



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Kunst des Mittelalters in Böhmen

<<Die>> Periode des Luxemburgischen Hauses : 1310 - 1437

Grueber, Bernhard

Wien, 1877

Brücke zu Raudnitz

[urn:nbn:de:hbz:466:1-97413](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-97413)

manche beachtenswerthe Reste sich erhalten haben mögen. Nimburg selbst hat innerhalb der jüngstverflossenen zwei Decennien vieles von seinem alterthümlichen Charakter verloren, und es dürften in Folge des zunehmenden Eisenbahnverkehrs auch die besprochenen Stadtmauern bald ganz verschwunden sein.

Die Brücke zu Raudnitz.

Noch vor wenigen Jahren ragten am linken Elbeufer bei Raudnitz mächtige Trümmer von Gussmauern aus dem Strome empor, die Überreste jener Brücke, welche Bischof Johann IV. durch den aus Avignon berufenen Meister Wilhelm hatte erbauen lassen. Diese Brücke wurde im Verlaufe des dreissigjährigen Krieges durch den schwedischen General Bannér zerstört und wegen Mangels an Mitteln nicht wieder aufgebaut. Als ich im Jahre 1845 die Stadt Raudnitz für längere Zeit besuchte, waren der linke Landpfeiler und der nächstgelegene Strompfeiler noch in solchen Zustande, dass sich die Gestalt und Construction der Brücke ohne Mühe nachweisen liess und nur bezüglich der Gesamtlänge sich einige Zweifel ergaben, weil das tiefliegende rechte Ufer mehrfache Änderungen erlitten hatte. Seitdem sind die erwähnten Reste in Folge einer an dieser Stelle vorgenommenen Bahnhofserweiterung abgetragen worden, und es lassen sich nur bei niedrigem Wasserstande die Spuren einiger Mittelpfeiler erkennen.

Den 1845 vorgenommenen Untersuchungen zufolge dürfte die Gesamtlänge der Brücke gegen 550 Fuss betragen haben, indem sieben freie Pfeiler bestimmt werden konnten. Die Anzahl der Bogenöffnungen betrug mithin acht, wobei jedoch unentschieden ist, ob auf dem rechten Ufer einige Landdurchlässe bestanden. Die Bogen waren halbkreisförmig bei einer Spannweite von 48 bis 50 Fuss, die Pfeiler hatten eine Breite von circa 20 Fuss. Das am Landpfeiler anstehende Bruchstück der Wölbung zeigte, dass die Bogen aus keilförmigen, nach der Schablone behauenen Sandsteinquadern gefügt waren und dass alle Bogensteine die gleiche Höhe von 2 Fuss einhielten. Aus den Pfeilern traten dreieckige Vorhäupter (Schutzpfeiler) vor, ganz aus Quadern construiert; die Pfeiler aber waren nur mit grossen Werkstücken verkleidet und der Kern mit Gussmauerwerk nach römischer Weise ausgefüllt. Dieser Mauerguss hat sich fester als das Quaderwerk bewährt und bestätigt, dass die altrömische Bautechnik im südlichen Frankreich bis tief herein in das Mittelalter beibehalten worden war.

Die Breite der Brückenbahn mochte zwischen 12 bis 15 Fuss betragen haben, welche Breite für die obwaltenden Verhältnisse vollkommen ausreichte. Über die sonstigen Ausstattungen besitzen wir keine Kunde.

Der Domherr und Chronikenschreiber Franciscus erzählt, dass der Bischof nach Ablauf eines Jahres den Meister Wilhelm und die Werkleute, welche er mitgebracht, reichlich beschenkt in ihre Heimat zurückge-

schiekt habe, nachdem sie ein einziges Joch der Brücke vollendet hatten. Er sagt ferner, die beigegebenen böhmischen Arbeiter hätten während dieser Zeit die Kunst des Brückenbaues den Franzosen abgesehen und sodann das Werk der Vollendung zugeführt. Diese Behauptung beruht auf einem Irrthume, deren in den Aufzeichnungen des Franciscus gar manche vorkommen. Um einen Landpfeiler, einen freien Pfeiler und die dazwischen befindliche Wölbung herzustellen, bedurfte man damals wenigstens fünf Jahre, denn es mussten erst die Steine gebrochen und vorgerichtet, dann ein zum Wasserbau tauglicher Kalk aufgefunden werden, zu welchen Vorarbeiten der Zeitraum von einem Jahre nicht ausreichte. Auch ist selbst in unsern Tagen trotz der unermesslichen Fortschritte, welche die Technik gemacht hat, kein Meister der Welt im Stande, innerhalb Jahresfrist unkundige Arbeitsleute so abzurichten, dass sie ohne fernere Anleitung einen sehr schwierigen Brückenbau ausführen könnten. Ferner ist zu bemerken, dass die Elbe an dieser Stelle bereits einen mächtigen Strom bildet, der drei Stunden oberhalb die Moldau aufgenommen hat und dass das Flussbett zusammengedrängt, folglich der Strom tief und reissend ist.

Brücke zu Pisek.

Über das Alter dieser wohl erhaltenen Brücke besitzen wir keine andere Nachricht, als dass sie in einem ums Jahr 1480 gefertigten Wandgemälde, welches sich im Rittersaale der Piseker alten Burg befindet, bereits abgebildet ist. Der ganze Bau ist aus mässig grossen Granitquadern aufgeführt und hält ohne Zuzählung der Landpfeiler eine Länge von 280 Fuss bei sieben Bogenöffnungen ein. Die Bogen sind halbkreisförmig, ihre Spannweite wechselt zwischen 22 bis 26 Fuss, eben so wechselt auch die Pfeilerbreite von 12 bis 16 Fuss. Nur der erste nächst der Stadt gelegene segmentartige Bogen hat eine Weite von 50 Fuss und scheint in späterer Zeit eingefügt worden zu sein, vielleicht, indem man zwei Joche in ein einziges umwandelte. Die Gewölbesteine sind nicht sorgfältig bearbeitet und haben nur eine Höhe von 15 bis 18 Zoll; die aus dem Dreieck gezogenen Vorhäupter steigen bis zur Höhe der Brückenbahn auf, wie dieses die Wotawa, ein wilder Gebirgsfluss, bedingte. Überhaupt zeigt der Bau eine sehr massige Anlage, indem die Pfeilerdicke mehr als die Hälfte der Bogenöffnung beträgt, ja sogar zur Rechten und Linken des Mitteljoches sich wie 2 : 3 verhält.

Der Sage nach soll diese Brücke im Jahre 1300 erbaut worden sein, und es wurden einige an einem Geländersteine angebrachte Buchstaben also ausgelegt. Sichergestellt ist nur die vorhussitische Bauzeit; ob jedoch die Ausführung früher oder später bewerkstelligt worden sei, bleibt fraglich. Aller Wahrscheinlichkeit nach wurde dieser Bau durch Bischof Johann IV. angeregt, aber erst während der Regierung des Kaisers Karl begonnen, als der Brückenbau zu Prag einige Fortschritte gemacht hatte.