

Werk

Titel: Die steinerne Brücke in Regensburg

Ort: Berlin

Jahr: 1899

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?523137273_0001 | log37

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Hier ist der Punkt, wo vor allem die persönliche Denkmalpflege schnell und mit ganzer Hingabe einsetzen muß: bei dem deutschen Bürgerhause. Denn auf die großen öffentlichen Baudenkmäler geistlicher und weltlicher Art ist das Auge der Behörden zur Zeit schon lebhaft genug gerichtet. Im Privatbau aber darf heute die Zerstörung meist ungehindert in ihrer rasenden Geschwindigkeit weiterschreiten. Man rufe hier nicht, wie es der Deutsche sonst bei jeder Gelegenheit so gern thut, den Schutz der Regierung an, sondern suche selbständig etwas zu erreichen. Was nicht infolge Belehrung gerettet werden kann, sichere man wenigstens im Bilde. Friedrich Schneider hat in seiner beherzigenswerthen kleinen Schrift „Altmainzer Erinnerungen“^{*)} vor zwei Jahren den Vorschlag gemacht, man möge von den jährlichen Beiträgen der Stadt Mainz zur Bereicherung der Gemäldegalerie eine bestimmte Summe abzwicken, um für dieselbe farbige Aufnahmen der dem Untergange geweihten malerischen Winkel und baugeschichtlich interessanten Häuser der Stadt herstellen zu lassen. Diese Sammlung Altmainzer Bilder müsse dann jedermann zugänglich im Rathhause ausgestellt sein. Was hier für das an malerischen alten Bauten so reiche Mainz in Auregung gebracht worden ist, dürfte für fast jede ältere deutsche Stadt Geltung haben. In Hildesheim hat es der städtische Alterthumsverein in die Hand genommen, vorläufig wenigstens die werthvollsten alten Gebäude und Straßensichten in großen farbigen Aufnahmen der Nachwelt aufzubewahren (vgl. S. 18 d. Bl.), in Jena ist in den städtischen Jahreshaushalt eine bestimmte Summe eingestellt worden für die Zwecke einer zu begründenden städtischen Alterthümersammlung. Diese Summe wird bis auf weiteres zum großen Theile verwandt für die farbigen Aufnahmen baugeschichtlich interessanter Privathäuser. Damit sind schon drei verschiedene Möglichkeiten genannt, wie man zu dem gewünschten Ziele gelangen kann, diesen kostbaren Ausschnitt aus unserer culturgeschichtlichen Vergangenheit der Nachwelt wenigstens im Bilde zu erhalten. In anderen Städten werden sich wieder

*) Mainz 1897. Vgl. auch Centralbl. d. Bauverw. 1897, S. 46 u. f.

andere Handhaben bieten, und schließlicb bleibt immer noch der Einzelne übrig, der sich persönlich für das geschichtliche Gepräge seiner Vaterstadt verantwortlich fühlt und wenigstens mit dem photographischen Apparat und dem Zeichenstifte zu retten sucht, was noch zu retten ist, um dann seine Sammlung der Gemeinde zur öffentlichen und unentgeltlichen Ausstellung zu überlassen. Denn dieser Punkt, die unentgeltliche Ausstellung, ist durchaus wesentlich. Wenn man dann noch in gelegentlichen Aufsätzen in den Localblättern auf die allmählich wachsende Sammlung städtischer Ansichten hinweist, sie in kleinen Vorträgen dem Verständniß der verschiedensten Kreise näher bringt, die Schulbehörden veranlaßt, schon die Schuljugend fleißig dahin zu führen oder die Vervielfältigungen solcher Aufnahmen im heimatshkundlichen Unterrichte vorlegen und besprechen zu lassen, dann muß mit der Zeit eine Wendung zum Besseren eintreten und für die Gegenwart selbst etwas erreicht werden, dann muß ein Gefühl dafür erstarren, daß mit dem geschichtlichen Gepräge einer Stadt etwas Werthvolles, sehr Werthvolles für unser ganzes Volksleben verloren geht. Sitzen erst einmal die so geschulten Knaben im Gemeinderathe und in den öffentlichen Verwaltungsstellen der Stadt, dann werden freiwillig die einzelnen Städte die Bestimmung einführen, zu der jetzt viele von ihnen nur schwer zu bringen sein würden: daß kein Haus von geschichtlichem oder kunstgeschichtlich werthvollem Charakter modernisirt oder abgerissen werden darf, ohne daß nicht wenigstens vorher eine oder einige zeichnerische Aufnahmen desselben der städtischen Alterthümersammlung einverleibt worden sind; und die Stadtbehörden selbst werden es sich dann zur Pflicht machen, wo es irgend nöthig und möglich ist, von Abbruch oder Umbau abzurathen oder hindernd einzugreifen.

Wer für geschichtliches Fühlen arbeitet, arbeitet mit für die Rettung seines Volkes. Und erinnern wir uns dabei an das Wort Johann Gottlieb Fichtes, das er in seinen berühmten „Reden an die deutsche Nation“ seinen Zuhörern immer wieder einprägte: „Jeder Deutsche muß glauben, es käme auf ihn allein an!“

Die steinerne Brücke in Regensburg.

Wieder einmal droht einem der berühmtesten deutschen Baudenkmäler ernste Gefahr. Die steinerne Donaubrücke, welche das alte Regensburg mit der jenseit des Stromes belegenen Bezirksamtstadt Stadthof verbindet, soll, wie verlautet, strombautechnischen Neuerungen zum Opfer fallen. Zwar läßt sich nicht verkennen, daß der Gedanke, diese Brücke einzulegen, einem wirklichen Bedürfnisse entsprungen zu sein scheint und nicht etwa nur jener traurigen Neuerungssucht, die sich in jüngster Zeit so oft beim Angehen gegen alte Baudenkmäler als die Haupttriebfeder erwiesen hat. Aber gleichwohl wäre tief zu beklagen, wenn sich wirklich zur Besserung oder Behebung der Zustände, die den Gedanken eines Abbruchs der Brücke haben aufkommen lassen, kein anderer Ausweg finden ließe: handelt es sich doch um ein Wahrzeichen Regensburgs und um einen der ältesten und merkwürdigsten und jedenfalls den umfangreichsten Profanbau der Stadt.

Die Brücke wurde unter der Gunst eines außerordentlich trockenen Sommers im Jahre 1135 unter Herzog Heinrich begonnen und war im Jahre 1146 vollendet. Sie ruht auf sechzehn Bögen von 10 bis 16 m Spannung, steigt nach mittelalterlicher Gewohnheit gegen die Mitte an und hatte ehemals drei Thürme, von denen sich jedoch nur noch einer, der des Brückenkopfes auf der Regensburger Seite (erbaut am Ende des 13. Jahrhunderts, erneuert 1648), erhalten hat. Bei einer Fahrbreite von 5 m beträgt ihre Länge über 300 Meter. Wenn der Kunstwerth der fast schmucklosen Brücke wesentlich in ihrer Gesamterscheinung liegt, so verdient doch ihre geschichtliche und archäologische Bedeutung, für deren nähere Erörterung hier leider der Raum mangelt, besondere Beachtung. Das Werk galt, um nur das anzuführen, im Mittelalter für eins der größten Bauwunder und für die stärkste unter den großen deutschen Brücken.

Sind nun die Nachtheile, die diesem ehrwürdigen Bauwerke zur Last gelegt werden, wirklich vorhanden? Daß Stauwasser, Stromschnellen, Untiefen durch die Brücke entstehen und die Schifffahrt hemmen, ist nicht zu bestreiten; Napoleon fällt schon 1809 das Urtheil: „Votre grand pont est très désavantageusement construit pour la navigation“. Aber man muß erwägen, daß auch stromauf und stromabwärts (von Donauwörth bis Passau) nicht durchweg genügende Wassertiefen für Schraubendampfer vorhanden sind und daß die Dampfschifffahrt auf der oberen Donaustrecke aufgegeben wurde, weil sie sich nicht als einträglich erwies. Und ob durch einen Neubau der Brücke der Schiffsverkehr wesentlich gehoben werden würde, erscheint mehr als zweifelhaft. Für die häufigen Eisgänge, zu denen namentlich

Vils und Naab ihre Massen beisteuern, hat sich freilich die Brücke schon oft als ein bedeutendes Hinderniß, oftmals aber auch schon als ein Vortheil erwiesen, da die Eisbrecher „die Wucht der Schollen durch Verkleinerung“ verringerten. Kreisbaurath Hohmann, der den letzten bedeutenden Eisgang und die Ueberschwemmung vom 3. bis 16. Februar 1893 eingehenden Untersuchungen unterzog, schreibt im Bayerland 1893 Nr. 28: „Es war ein erhebender Anblick, wie die alte ehrwürdige Brücke mit ihren schneidigen Pfeilern siegreich die anstürmenden, oft sehr respectablen Eisschollen spaltete“. Er bebestreitet auch die Berechtigung der oft erhobenen Vorwürfe, daß jene Eisstopfung durch die zu schmalen Oeffnungen der steinernen Brücke erfolgt wäre, und hebt hervor, daß sich in Wirklichkeit das Eis 6 km unterhalb Regensburgs lediglich infolge des strengen Frostes und nicht durch ein besonderes mechanisches Hinderniß gestellt hatte. Da also die Brücke bei Eisstauungen keineswegs immer das einzige Hinderniß gebildet hat, so ist sehr fraglich, ob durch ihre Veränderung die Verhältnisse nennenswerth gebessert werden. Und andererseits legt gerade die bei dem jüngsten Eisstofs gemachte Erfahrung die Frage nahe, ob nicht bei dem Fehlen dieser mächtigen eisbrechenden Pfeiler noch größere Gefahren heraufbeschworen werden möchten. Ueber 700 Jahre hat das ausgezeichnete Brückenbauwerk seine Festigkeit bewährt und den Elementen getrotzt, und nun soll es menschlicher Gewalt weichen, um einer anderen Brücke Platz zu machen? Werden die benöthigten Mittel auch nur annähernd im Verhältniß zu dem zweifelhaften Ergebnisse stehen? Aber von alledem abgesehen, darf doch keinesfalls der künstlerische und geschichtliche Werth dieses ehrwürdigen Denkmals des frühen Mittelalters übersehen werden. Zu dem Bilde der Stadt gehört dieses genau so gut wie St. Emmeram und St. Jakob, wie der Dom und wie die wehrhaften Thürme der alten Geschlechterhäuser. Dem Alter nach nimmt sie unter den größeren deutschen Brücken die erste Stelle ein: erst ungefähr fünfzig Jahre später entstand die Elbbrücke in Dresden!*) Wir geben uns der festen Zuversicht hin, daß in Regensburg nichts unterlassen wird, um der drohenden Gefahr zu begegnen, und daß man noch andere Mittel und Wege finden wird, um das ehrwürdige Denkmal des technischen Könnens unserer Väter zu erhalten, dem Hans Sachs das hohe Lob singt: „Der Brücken gleicht keine in Teutschland.“

*) Dem Vernehmen nach droht auch diesem herrlichen Bauwerke zu gunsten der Schifffahrt die Zerstörung.