

Die alte Havelbrücke (Vorgänger)



Im Jahre 1836/37 wurde in seinem Auftrage von dem Plauer Zimmermeister Parthey eine Holzbrücke gebaut, die in der Mitte aufgezogen werden konnte. Sie sollte 67 Jahre dem Verkehr dienen. In Folge des ständig wachsenden Straßen- und Schiffsverkehrs zu Anfang des 20. Jahrhunderts trat die Notwendigkeit klar zu Tage, die Holzbrücke durch eine eiserne zu ersetzen. Die Abbrucharbeiten dieser Holzbrücke begannen in den ersten Tagen des November 1904 und mussten innerhalb von zwölf Wochen beendet sein. Die Arbeiten wurden von der Baufirma Grüttesin aus Genthin ausgeführt.



Blick von der alten Holzbrücke auf das Schloss

Die alte Havelbrücke

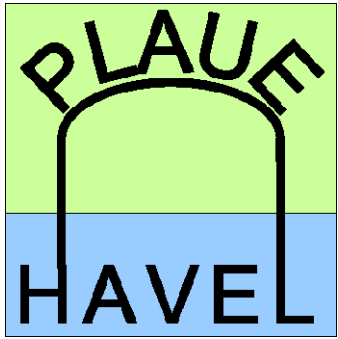
Mit dem Bau der Eisenbrücke, die oberhalb der alten Holzbrücke (sie blieb bis zur Verkehrsübergabe der neuen stehen) über die Havel geführt wurde, ist Anfang August 1903 begonnen worden. Die örtliche Leitung des Brückenbaues lag in den Händen des Baurats Born aus Potsdam, dem zu Ehren der kurze Straßenzug an der Havel den Namen Bornufer trägt. Am 15. Oktober 1904 wurde die Straßenbrücke für den Verkehr frei gegeben. Die Übergabe geschah in einfachster Form. Am Vormittag wurde den Plauern durch Ausklingeln bekannt gegeben, dass um 12 Uhr die alte Brücke gesperrt wird.



Der massive Unterbau der Brücke, die drei Öffnungen von je 42 Metern Breite hat, überspannt die Havel über insgesamt 129 m in halbparabelförmiger Stahlfachwerkbauweise. Die Träger sind mit Nietern verbunden. Die Geländer sind in Bänderornamenten im Jugendstil ausgeführt. Die Brücke trug bis 2003 den gesamten Verkehr der B1, die noch durch den Ort führte. Zusätzlich verkehrte auf diesem Wege auch die Straßenbahn, die von Brandenburg nach Plau führte. Die Brücke wurde 1945 von den abrückenden deutschen Truppen gesprengt und danach wieder instand gesetzt. Heute ist die Brücke nur noch für Fußgänger und Radfahrer benutzbar und befindet sich in einem schlechten Zustand.



Eingangssockel aus Granitquadern und Detail des Jugendstilgeländers



Das Tor zur Unteren Havel

DIE BRÜCKEN

Die Lage der Übergänge

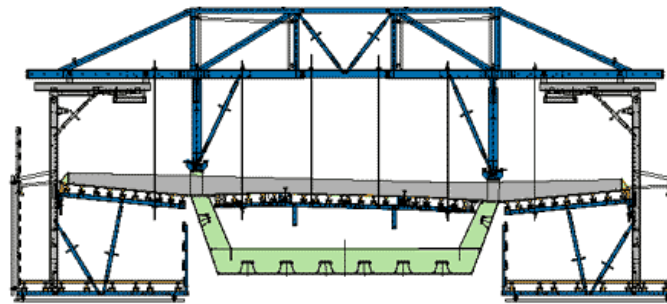
Durch seine Lage an der Engstelle am Beginn des Verlaufs der unteren Havel nach Passage der Seengruppe östlich Brandenburg hat Plau seit Jahrhunderten eine herausragende Bedeutung für die Kontrolle des Überganges über die Havel und des weiteren Kanalverkehrs nach Westen. Die Übergänge wurden schon sehr früh durch Fähren und Brücken gewährleistet, allerdings kam es in Kriegen immer wieder zu Zerstörungen und danach zu Neubauten. Bis in jüngere Zeit waren die Übergänge auch eine lukrative Einnahmequelle, weil hier lange Zoll zu entrichten war.

- Heute haben drei Brücken eine große Bedeutung:
- Die alte Havelbrücke, die 1904 als Stahlbrücke die Holzbrücke ersetzte, die hier den Fluss querte
 - Die neue Havelbrücke, die seit 2003 den Verkehr der Bundesstraße 1 aus dem eigentlichen Stadtkern herausgenommen hat,
 - Die Seegartenbrücke, die über die Engstelle zwischen Plauer See und Wendsee den Verkehr nach Kirchmöser aufnimmt.





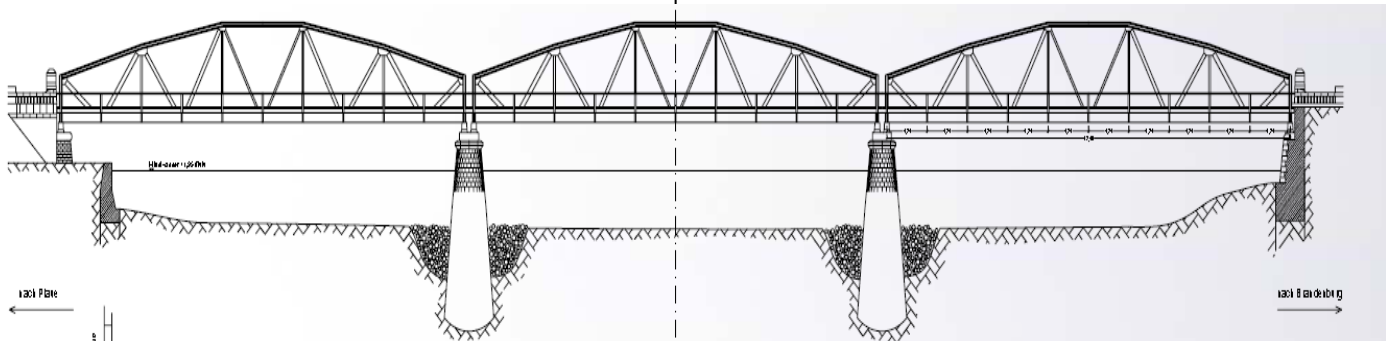
Für die Ortsumgehung wurde eine ca. 2,9 km lange Trasse gewählt, die nördlich um den Ortskern geführt wurde. Die Trasse quert die Havel sowie zwei verlandete Altarme bzw. Mäander der Havel. Hier stehen bis zu 13 m mächtige organische Weichschichten aus Torf und Mudden über Sanden an. Für die schwierige Gründung der Trasse kam ein System von über 1.700 ausbetonierten 13 bis 21 m langen Stahlrohrsäulen zum Einsatz. Das Hauptfeld der Brücke ist im Hinblick auf die größere Stützweite und zur Betonung der Schifffahrtsöffnung gevoutet, eine Vergrößerung der Balkenhöhe (des Untergurts) über den Auflagern. Deren Pfeiler sind zur Aufnahme der Lasten aus Schiffsanprall besonders kräftig ausgebildet. Die anderen Pfeiler sind wesentlich schlanker ausgebildet. Mit der Verringerung der Bauhöhe des Kastens zum westlichen Ufer hin wirkt der Überbau insgesamt sehr schlank. Die Hauptpfeiler wurden im Überbau durch Kanzeln ergänzt, die mit den Unterbauten durch einen Vorsatz optisch verbunden sind. Diese bieten im Bereich des Radweges Ruhepunkte.



Prinzipskizze zum Bauverfahren bei der neuen B1-Havelbrücke

Die neue Havelbrücke (B1)

Die neue Brücke über die Havel zur Umleitung des Verkehrs wurde als Verbundbrücke im Pilgerschrittverfahren von der Fa. Porr Technobau aus Berlin in 22 Monate Bauzeit errichtet und 2003 in Betrieb genommen. Die Brückenlänge beträgt 240 m, die Hauptspannweite 70m. Die Feldweiten der fünf Felder betragen 14.00 m - 50.00 m - 70.00 m - 50.00 m - 35.00 m; die Brücke ist 13,5 m breit.



Querschnittsplan der alten Plauer Brücke

Die Seegartenbrücke



Die Seegartenbrücke verbindet die Nordspitze der Halbinsel Kirchmöser über den Wendsee mit Plaue. Bereits um 1650 ließ Georg Christoph von Görne auf Plaue an der schmalsten Stelle des Sees eine Brücke erbauen, welche jedoch nicht lange existierte. In den Jahren 1916/17 wurde zur Erschließung des Industriegebietes "Pulverfabrik Plaue" die sogenannte "Pulverbrücke", auch "Werkamtsbrücke" genannt, erbaut. Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Brücke von deutschen Truppen gesprengt. 1947 entstand eine Fußgängermotbrücke, welche bis 1954 genutzt wurde.

In den Jahren 1951 bis 1954 wurde die zerstörte Pulverbrücke wieder repariert und erhielt nach der Verkehrsübergabe den Namen "Rosa-Luxemburg-Brücke". Sie diente 52 Jahre dem Verkehr und wurde 2005 abgetragen. Eine neue Brücke wurde in den Jahren 2005-2006 als Stahlfachwerkbrücke mit offenem Querschnitt und orthotroper Fahrbahnplatte errichtet. Sie ersetzt die ältere Brücke an dieser Stelle. Die Stützweite beträgt 100 m, die Gesamtlänge 204 m. Unter dem Bauwerk ist ein Lichtraumprofil mit einer Breite von 80,00 m und einer Durchfahrtshöhe von 5,25m gewährleistet.



3D—Modell der Seegartenbrücke, kann in Google-Earth betrachtet werden

Impressum: Unabhängiger Bürgerverein Plaue Havel e.V.
Koenigsmarkstr.22, 14774 Brandenburg a.d.Havel
Realisation und Fotos. Dr. Gunter Dörhöfer

