

## Die Hercules-Brücke in Berlin.

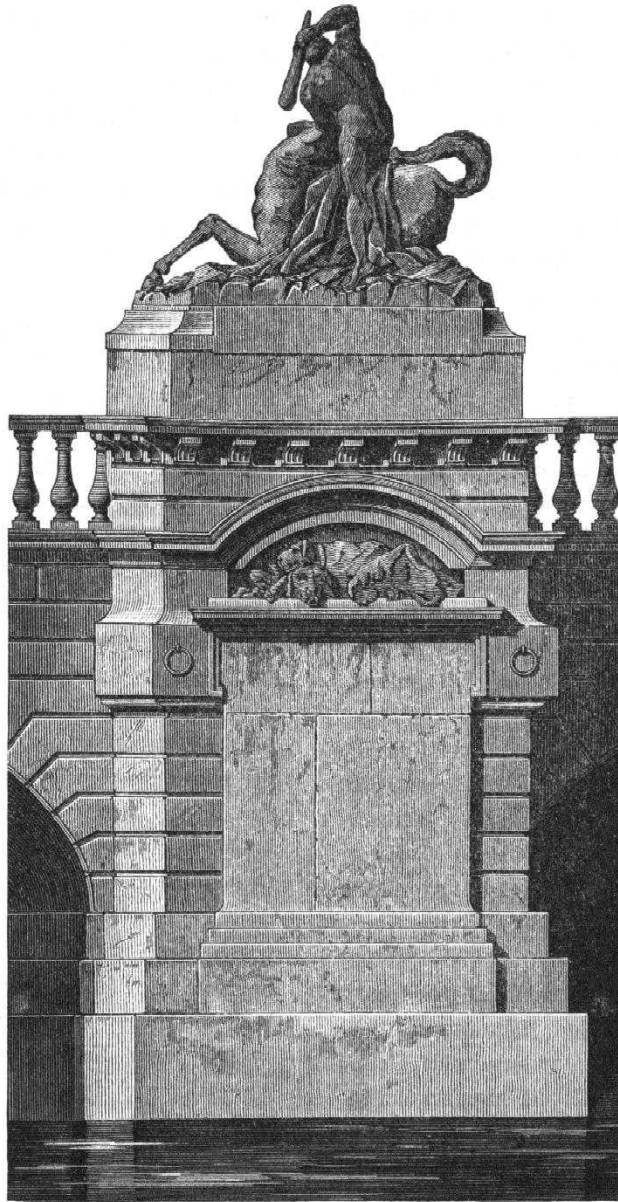
(Mit Zeichnung auf Blatt 1 im Atlas.)

Für die Entwicklung Berlins zu der volk- und verkehrreichen Weltstadt, die es heutzutage nach überraschend schnellem Wachsthum geworden, sind wenige Maßnahmen aus vergangenen Zeiten von so schweren Folgen gewesen, als die einst im Drange der Kriegsnoth von dem Großen Kurfürsten unternommene Befestigung der Stadt. Die Befestigungen waren nicht nur gleich anfänglich ein gewaltsamer Eingriff in das Bestehende, sie erwiesen sich, nachdem dank der Thatkraft und Staatskunst Friedrich Wilhelms glücklicherweise jede unmittelbare Gefahr von der Hauptstadt abgewendet war, mehr und mehr als ein Hinderniß und Hemmschuh für die schon unter desselben Herrschers Regierung rasch über die ihr zugemessenen Grenzen hinauswachsende Residenz, ja noch bis in unsere Tage macht sich der Mangel zureichender Verbindungen zwischen dem Mittelpunkt und den anschließenden Vorstädten als eine Folge jener Maßregel in empfindlicher, die Sorge der städtischen Verwaltung stets von neuem erregender Weise fühlbar. Die ursprüngliche mittelalterliche Befestigung, wie sie uns der älteste, von Johann Gregor Memhardt entworfene Berliner Stadtplan vom Jahre 1648 veranschaulicht, hatte sich bei der Anlage der Thore naturgemäß nach den den äußeren Verkehrswegen entsprechenden Hauptstraßenzügen gerichtet. Das Spandauer, Stralauer, Köpenicker Thor u. a. lagen im Zuge der gleichnamigen Gassen, bezw. der nach den Nachbarorten führenden Landwege. Die neuen Befestigungswerke hingegen mit den geometrischen Figuren ihrer in streng abgemessenen Entfernungen angelegten Bastionen, Ravelins und Gräben durchschnitten in ganz willkürlicher Weise die seit Jahrhunderten bestehenden Verbindungen. So mußten beispielsweise das Spandauer und Gertrauden-Thor verlegt werden, weil die alten Thorbauten gerade auf die Spitze eines Bastions der neuen Anlage fielen. Breite Wassergräben und die Glacis davor schieden die Städte Cölln, Berlin und Friedrichswerder von der

bald darauf entstehenden Dorotheenstadt und den Vorstädten vor dem Spandauer, Königs- und Köpenicker Thore. So konnte es ferner geschehen, daß die seit 1688 nach einem einheitlichen, großen Plane neu angelegte Friedrichstadt mit den alten inneren Theilen keine einzige gerade durchgehende Verkehrsader gemein hatte, ja selbst mit der Dorotheenstadt, nördlich der Linden, nur durch zwei enge, zwischen Hinterhäusern und Gärten hindurchführende Gassen in Verbindung trat, die noch heute nicht breiter gewordenen schmalen Strecken der Friedrich- und Charlottenstraße zwischen den Linden und der Behrenstraße.

Unter Friedrich Wilhelm I. dehnte sich die rasch heranwachsende Stadt alsbald bis zu der jetzt vom Zuge der Königsgräberstraße umschriebenen Grenze aus, der Anbau im Innern aber folgte emsig den durch die Wälle und Gräben gegebenen Grenzen und Fluchten, legte somit einen doppelten Gürtel von Straßen und Hausanlagen um die Befestigungswerke herum. Die Wassergräben wurden vielfach zum Betriebe gewerblicher Anlagen benutzt und konnten demzufolge nicht ohne weiteres beseitigt werden. Obwohl sie heutzutage fast überall zugeschüttet oder überbrückt sind, kann man ihren Lauf auf jedem Stadtplane leicht an der sternförmigen Umrisslinie der inneren Stadt sowie auch an der unregelmäßigen Gestalt einzelner Plätze (Hausvoigteiplatz u. Spittelmarkt) erkennen. — Erst während der letzten Regierungsjahre Friedrich Wilhelms I. und unter seinem großen Sohne fing man an, den beengenden Ring allenthalben

zu durchbrechen und für geeignete Verkehrsöffnungen zu sorgen. Zahlreiche Brücken mußten den Zusammenhang zwischen der äußeren und inneren Stadt herstellen. Sie waren anfänglich alle ohne vielen Aufwand aus Holz hergestellt, nur wenige wurden später in Stein ausgeführt und nach älterem Vorbilde, dem Mühlendamme, an den Seiten von Säulenhallen und Verkaufsläden eingefast, wie die Königsbrücke, die jetzt



0 1 2<sup>m</sup>

Westseite des Mittelpfeilers der Hercules-Brücke.

zu durchbrechen und für geeignete Verkehrsöffnungen zu sorgen. Zahlreiche Brücken mußten den Zusammenhang zwischen der äußeren und inneren Stadt herstellen. Sie waren anfänglich alle ohne vielen Aufwand aus Holz hergestellt, nur wenige wurden später in Stein ausgeführt und nach älterem Vorbilde, dem Mühlendamme, an den Seiten von Säulenhallen und Verkaufsläden eingefast, wie die Königsbrücke, die jetzt