



# 600 Jahre „Lange Brücke“ Potsdam



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

## Konstruktionen der Langen Brücke bis 1958

### Holzbrücken

In einer Urkunde aus dem Jahre 1317 wurde eine Brücke über die Havel erstmalig erwähnt, die aber wohl nicht lange bestanden hat.

Am **28. Februar 1416** erteilt Kurfürst Friedrich I. von Hohenzollern der Stadt die Erlaubnis, „eine *brücke gen dem Teltow*“ zu bauen.

Diese neue Brücke war eine einfache Holz-Konstruktion, bestehend aus Pfählen, Jochen und Balken, hatte eine Länge von 450 m und reichte bis zum heutigen Leipziger Dreieck. Eine Aufzugsvorrichtung war nicht vorhanden.

Ab dieser Zeit bestand an diesem Standort immer eine Brücke. Bereits 1564 lautete die amtliche Bezeichnung „*Lange Brücke*“.

Im Jahre 1662 wird die Lange Brücke durch den Großen Kurfürsten im Zuge des Ausbaus Potsdams zur zweiten Residenzstadt als 220 m lange Holzbrücke neu gebaut.

Für die Passage von Lastenseglern mit einem Mast (z. B. Kaffenkähne) wurden ab 1770 zahlreiche **Portalzugbrücken** nach einer niederländischen Entwicklung gebaut.

Der hohe Anteil der Schifffahrt mit Lastenseglern erforderte, die Brücken an den 5 Zugängen zur „Insel“ Potsdam und auch 7 Bauwerke über den Stadtkanal als Portalzugbrücken auszuführen. Die befahrene Klappe wurde über Zugstange, Waagebalken, Gegengewicht und Seilzug angehoben. Der Waagebalken lag auf einem Portal, welches auch verschlossen werden konnte.

Zur Erfüllung höherer Anforderungen an die Gestaltung der Potsdamer Landschaft kam jetzt eine Gusseisenkonstruktion zur Ausführung. Die neue Lange Brücke erhielt 8 Öffnungen mit einer lichten Weite von je 60 Fuß (18,3 m); die Überbaulänge betrug somit 536 Fuß (168,22 m). Den Schiffsdurchlass mit einer eisernen Doppelklappe verlegte man an das süd-östliche Brückende, hier war als Vorläufer der späteren Neuen Fahrt eine Fahrrinne entstanden.

Die feierliche Grundsteinlegung für den Neubau erfolgte am 3. August 1824 und am 31. Juli 1825, nach nur 12 Monaten, feierte man die Einweihung. Die Baukosten für die gesamte Brücke betrugen 279.509 Taler. Aufgrund der mit dem neuen Material erzielten Transparenz und durch die Reihung der leichten Bögen war dies sicher eine der schönsten Brücken dieser Zeit. Schinkel entwarf für den südlichen Brückenabschluss zwei Torhäuser, die Fundamente des westlichen Torhauses sind heute noch erkennbar.

### Steinbogenbrücke

Im Jahre 1886 veranlasste die Entwicklung des Straßenverkehrs einen Neubau oberstromseitig neben der Gusseisenbrücke. Die Lange Brücke bestand jetzt erstmalig aus zwei getrennten Bauwerken, mit 2 Bögen von 18,0 m lichter Weite für den Schifffahrtskanal (Neue Fahrt) und 3 Bögen von 11,33 m lichter Weite für die Alte Fahrt. Der Abstand der beiden Brücken betrug 90 m. Zur Schaffung einer ausreichenden Durchfahrts Höhe für die jetzt mit Dampf betriebenen Schiffe, wurde die Brückenfahrbahn hochgelegt.

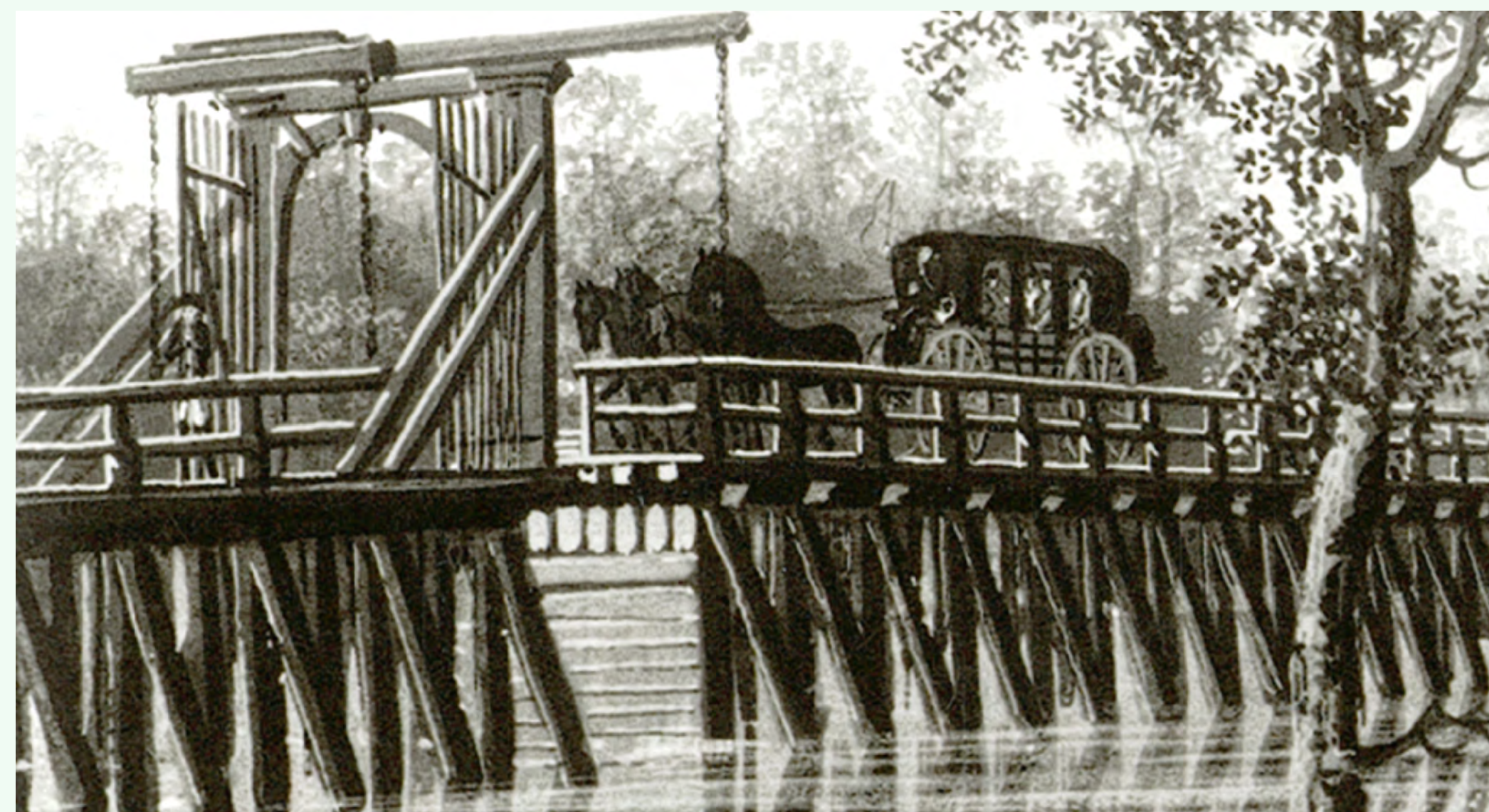
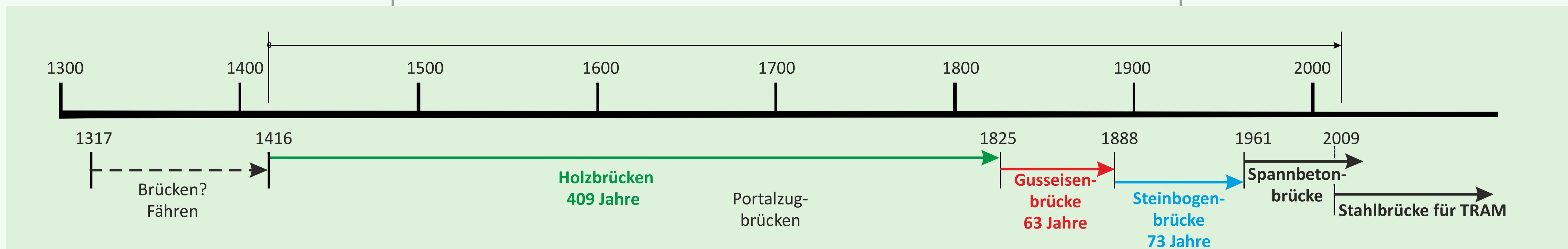
Für die nur rd. 120 m vom süd-östlichen Widerlager entfernten Gleise der im Jahre 1846 eröffneten Eisenbahnstrecke nach Magdeburg wurde der beschränkte Bahnübergang durch eine Brücke ersetzt. Es entstand ein Gefälle in Richtung Stadt, welches noch heute mit 2,1 % gegeben ist. Im Juli 1888 erfolgte die Verkehrsfreigabe, Die Baukosten betrugen 1.260.000 Mark.

Am 11. April 1901 enthüllte man ein Reiterdenkmal des Kaisers Wilhelm I. auf der Spitze der Freundschaftsinsel zwischen beiden Brücken, das dann 1902 zur Umbenennung in „*Kaiser-Wilhelm-Brücke*“ führte, diese Bezeichnung galt bis 1935.

Die erste elektrische Straßenbahn fuhr am 2. September 1907 über die Brücke.

Zum Kriegsende Frühjahr 1945 wurde die Brücke über die Neue Fahrt gesprengt, bis zum folgenden Neubau reichte eine Ersatzkonstruktion auf den alten Widerlagern und dem Mittelpfeiler.

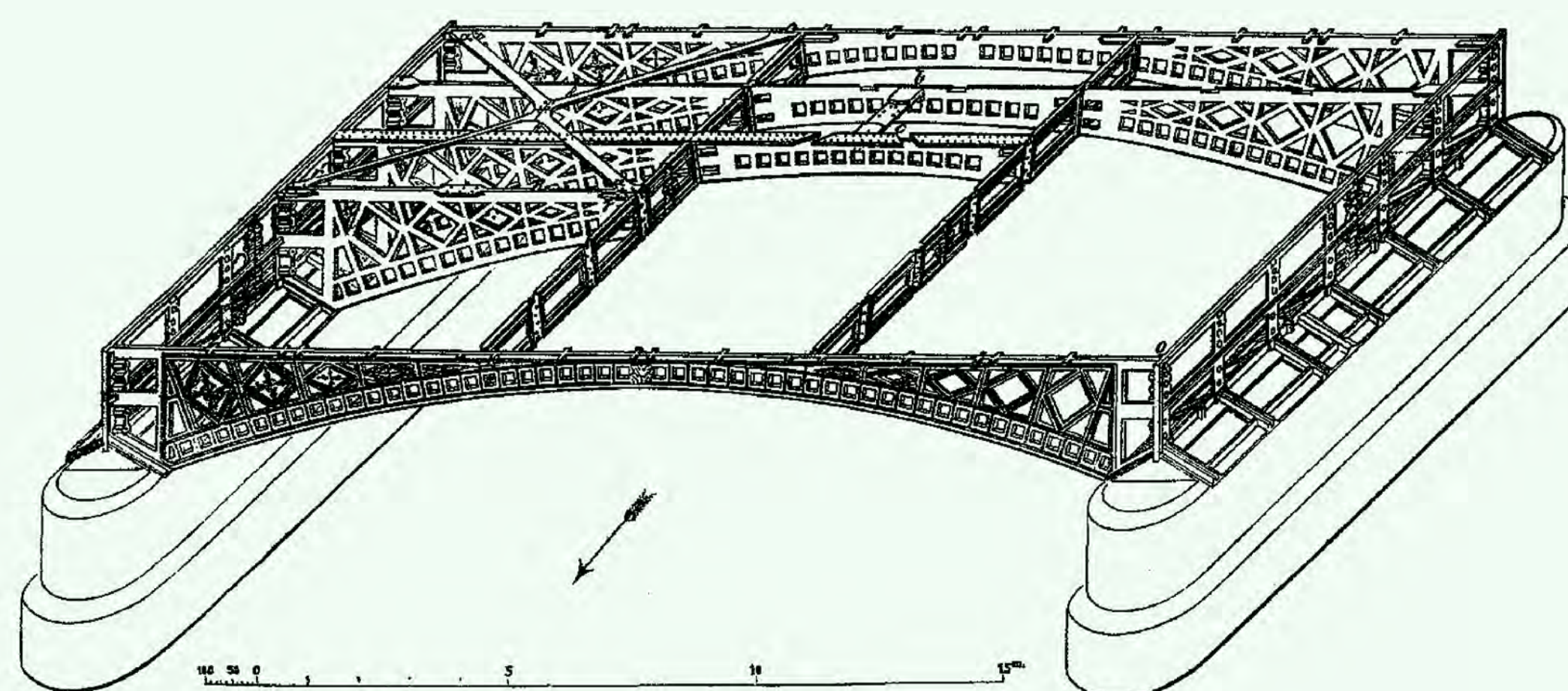
Die Brücke über die Alte Fahrt blieb erhalten.



**Hölzerne Portalzugbrücke**

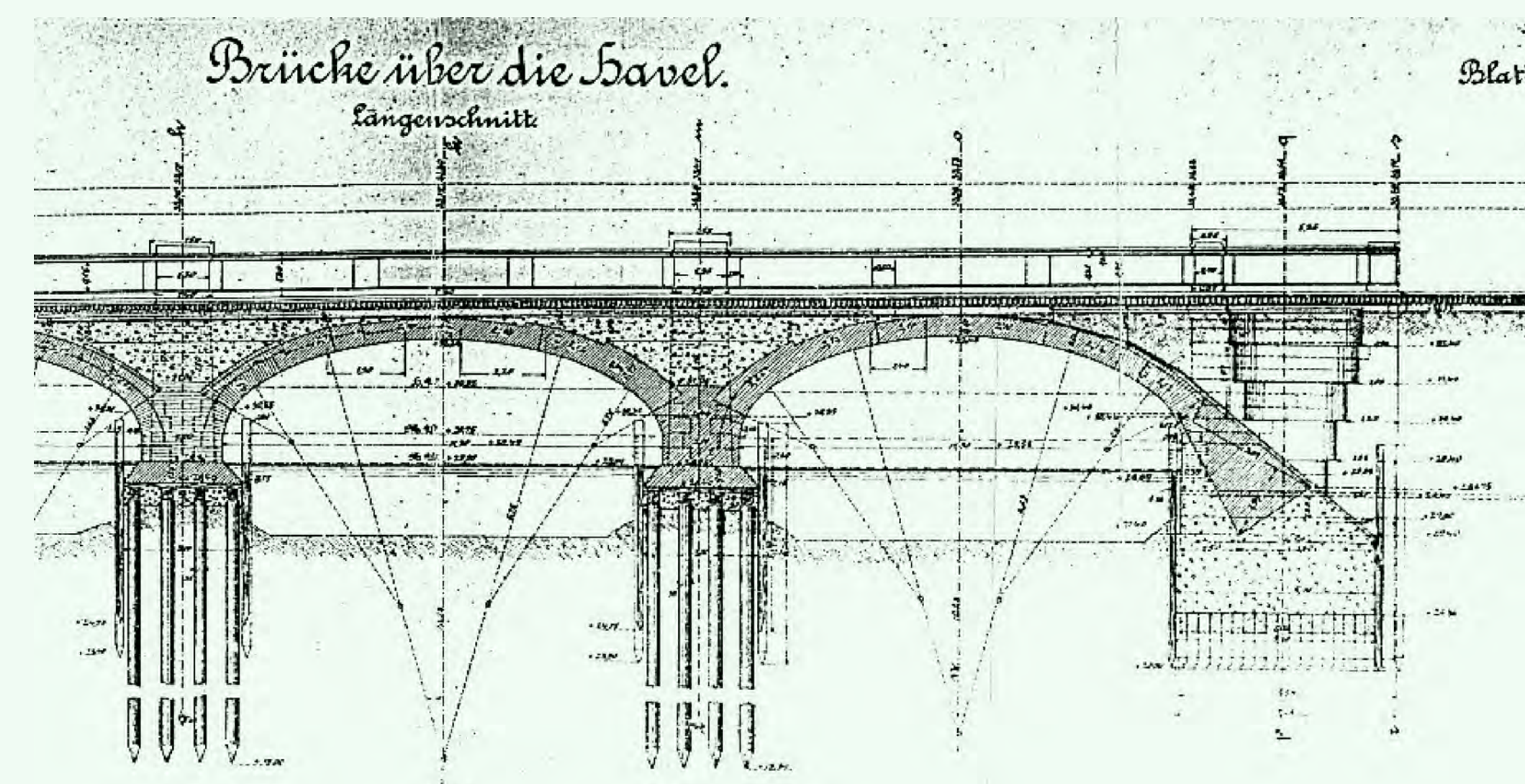
Das Portaltor war verschließbar und Wachposten kontrollierten die Passanten. Die Brückennutzbreite betrug nur etwa 5 m.

J. F. Nagel: Gegend an der Glienicker Brücke, um 1800 (Ausschnitt) Quelle: SMB PK



**Gusseisenkonstruktion eines Brückenbogens, 1824**

Jeder der 8 Bögen bestanden aus 7 Längsträgern (je 3 Teile) und 4 Querträgern. Alle Teile waren untereinander verschraubt, die Längsträger auf den Pfeilern sowie den beiden Widerlagern fest verankert. Die Brückennutzbreite betrug 9,50 m. Tafel am ersten Bogen: „Gegossen in der schlesischen Eisenhütte“. Quelle: Zentralblatt der Bauverwaltung 1889, Seite 187



**Längsschnitt der Steinbogenbrücke über die Alte Fahrt, 1888**

Bögen in Ziegelmauerwerk, im Randbereich mit Sandsteinblöcken; Brückennutzbreite 17,50 m, Quelle: BLHA



**Blick auf Potsdam, 1772**

Portalzugbrücke und Zollgebäude vor dem Stadtschloss

J. F. Meyer: Blick vom Brauhausberg auf Potsdam, 1772 (Ausschnitt), Quelle: PM



**Blick auf die Gusseisenbrücke in Richtung Brauhausberg, 1834**

C.D. Freydank: Die Lange Brücke zu Potsdam aus dem Zimmer ...des Kronprinzen aufgenommen, 1834 (Ausschnitt), Quelle: PM



**Blick auf die Lange Brücke, Alte Fahrt, 1896**

Foto von 1896, Quelle: PM



**Portalzugbrücke am Stadtschloss 1786**

J. G. K. Liebezeit: Die hölzerne Brücke am königlichen Schloss, 1786, Quelle: PM



**Blick auf die Gusseisenbrücke von Oberstrom, um 1840**

links im Bild die Torhäuser und der Schiffsdurchlass über die Fahrrinne, später Neue Fahrt  
J. H. Hintze: Lange Brücke in Potsdam bei Nacht um 1840, Quelle: SPSPG



**Lange Brücke, Alte Fahrt und Stadtschloss, 1953**

Foto von 1953, Quelle: Verch