

Eine große Tagung der Bayerischen Gesellschaft für Unterwasserarchäologie mit weiteren Partnern nahm 2009 in Regensburg das Thema „Brücken“ zeit- und regionsübergreifend in den Blick. Daraus entstand die vorliegende Publikation mit 54 Beiträgen von 72 Autoren unterschiedlicher Disziplinen aus zwölf Ländern Europas. Alle Aufsätze sind in Deutsch oder Englisch publiziert (gegebenenfalls in eine diese Sprachen übersetzt) und mit einem Resümee in der jeweils anderen Sprache versehen. Sechs Beiträge nehmen prähistorische Brücken in den Blick, 19 Anlagen des klassischen Altertums, fünf frühmittelalterliche Brücken, die übrigen Bauten des hohen und späten Mittelalters sowie der Neuzeit.

Neben Grabungsberichten zu – oft überraschenden – Neufunden finden sich regionale Überblicksdarstellungen, neben Beobachtungen zur Bautechnik auch einzelne Beiträge zu Paläohydrologie, Schrift- und Bildquellen. Die Überquerung von Sumpfgebieten ist ebenso Thema wie Überbrückung künstlich angelegter Wehrgräben; Aquädukte stehen vor allem im klassischen Altertum im Blick der Forschung, sind aber auch eine Bauaufgabe der Neuzeit. Nicht zuletzt bedingt von den Aktivitäten der Veranstalter sind die aufwendigen Fundamentierungen unter Wasser eine zentrale Fragestellung; die dabei verwendeten Hölzer ermöglichen für alle Epochen in der Regel sichere, dendrochronologische Datierungen. Gut fassbar sind an verschiedenen Orten die mehrfach notwendige Erneuerung von Brücken und die aufwendige Gestaltung der Brückenköpfe.

Bei den slawischen Brücken (Beiträge von Ralf Bleile, Andreas Schabrowsky, Philip Lüth/Florian Huber, Gerard Wilke und Lumír Poláček) bleibt die Unterscheidung zwischen aufgeständerten Bohlenwegen und echten Brücken in der Diskussion, aber auch die Konstruktion mit Jochbalken, die von mehreren Balken getragen werden – aber sich unter Wasser nicht immer entsprechend zuordnen lassen. Bemerkenswert sind die möglicherweise unvollendete „Tiefe Brücke“ am Oberuckersee (Brandenburg) sowie die im 9. Jahrhundert zeitgleichen „fränkischen“ und „slawischen“ Konstruktionen in Mikulčice.

In Westeuropa gibt es im Hoch- und Spätmittelalter steinerne Bogenbrücken sowie hölzerne Brücken auf steinernen Pfeilern oder Holzstützen (Beiträge von Annie Dumont/Jean-François Mariotti, Tobias Pflederer, Lutz-Michael Dallmeier, Sergey Troynovskiy/Ayvar Stepanov, Lynden Cooper/Susan Ripper/Antony G. Brown, Bruce Watson, Matt Edgeworth/Neil Christie, Michal Cihla/Michal Panaček, Olivier Troubat/Mona Zaraza-Troubat, Dieter Bischof, Franz Herzog/Martin Nadler, Tillman Kohnert, Mladen Pešić). Überraschend ist die Zeitstellung der 1825 abgebrochenen Steinbrücke in Taillebourg (Westfrankreich), deren Pfahlgründungen durch ¹⁴C-Daten ins 10. Jahrhundert datiert werden; in Form und Technik würde diese Brücke römische Traditionen fortsetzen. An einer Flussbrücke in Hemington (Mittelengland) kamen drei Bauphasen mit Steinpfeilern zutage, die älteste um 1097 gebaut und schon um 1111 teilweise erneuert; um 1240 wurde daneben eine neue Brücke gebaut; überlieferte Hochwasserereignisse – die in einem eigenen Beitrag diskutiert werden – passen nur ungefähr zu den Fälldaten von Reparaturbalken des 13./14. Jahrhunderts.

An der gut erforschten Regensburger Brücke (1135–46) wurden die Brückenköpfe archäologisch untersucht; hier kamen nicht nur die bildlich überlieferten Tortürme und die originale Pflasterung zutage, sondern die Brückenkonstruktionen setzten sich fort – die Länge der Brücke beträgt nunmehr nicht 335 m, sondern ca. 380 m. Auch in Novgorod stammt die (nicht erhaltene) „Große Brücke“ mit ihren Steinpfeilern aus dem 12. Jahrhundert, wurde aber zumindest im 14. Jahrhundert partiell erneuert. Kleinere steinerne Bogenbrücken des 11./12. Jahrhunderts blieben in ländlichem Kontext in Mittelengland erhalten. Eine Brücke in der Stadt

Pflederer, Tobias/Sommer, C. Sebastian (Hrsg.): Archäologie der Brücken. Vorgeschichte, Antike, Mittelalter, Neuzeit (Archaeology of Bridges. Prehistory, Antiquity, Middle Ages, Modern Era). Regensburg: Verlag Friedrich Pustet 2011. ISBN 978-3-7917-2331-0, € 49,90

Shrewsbury zeigt mehrfach veränderte Torhäuser und Wehranlagen. Das Problem vorausgehender Fahren und Furten – und damit auch älterer Funde im Flussbett – wird in den englischen Beiträgen ausdrücklich diskutiert. In Marburg fehlten Befunde zur überlieferten Brücke des 13. Jahrhunderts, erst der Neubau der Steinbrücke um 1495 und ihre späteren Reparaturen – bis hin zum Neubau der Pfeiler – waren eindeutig zu fassen.

Gut fassbar wird die Konstruktion der 220 m langen Brücke in Raudnitz an der Elbe (Roudnice, Böhmen), die auch in schriftlichen Quellen detailliert beschrieben wird (1333–1340). In Montluçon (Mittelfrankreich) verlagerte der Fluss seit der Römerzeit mehrfach seinen Lauf, so dass neue Brücken erbaut werden mussten und alte trockenfielen.

Rein hölzerne Konstruktionen sind im deutschen Raum nicht nur vom 11./12. bis zum 16./17. Jahrhundert in ländlichem Kontext nachzuweisen, sondern auch an der großen Weserbrücke in Bremen und ebendort noch an einer Brücke des 17. Jahrhunderts. Nur in den Umrissen geklärt sind Baugestalt und Bauzeit einer hölzernen Brücke, die im 16. Jahrhundert durch die türkischen Eroberer in Kroatien an einem Sumpf nahe der Drau erbaut wurde.

Eine 270 m lange Steinpfeiler-Holzbrücke des 13. Jahrhunderts in Ochsenfurt (Franken) wurde ab 1512 mit steinernen Bögen versehen; die überlieferte Brücke des 12. Jahrhunderts blieb auch hier unbekannt. Die Bauforschung lieferte 2007 erfreulicherweise wichtige Argumente für Erhalt und Restaurierung der damals zum Abbruch vorgesehenen Mainbrücke.

Die Brücken der Neuzeit werden vornehmlich auf Basis von schriftlichen Quellen, Bildquellen und erhaltenen Monumenten präsentiert (Beiträge von Lisa-Levis Carey/Edel Barry, Miron Mislin, Philip S. C. Caston, Christoph Rinne, Heinz Gruber, Peter Cross-Rudkin, Heinz Gruber, Peter Cross-Rudley, Stefan M. Holzer). Wichtig, allerdings ohne Fußnoten und nur knapp bebildert, ist die Zusammenstellung der Holzbrücken mit einem über die Fahrbahn aufragenden Tragwerk, die deshalb bequem gedeckt werden konnten. Ganz aus Holz gebaut waren noch die 1686 und 1776 errichteten Elbebrücken in Magdeburg. Verschüttete, kleinere Steinbogenbrücken der Neuzeit, wie sie 2008 überraschend gefundene und dann konservierte Landhausbrücke in Linz (Oberösterreich) gibt es in zahlreichen mitteleuropäischen Städten.

Aquädukte, wie sie in römischer Zeit eine Hauptaufgabe des Brückenbaus gebildet hatten, sind in Mittelalter und Neuzeit seltener. Trink- und Brauchwasserkanäle werden allerdings seit dem 12. Jahrhundert über große Distanzen geführt und überqueren nicht nur Befestigungsgräben, sondern auch Täler; im 18. Jahrhundert beginnt dann der Bau von Brücken für Schifffahrtskanäle. Das Thema blieb für die jüngeren Epochen am Rand der Tagung, wird aber immerhin in zwei Beiträgen (von Karlheinz Hintermeier und Peter Cross-Rudley) angesprochen.

Über das engere Thema hinaus ist der Band eine wichtige Arbeitsgrundlage für Studien zur Archäologischen Landesaufnahme, zur Bautechnik, zur Stadtarchäologie, zu historischen Verkehrswegen und zur Wirtschaftsgeschichte. Die Bebilderung vieler Beiträge ist trotz des durchgehenden Farbdrucks und der guten Druckqualität unbefriedigend – die Balance zwischen der Darstellung des räumlichen Kontextes, der Gesamtbauanlage und den technischen Details der Fundamentierung wie der aufgehenden Konstruktion wird, wohl bedingt durch finanzielle Zwänge, in kaum einem Beitrag überzeugend erreicht. Man wird für viele Fragen auf ausführlichere Publikationen zurückgreifen müssen, die leider oft schwer zugänglich sein dürften. Die bequeme Zugriff auf eine Vielzahl bedeutender und dennoch unbekannter Monumente sowie auf aktuelle Grabungsbefunde unter einem breiten methodischen Ansatz in dieser wichtigen Neuerscheinung ist auch deshalb eine hoch zu schätzende Leistung der herausgebenden Institutionen und des Redaktionsteams.