12

88. Jahrgang
Dezember 2011, S. 877 – 885
ISSN 0932-8351
A 1556

Sonderdruck

Bautechnik

Zeitschrift für den gesamten Ingenieurbau

Ponts habités – Teil europäischer Brückenbaukultur

Hans-Jörg Vockrodt

Ernst & Sohn
A Wiley Company

DOI: 10.1002/bate.201101488

Ponts habités – Teil europäischer Brückenbaukultur

Hans-Jörg Vockrodt

Die bewohnten und bebauten Brücken sind bis auf denkmalgeschützte Ausnahmen weitestgehend aus unserem heutigen Stadtbild verschwunden. Dieser Beitrag soll an vergangene und noch bestehende Bauwerke einschließlich damit verbundener menschlicher Schicksale und Begegnungen als Teil der europäischen Brückenbaukultur erinnern.

Ponts habités – a part of European bridge-building culture. *Apart from a few exceptions listed as national monuments, habitable bridges – bridges incorporating houses and shops – have largely disappeared from our present cityscapes. This article aims to recall past and present structures and the human fates and encounters associated with them as a part of European bridge-building culture.*

1 Einleitung

Als brückenbauliche Besonderheit, deren Entwicklung im frühen Mittelalter begann und deren Blütezeit sich bis ins 18. Jahrhundert erstreckte, können die „Ponts habités“ – die „Bewohnten Brücken“ – angesehen werden.

Brücken sind in der Vergangenheit immer auch Zentren des gesellschaftlichen Lebens gewesen, besonders auf den bewohnten Brücken wurde das Leben einer Stadt über die Brücken hinweg fortgeführt. Sie waren aber oft auch die ökonomischen Brennpunkte der Stadt. Auf ihnen errichtete man Mühlen, Kapellen, Wohnhäuser, Kaufläden sowie Wechsel- und Handwerksstuben. Bewohnte Brücken vereinigen in besonderem Maße infrastrukturelle, wirtschaftliche und soziale Funktionen im städtischen Leben.

Die bauliche Entwicklung der mittelalterlichen Städte Europas war durch die sie umgebenden Wehranlagen stark eingeschränkt. Nur innerhalb dieser stand Baufläche zur Verfügung. So verwundert es nicht, dass viele Brücken innerhalb der Stadtanlagen in der damaligen Zeit überbaut wurden. Krämer und Handwerker siedelten sich gern hier an. Die Aufmerksamkeit der tagtäglich die Brücke überquerenden Passanten war ihnen gewiss. Über einige der Brücken führten auch bedeutende Handelsstraßen wie beispielsweise die von Paris nach Kiew verlaufende Handels-, Heeres-, Post- und Pilgerstraße „Via Regia Lusatiae“.

Man fand und findet die Ponts habités hauptsächlich in Frankreich, Britannien, Italien und Deutschland. Detailgenaue Zeitzeugen dieses Teils der Brückenbaugeschichte sind die Meister der Vedutenmalerei, bei denen Brücken von ihrer Errichtung bis zu ihrem Abbruch zum bevorzugten Motivschatz gehörten.

2 Vergangene Meisterwerke

Nachfolgend soll zuerst auf die vergangenen Meisterwerke eingegangen werden. Mit rund 30 bewohnten Brücken zwischen dem 12. und 17. Jahrhundert steht dabei die französische Hauptstadt *Paris* im Mittelpunkt. Sie war die Stadt mit der größten Anzahl derartiger Bauwerke in Europa. Die Geschichte der bewohnten Brücken beginnt rund um die Pariser Altstadtinsel „Île de la Cité“. Dieser älteste Teil der Hauptstadt war um 1600 allein über fünf bebaute Brücken zu erreichen. Konkret waren dies Pont Marchand, Pont au Change, Pont Notre Dame, Petit Pont sowie Pont Saint Michel, wobei Pont au Change und Petit Pont durch Kastelle gesichert wurden (Bild 1, im Uhrzeigersinn links unten beginnend).

Das Gemälde „Der Getreidehafen und die Domherrensiedlung Notre Dame“ von *Nicolas Raguenet* spiegelt die Atmosphäre der Pariser Uferlandschaft recht anschaulich wider (Bild 2). Im rechten Teil des Bildes sieht man Pont Notre Dame den großen Arm der Seine überspannen.

Pont Notre Dame gilt als die älteste Brücke von Paris, seine geschichtlichen Wurzeln reichen bis in die Antike zurück. Nach dem Einsturz einer unter *Karl VI.* erbauten Holzbrücke am 25. Oktober 1499 erfolgte von 1500 an

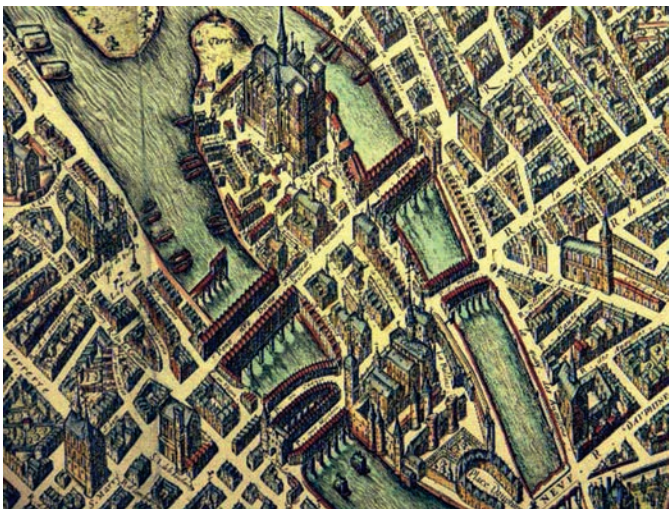

Bild 1. Paris 1609 – Altstadtinsel Île de la Cité mit ihren einzigartigen Ponts habités
Fig. 1. Paris 1609 – the Île de la Cité with its unique habitable bridges

Bild 2. Nicolas Raguenet „Der Getreidehafen und die Domherrensiedlung Notre Dame“
Fig. 2. Nicolas Raguenet “Port au blé et cloître Notre Dame”

der Wiederaufbau als steinerne Brücke. *Jean Joconde*, ein Franziskaner, wurde mit den Arbeiten für die neue Brücke beauftragt. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel schritt der Bau jedoch nur langsam voran. 1507 waren fünf der sechs halbkreisförmigen Bögen fertiggestellt, deren kühne Architektur allgemeine Bewunderung hervorrief. Nach Abschluss der Brückenbauarbeiten überspannte der ca. 124 m lange und 23 m breite Pont Notre Dame mit sechs Bögen die Seine. Er war das erste Werk der Renaissance-Baukunst in Paris [3]. 1512 waren auch die aus Backstein errichteten Häuser auf der Brücke vollendet.

Einen sehr schönen Eindruck vom damaligen Brückengeschehen vermittelt das Gemälde „Das Lanzenstechen der Schiffer zwischen dem Pont Notre Dame und dem Pont au Change“ von *Nicolas Raguenet* (Bild 3).

Deutlich spürbar ist das pulsierende Brückenleben mit all seinen Freuden und Leiden. So kann man aus den Überlieferungen erfahren, dass die leichten Mädchen, die um 1600 besonders gern und zahlreich in den Brückenhäusern wohnten, während der Prozessionen seltsam parfümierte Knallerbsen auf die vornehmen Damen hinunterwarfen. Man erfährt aus den Chroniken aber auch, dass ein Soldat, der seine Mutter im Streit mit einer Eisenstange erschlagen hatte, mitten auf der Brücke vor seinem eigenen Haus hingerichtet wurde [4].

Ingenieurtechnisch interessant ist auch das vor der Brücke zu sehende Wasserpumpwerk „Pompe du Pont Notre Dame“. Hierbei handelt es sich um eine Konstruktion aus zwei sogenannten „hängenden Mühlen“ mit einem dazwischen angeordneten Wasserturm. Das Wasserpumpwerk diente der Wasserversorgung der Stadt. Pompe du Pont Notre Dame errichtete man 1670 als Folge einer schweren Wasserknappheit. Ebenfalls erwähnenswert und links im Bild angedeutet „La Voûte du quai de Gesvres“. Hierbei handelt es sich um eine Gewölbekonstruktion aus dem Jahre 1642, die sich auf ca. 100 m Länge zwischen dem jeweils ersten Bogen des Pont Notre Dame und des Pont au Change erstreckt (Bild 4). Das 15 m breite Tonnengewölbe diente als Unterbau für den Kai am rechten Ufer der Seine mit der auf ihm errichteten Häuserzeile. Zur Flussseite hin wies die Gewölbekonstruktion fünf große Arkadenöffnungen auf. Sichtbar auch hier ein lebendiges Brückentreiben mit Wäscherinnen auf und unter der Brücke.

Ein Stück stromabwärts verbindet die Brücke der Geldwechsler, der *Pont au Change*, die Île de la Cité mit dem rechten Seineufer (Bild 5). Im Hintergrund sind die Doppeltürme der gotischen Kathedrale Notre Dame zu erkennen. Auch der Pont au Change war anfangs eine Holzbrücke.

Bild 3. Nicolas Raguenet „Das Lanzenstechen der Schiffer zwischen dem Pont Notre Dame und dem Pont au Change“
Fig. 3. Nicolas Raguenet “La joute des mariniers, entre le Pont Notre Dame et le Pont au Change”

Bild 4. Hubert Robert „Gewölbe des Quai de Gesvres“
Fig. 4. Hubert Robert “La Voûte du quai de Gesvres”

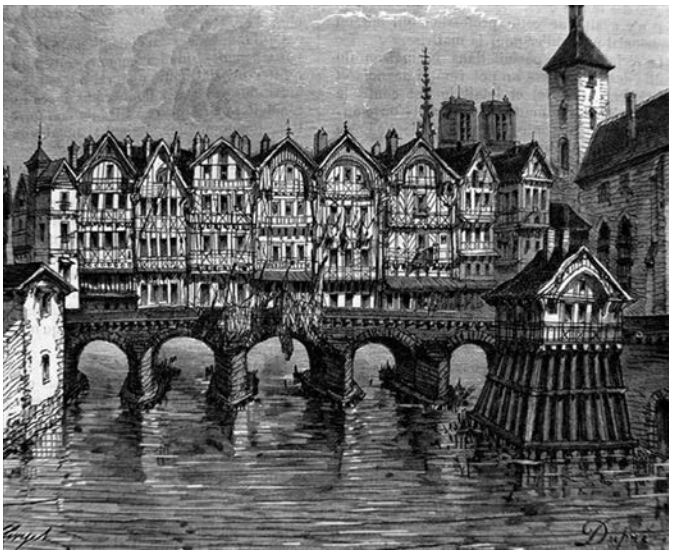

Bild 5. Louis Dupre „Ansicht des historischen Pont au Change“
Fig. 5. Louis Dupre “View of the ancient Pont au Change”

Im Jahre 1141 erließ *Ludwig VII.* eine Verordnung, wonach die Geldwechsler ihr Domizil auf der Brücke zu errichten hätten. Die in Bild 6 abgebildete Medaille zeigt einen Blick in eine der Wechselstuben auf der Brücke. Die Vielzahl der früher im überregionalen Handel im Zahlungsverkehr umlaufenden unterschiedlichen Münzsorten erforderte solche Wechselstuben, in denen man seine Münzen in am Ort gültiges Geld eintauschen konnte. Da es sich dabei in aller Regel um Edelmetallmünzen handelte, also solche aus Gold oder Silber, war eines der wichtigsten Instrumente des Geldwechslers seine Pendelwaage mit den unterschiedlichsten Münzgewichten.

1280 kam es zur Zerstörung der Brückenbögen durch die Wassermassen der Seine. Die Bögen wurden neu errichtet, diesmal aus Stein. Sechzehn Jahre später, so berichten es die Chroniken, kam es abermals zu einer Zerstörung der Brücke durch eine Flut. Diese war so gewaltig und so lang andauernd, dass viele der vom Wasser eingeschlossenen Brückenbewohner verhungerten [2].

Ab 1609 überbrückte in einem Abstand von lediglich 10 m ein zweites Bauwerk die Seine, der *Pont Marchand*. Pont Marchand war der wiederaufgebaute *Pont aux Meuniers* (Bild 7). Die „Brücke der Müller“ bestand anfangs aus einer Aneinanderreihung von 11 Mühlen, die mit einem einfachen Steg verbunden waren. Später entstanden eine Vielzahl kleinerer Läden auf der Brücke. Am 22. Dezember 1596 stürzte der Pont aux Meuniers nach einer großen Erschütterung ein. Dabei kamen 80 Menschen in den Fluten ums Leben. Ein Mann namens *Charles Marchand*, er war Kapitän der Musketiere und Bogenschützen der Stadt, ließ die Brücke zwei Jahre später auf eigene Kosten unter der Bedingung wieder aufbauen, dass die Brücke von nun an seinen Namen tragen sollte. Am 24. Oktober 1621, eine Stunde nach Mitternacht, brach auf dem Pont Marchand im Hause des Schriftstellers *Goulard* ein verheerendes Feuer aus (Bild 8). Verursacher soll ein Dienstmädchen gewesen sein, das in der hölzernen Speisekammer des Hauses eine brennende Kerze fallen ließ. In weniger als einer Stunde stand der Pont Marchand in Flammen, welche wenig später auch auf den benachbarten Pont au Change übergriffen. Die Kaufleute beider Brücken versuchten ihre Waren und Möbel vor dem Feuer zu retten. Da aber innerhalb weniger Stunden beide Brücken vollständig abbrannten, gelang ihnen dies nur begrenzt. Die meisten Brückenbewohner waren ruiniert.

In den Jahren 1639 bis 1647 wurde an gleicher Stelle eine neue Brücke aus Stein gebaut (Bild 9). Mit ca. 126 m Länge und 33 m Breite hatte der neue *Pont au Change* eine

Bild 6. Medaille „Pont au Change“ mit Blick in eine der Wechselstuben auf der Brücke
Fig. 6. “Pont au Change” medal, looking inside one of the money changing booths on the bridge

Bild 8. Theodor Josef Hubert Hoffbauer „Feuer auf dem Pont Marchand – 1621“
Fig. 8. Theodor Josef Hubert Hoffbauer “Fire at the Pont Marchand – 1621”

Bild 7. Theodor Josef Hubert Hoffbauer „Grand Châtelet mit Pont aux Meuniers – 1580“
Fig. 7. Theodor Josef Hubert Hoffbauer “Grand Châtelet avec Pont aux Meuniers – 1580”

Bild 9. Theodor Josef Hubert Hoffbauer „Altstadt mit Pont au Change – 1650“
Fig. 9. Theodor Josef Hubert Hoffbauer “La Cité et le Pont au Change – 1650”

Außengeometrie, die der Abmessung der beiden Vorgängerbauwerke zusammen entsprach. Es war die Zunft der Geldwechsler, die die Kosten der im königlichen Auftrag errichteten Brücke trug. Als Gegenleistung erhielt sie 106 Läden in den Arkadengängen [3].

Pont Notre Dame und *Pont au Change* entwickelten sich rasch zu kommerziellen Zentren der Stadt (Bild 10). Ihnen kam ein besonderer Stellenwert im kulturellen und wirtschaftlichen Leben zu. Die Ladenstraßen auf beiden Brücken gehörten zu den feinsten Geschäftsadressen. Sie geleiteten Pilger und Bildungsreisende zum historischen Stadtzentrum mit seinen unzähligen Kirchen.

Auf jeder Seite des *Pont Notre Dame* reihten sich 31 mit Hausnummern versehene, uniforme Häuser aneinander (Bild 11). Die Häuserzeilen besaßen Bogenarkaden im Erdgeschoss, in denen die Läden untergebracht waren, und Wohnungen in den darüber liegenden Etagen. Zum Warenangebot der Läden gehörten Modeartikel, Gemälde, Spiegel, Kronleuchter und kunstvolle Kleinmöbel. 1660 wurden die Häuserfronten im Rahmen einer Brückeninstandsetzung schmuckvoll ornamentiert. Dies geschah zu Ehren der Ankunft von *Maria Theresia von Spanien* in Paris nach ihrer Heirat mit *Ludwig XIV*. Auffällig ist die säulenartige Unterteilung der Häuserzeilen durch steinerne Figuren als Verkörperung von Mann und Frau. Zwischen den Figuren befanden sich Medaillons mit den königlichen Wappen und den Portraits der französischen Könige. Den dekorativen Abschluss bildete ein Triumphbogen der Brüder *Beaubrun* am Ende der Brücke [2]. Pont Notre Dame unterstrich nun erst recht seine Bedeutung als „Via triumphalis“ für die repräsentativen Einzüge der Königsfamilie [3].

Bild 10. Louis Bretez „Plan des Turgot – 1739“
Fig. 10. Louis Bretez “Plan de Turgot – 1739”

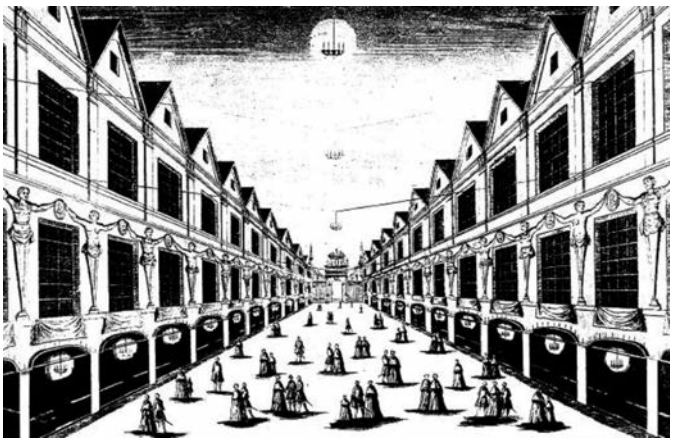

Bild 11. Ladenstraße auf dem Pont Notre Dame
Fig. 11. Street of shops on the Pont Notre Dame

Auf Pont Notre Dame wurde aber auch gefeiert. So schrieb seinerseits der Mercure Galant, dass auf dem Fest zur Geburt des *Herzogs von Burgund* am 6. August 1682 die Brücke mit Kronleuchtern und Spiegeln ausgeleuchtet wurde.

Berühmt auf Pont Notre Dame war die Kunsthandlung von *Edmé-François Gersaint*. Sie befand sich seit 1718 auf der Brücke und war ein beliebter Treffpunkt der noblen Pariser Gesellschaft. Bekannt geworden ist „Au Grand Monarque – Beim großen Monarchen“, so der Name der Kunsthandlung, durch das von *Antoine Watteau* 1720 für seinen Freund *Gersaint* gemalte Ladenschild (Bild 12). Mit seinem Blick in den Ausstellungs- und Verkaufsraum gibt es sehr anschaulich die damalige Verkaufsatmosphäre wieder. Der Kavalier im Vordergrund, der die junge Dame ins Geschäft geleitet, ist *Antoine Watteau*, der Künstler selbst. Der Inhaber *Edmé Gersaint* offeriert im Hintergrund ein ovales Gemälde. Seine Gattin hinter dem Tresen präsentiert einer vornehm gewandeten Dame einen Spiegel.

Aus sanitären, baustatischen und städtebaulichen Gründen, hier spielte auch die optische Beeinträchtigung der Pariser Flusslandschaft eine Rolle, wurde bereits 1769 eine königliche Verordnung erlassen, wonach alle Häuser auf dem Pont Notre Dame abzubrechen seien. Da aber die Mieteinnahmen aus den Brückenhäusern einen Großteil des städtischen Haushaltes ausmachten, zögerte die Stadt den Abriss beharrlich und durchaus erfolgreich hinaus. 1785 billigte *Ludwig XVI.* dann der Stadt eine Entschädigung für den Mietausfall zu.

Die Phase des Abbruchs der Brückenhäuser auf dem Pont Notre Dame und dem Pont au Change wurde in den beeindruckenden Veduten des französischen Malers *Hubert Robert* festgehalten. Bild 13 zeigt das Gemälde „Abbruch der Häuser auf dem Pont Notre Dame im Jahre 1786“. Auf den mächtigen Brückenbögen stehen nur noch einzelne

Bild 12. Antoine Watteau „Ladenschild des Gersaint – 1720“
Fig. 12. Antoine Watteau “L’Enseigne de Gersaint – 1720”

Bild 13. Hubert Robert „Abbruch der Häuser auf dem Pont Notre Dame im Jahre 1786“
Fig. 13. Hubert Robert “La démolition des maisons du Pont Notre Dame en 1786”

Häuser. Die vordere Häuserzeile ist bereits vollständig abgetragen. Hinter dem Pont Notre Dame sind der Pont au Change, der Pont Neuf und der noch weiter entfernte Pont Royal zu erkennen. Scheinbar unberührt von der Szenerie herrscht an der Seine ein reges Treiben. Ein Mann hat am Ufer seine Angel ausgeworfen, ein Waschboot treibt auf dem Fluss. Auch der Maler selbst, *Hubert Robert*, ist in der Flusslandschaft auszumachen. Er hat sich als Bildreporter an die Ufer der Seine begeben, wo er mit einem roten Überwurf bekleidet auf einem Stapel aus Steinblöcken und Holzbalken sitzend die Veränderung des Pariser Stadtbildes mitverfolgt [3]. Das Gemälde „Abbruch der Häuser auf dem Pont au Change im Jahre 1787“ zeigt Bild 14. Zu sehen sind die beklemmend wirkenden Schuttberge über den einstigen Ladenarkaden der Brücke und eine Vielzahl von Arbeitern auf der Suche nach verwertbaren Materialien zum Wiederverkauf [3].

Auf der anderen Seite der Île de la Cité überspannen *Petit Pont* und *Pont Saint Michel* den kleinen Arm der Seine (s. Bild 1).

Petit Pont war früher die einzige Verbindung zwischen der Pariser Altstadtinsel und dem südlichen Flussufer. Seine Existenz geht bis in die frühesten Perioden der Stadtgeschichte zurück. Oft kam es zur Zerstörung der anfänglichen Holzkonstruktion durch verheerende Fluten, erstmalig 885 beurkundet. Anfang des 15. Jahrhunderts entstand die Brücke dann aus Stein. Zwischen 1552 und 1603 erfolgte ihre Bebauung mit sehr uneinheitlich gestalteten Häusern (Bild 15).

Bild 14. Hubert Robert „Abbruch der Häuser auf dem Pont au Change im Jahre 1787“
Fig. 14. Hubert Robert “La démolition des maisons du Pont au Change en 1787”

Bild 15. Theodor Josef Hubert Hoffbauer „Sicht auf Petit Châtelet und Petit Pont – 1717“
Fig. 15. Theodor Josef Hubert Hoffbauer “View of Petit Châtelet and the Petit Pont – 1717”

Der Überlieferung zufolge wird Petit Pont im Jahre 1718 durch eine dramatische Verkettung von Ereignissen zerstört. Eine Frau, die den Körper ihres im Fluss ertrunkenen Sohnes wiederfinden wollte, folgte einem alten Aberglauben, der Folgendes besagte. Platziert man auf dem Fluss in der Nähe des Ortes, wo das Kind verschwand, ein Brett aus Holz versehen mit einem Stück gesegnetem Brot und einer brennenden Kerze, wird das Brett von der Strömung an den Ort getrieben, wo sich der Körper des ertrunkenen Kindes befindet. Es war der 27. April des Jahres 1718 um 7 Uhr am Abend. Die verzweifelte Frau setzte unterhalb des Pont de la Tournelle ein kleines Boot mit einer brennenden Kerze in den Fluss. Die Tragödie nahm ihren Lauf. Auf seiner Fahrt kollidierte das kleine Boot mit einem Lastkahn beladen mit Heu, wie er häufig zu dieser Zeit in der Flussschifffahrt eingesetzt wurde. Die Kerze entzündete das Heu. Der brennende Kahn wiederum trieb stromabwärts auf Petit Pont zu. Die Gewölbe von Petit Pont waren zur Erhöhung der Tragfähigkeit durch hölzerne Tragwerke gestützt. Darin verfing sich der Kahn und setzte die Balkenkonstruktion in Brand. Bald schon sprangen die Flammen auch auf die Häuser über (Bild 16). Nachdem

Bild 16. Jean Baptiste Oudry „Brand von Petit Pont im Jahre 1718“
Fig. 16. Jean Baptiste Oudry “L’incendie du Petit Pont en 1718”

Bild 17. Augustin Francois Lemaitre „Pont Saint Michel“
Fig. 17. Augustin Francois Lemaitre “Pont Saint Michel”

alle Häuser brannten, wütete das Feuer noch drei Tage auf der Brücke. Links und rechts verhinderten Steinbauten ein Übergreifen auf die angrenzenden Stadtteile. 1719 wurde die Brücke wieder aufgebaut, diesmal aber ohne eine Bebauung mit Häusern.

Pont Saint Michel ist benannt nach einer kleinen Kirche in der Nähe der Brücke. Ein präzises Datum für die erste Brückenkonstruktion ist nicht überliefert. Im Jahre 1378 wurde *Hugues Aubriot* von *Karl V.* mit einem Neubau von Pont Saint Michel beauftragt.

Hugues Aubriot war amtierender „Prévôt-Vogt“ von Paris. Er organisierte die königliche Verwaltung der Hauptstadt und trieb die Stadtentwicklung voran. Mit königlicher Unterstützung ließ er Abwasserkanäle bauen und die Stadtmauer erweitern. *Hugues Aubriot* war auch bekannt für seine energischen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung. Es verwundert daher nicht, wenn in den Chroniken zu lesen ist, dass auch die Faulenzer und Vagabunden der Stadt für die Bauarbeiten herangezogen wurden.

Im Januar 1408 kam es an ein und demselben Tag zur Zerstörung von Pont Saint Michel und Petit Pont durch auf dem Fluss treibende Eismassen. Die vollständige Rekonstruktion der Brücke verzögerte sich aufgrund fehlender finanzieller Mittel bis 1416. Im Dezember 1547 stürzte Pont Saint Michel infolge Schiffsanprall erneut ein. Die 1549 neu errichtete Brücke wurde im Januar 1616 durch Hochwasser und Eisgang abermals zerstört.

Im Vorfeld des anschließenden Wiederaufbaus unterbreitete eine Firma ein Angebot zur Errichtung der Brücke aus Stein einschließlich des Aufbaus von 32 Häusern mit einheitlicher Fassadengestaltung unter der Bedingung, in den folgenden 60 Jahren den Mietzins einzunehmen. Die Offerte wurde angenommen, und die Brücke entstand wie auf dem Stahlstich von *Augustin Francois Lemaitre* abgebildet (Bild 17).

1804 endet mit dem Abriss der Häuser auf Pont Saint Michel die Geschichte der Ponts habités auf der Île de la Cité in Paris.

Auch im mittelalterlichen Britannien gab es mehrere mit Häusern bebaute Brücken. Die berühmteste war natürlich *Old London Bridge* in *London*.

Auf dem ältesten Ölgemälde mit einer Londoner Stadtansicht ist die Bedeutung der Themse für die Stadtentwicklung gut erkennbar (Bild 18). Auf ihr wird Handel betrieben, daher gilt sie seit jeher als ein Symbol für Macht und Reichtum. Im Mittelpunkt der Stadtszenerie steht Old London Bridge mit ihrer über 600-jährigen Geschichte.

Der Bau der Brücke wurde 1176 während der Herrschaft von *Heinrich II.* unter der Aufsicht von Pater *Peter of Colechurch* begonnen. Nach 33 Jahren, vier Jahre nach Pater *Colechurchs* Tod im Jahre 1205, konnte das Bauwerk 1209 fertiggestellt werden. Pater *Colechurch* wurde auf der Brücke in der Kapelle des *Hl. Thomas von Canterbury* beigesetzt. König *Johann Ohneland* hatte die Idee, auf der Brücke Häuser gegen Mietzins zu errichten. So entstand eine Doppelreihe von bis zu siebenstöckigen Häusern mit einem schmalen Fahrweg dazwischen. Bild 19 zeigt ein Gemälde von *John Paul* mit Old London Bridge im Jahre 1747. Sie war bis 1794 die einzige Themsebrücke Londons. Die fast 300 m lange Brücke besaß 19 Bögen und eine große Durchfahrt mit Zugbrücke. Jeder Brückenbogen hatte einen eigenen Namen. Ab 1582 wurden unter den Bögen Wasserräder angebracht, die Pumpen betrieben, mit denen London erstmalig mit Wasser aus der Themse versorgt werden konnte.

Old London Bridge stand aber auch oft im Mittelpunkt verheerender Katastrophen. Im Jahre 1212 ereignete sich eine solche, die als der „Erste große Brand von London“ in die Geschichte einging. Die Historiker berichteten

Bild 18. Holländische Schule „Sicht auf London von Southwark – 1630“
Fig. 18. Dutch School “View of London from Southwark – 1630”

Bild 19. John Paul „Sicht auf Old London Bridge im Jahre 1747“
Fig. 19. John Paul “View of Old London Bridge as it was 1747”

von über 3000 Menschen, die dem Brand zum Opfer fielen. Auf Old London Bridge staute sich damals eine unübersehbare Menschenmenge, die bei der Brandbekämpfung helfen wollte und plötzlich von den Flammen eingeschlossen war. Viele versuchten auf Booten zu fliehen. Da diese jedoch überladen waren und sanken, ertranken unzählige Menschen in den Fluten der Themse.

Während der kleinen Eiszeit von Anfang des 15. bis in das 19. Jahrhundert hinein fror die Themse im Winter gelegentlich zu. Dies war auch bedingt durch die geringe Fließgeschwindigkeit des Flusses als Folge der vielen Brückenpfeiler. In London fanden daraufhin oft Jahrmärkte auf der Themse statt, die sogenannten Frostjahrmärkte. Bild 20 zeigt ein Gemälde von *Abraham Hondius*, mit der Darstellung eines solchen vor der Kulisse von Old London Bridge im Jahre 1677. *John Evelyn* beschrieb das bunte Treiben wie folgt.

„Schlittenfahren, Eislaufen, Bullenhetzen, Pferde- und Kutschenrennen, Puppentheater und Zwischenspiele, Köche, Besäufnisse und andere lasterhafte Orte, es schien ein bacchanalischer Triumph zu sein, ein Karneval auf dem Wasser.“

Das südliche Brückentor „Great Stone Gateway“ war als Verrätertor eine berühmt-berüchtigte Sehenswürdigkeit Londons. Auf dem Befestigungsturm wurden ab 1305 über 350 Jahre lang die Köpfe hingerichteter Verbrecher auf Stangen aufgespießt gezeigt. Ein deutscher Reisender zählte hier 1595 über 30 aufgespießte Köpfe (Bild 21).

Bild 20. Abraham Hondius „Gefrorene Themse – 1677“
Fig. 20. Abraham Hondius “The frozen Thames – 1677”

Bild 21. Old London Bridge
Fig. 21. Old London Bridge

Bis 1722 nahm der Verkehr auf der Brücke derart zu, dass dieser mit einer bürgermeisterlichen Anordnung geregelt werden musste. Alle Wagen, die in Richtung Stadt unterwegs waren, hatten auf der Westseite der Brücke zu fahren und alle Gefährte, welche die Stadt verließen, mussten sich auf der Ostseite einordnen. Es wird vermutet, dass dies möglicherweise der Ursprung des Linksverkehrs in England war.

Im Jahre 1756 wurde aus verkehrstechnischen Gründen ein Gesetz zum völligen Abriss der Gebäude erlassen. Zwischen 1758 und 1762 erfolgte dann der vollständige Abbruch aller Häuser auf der Brücke. Endgültig musste Old London Bridge 1831 einem Neubau weichen. Sie war zu eng, baufällig und ein Hindernis für die Flussschifffahrt geworden. Das Bild von der dicht mit Gebäuden besetzten Old London Bridge aber ist und bleibt in der Brückenbaugeschichte bis heute unvergessen.

3 Bestehende Meisterwerke

Auch in der Gegenwart finden sich noch Meisterwerke der Ponts habités, welche die Zeiten überdauert haben.

In Deutschland ist natürlich die einzigartige *Krämerbrücke* über den Breitstrom der Gera im thüringischen *Erfurt* an erster Stelle zu nennen (Bild 22). Ihre Anfänge als Holzkonstruktion mit Furt führen vermutlich in das 8. bis 11. Jahrhundert zurück. Erstmalig wird die Brücke im Jahre 1117 im Zusammenhang mit einem Brand zeitgeschichtlich erwähnt. Die Errichtung und der anfängliche Unterhalt der Brücke gehen wahrscheinlich auf den Mönchsorden „fratres pontifices – Brüder der Brückenbauer“ zurück. Im konkreten Fall nimmt man an, dass es die zwischen 1060 und 1080 nach Erfurt gekommenen Benediktinermönche des Petersklosters waren, denen wir den Bau der Krämerbrücke verdanken. Die erste urkundliche Erwähnung als bebaute Brücke stammt aus dem Jahre 1156.

Bild 22. Gabriele Müller „Krämerbrücke in Erfurt“
Fig. 22. Gabriele Müller “Krämerbrücke in Erfurt”

Hier ist festgehalten, dass zwei Söhne einer Frau *Wentela* zwei Buden auf der Krämerbrücke bewirtschafteten. Die Buden gehörten aber der Erfurter Marienkirche, welche diese vermutlich nur ungenügend instand hielt. Aufgrund dieses Umstandes übergab Frau *Wentela* urkundlich belegt der Marienkirche zehn Mark zur Erneuerung der Buden. Ende des 13. Jahrhunderts nahm sich dann der Erfurter Rat der Brücke an und betrieb den Neubau einer steinernen Brücke, dessen Vollendung im Jahre 1325 die Chronik des Petersklosters „Cronica sancti Petri Erfordensis moderna“ bezeugt. Im Jahre 1472 veranlasste der Rat nach einem der verheerendsten Stadtbrände den Bau von 62 zwei- bis dreigeschossigen Fachwerkhäusern auf der Brücke. Den Namen Krämerbrücke trägt die „Pons rerum venalium“ – die „Brücke der verkäuflichen Sachen“ – seit 1510 [5], [6], [7].

Einmalige Brückenhäuser finden sich auch auf der 1311 urkundlich erwähnten *Alten Nahebrücke* in *Bad Kreuznach*. Im Jahre 1495 wird erstmalig von Brückenhäusern berichtet, in denen wie auf der Krämerbrücke in Erfurt Handwerker lebten und Kaufleute ihre Läden betrieben.

Auch in Frankreich sind die bewohnten Brücken noch zu entdecken. Der *Pont de Rohan* in *Landernau* über den Élorn ist eine 67 m lange mit Häusern bebaute Brücke. Die ersten Erwähnungen dieser fünfbogigen Steinbrücke stammen aus dem Jahre 1336.

Als eine der Sehenswürdigkeiten von *Vernon* ist die aus dem 12. Jahrhundert stammende mittelalterliche Brücke

Bild 23. Claude Monet „Häuser auf der Alten Brücke 1883“
Fig. 23. Claude Monet “Houses on the Old Bridge 1883”

mit der sich auf ihr befindenden *Alten Mühle* zu bezeichnen. Sie ist eine von ehemals fünf Brückenmühlen. Auch *Claude Monet* gefiel diese Brücke, als er 1883 die in Bild 23 gezeigte Brückenimpression malte.

Ein Brücken-Schmuckstück findet sich im Gebäudekomplex eines der elegantesten Schlösser an der Loire, dem *Château de Chenonceau*, bekannt auch als Schloss der Damen. Hier handelt es sich um ein Wasserschloss mit einer durch eine Galerie gedeckten Brücke als Pont habité. Es war *Katharina von Medici*, die die Galerie zwischen 1570 und 1576 ausführen ließ.

In *Thionville* kann man als brückenbauliche Besonderheit zwei bebaute Gewölbebrücken als Teil der Stadtmauer bewundern. Der *Pont de Cormontaigne* und der *Pont du Couronné* wurden zusammen mit der Stadtmauer 1745 bis 1746 nach Entwürfen von *Louis de Cormontaigne* errichtet. *Louis de Cormontaigne* war ein französischer General und Ingenieur mit großen Verdiensten im französischen Befestigungswesen.

Als italienisches Meisterwerk der Ponts habités gilt der *Ponte Vecchio* über den Arno in *Florenz*. Baumeister der 1359 fertiggestellten Brücke war *Taddeo Gaddi*. Von 1593 an war die Brücke der Sitz von 41 Gold- und Silberschmieden sowie acht Edelsteinhändlern. Noch heute gleicht ein Gang über die Brücke einer Wanderung durch einen Basar handwerklicher Kostbarkeiten aus der Toskana.

Zu den schönsten Bauwerken *Venedigs* gehört die *Rialtobrücke* über den Canal Grande. Sie wurde von 1587 bis 1591 nach einem Entwurf des Baumeisters *Antonio Da Ponte* gebaut. *Da Ponte* konnte die Fertigstellung der Brücke im Alter von 79 Jahren noch erleben. Auf der Brücke befinden sich Verkaufsbuden, in denen man früher Goldschmiedewaren und Schmuck erwerben konnte.

Mehrere bewohnte Brücken sind auch heute noch in Britannien erlebbar. Als besonderes Kleinod kann hier „*The old Bridgehouse*“ im nordenglischen *Ambleside* aus dem 17. Jahrhundert angesehen werden (Bild 24). Der Bau des ehemals in einer Apfelplantage gelegenen Brückenhauses geht auf die wohlhabende Familie *Braithwaite* aus Ambleside zurück. Sie ließ es als Lagerhaus für Äpfel errichten. Durch den Bau des Hauses auf einer alten Packpferdebrücke über dem Stock Ghyll umging man ge-

Bild 24. Gabriele Müller „Old Bridgehouse in Ambleside“
Fig. 24. Gabriele Müller „Old Bridgehouse in Ambleside“

schickt die Grundstückssteuer. Das „The old Bridgehouse“ auch als Wohnhaus genutzt wurde, lässt sich der Volkszählung von 1881 entnehmen. Hier erfährt man, dass *James* und *Mary Lancaster* mit ihren drei Kindern *John Arthur*, *William* und *Elinor* um diese Zeit das Haus bewohnten. 1843 soll gar ein Stuhl- und Korbmacher Namens *Charity Rigg* mit seiner Frau und sechs Kindern im Haus untergekommen sein. Dies ist umso bemerkenswerter, da ihr Domizil aus nur zwei Räumen bestand, die über eine Außentreppe miteinander verbunden waren. Im Jahre 1926 kaufte der National Trust das Haus, in welchem heute ein Informationsbüro dieser Organisation untergebracht ist.

Die letzte bewohnte Brücke aus der vorindustriellen Zeit ist die *Pulteney Bridge* im südenglischen *Bath*. Mit ihren drei Bögen überspannt sie den Fluss Avon. Der Entwurf der 1769 bis 1773 gebauten Brücke stammt von *Robert Adam*. Auf beiden Seiten der Brücke ließ *Adam* insgesamt elf Geschäfte errichten. Vornehme venezianische Fenster schmückten die Fassade zum Fluss hin, während es zur Straße hin passende venezianische Türen waren. Im Jahre 1936 wurde die Pulteney Bridge zum Nationaldenkmal ernannt. Nach vielen Umbauten und Zerstörungen kann man die Brücke nach mehreren Rekonstruktionen im 20. Jahrhundert heute wieder im Original bewundern.

Schlusswort

Wenn auch das Kommen und Gehen der bebauten und bewohnten Brücken baugeschichtlich erklärbar ist, so sind sie doch vordergründig ein Symbol für menschliche Begegnungen und Schicksale. Die Bedeutung ihrer historischen Bewahrung geht somit weit über eine Analyse konstruktiver Eigenschaften und Funktionen hinaus. In den Ponts habités spiegeln sich die Sinnbilder des Lebens wider.

Literatur

[1] *Jurecka, C.:* Brücken, Historische Entwicklung – Faszination der Technik. Wien und München: Verlag Anton Schroll & Co. 1986.

[2] The History of Paris from the Earliest Period to the Present Day, Volume III., London 1825.

[3] *Weicherding, S.:* Bilder der Zerstörung – Hubert Roberts künstlerische Auseinandersetzung mit der Stadt Paris. Ruhr-Universität Bochum, Dissertation 2001.

[4] *Bernhard, W.:* Brücken gestern und heute. Berlin: Transpress Verlag 1986.

[5] *Vockrodt, H.; Sander, E.:* Rekonstruktionsarbeiten an der Krämerbrücke in Erfurt. Die Straße 29 (1989), H. 4, S. 111–115.

[6] *Baumbach, D.; Vockrodt, H.-J.:* Historische Bogen- und Gewölbebrücken der Stadt Erfurt. Buch Habel GmbH & Co. KG 2000.

[7] *Vockrodt, H.-J.:* Krämerbrücke in Erfurt – Bauwerksgeschichte und Instandsetzung der Gewölbetragkonstruktion in den Jahren 1985/86. Bautechnik 87 (2010), H. 4, S. 212–219.

Autor dieses Beitrages:
Dr.-Ing. Hans-Jörg Vockrodt,
INVER - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH Erfurt,
Fachbereichsleiter Instandsetzung Massivbrücken,
Walter-Gropius-Straße 9, 99085 Erfurt