:

100	m³	Rundholz	40	t	Walzstahl	1,o	t	Nieten
1,o	t	Nieten	20	t	Steinkohle	40	Fl.	Azetylen
0,5	t	Muttern & Schrauben	500	ltr	Dieselöl	120	Fl.	Sauerstoff
			60	ltr	Schmieröl	21	t	Zemant
40	Fl.	Azetylen				500	ltr	Dieselöl
120	Fl.	Sauerstoff				60	ltr	Schmieröl
100	m³	Kies						
21	to	Zement						
80	m²	Kantholz & Bohlen						

0,5 t Nägel

davon benötigt:

CONDITIONS

Bedingungen

Dringlichkeitsstufe I

Issued by / genehmigt durch (Stiller)

Ober-Baurat

approved by C.F.S.E.

for: COL. MIL. GOV.
Public Works & Utilities Section

DATE: den Juli 1946
Datum:

Date:
Datum:

(Kenn-Nr. 37) Magistratsdruckerei, Berlin N 4, Linienstr. 130/140

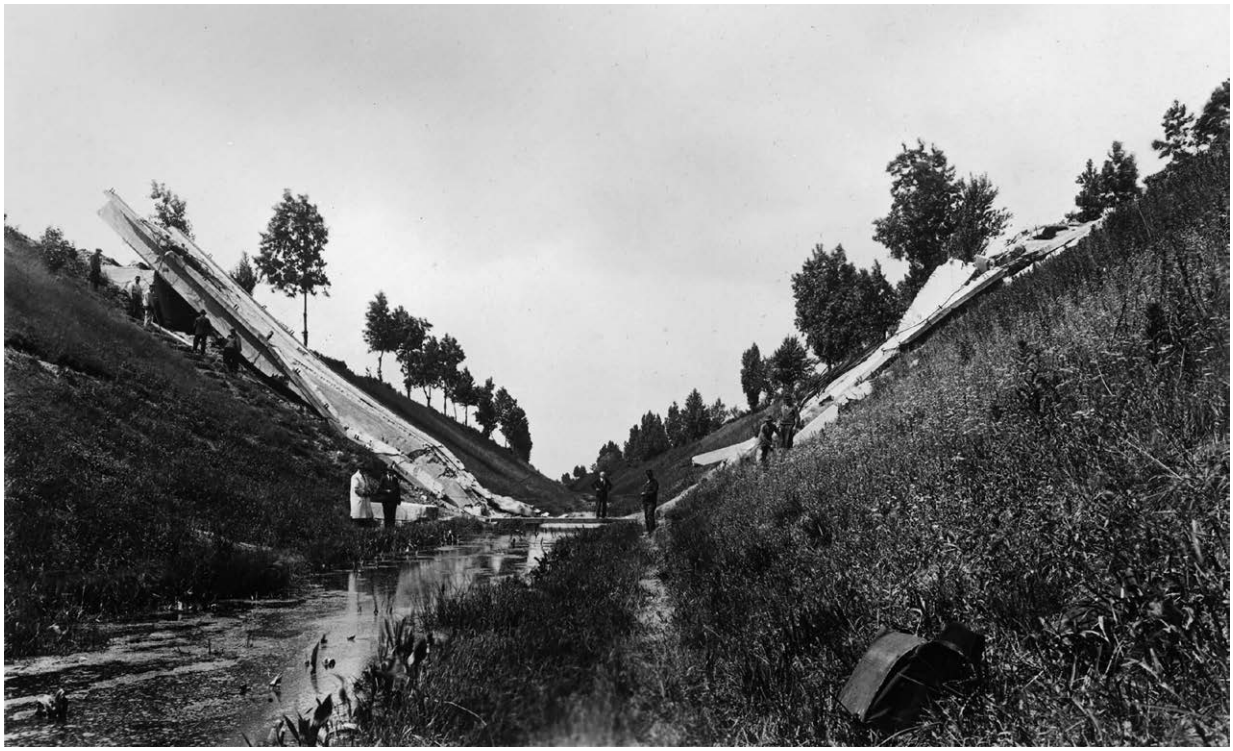
Bauschein des Britischen Militärverwaltung für die Reparatur der Schulenburgbrücke, 1946

Berlin 1945 – Zerstörte Brücken und erste Provisorien

Am 1. März 1945 erklärte das deutsche Oberkommando Berlin zur Festung. Nur zwei Tage später legten alliierte Bomberstaffeln in einem fürchterlichen Tagesangriff diese Festung in Schutt und Asche.

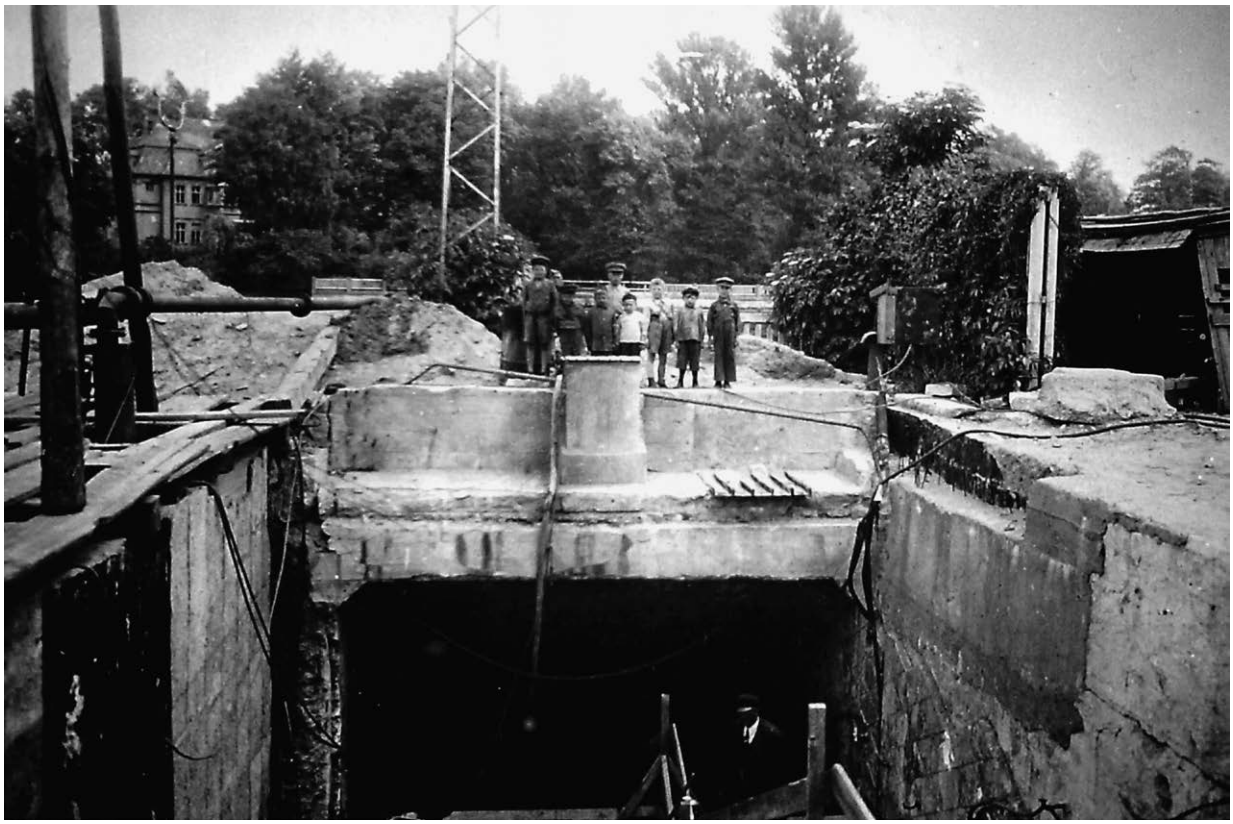
Die Berliner Brücken waren von diesem Inferno noch nicht sehr betroffen. Erst als Mitte April die Rote Armee Berlin umzingelt hatte, sprengten die deutsche Wehrmacht und die SS zahllose Brücken über Wasserstraßen (Brücken über und für Bahnanlagen hingegen nur in Einzelfällen). Damit sollte die Erstürmung der Festung verhindert oder zumindest verzögert werden, was aber nur in den seltensten Fällen und dann auch bloß ansatzweise gelang. Vor allem jedoch bewirkten die sinnlosen Sprengungen in dem »Trümmerhaufen bei Potsdam« (Bertolt Brecht), dass die bis dahin noch funktionierende Infrastruktur von Verkehr und Leitungen zerstört wurde. Wie chaotisch der Zustand des Transportwesens unmittelbar nach Kriegsende war, zeigt ein Foto, auf dem sich an einer zerstörten Brücke Panzer, LKW und Lok verkeilt haben.

Von den 240 größeren Berliner Straßenbrücken (mit einer Stützweite über 10 Meter) waren etwa 60% zerstört, ganze Stadtgebiete nicht mehr erreichbar. Betroffen waren besonders der Süden und Westen der Stadt, wo der nun fast völlig brückenlose Teltowkanal und der Hohenzollernkanal schwer zu überwindende Barrieren bildeten, aber auch im Zentrum der Landwehrkanal, der gemeinsam mit der Spree den inneren Verteidigungsbereich Z (Zitadelle) der »Festung« umschlossen hatte. Infolge der zahllosen zerstörten Spreebrücken kam es zur totalen Verkehrssperre; hier waren nur die Schilling- und die Weidendammer



Blumenwegbrücke über den Nordgraben, 1945

Im nördlichen Teil zerstörte Warschauer Brücke, 1945



Gesprengter südlicher Eingang des Spreetunnels Friedrichshagen, 1945

Risikoreiche Fußgängerpassage
an der Herkulesbrücke

Fußgängersteg an der zerstörten Kaiser-Wilhelm-Brücke mit Blick auf die Trümmer des Schlosses, 1945

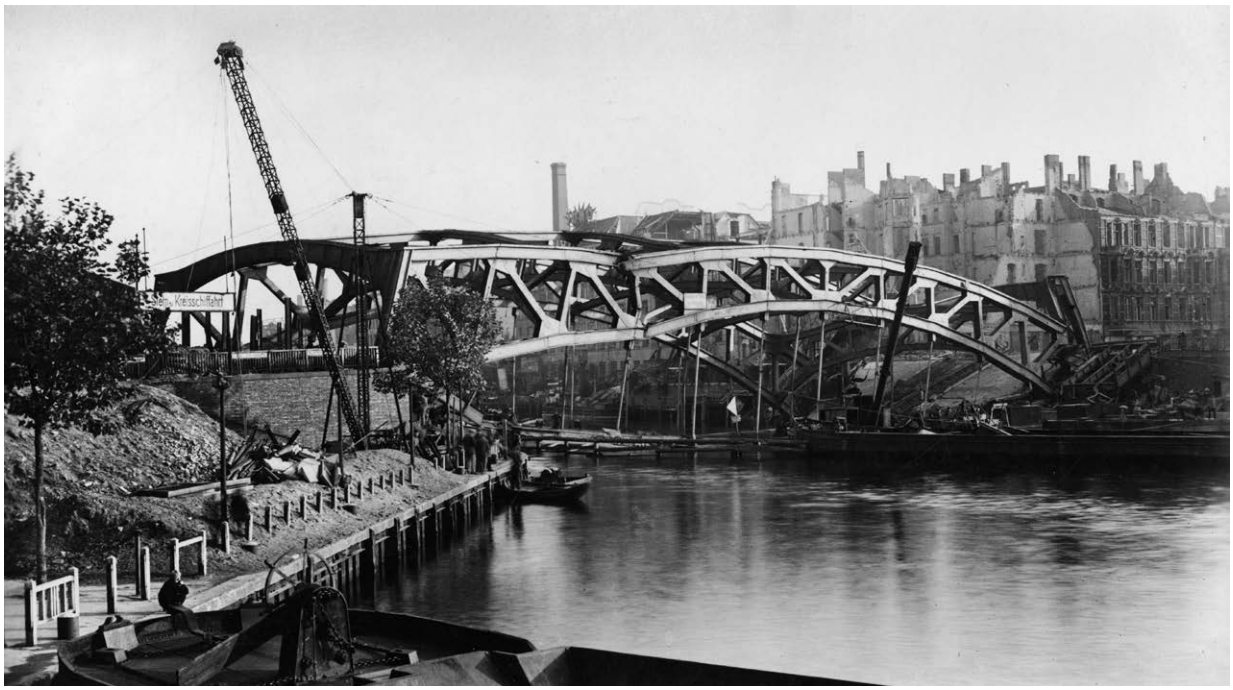
Ruinen an der Gertraudenbrücke, 1945

Brücke wie durch ein Wunder unversehrt geblieben. Selbst strategisch unbedeutende Bauwerke wie Brücken über den Nordgraben oder der Spreetunnel in Friedrichshagen entgingen dem Panzerbär-Wahnsinn nicht. Auch die Havelbrücken waren bis auf die von Flüchtlingen überfüllte Spandauer Charlottenbrücke unpassierbar.

Die Sowjetarmee hatte bei ihrem Vormarsch die zu kreuzenden Wasserläufe provisorisch mit Landefahrzeugen, Booten und Pontonbrücken überwunden. Für einen längeren Betrieb waren diese jedoch kaum geeignet. Deshalb errichtete man teilweise Notbrücken anstelle der abgestürzten Brücken. Für die in Babelsberg einquartierten Politiker, die im Sommer 1945 die Potsdamer Konferenz bestritten, ersetzten die Sowjets schon bald die große Pontonbrücke über die Havel durch eine hölzerne Konstruktion neben der ruinösen Glienicker Brücke; ein anderes Beispiel war eine Holzbrücke über den Hohenzollernkanal nahe der Hinckeldeybrücke.

Die meisten Berliner indes turnten vorerst über die Reste gesprengter Brücken oder über stehengebliebene Entwässerungsrohre. An einigen Stellen gab es privat organisierte Fähren und am Hohenzollernkanal sogar private Pontonbrücken.

Nachdem im Sommer 1945 die amerikanischen und britischen Verbände in ihre Sektoren eingerückt waren, setzten sie in vielen Stellen stählerne Pionierbrücken ein. Mit deren Erhaltung betrauten sie aber bereits das sich aus Kriegsheimkehrern und -flüchtlingen allmählich wiederfindende Berliner Brückenbauamt.



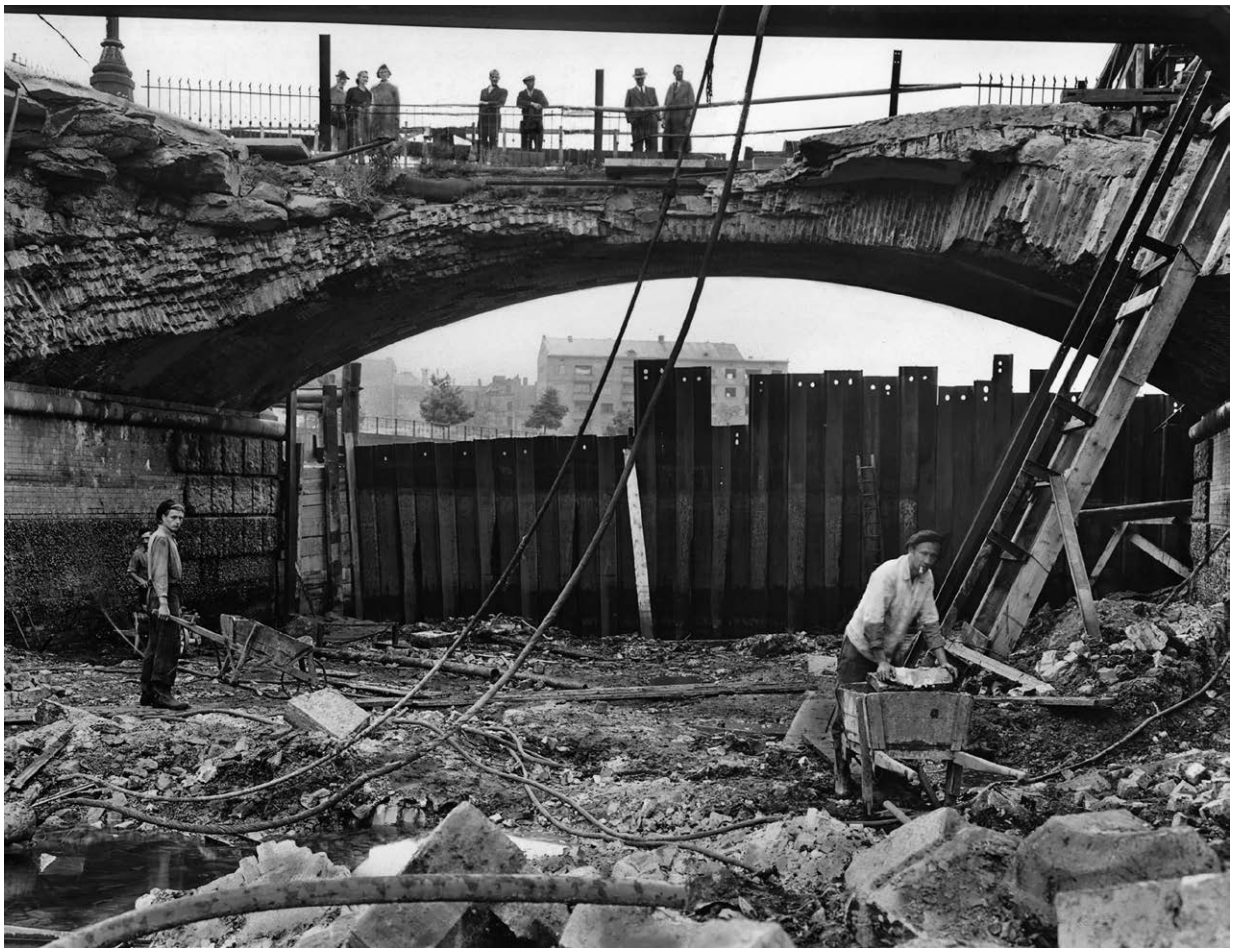
Jannowitzbrücke, 1945

Kahnfähre an der zerstörten Fennbrücke über den Spandauer Schifffahrtskanal

Der Wiederaufbau bis 1950

An einen Wiederaufbau der gesprengten Brücken konnte in dem sich bald nach Kriegsende aus wenigen Ingenieuren neu konstituierenden Berliner Brückenbauamt noch niemand denken. Vordringlicher zum Beispiel war, bestimmte Brücken oder deren Reste als Verladerampen für Trümmerschutt zu nutzen: Durch Öffnungen im Brückenscheitel füllte man Schutt aus Feldloren in darunterliegende Schuten und transportierte ihn auf dem Wasserweg ab. Andere wichtige Aufgaben waren die Herstellung von Notstegen bei Totalruinen, das Befahrbarmachen von Teilruinen, die Erhaltung des von den Militärs installierten Pioniergerätes sowie die Hebung gesprengter Stahlkonstruktionen. Ebenso dringend notwendig war aber auch, die schiffbaren Wasserstraßen und die Eisenbahnanlagen von Schutt und abgestürzten Brücken freizumachen.

Alle diese Arbeiten mussten gleichzeitig, möglichst schnell und trotz eines heute unvorstellbaren Mangels an Material und Fachkräften bewältigt werden. In



Arbeiten an der Moabiter Brücke, 1949

Vergeblicher Hebeversuch der Jannowitzbrücke, 1946

Reparaturarbeiten an der Warschauer Brücke, 1946

einem Bericht vom 14. Juni 1945 legte das Amt eine Liste der Brücken vor, die am dringendsten befahrbar zu machen waren: Frey-, Stubenrauch-, Luther-, Warschauer-, Potsdamer und Mühlendammbrücke. Der im Mai von der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) eingesetzte Magistrat bewilligte am 2. Juli drei Millionen Reichsmark für die wichtigsten Brücken- und Räumarbeiten, die sogleich unter größtmöglichem Einsatz aller Beteiligten anliefen. Im selben Monat begann die Hebung von 27 der 38 eingestürzten Brücken des Teltowkanals.

Ein Jahr nach Kriegsende sicherten 55 Dauerbehelfsbrücken den Straßen- und Fußgängerverkehr, und schon am 13. Mai 1946 konnten Omnibusse, am Folgetag die erste U-Bahn und eine Woche später auch Straßenbahnen einen eingeschränkten Betrieb wiederaufnehmen.

Die enormen Schwierigkeiten, unter denen das gewaltige Aufbauwerk betrieben werden musste, verdeutlich der Jahresbericht 1949 des Hauptamtes für Tiefbau. Darin heißt es: »Es fehlten nicht nur Facharbeiter, sondern auch Bau- und Betriebsstoffe wie Benzin, Strom und Kohle. Die Entwurfsarbeit stand unter dem Zwang, das geplante Bauwerk nach den vorhandenen Material zu konstruieren; die Bauausführung litt unter dem Mangel an Zement, Stahl, Nieten, Schrauben und Schneidgasen. Holz war fast nicht vorhanden und Nägel so knapp, dass alte zur Wiederverwendung geradegebogen wurden«.

Bei Massivbrücken galt es, zerstörte Bauteile abzubrechen und die Trümmer zu bergen, denn die fehlenden Teile konnten oft nicht ersetzt werden. Bei den Stahlbrücken stand deren Heben im Vordergrund, um sie als Trümmerstahl wiederzuverwenden. Dies erfolgte in der Regel mit Pressen und Schwellenstapel, mit Pressen und Lochstangen oder mit Winden und Portalrahmen. Neben dem beim Brückenabbruch gewonnenen Stahl wurde auch der von kaputten

Hebung der Grünauer Brücke, 1946

Panzern oder aus Walzwerken weitergenutzt. Unter den damaligen Rekonstrukteuren kursierte der Satz »Schau, klau, bau!«

Nach dem katastrophalen eisigen Hungerwinter 1946/47 meldete die damals noch Gesamtberliner Brückenbauverwaltung, dass bereits 24 Brücken vollständig repariert seien und an weiteren 20 Bauwerken laufend gearbeitet würde. Dann jedoch führte die vom Juni 1948 bis Mai 1949 andauernde Blockade West-Berlins insbesondere für die »westlichen« Baustellen zu einer dramatisch verschlechterten der Materiallage, während wiederum die Arbeiten an einigen »östlichen« Brücken unter dem Abzug »westlicher« Firmen litten, so etwa an der Glienicker Brücke.

Im Zusammenhang mit der Situation des immer heftigeren Kalten Krieges spaltete sich im Herbst 1948 die Stadtverwaltung in Magistrat (Ost) und Senat (West) und damit auch das Brückenamt. Die Koordination des Wiederaufbaus war dadurch natürlich erschwert. Trotzdem konnten 1951 im Westteil Berlins von 74 einst zerstörten Brücken immerhin 34 als wieder unter Verkehr gemeldet werden.

Um 1950 herum endet die bewegte und etwas chaotische erste Phase des Wiederaufbaus der Berliner Brücken. Es war damals viel Improvisation gefragt. So konnte es schon einmal vorkommen, dass der Auftraggeber den ausführenden Firmen Bauholz, Großgerät oder auch Nägel vermittels seiner Kontakte zu den Besatzern besorgen musste; manchmal, so heißt es, soll das für die Farbherstellung »organisierte« gute Öl sogar auch bei der Zubereitung von Bratkartoffeln gedient haben. Es sei an dieser Stelle der Leistung jener Personen gedacht, die damals mit viel Organisationstalent und mehrsprachiger Kommunikationsgabe »den Laden am Laufen hielten«, wobei stellvertretend für alle anderen die Herren Struve, Stiller, Heusel, Dr. Schulz, Draber und Schwittay zu nennen wären.

Enttrümmerung des Landwehrkanals an der Großbeerenbrücke, 1948

Arbeiten an der Baumschulenbrücke, 1950

Instandsetzung der Mühlendammbrücke, Blick auf das zerstörte Nikolaiviertel (links), 1946

Der Wiederaufbau nach 1950

Mit der besseren Verfügbarkeit von Baustoffen eröffnete sich den Ingenieuren auch die Möglichkeit, neue Baumethoden wie Spannbeton und den Fertigteilbau anzuwenden. Jetzt wurden die zerstörten Brücken sukzessive durch sparsame neue Konstruktionen ersetzt. Auch mussten einige bereits reparierte Bauwerke breiteren und stärkeren Neubauten weichen.

Besonders schwierig gestaltete sich die Situation bei den Grenzbrücken zwischen dem Ost- und dem Westteil der Stadt spätestens nach dem Mauerbau 1961. Sofern sie nicht als Grenzübergang dienten, wurden sie in den nächsten drei Jahrzehnten entweder nicht wiederaufgebaut oder abgerissen. Erst nach dem Mauerfall 1989 konnte sich das bald auch wiedervereinigte Brückenbauamt dem ein halbes Jahrhundert verspäteten Neubau verschwundener oder geschundener Übergänge widmen. Das Bauprogramm umfasste nunmehr sowohl historische Rekonstruktionen wie an der Oberbaumbrücke als auch ganz neue Bauten wie bei der Kronprinzenbrücke und der Hugo-Preuß-Brücke.

Doch bei aller Freude über die neue, endlich wieder Gesamtberliner Brückenlandschaft sei auch an viele aus den verschiedensten Gründen bis heute verwaisten alten Brückenstandorte erinnert. An der Spree sind dies zum Beispiel der Borsigsteg, der Schlütersteg und die Waisenbrücke, am Teltowkanal die Schweitzerbrücke, die Kirchnerbrücke und die Brücke Neukölln, am Landwehrkanal die Wiener Brücke, im Tiergarten die Große Bogenbrücke, bei Bahnanlagen die Block-

Reparatur der Eiswerderbrücke, 1957

Die Hugo-Preuß-Brücke heute

Die Marggraffbrücke von 1966, die erste vorgespannte Fertigteilbrücke in Ost-Berlin

Der den Landwehrkanal überführende Hiroshimasteg von 1987

damm- und die Schönfließer Brücke sowie am Oder-Spree-Kanal die Schwarze Brücke.

Die bis hierher nur allgemein und knapp geschilderten stadtgeschichtlichen Zusammenhänge sollen nachfolgend anhand von Einzelschicksalen von Brücken konkretisiert werden. Dabei wird auch auf die Spezifik, ja Individualität einer jeden Konstruktion hingewiesen. Deren Auswahl war nicht zuletzt durch das verfügbare Bildmaterial bestimmt, um die bald siebzig Jahre zurückliegende Situation dem heutigen Leser so anschaulich wie möglich zeigen zu können.