

<http://www.potsdam.de/lange-bruecke>  
Lange Brücke Landeshauptstadt Potsdam

## Standort der Langen Brücke auf historischen Karten

Potsdam liegt in einer durch die Havel und umliegende Seen geprägten Landschaft, die an den Wege- und Straßenbau besondere Anforderungen stellte.

Für den zu allen Zeiten wichtigen Zugang aus süd-östlicher Richtung bot sich eine Havel-Überquerung zwischen dem Ausläufer des Brauhauses und einer im 13. Jahrhundert für den Bau der Burg genutzten Hochfläche an, auf dem dann später auch die Schlossbauten errichtet wurden. Im Bereich der Hochfläche sind im Vergleich zu anderen Stadtgebieten relativ günstige Baugrundverhältnisse gegeben.

Schon die 1371 urkundlich erwähnte Brücke soll im heutigen Bereich gestanden haben. Dieser Brückenstandort ist dann bei allen weiteren Neubauten bis heute aufgrund der örtlichen Bedingungen beibehalten worden.

Bevor hier Brücken gebaut wurden, war eine Querung der Havel nur durch Fähren möglich, die Nutzung von Furten war sicher wegen Wassertiefe und Fließgeschwindigkeit nicht gegeben.

Für die Brückenrampe auf der Stadtseite ergaben sich durch die besonderen Gebäude zu allen Zeiten Einschränkungen bei der Straßenführung.

Auch bei der neuen Gestaltung der „Potsdamer Mitte“ ist die Führung der Straße in die Innenstadt schwierig.

Mit Karten-Ausschnitten ab 1683 soll auf dieser Tafel gezeigt werden, welchen Einfluss der Brückenstandort auf die städtebauliche Entwicklung hatte.

Das durch die Lange Brücke zu überquerende Gelände war ständigen Veränderungen ausgesetzt. Durch den mitgeführten Schwemmsand aus der schnell fließenden Nuthe und das Absetzen infolge der geringeren Fließgeschwindigkeit der Havel entstanden über lange Zeiträume zunächst kleine Sandbänke und Inseln. Mit Aufschüttungen und Aushub wurde in mehreren Etappen die Neue Fahrt, die Alte Fahrt und die heutige Landschaftsform mit der Freundschaftsinsel geschaffen.

Die nächstgelegenen Havel-Überquerungen durch Brücken waren in östlicher Richtung zunächst nur in Berlin und erst ab 1662 über die 3 km entfernte Glienicker Brücke. In westlicher Richtung folgte 1674 die Baumgartenbrücke in einer Entfernung von 11 km.

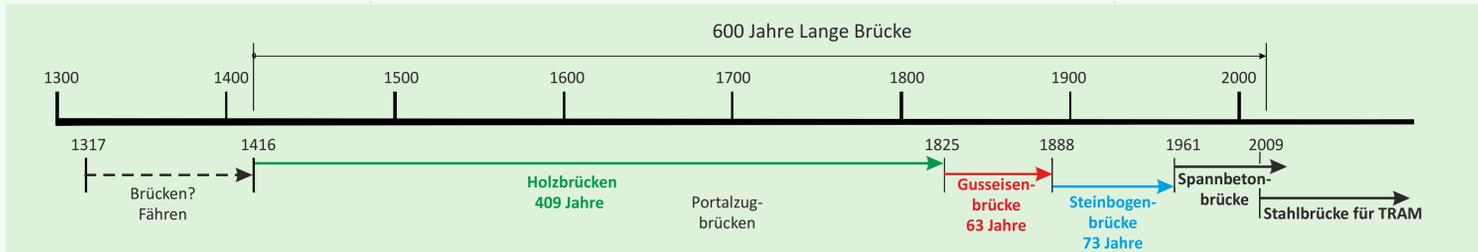
Der Zugang zur „Insel Potsdam“ war durch Havel und umgebende Seen auf nur wenige, im 17. Jahrhundert gebaute Brücken beschränkt.

Im Raum Potsdam hatte der Lastentransport auf dem Wasser eine besondere Bedeutung. In größerem Umfang wurden u. a. Ziegel aus Glindow zum Aufbau von Berlin durch Potsdam transportiert. Von Pferden gezogene Wagen konnten auf den damaligen Landstraßen nur Lasten von max. 1 t transportieren, beim Transport mit Kähnen waren es immerhin 30 bis 75 t.

Typisch für den Raum Potsdam war der „Kaffenkahn“, eine niederländische Entwicklung, im 18. und 19. Jhd. das häufigste Wasserfahrzeug für Transporte auf den märkischen Gewässern.

Die Abmessungen waren: Länge 22 bis 36 m, Breite 4,50 m, Segelfläche bis 60 m<sup>2</sup>, Tragfähigkeit bis zu 60 t. Die Besatzung von 2 bis 3 Mann wohnte auf dem Kahn und war für das Be- und Entladen, Treideln, Staken und Segeln zuständig.

Wegen der Masthöhe von 21,50 m mussten die zu passierenden Brücken aufklappbar sein.



Kaffenkahn  
Ausschnitt von:  
J.F. Nagel:  
Gegend der Glienicker  
Brücke, um 1800  
Quelle: SMB PK



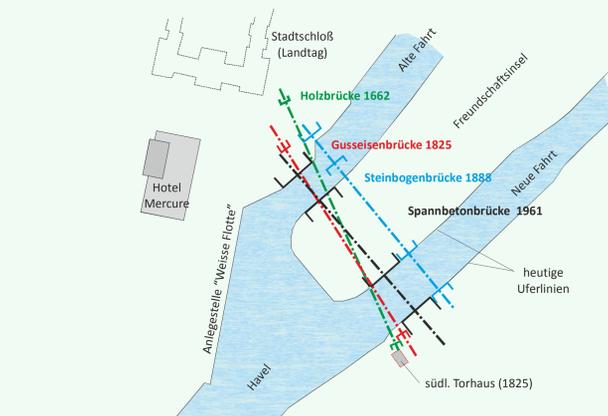
### Die Insel Potsdam zur Wendenzeit

Die vielleicht älteste Darstellung einer Wegeverbindung im Raum Potsdam; der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Weg führte durch Postupimi (Potsdam) und überquerte die Havel im Bereich der heutigen Langen Brücke  
Fidicin, E.: Geschichte der Stadt und Insel Potsdam, Quelle: Selbstverlag Berlin 1858



### Handelsstraßen in Brandenburg am Ausgang des Mittelalters

Potsdam war nach dieser Darstellung nur über eine Straße von Saarmund aus erreichbar  
Quelle: Mundt, H.: Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg. Berlin, 1932



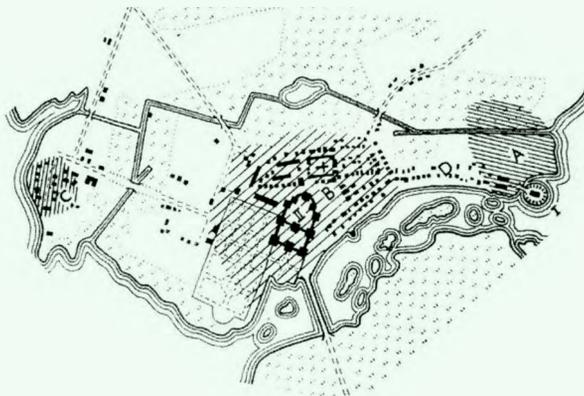
### Brückengrundrisse am Standort der Langen Brücken ab 1662

Autor: Verch



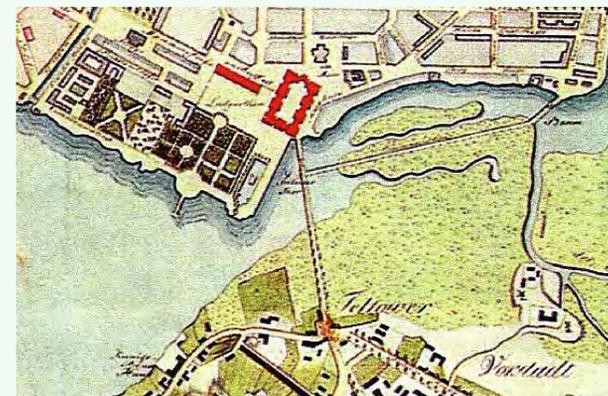
1683

Eigentlicher Grundriss Der Curfürstlichen Herrschaft POTSDAMB..... S. de Suchodoletz. Anno 1683 Quelle: SBB PK



1680/1690

Das Altstadtgebiet von Potsdam um 1680/1690 nach Suchodoletz Quelle: PM



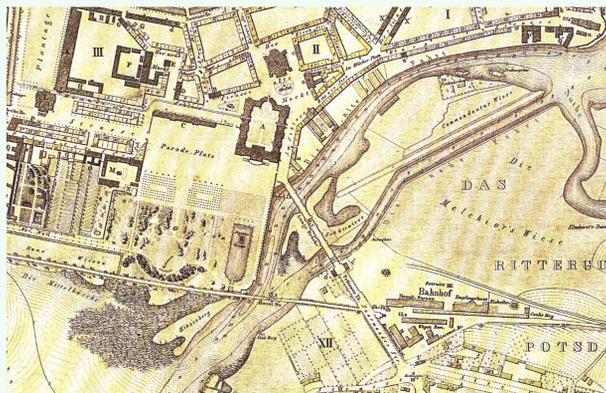
1778

Grundriss von Potsdam und der umliegenden Gegend, C. L. von Oesfeldt, 1778  
Quelle: BLHA



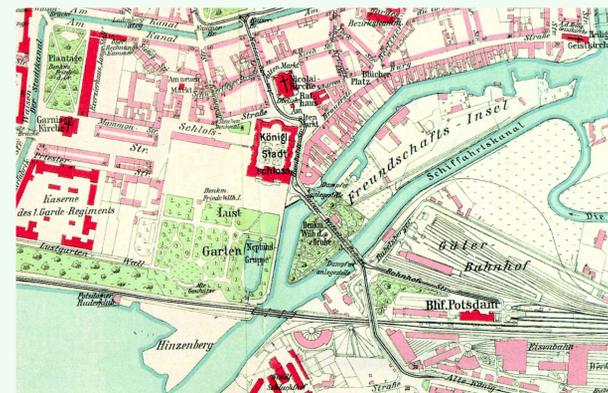
1830

Plan von Potsdam, 1830 Quelle: PM



1850

Neuester Plan von der Königlichen Residenzstadt Potsdam. ausgearbeitet von Dr. Heinrich Berghaus, 1850 Quelle: SPSG



1912

Plan der Residenzstadt Potsdam und Umgebung, 1912 Quelle: PM (Reprint)