

Christian Simon

DIE SCHÖNSTEN BERLINER BRÜCKEN

Mit Fotografien von Uwe Friedrich



BeBra Verlag



Oberbaumbrücke

Christian Simon

DIE SCHÖNSTEN BERLINER BRÜCKEN

Mit Fotografien von Uwe Friedrich



Inhalt

Einführung	7	Hiroshimasteg	63	Parkringbrücke	107
Abteibrücke	23	Jannowitzbrücke	65	Rathausbrücke	109
Admiralbrücke	25	Jungfernbrücke	69	Roßstraßenbrücke	113
Anhalter Steg	27	Kaisersteg	71	Schillingbrücke	115
Baerwaldbrücke	29	Kanzleramtssteg	73	Schlesische Brücke	117
Bismarckbrücke	31	Kronprinzenbrücke	75	Schleusenbrücke	119
Charlottenburger Brücke	33	Lange Brücke	77	Schloßbrücke	121
Dovebrücke	37	Lessingbrücke	79	Siemenssteig	125
Eiserne Brücke	39	Lichtensteinbrücke	81	Stößenseebrücke	127
Elsensteg	41	Liebnechtbrücke	83	Stubenrauchbrücke	129
Friedrichsbrücke	43	Löwenbrücke	87	Tegeler Hafenbrücke	131
Gerickesteig	45	Lohmühlenbrücke	89	Thielenbrücke	133
Gertraudenbrücke	47	Lutherbrücke	91	Treptower Brücke	135
Glienicker Brücke	51	Marchbrücke	93	Weidendammer Brücke	137
Gotzkowskybrücke	55	Marie-Elisabeth-Lüders-Steg	95	Literatur	141
Gustav-Heinemann-Brücke	57	Marschallbrücke	97	Berlinplan	143
Hallesche-Tor-Brücke	59	Moabiter Brücke	99	Bildnachweis/Der Autor	144
Herkulesbrücke	61	Moltkebrücke	101	Impressum	144
		Oberbaumbrücke	103		



Einführung

Die Berliner verbreiten gern, ihre Stadt hätte mehr Brücken als Venedig. Das stimmt zwar, aber europaweit hat Hamburg die meisten Brücken, nämlich knapp 2500. Das sind so viele wie in Venedig und Amsterdam zusammen. In Berlin gibt es gut 900 Brücken. Die Angaben über die genaue Anzahl schwanken, je nachdem, was man als Brücke zählt. Ungeachtet der Beachtung präziser statistischer Daten ist Berlin aber tatsächlich reich an Brücken. Ging es jahrhundertlang nur um die Überbrückung von Spree, Gräben und Kanälen, kamen im 19. Jahrhundert Eisenbahnbrücken und im 20. Jahrhundert Autobahnbrücken hinzu. In diesem Buch beschränke ich mich jedoch auf die schönsten Überbrückungen von Gewässern. Die im Laufe der Zeit verschwundenen Brücken sind hier ebenfalls nicht aufgenommen worden. Sie sollten aber nicht vergessen werden, denn es waren teils prächtig ausgestaltete Bauwerke, die das Stadtbild prägten. Weil das Buch alphabetisch geordnet ist, möchte ich einleitend einige chronologische Anmerkungen zur Brückengeschichte Berlins machen.

Die ersten Brücken waren aus Holz

Die beiden Städte Cölln und Berlin wurden in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts gegründet. Zwischen ihnen lag der Hauptarm der Spree. Zusätzlich wurden beide Städte von natürlichen und künstlichen Spreearmen umflossen. Auf Berliner Seite war es der Königsgraben, auf Cöllner Seite der Grüne Graben und Wallgraben. Diese Lage machte eine Reihe von Brücken notwendig. Sie bestanden anfangs aus Holz und waren als sogenannte Jochbrücken konzipiert. Bei dieser Konstruktionsweise werden eine Reihe von Pfählen (Joch) als Paare quer durch den Fluss in die Sohle gerammt. Je zwei parallele Pfähle werden dann in Längsrichtung mit Balken verbunden. Weitere Balken in Querrichtung bilden den Übergang.

Die meisten Brücken hatten zusätzlich eine Vorrichtung zum Hochklappen des Mittelteils (Klapp- oder Zugbrücke), um Schiffen

die Durchfahrt zu ermöglichen. Die Klappen waren damals aus zwei Gründen notwendig: Erstens lag das Stadtgebiet einst deutlich tiefer als gegenwärtig. Wer zum Beispiel heute die Marienkirche oder die Klosterruine der Franziskaner besuchen will, muss mehrere Stufen abwärts steigen. Demzufolge lagen auch die Ufer und somit die Brücken niedriger. Zweitens war es anfangs noch nicht so gut möglich, den Wasserstand in der Spree, den Kanälen und dem Festungsgraben durch Schleusen und Wehre gleichbleibend zu regulieren. Bei Hochwasser schwamm das Schiff eben höher. Außerdem hatten Segelschiffe hohe Masten.

Man kann sich gut vorstellen, dass die Holzbrücken immer wieder repariert werden mussten. Entweder wurde das Holz morsch oder Treibgut und Schiffe beschädigten die Bauwerke. Zudem wirkten die Berliner Holzbrücken provinziell und rückständig.



Der Schloßplatz um 1700, Grafik von Peter Schenk



Schleusenbrücke

Nach dem Dreißigjährigen Krieg ließ der Große Kurfürst zwischen 1658 und 1683 die drei Städte Berlin, Cölln (mit Neu-Cölln) und Friedrichswerder mit einer Festung umschließen. Dazu gehörten Wälle, ein breiter Wassergraben und 13 vorspringende Bastionen, auf denen Kanonen standen. Sechs hölzerne Zugbrücken führten über den Festungsgraben zu den Stadttores.

Die ersten Steinbrücken

Am Ende des 17. Jahrhunderts entstanden die ersten steinernen Brücken in Berlin. Namhafte Architekten wurden mit dem Bau monumentaler Steinbrücken beauftragt. Dazu gehörten Johann Arnold Nering († 1695), Jan und Michael Philipp Boumann († 1776, † 1803), Carl Philipp Christian von Gontard († 1791), Georg Christian Unger († 1799) oder Carl Gotthard Langhans († 1808). Später sind noch Karl Friedrich Schinkel († 1841), Heinrich Strack († 1880) und Otto Stahn († 1930) zu nennen.

Der kurfürstlich-brandenburgische Oberbaudirektor Nering plante zusammen mit dem Ingenieur Jean Louis Cayart den Ersatz der hölzernen Langen Brücke (heute Rathausbrücke). Die Bauarbeiten an der Steinbrücke mit fünf Gewölben begannen im Frühjahr 1692 mit der Grundsteinlegung und endeten am 5. November 1694. Blickfang war das von Andreas Schlüter entworfene und von Johann Jacobi gegossene Reiterstandbild des Großen Kurfürsten, das aber erst 1703 enthüllt wurde. Es steht seit 1952 vor dem Schloss Charlottenburg. Auch die hölzerne Schleusenbrücke (heute zwischen Auswärtigem Amt und ehemaligem Staatsratsgebäude) wurde 1694 im Zusammenhang mit dem Neubau der Schleuse in Stein neu errichtet.

Doch nicht alle Brückenneubauten entstanden gleich aus Stein. Die »Große Pommerantzen-Brücke« (seit 1792 Friedrichsbrücke) wurde 1719 zunächst aus Holz gebaut und erst 1769 aus Stein neu errichtet. Sie bestand aus sechs Gewölben und hatte einen in der Mitte aufklappbaren Brückenteil. Beim Neubau durch Otto Stahn 1891–94 dienten Figuren als Lampenhalter. Den Brückenaufgang schmückten beidseitig Obelisken mit flügelschwingenden Adlern.

Man ging dazu über, einige Steinbrücken mit kolossalen Figuren zu verzieren. Etwa in Höhe der Neuen Wache (Unter den Linden)



Die Lange Brücke 1842, Gemälde von Maximilian Roch



Die Lange Brücke 1889, Fotografie von Hermann Rückwardt



Moltkebrücke

kreuzte die Opernbrücke einst den quer verlaufenden Festungsgraben. Als die hölzerne Brücke 1774 nach Plänen von Jan Boumann durch ein steinernes Brückenbauwerk ersetzt wurde, standen auf dem gemauerten Geländer acht überlebensgroße Sandsteifiguren als Laternenträger. Sie waren vom Bildhauer Wilhelm Christian Meyer angefertigt worden. Als der Graben überdeckt und die Brücke deshalb 1816/17 abgerissen wurde, stellte man die Meyerschen Figuren 1824 am Leipziger Platz wieder auf. Sie sind heute verschollen.

An der Westseite des Hackeschen Marktes führte die alte Herkulesbrücke seit 1749 über den Königsgraben (heute Stadtbahnviadukt). Als Carl Gotthard Langhans sie 1788 aus Stein neu errichtete, schmückte man die Geländer ab 1791 in der Mitte mit zwei Sandsteifiguren. Sie zeigten Herkules im Kampf mit dem Löwen bzw. mit dem Kentauren (mythologisches Mischwesen Pferd-Mensch). Auf den vier Pfeilern an den Brückenenden lagerte je eine Sphinx mit kandelaberhaltender Putte. Die Figurengruppe war bereits 1787 von Johann Gottfried Schadow entworfen und 1790/91 von dem Bildhauer Conrad Boy gefertigt worden.

Nach dem Abriss der Brücke, zierten die Figuren die 1889/90 errichtete neue Herkulesbrücke über den Landwehrkanal nördlich des Lützowplatzes. Die Steingewölbekonstruktion ersetzte hier die alte hölzerne Albrechtshofer Brücke mit Klappvorrichtung. Von den Figuren blieb jedoch nur die Gruppe mit Herkules und dem Löwen erhalten, die heute im Köllnischen Park steht.

Brücken mit Kolonnaden

Neben der Verzierung der Brücken mit Figuren, die teilweise Laternen trugen, bekamen einige Brücken repräsentative Säulengänge, sogenannte Kolonnaden. Diese dienten aber nicht nur der Verschönerung des Stadtbildes. Die Bogenhallen waren auch die Zugänge zu dahinterliegenden kleinen Läden.

Ursprünglich gab es in Berlin fünf solcher repräsentativer Brückenbauwerke:

Auf der mutmaßlich ältesten Berliner Brücke, der Mühlendammbrücke, war eine Anzahl von Kramläden und Buden aus Holz entstanden. Für den Standplatz musste man eine Art Pacht an das Amt



Opernbrücke und Zeughaus, Gemälde von Carl Traugott Fechhelm 1785



Friedrichsbrücke Berlin mit Börse um 1900, Fotochrom



Bismarckbrücke

Mühlenhof zahlen. Wegen der Feuergefahr ließ der Große Kurfürst zwischen 1683 und 1687 alle Buden abbrechen. Nach Plänen von Nering entstanden stattdessen beiderseits steinerne Verkaufsläden in Bogenhallen mit Pilastern und Attikageschoss. Dennoch sollte es fast ein Jahrhundert dauern, bevor weitere Kolonnaden entstanden. Dabei handelte es sich ausschließlich um Brücken, die über den Festungsgraben führten. Der Wall ist zwar schon zwischen 1734 und 1736 abgetragen worden, der drei bis vier Meter tiefe Wassergraben, der stellenweise bis zu 55 Meter breit war, wurde aber erst im 19. Jahrhundert nach und nach zugeschüttet und musste an einigen Stellen »überbrückt« werden.

1776 stellte von Gontard solche Kolonnaden auf die neu erbaute, massive Spittelbrücke. Sie standen in Höhe des heutigen Hochhauses Leipziger Straße 48. Der Begriff »Spittel« leitet sich ab von dem 1405 gegründeten St. Gertrauden-Hospital (Hospital = Spital = Spittel), das hier viereinhalb Jahrhunderte bestanden hat. Die zwei halbrunden Kolonnaden mit den Kramläden standen beiderseits der Fahrbahn. Der südliche Teil musste 1929 im Zuge einer Verbreiterung der Leipziger Straße abgetragen und eingelagert werden. Der nördliche Teil wurde später ein Opfer des Zweiten Weltkriegs. 1980 stellte man eine Kopie des südlichen Teils wieder auf. Sie steht wenige Meter westlich vom ursprünglichen Standort auf dem Marion-Gräfin-Dönhoff-Platz. Der vor der Kolonnade stehende Obelisk ist die Nachbildung einer Meilensäule, die seit etwa 1730 an gleicher Stelle auf dem früheren Dönhoffplatz stand. Mit den Kolonnaden hat er nichts zu tun.

Die 1659 erbaute hölzerne Georgenbrücke führte über den Königsgraben zum späteren Alexanderplatz. 1777 wurde sie durch von Gontard mit einer vierbogigen Steinkonstruktion ersetzt. Nach der darüber führenden Königstraße wurde sie Königsbrücke genannt. Die Kolonnaden standen hier jedoch nicht auf der Brücke, sondern an deren westlichen Ende. Das entspräche heute dem nordöstlichen Ende der Rathausstraße, direkt rechts und links vor den Bahnbrücken. Die mit schmückenden Elementen verzierte Königsbrücke war nach knapp einem Jahrhundert so baufällig, dass 1872/73 ein Neubau nach Entwürfen von Johann Heinrich Strack und Louis Schrobitz notwen-



Die Königsbrücke mit Kolonnaden 1832, Gemälde von Eduard Gaertner



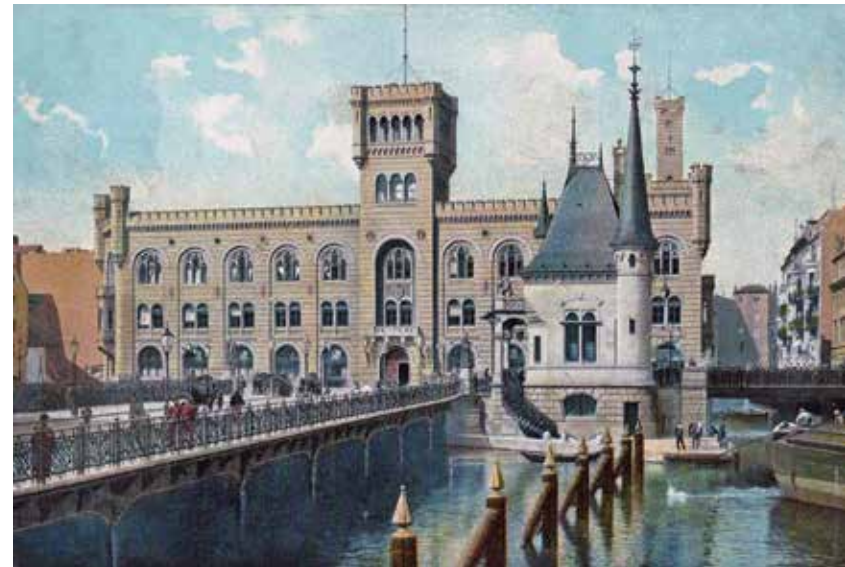
Jannowitzbrücke 1888, Fotografie von F. Albert Schwartz



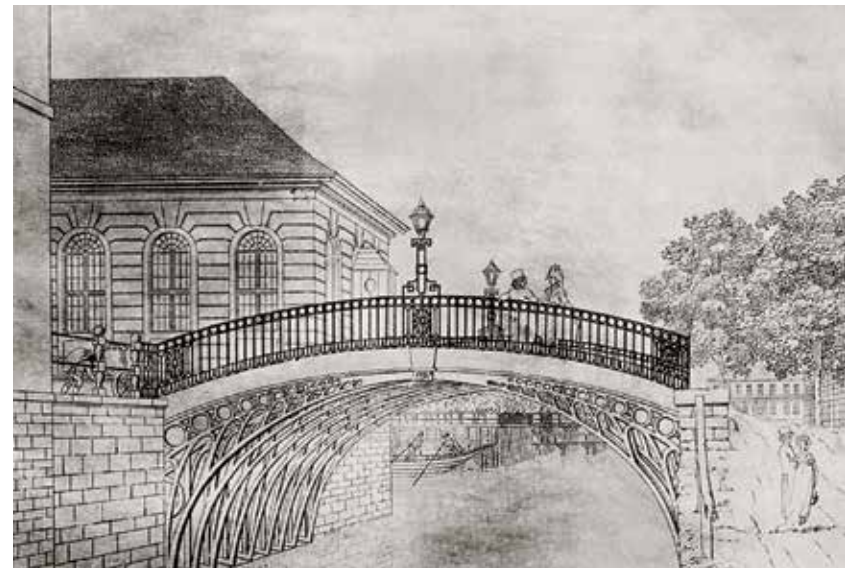
Charlottenburger Brücke

dig war. Für die Mitte der neuen Brücke schuf Alexander Calandrelli vier Figurengruppen, die als sitzende Flussgottheiten die Hauptströme Deutschlands symbolisieren (Rhein, Elbe, Oder, Weichsel). Vier weitere Figurengruppen, die verschiedene Künstler gestalteten, stellen Szenen aus dem Leben eines Kriegers dar. Als man den Königsgraben zuschüttete, um auf seinem Verlauf ab 1878 das Stadtbahnviadukt zu errichten, war die nagelneue Königsbrücke überflüssig und wurde abgerissen. Die Brückenfiguren versetzte man 1882 in den Tiergarten. Die Krieger stehen dort heute an der Rüsternallee. Die Kolonnaden wurden 1777–80 nach Plänen von Gontards und unter Leitung von Georg Friedrich Boumann errichtet. Mit ihrer Höhe von neun Metern passten sie sich an die Höhe der damals anschließenden Häuser an. Durch ihre Positionierung neben der Brücke kaschierte von Gontard die wenig ansehnlichen Uferbereiche des Königsgrabens und lenkte gleichzeitig den Blick Richtung Innenstadt. An der Rückseite der Kolonnaden entstanden 13 Kramläden, die u. a. mit Tabak, Zeitungen, Kuchen, Kleidern oder Ziervögeln handelten. 1909 kaufte Wertheim das Grundstück Königstraße 31/32 (heute CineStar Cubix), um darauf ein Kaufhaus zu errichten. Man versetzte die Kolonnaden 1910/11 an den Eingang des Kleistparks in Schöneberg, wofür Wertheim die Kosten übernahm. Die Rückseiten der Königskolonnaden, an denen sich früher Läden befanden, mussten deshalb nach Vorlage der Vorderseiten ausgestaltet werden. Die Kolonnaden stehen noch heute dort. Seit 1887 erinnert die Gontardstraße direkt westlich vom Bahnhof Alexanderplatz an den Architekten, der hier die Brücke und die Kolonnaden schuf.

Nering, der die Arkaden auf der Mühlendammbrücke und den Neubau der Langen Brücke (heute Rathausbrücke) errichtet hatte, legte ab 1688 auch das schachbrettartige Straßenmuster der neu gegründeten Friedrichstadt fest. So kam es nun darauf an, über die militärisch wertlosen Festungsgräben hinweg Straßenverbindungen zum Friedrichswerder zu schaffen. Die Abtragung des Walls war schon nach 1745 verstärkt vorangetrieben worden, aber der Graben wurde erst ab 1830 nach und nach zugeschüttet. Das erforderte den Bau von Brücken, wie zum Beispiel 1742 am östlichen Ende der Mohrenstraße. Der hölzerne Fußgängerüberweg wurde 1787 nach einem



Die Städtische Sparkasse am Mühlendamm um 1906, Fotopostkarte



Die Eiserne Brücke über den Spreekanal um 1800



Siemenssteig

Entwurf von Carl Gotthard Langhans durch eine Steinbrücke ersetzt, die auf beiden Seiten Kolonnaden erhielt. Die Brückenhallen werden von Doppelsäulen getragen. Die dreieckigen Giebfelder in der Mitte stellen Merkur und Pluto bzw. Merkur und Neptun dar, während über den Seitenteilen und dem Giebel Figuren Flussgötter und preußische Flüsse symbolisieren. In den Rückwänden der Bogenhallen befanden sich die Zugänge zu den einst hier vorhandenen Läden. Die Baumeister der später errichteten Geschäftshäuser ließen die Säulenreihen als schmückenden Fassadenvorbau stehen. Die Gebäude werden heute auf der Nordseite vom Institut für Europäische Ethnologie der Humboldt-Universität und auf der Südseite vom Bundesministerium der Justiz genutzt. Diese Kolonnaden sind die einzigen in Berlin, die noch in originaler Lage vorhanden sind. Die Brücke selbst wurde mit Verfüllung des Festungsgrabens beseitigt.

Etwas weiter nördlich führte die 1736 errichtete hölzerne Jägerbrücke über das Wasser, die 1739 auf beiden Seiten hölzerne Säulenhallen für die Kram- und Trödelbuden erhielt. Georg Christian Unger baute Brücke und Kolonnaden 1780–82 aus Stein neu. Beides wurde mit Zuschüttung des Grabens wieder abgebrochen.

Die von Süden kommende Jerusalemer Straße führte seit 1739 über die hölzerne Schinken- oder Jerusalemer Brücke auf den heutigen Hausvogteiplatz (ehemalige Bastion III). Statt mit Kolonnaden war diese Brücke zu beiden Seiten mit Häusern besetzt. Graben und Brücke wurden später so überbaut, dass sie die Zeitgenossen um 1840/50 nicht mehr bemerkten.

Brücken aus Eisen und Stahl

Neben Holz und Stein kam ab etwa 1800 vermehrt auch Gusseisen und später Stahl beim Brückenbau zum Einsatz. Bereits 1796 wurde die alte hölzerne Kupfergrabenbrücke im Zuge der heutigen Bodestraße durch eine gusseiserne Brücke mit hohem Bogen abgelöst. Der neue Name Eiserne Brücke hielt sich bis heute, auch wenn die Neubauten von 1825 und 1916 wieder in Stein ausgeführt wurden. 1798 ersetzte Oberhofbaurat Friedrich Becherer die alte hölzerne Spreegassenbrücke über den Spreekanal durch die heute noch bestehende Jungfernbrücke an gleicher Stelle. Sie besteht aus Holz und Eisen,



Oberbaumbrücke um 1905



Charlottenburger Brücke um 1905



Anhalter Steg

wobei der Mittelteil über Ketten und Räder angehoben werden konnte, um Schiffen mit hohen Aufbauten die Durchfahrt zu ermöglichen. Der Klappmechanismus wurde um 1938 außer Funktion gesetzt, weil der Spreekanal nach dem Neubau der Mühlendammshleuse 1938–42 nicht mehr für die Schifffahrt genutzt wird. Die Jungfernbrücke ist die letzte von einst neun baugleichen Zugbrücken, die über den Spreekanal und Kupfergraben führten.

Die hölzerne Weidendammer Brücke wurde 1824–26 ebenfalls durch einen Neubau aus Gusseisen ersetzt, die heutige Stahlkonstruktion entstand erst 1894–1896. Den eisernen Reichsadler am Geländer machte Wolf Biermann in einem Lied zum »preußischen Ikarus«.

Spätere Brückenbauten wurden und werden bis in die heutige Zeit vermehrt aus Metall errichtet. Ein jüngeres Beispiel ist der Alfred-Lion-Steg. Die 2012 eröffnete Fußgängerbrücke über das breite Bahngelände nördlich vom Bahnhof Südkreuz entstand als Stahlrohrfachwerk.

Das Berliner Brückenbauamt

Mit der »Ordnung für sämtliche Städte der Preußischen Monarchie« vom 19. November 1808 wurde die städtische Selbstverwaltung gestärkt. Nun forderten die Städte auch ein Mitspracherecht bei der Ausgestaltung von Straßen und Brücken, die aber dem preußischen Staat gehörten. So beteiligte sich die Stadt Berlin ab 1820 am Straßen- und Brückenbau. Weil es dabei immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten kam, wurde 1838 durch eine Königliche Kabinettsordre folgende Regelung getroffen: Alle bis zum 1. Januar 1837 innerhalb der Stadtmauer befindlichen Straßen und Brücken werden vom preußischen Fiskus unterhalten. Für alle Straßen, die danach entstanden, sollte die Stadt Berlin zuständig sein, wobei sie im Eigentum des Fiskus verblieben. Man kann sich vorstellen, dass dies zu einem Durcheinander führte. Zudem gab es beim Bau von Rohrleitungen, Pferdebahnschienen, öffentlichen Bedürfnisanstalten, Litfaßsäulen usw. auf Straßenland erneut Streit über gegenseitige Befugnisse.

Deshalb gingen zum Jahreswechsel 1875/76 die damals etwa 75 Berliner Straßenbrücken vom preußischen Fiskus an die Stadt Berlin



Die Jungfernbrücke über den Schleusengraben 1909, Fotografie von Waldemar Titzenthaler



Weidendammer Brücke mit Dampferstation 1897, Fotografie von Hermann Rückwardt



Gustav-Heinemann-Brücke, im Hintergrund die Hugo-Preuß-Brücke

über, was natürlich auch die Unterhaltungspflicht einschloss. Damit Berlin diese Kosten nicht plötzlich allein tragen musste, unterstützte der Fiskus die Stadt Berlin mit jährlich 556 000 Mark. 1882 zahlte der Fiskus an Berlin eine Ablösung von einmalig rund 11,1 Million Mark. Damit war Berlin für den Brückenbau nun ganz allein zuständig und hatte dafür bereits 1876 eigens ein Brückenbauamt gegründet. Das Amt existiert unter dem Dach des Senats von Berlin bis heute.

Schlussbemerkungen

Viele Berliner Brücken, darunter etliche historische Brückenbauwerke, hatten den Zweiten Weltkrieg mit einigen Blessuren halbwegs unbeschadet überstanden. Erst im April 1945 sprengten Wehrmacht und SS sprengten zahllose Brücken, um der Roten Armee das Vordringen ins Stadtzentrum zu erschweren. Im Ergebnis waren von 240 größeren Straßenbrücken rund 60 Prozent zerstört. Ganze Stadtviertel waren nun nicht mehr erreichbar, die über die Brücken laufenden Versorgungsleitungen waren gekappt und durch die Trümmer im Wasser (teilweise Stahlgerüste) war kein Schiffsverkehr mehr möglich.

Zunächst behalf man sich mit Notbrücken, später mit Provisorien wie zum Beispiel bei der Lessing- oder Moltkebrücke über die Spree. Beide Brücken wurden erst in den 1980er-Jahren durch Neubauten ersetzt.

Später passte man die Brückenbauten dem zunehmenden Individualverkehr an – in Ost- wie in West-Berlin. Auf Schönheit achtete man in den 1960er/70er-Jahren überhaupt nicht mehr, es ging bei Brücken nur noch um schnörkellose Funktionalität einer autogerechten Stadt. Erst ab den 1980er-Jahren bemühte man sich in beiden Teilen der Stadt einige historische Brücken zu rekonstruieren – wenigstens teilweise. Das bekannteste Beispiel ist die Schloßbrücke am Humboldt ursprünglich Form, die seit 1984 wieder von den zugehörigen Figuren geschmückt wird. Sie waren in West-Berlin kriegsbedingt eingelagert und zur Wiederaufstellung an die DDR übergeben worden. Heute erfreuen sich in der wiedervereinigten Stadt die Berliner und Touristen aus aller Welt daran.



Die zerstörte Jannowitzbrücke, 1950. Fotografie von Heinz Funck



Die Oberbaumbrücke mit Kriegsschäden, 1950. Fotografie von Heinz Funck



Abteibrücke

Die Abteibrücke führt hinüber auf die »Insel Berlin«. Diese liegt in der Spree gegenüber der Südspitze der Halbinsel Stralau und war um 1860 durch künstliche Aufschüttung an einer flachen Stelle entstanden. Im Zusammenhang mit der Berliner Gewerbeausstellung im Treptower Park 1896 eröffnete hier ein Restaurant im Stil einer schottischen Klosterruine, die der Insel den damaligen Namen »Abteiinsel« einbrachte. Die Besucher ließen sich mit einer Fähre übersetzen. Das Lokal brannte 1914 ab.

Die Insel war schon 1913 von der Stadt Neukölln für eine halbe Million Mark gekauft worden. Deshalb findet man das Neuköllner Wappen auf dem Brückenhäuschen.

Die Fußgängerbrücke wurde 1915/16 unter Federführung des Wiener Bauingenieurs Friedrich Ignatz von Emperger gebaut. Für die Ausführung setzte man vorwiegend französische Kriegsgefangene ein. Als eine der ersten Bogenbrücken aus Stahlbeton in Deutschland ist sie heute ein technisches Denkmal. Vor dem Bau machte man Versuche an den Technischen Hochschulen in Berlin und Dresden, weil

man mit derartigen Konstruktionen noch keine Erfahrung hatte. 1916 wurde eine Ausnahmegenehmigung für den Bau des 78 Meter langen Bogens erteilt. Bei einer Durchfahrtshöhe von neun Metern kommt die Brücke ohne stützende Pfeiler aus und wird an beiden Seiten von je einem Brückenturm gehalten. Der dreigeschossige Turm auf der Festlandseite hat ein Satteldach mit Türmchen, während der Turm auf der Inselseite oben mit einem umlaufenden Gang mit Satteldach ausgestattet ist.

Mit der Eröffnung eines Jugend- und Klubhauses 1949 bekam das Eiland den Namen »Insel der Jugend«, wird aber seit 2010 »Insel Berlin« genannt.

Auf dem Gehweg zur Brücke wurden seit 2005 etwa 50 Keramikfliesen mit Namen von Menschen verlegt, die sich für Kinderinteressen einsetzen (z. B. Ingo Insterburg, Berti Vogts, Kurt Krömer, Dietrich Grönemeyer oder Hermann van Veen). Auf der Insel stehen rechts die Gebäude. Auf der Wiese links befindet sich seit 1995 die Granitskulptur »Boot« von Lutz Kommallein.





Admiralbrücke

Da der Schiffsverkehr auf der Spree durch die Berliner Innenstadt zu Beginn des 19. Jahrhunderts kaum noch zu bewältigen war, entstand zwischen 1845 und 1850 als südliche Umgehung der Landwehrkanal. Dazu wurde der bereits vorhandene Schafgraben durchgehend schiffbar gemacht.

1866 verlängerte man die Adalbertstraße südlich des Kottbusser Tores. Dieser Abschnitt bekam den Namen Admiralstraße. Damit war Adalbert Heinrich Wilhelm, Prinz von Preußen, gemeint, der 1854 Admiral geworden war. Den Landwehrkanal konnte man hier seit 1850 über eine hölzerne Klappbrücke überqueren, die Badbrücke hieß. Dieser Name gibt Anlass zu der Vermutung, dass nahe der Brücke einst ein Flussbad bestand.

Zwischen 1880 und 1882 entstand an ihrer Stelle eine schmiedeeiserne Brücke, die nach der zuführenden Straße Admiralbrücke benannt wurde. Sie besteht aus flachen, parabelförmigen Stahlbögen und genieteten Blechträgern, wobei die Fahrbahn zur Mitte leicht ansteigt. Das

Bauwerk ist 33 Meter lang und 19,5 Meter breit. Die Arbeiten leitete Georg Pinkenburg, der als kommunaler Baubeamter im Rang eines Stadtbauinspektors im städtischen Brückenbau-Büro arbeitete. Stilistisch interessant sind die Verzierungen von Blätterornamenten am Kunstschmiedegeländer, das von Fabian & Krüger stammt.

Bis 1921 fuhr die Straßenbahn über die Brücke, die 1933/34 noch einmal verstärkt wurde.

Die Brücke hat den Krieg überstanden, auch die Widerlager mit Brüstungen sind erhalten. Als älteste erhaltene schmiedeeiserne Brücke über den Landwehrkanal wurde das Bauwerk 1984 rekonstruiert.

Mit ihrer Sperrung für den Autoverkehr durch Poller avancierte die romantische Brücke in der Nachwendezeit zum nächtlichen Treffpunkt für Touristen und Partygänger. Die lärmgeplagten Anwohner forderten sogar, die Brücke aus internationalen Berlin-Reiseführern streichen zu lassen. Stattdessen gibt es seit 2010 für das Feiern auf der Brücke eine Sperrstunde ab 22 Uhr, die von der Polizei durchgesetzt wird.





Anhalter Steg

Der Anhalter Steg ist eine Fußgängerbrücke über den Landwehrkanal zwischen der Möckernbrücke und der Schöneberger Brücke. Er verbindet das Gelände des Deutschen Technikmuseums mit dem gegenüberliegenden Gelände des ehemaligen Anhalter Bahnhofs. Von hier ging am 1. Juli 1841 die 63 Kilometer lange Strecke nach Jüterbog in Betrieb. Dazu musste der Landwehrkanal wenige Meter südlich vom Bahnhof mit einer viergleisigen Brücke überquert werden. Seit 1902 führen zusätzlich noch die Gleise der Hochbahn darüber. So entstand ein Verkehrsschnittpunkt auf vier Ebenen: Hochbahn – Fernbahn – Uferstraßen – Kanal.

Ab dem 18. Mai 1952 stellte man den planmäßigen Zugverkehr am Anhalter Fernbahnhof ein. Die Bahnhofsruine ist zwischen 1959 und 1961 gesprengt worden. Die verbliebene Brücke wurde nur noch innerbetrieblich genutzt, bevor sie 1972 ausgehoben und verschrottet wurde. Auf einem ehemaligen Gewerbe- und Bahngelände an der Trebbiner Straße eröffnete 1983 das Museum für Verkehr und Technik. Mit der Umbenennung in Deutsches Technikmuseum 1996

wurde zusätzlich ein Neubau begonnen, der am 21. März 2001 übergeben wurde.

In diesem Zusammenhang realisierte man an Stelle der ehemaligen Eisenbahnbrücke eine schon lange geplante Radfahrer- und Fußgängerbrücke. Der Berliner Architekt Benedict Tonon konzipierte ein Bauwerk aus drei je 25 Meter langen Feldern, wobei das schmiedeeiserne mittlere Feld mit Holzbohlen belegt ist. Es stammt von der →Marschallbrücke. Sein geschwungenes Geländer besteht aus floralen Ornamenten. In der Mitte des Brückenstücks hängt ein schmiedeeisernes Wappen mit Krone. Die Montage der Brückenteile begann am 28. September 2000. Im Februar 2001 war die Brücke fertig. Da sie auf der Höhe des alten Bahndammes liegt, überquert sie Kanal und Uferstraßen.

Die beiden Betonpfeiler weisen im oberen Teil die Schriftzüge »ANHALT« und »BERLIN« auf, womit an die ehemalige Funktion der Brückenverbindung für die Berlin-Anhaltische Eisenbahn erinnert wird.





Baerwaldbrücke

Die Baerwaldbrücke führt den Straßenzug Baerwaldstraße/Prinzenstraße über den Landwehrkanal. Ursprünglich stand hier seit 1850 eine hölzerne Klappbrücke. Sie hieß zunächst Gasanstaltsbrücke, weil nördlich des Landwehrkanals zwei Gaswerke standen.

Westlich der Prinzenstraße ging 1826 eine Gasanstalt der Imperial Continental Gas Association (ICGA) in Betrieb. Mit der englischen Gesellschaft hatte das Preußische Ministerium des Innern einen Vertrag zur Gasversorgung abgeschlossen. Als der Vertrag 1847 auslief, entstand auf der anderen Seite der Prinzenstraße ein städtisches Gaswerk. Beide Gasanstalten wurden 1922 geschlossen. Auf dem Gelände der englischen Gasanstalt eröffnete 1956 das Sommerbad Kreuzberg (Prinzenbad), während auf dem Areal der städtischen Gasanstalt der Böcklerpark angelegt wurde.

Die Holzbrücke wurde 1876/78 durch eine massive einbogige Steinbrücke mit einer Stützweite von 18,80 Metern ersetzt. Die Stirnseiten verkleidete man mit gelben Ziegeln, unterbrochen von

Bändern aus roten Ziegeln. Der Brückenbogen wurde in Sandstein ausgeführt. Im Scheitelpunkt befindet sich auf beiden Seiten je eine Wappenkartusche, die einen aufrecht stehenden Berliner Bären beim Honigsammeln und beim Fischen zeigt.

1879 erhielt die Brücke den Namen des ersten Verwaltungsdirektors der städtischen Gaswerke, Peter Friedrich Carl Baerwald, der 1871 gestorben war. Die südlich der Brücke anschließende Straße trägt den Namen Baerwalds bereits seit 1874.

1947 reparierte man die leicht beschädigte Brücke, wobei leider das steinerne Balustradengeländer und das Kragsteingesims direkt unter der Brüstung beseitigt wurden. Bei der Rekonstruktion nach historischem Vorbild 1952 bekam die Brücke ein schlichtes Metallstaketengeländer, wie man es von vielen Straßenbrücken Berlins kennt. In diesem Zusammenhang erhielten die Brückenzugänge beidseitig je zwei nach historischen Mustern angefertigte zweiar-mige Kandelaber, wie sie auch an der Siegessäule zu finden sind.



