

Bogusław Dybaś\*

## Die Thorner Weichselbrücke in der Frühen Neuzeit als Herausforderung für die Forschung

Toruński most przez Wisłę w epoce nowożytnej  
jako problem badawczy

The Toruń Bridge Over the Vistula in the Early Modern Times  
as a Research Problem

**Zusammenfassung.** Eine feste Holzbrücke über die Weichsel in Thorn wurde zwischen 1497-1500 erbaut und bestand bis 1877. Die Brücke setzte sich aus zwei Teilen, die durch eine Insel in der Flussströmung – Basarkämpe [Kępa Bazarowa] getrennt waren, der sogenannten „deutschen“ und der „polnischen“ Brücke, zusammen. Fast vier Jahrhunderte des Bestehens der Brücke bedeuten nicht, dass die ursprüngliche Struktur aus dem 15. Jahrhundert so viele Jahre überdauert hat. Die Breite des Flusses bei Thorn und Beschaffenheit des Fluss-

---

\* Prof. Dr. habil. Bogusław Dybaś, Institut für Geschichte und Archivkunde der Nicolaus-Copernicus-Universität und Institut für Geschichte der Polnischen Akademie der Wissenschaften. In den Jahren 1996-2003 Herausgeber der Zeitschrift „Rocznik Toruński”. In den Jahren 2004-2014 war er Herausgeber der Zeitschrift „Zapiski Historyczne”. In den Jahren 2007-2019 Director des Wissenschaftlichen Zentrums der Polnischen Akademie der Wissenschaften in Wien. Seine Forschungsbereiche: Geschichte der ehemaligen polnisch-litauischen Adelsrepublik Polen in der Frühen Neuzeit, deren politischen und Staatsordnungsfragen; Geschichte des ehemaligen Livlands und dessen Beziehungen mit der polnisch-litauischen Adelsrepublik; Geschichte Thorns; Militärgeschichte (einschließlich der Geschichte der Befestigungen und der Kriegstechnik); historisches Gedächtnis Erinnerungsorte. ORCID: 0000-0003-1216-3061

bodens machten es damals unmöglich, eine Brücke auf gemauerten Pfeilern zu bauen, was dazu führte, dass die hölzerne Brückenkonstruktion fast jedes Jahr (insbesondere im Frühjahr) Beschädigungen bzw. Zerstörungen durch hohen Wasserstand und Eisschollen ausgesetzt war. Dies bewirkte, dass ständig nach technischen Lösungen gesucht wurde, die die Widerstandsfähigkeit der Konstruktion gegen diese Gefahren erhöhen würden. Die Brücke nahm also zu verschiedenen Zeiten verschiedene Formen an und hatte vielleicht auch unterschiedliche Standorte. Es gab auch Perioden, oft mehrere Jahre, in denen die Brücke nicht existierte. Die Geschichte der Brücke, die insbesondere in den letzten Jahren zum Gegenstand der relativ intensiven Forschungen geworden ist, wird durch verschiedene Quellen veranschaulicht, darunter: Schriftquellen (z. B. Rechnungen für Erhebung des sog. Brückengeldes und Ausgaben für die Renovierung, Konzepte zur Verbesserung der Brücke), ikonografische und kartografische Quellen, technische Dokumentation. Da die Brücke ein wichtiges Element im Stadtpanorama weichelseits war, wurde sie auch auf numismatischen Denkmälern mit Stadtansichten unter Berücksichtigung technischer Details abgebildet. Das Quellenmaterial ist für die letzte Periode des Bestehens der Brücke im 19. Jh. relativ gut, für die früheren Jahrhunderte leider fragmentarisch erhalten. Dessen ungeachtet ermöglicht es jedoch interessante Forschungen zur Geschichte dieses faszinierenden Bauwerks.

**Streszczenie.** Stały drewniany most przez Wisłę w Toruniu został zbudowany w latach 1497-1500 i istniał do 1877 r. Most składał się z dwóch części, podzielonych znajdującą się w nurcie rzeki wyspą, Kępą Bazarową, tzw. mostu „niemieckiego” i mostu „polskiego”. Prawie cztery stulecia istnienia mostu nie oznaczają, że tyle lat przetrwała oryginalna konstrukcja z XV w. Szerokość rzeki pod Toruniem oraz geograficzna charakterystyka dna, uniemożliwiająca w tej epoce budowę mostu na filarach murowanych, sprawiały, że drewniana konstrukcja mostu była niemal corocznie (zwłaszcza wiosną) narażona na uszkodzenia lub zniszczenia przez wysokie stany wody oraz spływającą krę. Powodowało to poszukiwanie rozwiązań technicznych, które zwiększyłyby odporność konstrukcji na te zagrożenia. Most więc w różnych okresach przybierał różne kształty, a także mógł mieć różne położenie. Były też, często kilkuletnie okresy, gdy most nie istniał. Dzieje mostu, który zwłaszcza w ostatnich latach stał się przedmiotem dość intensywnego zainteresowania, ilustrują różne źródła, w tym: pisane (m.in. rachunki pobierania tzw. mostowego i wydatków na remonty, koncepcje udoskonalenia mostu), źródła ikonograficzne i kartograficzne, dokumentacja techniczna. Ponieważ most był ważnym elementem panoramy miasta od strony Wisły, prezentowany był także na zabytkach numizma-

tycznych pokazujących widok miasta, z uwzględnieniem szczegółów technicznych. Materiał źródłowy jest stosunkowo dobrze zachowany dla ostatniego okresu istnienia mostu w XIX w., dla wcześniejszych stuleci jest niestety fragmentaryczny. Pozwala jednak na prowadzenie interesujących badań nad dziejami tej fascynującej budowli.

**Abstract.** The permanent wooden bridge over the Vistula in Toruń was built in the years 1497-1500 and existed until 1877. The bridge consisted of two parts, the so-called the „German” bridge and the „Polish” bridge, separated by an island located in the river's current called Kępa Bazarowa (Market Island). Almost four centuries of the bridge's existence does not mean that the original structure from the 15th century has survived so many years. The width of the river near Toruń and the geographic characteristics of the bottom, which made it impossible to build a bridge on brick pillars at that time, meant that the wooden structure of the bridge was almost annually (especially in spring) exposed to damage or destruction by high water levels and flowing ice. This resulted in the search for technical solutions that would increase the resistance of the structure to these threats. So, at different times, the bridge took different shapes and could be in different locations. There were also periods, often over several years, when the bridge did not exist. The history of the bridge, which has become the subject of quite intense interest in recent years, is illustrated by various sources, including: written (e.g. bridge toll bills and repair costs, bridge improvement concepts), iconographic and cartographic sources, as well as technical documentation. As the bridge was an important element of the city's panorama from the Vistula River, it was also presented on numismatic monuments showing the view of the city, showing the technical details. The source material for the last period of the bridge's existence in the 19th century is relatively well preserved, unfortunately it is only fragmentary for the earlier centuries. However, it allows for an interesting research into the history of this fascinating construction.

**Schlüsselwörter:** Holzbrücke, Weichselüberquerung, Basarkämpe, Hängewerk, Brückengeldes, Stadtansichten

**Słowa kluczowe:** most drewniany, przeprawa przez Wisłę, Kępa Bazarowa, wieszak, mostowe, widoki miasta

**Keywords:** wooden bridge, Vistula River crossing, Kępa Bazarowa (Market Island), hanger, bridge toll, view of the town

Die Entstehung von Städten und deren spezifische Funktionsweise wurden seit den Anfängen des Bestehens urbaner Siedlungsräume häufig mit Flüssen in Verbindung gebracht. Dies kann als Binsenweisheit betrachtet werden, die Erich Maschke und Jürgen Sydow im Vorwort des Bandes „Die Stadt am Fluß“ folgendermaßen formulierten: „Dabei können diese Beziehungen [zwischen Stadt und Fluß] durchaus verschiedener Natur sein; denn ein Wasserlauf kann als Wasserweg verbinden, er kann andererseits als Hindernis, das sich in den Weg stellt und überwunden werden muß, trennen, er kann auch in vielfältiger Weise der Stadt, ihren Bewohnern, ihrer Wirtschaft nutzbar gemacht werden“<sup>1</sup>.

In Thorn war die Weichsel, die als Kommunikationsader die polnischen Gebiete mit der Ostseeküste verbindet, stets von besonderer Bedeutung. Gleichzeitig stellte sie jedoch auch eine große Herausforderung für den Verkehr zu Lande dar, die es als Hindernis zu überwinden galt. Die Geschichte der hölzernen Weichselbrücke in Thorn, die Ende des 15. Jahrhunderts errichtet wurde undsolcherart in unterschiedlichem baulichen Zustand bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts Bestand hatte, befand sich also gewissermaßen an einer Art Kreuzung des Verkehrsweges zu Lande und zu Wasser. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde an der Stelle der hölzernen Brücke eine Eisenbrücke errichtet.

In der Publikation „Die Stadt am Fluß“ sind zwei Beiträge Brücken gewidmet. Ein Beitrag, jener von Erich Maschke, ist für die Brückenforschung für die Zeit des Mittelalters sowie der Frühen Neuzeit insbesondere im deutschen Kultur- und Sprachraum, von zentraler Bedeutung<sup>2</sup>. Anhand zahlreicher Beispiele aus Deutschland sowie aus dessen Nachbarländern erörtert Maschke die wichtigsten Fragestellungen im Kontext mit der Errichtung, der Instandhaltung sowie dem Betrieb von Brücken in Städten. Im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit war eine Brücke weit mehr als ein Hilfsmittel für Wirtschaft und Verkehr. Allein der Umstand, dass viele Menschen, die zur damaligen

---

<sup>1</sup> E. Maschke, J. Sydow, *Vorwort*, [in:] *Die Stadt am Fluß*, hrsg. von E. Maschke, J. Sydow (=Stadt in der Geschichte, Bd. 4), Sigmaringen 1978, S. 7.

<sup>2</sup> E. Maschke, *Die Brücke im Mittelalter*, [in:] *Die Stadt am Fluß*, S. 9-39.

Zeitpunkt in Europa unterwegs waren – von Kaufleuten einmal abgesehen – Pilger waren, verlieh den Brücken auch eine wichtige religiöse Dimension. Im Rechtssystem des Mittelalters gehörten Brücken und Straßen zu den königlichen Regalien (Hoheitsrechte), was im Hinblick von Brücken in Städten beziehungsweise in deren Umland zu eigenen Rechtsformeln für deren Betrieb führte, zumal Brücken auch als Ort der Einhebung von Zöllen, Mautgebühren und Steuern einen bedeutenden Stellenwert innehatten. Schließlich stellten Errichtung und Instandhaltung einer Brücke nach dem damaligen Stand der Technik auch eine enorme technische, organisatorische und finanzielle Herausforderung dar.

Der zweite Beitrag in der Publikation „Die Stadt am Fluß“ ist den Rheinbrücken zwischen dem heute in Frankreich liegenden Straßburg und dem deutschen Kehl gewidmet<sup>3</sup>. Dieser Beitrag ist von besonderem Interesse, da die so genannte „Lange Bruck“, die 1388 zwischen den beiden Städten errichtet wurde, hinsichtlich Lage, Größe, Konstruktionsweise und Geschichte mit der hundert Jahre später, in der Zeit von 1497 bis 1500 errichteten hölzernen Weichselbrücke in Thorn vergleichbar ist.

Die wissenschaftliche Literatur über die einstige Thorner Brücke ist nicht sehr umfangreich, wobei anzumerken ist, dass sie in den letzten drei Jahrzehnten deutlich angewachsen ist. Als ich mich Mitte der 1980er Jahre im Zuge der Vorbereitung der Edition des fortifikatorischen Konzepts von Bürgermeister Heinrich Stroband (1548-1609) aus dem Jahr 1591 für dieses Thema zu interessieren begann, gab es – von der Erwähnung der Brücke in den klassischen Werken zur Geschichte der Stadt Thorn von Karl Gotthelf Praetorius und Julius Emil Wernicke einmal abgesehen – nur wenige Publikationen zu diesem Thema<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> W. Mechler, *Die Rheinbrücken Straßburg-Kehl seit 1388*, [in:] *Die Stadt am Fluß*, S. 40-61.

<sup>4</sup> *Memorial burmistrza Henryka Strobanda „Von Befestigung der Stadt Thorun“ z roku 1591* [Konzept des Bürgermeisters Heinrich Stroband „Von Befestigung der Stadt Thorun“ des Jahres 1591], hrsg. von B. Dybaś, [in:] *Miscellanea źródłowe do historii kultury i sztuki Torunia* [Quellenmiszellaneen für die Kultur- und Kunstgeschichte von Thorn], hrsg. von B. Dybaś, M. Farbiszewski, Wrocław 1989, S. 21-95; K. G. Praetorius, *Topographisch-historisch-statistische Beschreibung der Stadt Thorn*

Bereits im 19. Jahrhundert setzte sich Albert Voigt in einem Beitrag gründlich mit der einstigen Brücke auseinander<sup>5</sup>. Anna Tomczak veröffentlichte 1971 eine Monografie über die sogenannte „Kępa Bazarowa“, die sich im Stadtgebiet von Thorn befindliche sogenannte Basar-Insel in der Weichsel<sup>6</sup>.

In den Unterlagen von Bürgermeister Heinrich Stroband fand ich auch einen nicht datierten, mit Sicherheit aber um 1591/1592 verfassten kurzen Text, in dem dieser eine technische Modernisierung der Thorner Holzbrücke vorschlug, da sie ständig durch Wasser und Eisstoß, insbesondere im Frühjahr, beschädigt würde. Diesen Text publizierte ich 1989 als Anhang zu einem umfangreichen Artikel, in dem ich die Geschichte der Brücke, ihre Größe und ihr kompliziertes Schicksal sowie auch das Modernisierungskonzept von Stroband vorstellte. Auch versuchte ich anhand von Quellen aus dem 17. Jahrhundert herauszufinden, inwieweit dieses Konzept umgesetzt wurde<sup>7</sup>. Meine Archivforschungen führten auch zur Entdeckung eines weiteren, 1600 erstellten Projekts zur Modernisierung der Brücke in Thorn. Dieses Konzept wurde als Ergänzung zu einem Beitrag in deutscher Sprache veröffentlicht, der 1994 publiziert wurde<sup>8</sup>. Meine Forschungen über die Konzepte zur Verbesserung der Weichselbrücke in Thorn fasste ich in einem 2005 veröffentlichten Artikel zusammen<sup>9</sup>.

---

und ihres Gebietes, Culm 1832; J. E. Wernicke, *Geschichte Thorns aus Urkunden, Dokumenten und Handschriften*, Thorn 1842.

<sup>5</sup> A. Voigt, *Geschichte der Thorner Brücke von 1496 bis 1709*, [in:] *Gymnasium mit Realschule I. Ordnung zu Thorn* [Schulprogramm], Thorn 1882, S. 1-18.

<sup>6</sup> A. Tomczak, *Kępa Bazarowa na Wiśle w Toruniu w świetle badań geomorfologicznych oraz archiwalnych materiałów kartograficznych*, Toruń 1971.

<sup>7</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja modernizacji mostu na Wiśle w Toruniu w końcu XVI wieku*, *Zapiski Historyczne*, Bd. 54, 1989, H. 2-3, S. 35-53. In diesem Beitrag gibt es weitere Literaturhinweise zur Thema „Thorner Brücke“.

<sup>8</sup> B. Dybaś, *Der Weichselübergang in Thorn in der frühen Neuzeit. Ein Beitrag zur Geschichte der ersten festen Weichselbrücke in Preußen*, [in:] *Nachrichten- und Kommunikationswesen im Preussenland. Tagungsberichte der Historischen Kommission für Ost- und Westpreussische Landesforschung*, Bd. 10, 1994, hrsg. von U. Arnold, S. 145-160.

<sup>9</sup> B. Dybaś, *Próby modernizacji mostu na Wiśle w Toruniu w czasach nowożytnych*, [in:] *Město a voda. Praha, město u vody*, hrsg. von O. Fejtová, V. Ledvinka a J. Pešek (=DocumentaPragensia XXIV), Praha 2005, S. 317-328.

Als Ergebnis meiner Forschungen gab ich 1989 gemeinsam mit Kazimierz Walczak auch ein populärwissenschaftliches Büchlein über die Geschichte aller Brücken in Thorn heraus<sup>10</sup>. Kurz darauf erschien ein aufschlussreicher Artikel von Tadeusz Zakrzewski, in dem sich dieser mit den letzten „Lebensjahrzehnten“ der hölzernen Weichselbrücke auseinandersetzt – von ihrer Zerstörung durch Wasser und Eisstoß im Jahr 1853 über den Wiederaufbau im Jahr 1863, die neuerliche Zerstörung und Wiedererrichtung im Jahr 1871 bis hin zu ihrem endgültigen Ende infolge eines Brandes in der Nacht vom 2. auf den 3. Juli 1877<sup>11</sup>.

Im 21. Jahrhundert erweckte die Geschichte der alten Thorner Weichselbrücke nicht nur die Aufmerksamkeit der Historiker, sondern auch jene von Brückenbauingenieuren, die sich mit der Geschichte des Brückenbaus beschäftigen. In der Zeit von 2012 bis 2019 sind drei schön edierte Publikationen mit zahlreichen Illustrationen erschienen, in denen die Geschichte der alten Thorner Brücke einen durchaus bedeutenden Stellenwert einnimmt, wobei dies aus unterschiedlichen Perspektiven erfolgt. Marek Mistewicz setzt sich vor dem Hintergrund kartographischer und weiterer schriftlicher Quellen sowie vorhandenen Bildmaterials mit den im 17. Jahrhundert errichteten Brücken über die mittlere und untere Weichsel auseinander, unter anderem auch mit der Brücke in Thorn<sup>12</sup>. Er beschränkt sich dabei ausschließlich auf das 17. Jahrhundert und engt den Zeitraum solcherart sehr ein. Auch führt seine nicht immer sachkundige Analyse historischer Quellen zu allzu weitreichenden Schlussfolgerungen<sup>13</sup>. Bogusław Obiegałka wiederum befasst sich in seiner Publikation mit sämtlichen Brücken in Thorn und

---

<sup>10</sup> B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle* (= Biblioteczka Towarzystwa Miłośników Torunia, Nr 2), Toruń 1989.

<sup>11</sup> T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853-1883)*, *Rocznik Toruński*, Bd. 20, 1991, S. 177-198.

<sup>12</sup> M. Mistewicz, *XVII-wieczne mosty przez środkowo-dolną Wisłę w świetle ikonografii, kartografii i źródeł pisanych*, Warszawa 2012.

<sup>13</sup> Über die Publikationen von M. Mistewicz habe ich eine kritische Rezension verfasst („Pożytki i pułapki badań interdyscyplinarnych. O pracach M. Mistewicza na temat dawnego drewnianego mostu na Wiśle w Toruniu“), die sich im Druck befindet.

deren Schöpfern<sup>14</sup>. In mühevoller Kleinarbeit hat der Verfasser nahezu sämtliche verfügbare Quellenmaterialien zusammengetragen, um die Geschichte der Brücken in Thorn darzulegen, wobei er offensichtlich von den ästhetischen Aspekten des Brückenbaus sowie von deren Betrieb fasziniert ist. Die dritte Publikation über die Weichselbrücken in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern wurde von Krzysztof Dudek verfasst<sup>15</sup>.

Alle drei Bücher sind Zeugnisse dafür, wie sehr die Geschichte alter Brücken Menschen, die sich mit Brücken beschäftigen, bis heute fasziniert. Sie sind auch ein sehr interessantes Beispiel für das Bewusstsein für diese in der Geschichte der Menschheit einzigartigen Bauwerke, die Brücken seit jeher sind: Sie symbolisieren die Verbindung zwischen Menschen und Gemeinschaften und überwinden Hindernisse und Barrieren. Das sehr umfangreiche und eindrucksvolle Material in diesen drei Publikationen umfasst unter anderem zahlreiche schriftliche Quellen, darunter alte Pläne und Zeichnungen, weitere Münzen und Medaillen. Dieser Umstand kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die bekannten Quellen zur Geschichte der Thorner Brücke – einer fast dreihundertachtzigjährigen Geschichte (1500-1877) – äußerst spärlich sind und deren lange und turbulente Geschichte kaum vollständig wiedergeben können.

Von den schriftlichen Quellen sind alte Stadtchroniken, Stadtbeschreibungen sowie weitere Berichte von Reisenden, die aus unterschiedlichen Gründen zu verschiedenen Zeiten nach Thorn kamen und auf die Brücke aufmerksam wurden, am bekanntesten. Diese werden auch am öftesten zitiert. Von den Chroniken ist zweifelsohne die gedruckte Chronik von Thorn am berühmtesten, die vom Thorner Bürgermeister Jacob Heinrich Zerneck verfasst und im ersten Viertel des 18. Jahrhunderts beziehungsweise kurz danach zweimal (1711 und 1727) herausgegeben wurde<sup>16</sup>. Erwähnenswert ist jedoch, dass sich im

---

<sup>14</sup> B. Obiegańska, *Mosty w Toruniu i ich budowniczości*, Warszawa 2017.

<sup>15</sup> K. Dudek, *Monografia mostów województwa kujawsko-pomorskiego. Wisła*, Bd. I, Bydgoszcz-Grudziądz 2019.

<sup>16</sup> J. H. Zerneck, *Historiae Thoruniensis naufragae tabulae, oder Kern der Thorner Chronick*, Thorn 1711; zweite Ausgabe: *Thornische Chronica*, Berlin 1727.

Thorner Archiv auch mehrere handschriftliche Chroniken befinden, die die Aufzeichnungen von Zernecke über die Brücke vervollständigen<sup>17</sup>. Als Beispiel sei die vom Thorner Bürgermeister Jan Baumgarten in der Zeit von 1715 bis 1719 verfasste Beschreibung der Stadt genannt, in der auch die Brücke ausführlich beschrieben wird<sup>18</sup>.

Unter den Beschreibungen von Reisenden ist die berühmteste Beschreibung jene des englischen Reisenden Peter Mundy, die im Kontext mit der Geschichte der Brücke und deren Errichtung am häufigsten zitiert wird. Es handelt sich um eine kurze, aber sehr konkrete Beschreibung. Mundy hielt sich zweimal, 1640 und 1643, in Thorn auf<sup>19</sup>. Die Bedeutung seiner Beschreibung beruht vor allem darauf, dass sie mit einer Zeichnung ergänzt wurde. Auf dieser Zeichnung ein Bauelement der Brücke, das sogenannte Hängewerk, dargestellt ist (Abb. 1). Das riesige, zirka 55 Meter lange Hängewerk ermöglichte es, ein verhältnismäßig breites Brückenjoch zu errichten. Ein solches Brückenjoch war für die Konstruktion der Brücke sehr wichtig, da es den freien Schiffsverkehr unter der Brücke ermöglichte und vor allem im Frühjahr den Abfluss der Eisschollen erleichterte, die für die Thorner Brücke stets die größte Bedrohung darstellten. Mundys Zeichnung habe ich in meinem Beitrag über das Konzept von Stroband analysiert, sie wurde auch in der Publikation von Marek Mistewicz im Detail besprochen<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 37 (Anm. 17).

<sup>18</sup> *Opis Torunia z początku XVIII wieku. Tzw. Memoranda Jana Baumgartena*, hrsg. von M. Farbiszewski, [in:] *Miscellanea źródłowe*, S. 111-161.

<sup>19</sup> *The Travels of Peter Mundy in Europa and Asia 1608-1667*, hrsg. von R. C. Temple, London 1907-1925. Die Thorn betreffenden Fragmente veröffentlicht [in:] *Toruń widziany oczami Anglików w pierwszej połowie XVII wieku*, hrsg. von Marek Farbiszewski, [in:] *Miscellanea źródłowe*, S. 99-103. Vgl. auch: M. North, *Englische Reiseberichte des 17. Jahrhunderts als Quelle zur Geschichte der königlich-preußischen Städte Danzig, Elbing und Thorn*, Beiträge zur Geschichte Westpreußens 7 (1981), S. 197-208.

<sup>20</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 46-49. M. Mistewicz, *XVII-wieczne mosty*, s. 126-130. Vgl. Auch einen anderen Beitrag des Autors: M. Mistewicz, *Pierwszy w Europie kratownicowy most wspornikowy w świetle numizmatyki, ikonografii i źródeł pisanych*, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, Bd. 60, 2015, H. 4, S. 5-26. Meine Kritik des Analyse von Mistewicz siehe Anm. 13.

In historischen Reiseberichten, die vor Kurzem publiziert wurden, finden sich interessante Informationen über die Thorner Brücke, und zwar in den „Aufzeichnungen“ von Martin Gruneweg (1562 – ca. 1618) und im Bericht des antitrinitarischen Edelmannes Hieronim Gratus Moskorzowski (ca. 1627 – ca. 1661), der sich 1645 im Kontext mit dem „brüderlichen Gespräch“ von Vertretern verschiedener christlicher Konfessionen, dem sogenannten Colloquium Charitativum, in Thorn aufhielt<sup>21</sup>. Gruneweg hielt sich im Zuge einer Schifffahrt auf der Weichsel von Danzig nach Warschau am 23. und 24. August 1579 in Thorn auf und stellte fest, dass es eine lange Brücke über die Weichsel gäbe, die bei Wind gefährlich wäre, da es keine Sicherheitsvorrichtungen, wahrscheinlich Geländer („beyschlege“), gäbe. Um die Brücke zu unterqueren, müssten die Schiffer den Mast ihres Bootes umlegen. In seiner Beschreibung der Stadt erwähnte Gruneweg auch das Ereignis vom 9. Januar 1572, als sich in Thorn ein Erdbeben und ein schrecklicher Sturm ereigneten, der unter anderem die Zerstörung der 16 Brückenfelder verursachte<sup>22</sup>. Einer durchwegs allgemeinen Beschreibung der Brücke zufolge, die Moskorzowski 1645 schriftlich festhielt, war deren Konstruktion jedoch viel solider und stabiler, die Brücke hatte hohe Holzpfeiler und sogenannte Eiskästen, die die Konstruktion in Frühling gegen Eisstoß schützten. Den Aussagen Grunewegs zufolge war die Brücke in Thorn mit dem mythischen Werk des Dädalus vergleichbar<sup>23</sup>.

Die bereits erwähnte Zeichnung von Peter Mundy aus den 1640er Jahren ist die erste so genaue Bildquelle in der Geschichte der Thorner Brücke. Die Brücke ist jedoch mehr oder minder schematisch auf den seit den frühen 1630er Jahren erhaltenen Plänen und Ansichten von Thorn dargestellt. Der älteste Plan der Stadt aus dem Jahr 1631 zeigt

---

<sup>21</sup> *Die Aufzeichnungen des Dominikaners Martin Gruneweg (1562 – ca. 1618) über seine Familie in Danzig, seine Handelsreisen in Osteuropa und sein Klosterleben in Polen*, hrsg. von A. Bues, Bd. 2, Wiesbaden 2008, S. 571-572, 576. A. Kucharski, *Arianin na Colloquium Charitativum. Toruńskie wrażenia Hieronima Gratusa Moskorzowskiego z oglądania miasta*, Rocznik Toruński, Bd. 34, 2007, S. 41-72.

<sup>22</sup> Dieses Ereignis erwähnt auch J. H. Zernecke, op. cit. (2. Ausgabe), S. 167, er spricht jedoch über 19 Brückenfelder.

<sup>23</sup> A. Kucharski, op. cit., S. 48-49.

unter anderem lange, schmale Konstruktionen, die die Brücke vor Eisstoß schützten (Abb. 2). Sie sind auch auf einer Stadtansicht aus der Vogelperspektive von Jakob Hoffmann aus demselben Jahr und auf einer etwas späteren, aus dem Jahr 1641 stammenden vereinfachten Ansicht der Stadt von Matthäus Merian zu sehen<sup>24</sup>. Es gibt natürlich viele Veduten von Thorn, die die Stadt am häufigsten von ihrer attraktivsten Seite, also von der Weichelseite aus, zeigten und damit auch die Weichselbrücke<sup>25</sup>. Die älteste Ansicht der Stadt auf dem Epitaph der Familie Neisser in der Marienkirche aus dem Jahr 1594 zeigt die Brücke leider nur teilweise<sup>26</sup>. Alte Stadtansichten sollten jedoch nur mit äußerster Vorsicht als Quelle für das Erscheinungsbild und die Konstruktion der Brücke herangezogen werden, da die Realität häufig nicht mit der individuellen Sichtweise des jeweiligen Künstlers übereinstimmte. Ein klassisches Beispiel dafür ist der Kupferstich von Pietesch, der 1684 in Christoph Hartknochs Werk „Alt und Neues Preussen“ veröffentlicht wurde, auf dem die Darstellung der Brücke nur sehr wenig mit den tatsächlichen Gegebenheiten zu tun hat (Abb. 3)<sup>27</sup>. Ähnliche Zweifel (zu wenige Brückenfelder im Verhältnis zur Länge der Brücke) darf man gegenüber der Darstellung der Brücke auf der Ansicht der Stadt von Eric Dahlbergh hegen, die den Einzug der Schweden in die Stadt im Jahre 1655 bildlich festhält. Erst Ansichten der Stadt aus der Mitte oder vor allem vom Ende des 18. Jahrhunderts (vor allem jene Steiner aus dem Jahr 1741 sowie jene von Alberti aus der Zeit von 1790 bis 1793) können als zuverlässigere Informations-

---

<sup>24</sup> A. Tomczak, *O najdawniejszych planach miasta Torunia*, Zapiski Historyczne, Bd. 45, 1980, H. 3, S. 101-129. Idem, *Stadtpläne und Vogelschauveduten von Thorn in ihrer historischen Entwicklung (bis 1815)*, [in:] *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung*, II, hrsg. von A. Marsch, E. Jäger, Lüneburg 2001, S. 95-117.

<sup>25</sup> Alte Stadtansichten werden am weitesten im Katalog zur Ausstellung präsentiert, die 1993-1994 im Bezirksmuseum Thorn und im Städtischen Museum Göttingen gezeigt wurde: *Toruń. Dawne widoki miasta / Toruń. Alte Ansichten der Stadt*, bearb. von A. Mierzejewska, M. Woźniak, Toruń 1993.

<sup>26</sup> E. Gašiorowski, *Panorama Torunia z epitafium Neisserów z 1594 roku*, Rocznik Toruński, Bd. 27, 2000, S. 73-98.

<sup>27</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 42. Dies ist die Zahl der Brückenfelder, die die für eine Holzbrücke damals unvorstellbare Spannweite von etwa 80 Metern haben müssten.

quellen für die tatsächliche Konstruktion der Brücke dienen<sup>28</sup>. Als eine besondere Gruppe von Quellen ist auch die Darstellung von Thorn auf Münzen und Medaillen zu nennen. Insbesondere gilt dies für die sogenannten „Belagerungstaler“ („Brandtaler“), die zum Gedenken an die erfolgreiche Verteidigung gegen den schwedischen Angriff im Jahre 1629 in zahlreichen Versionen geprägt wurden. Auf diesen Münzen sind überraschenderweise einige, wenngleich ziemlich schematisch dargestellte Konstruktionsdetails der Thorner Brücke abgebildet (Abb. 4)<sup>29</sup>.

Die Chroniken, die nur die bedeutendsten beziehungsweise dramatischsten Momente der Geschichte Thorns schildern, sporadische Aufzeichnungen von Reisenden sowie kartographische und bildliche Quellen genügen freilich nicht, um die Geschichte der Brücke in ihrer Gesamtheit sowie deren Aussehen und Konstruktion im Laufe einiger Jahrhunderte darzustellen. Eine umfangreiche und verlässliche technische Dokumentation ist für die ersten Jahrhunderte des Bestehens der Brücke so gut wie nicht vorhanden. Lediglich zwei Zeichnungen des Hängewerks sind im Thorner Archiv erhalten geblieben (Abb. 5). Sie stammen vermutlich aus dem 18. Jahrhundert und ähneln der Darstellung des Hängewerks in der Zeichnung von Peter Mundy<sup>30</sup>. Weiters sind detailliertere technische Zeichnungen, die die gesamte Brücke sowie deren einzelne Konstruktionselemente darstellen, im Thorner

---

<sup>28</sup> *Toruń i miasta Ziemi Chełmińskiej na rysunkach Jerzego Fryderyka Steinera z pierwszej połowy XVIII wieku (tzw. album Steinera)*, hrsg. von M. Biskup, Toruń 1998, S. 49, 52, 53, 54, 57. Fotografien der Gouachen von Carl Alberti Zeichnungen aus den Jahren 1790-1793, die im Zweiten Weltkrieg verloren gegangen sind, wurden im folgenden Buch veröffentlicht: *Straty wojenne Muzeum Okręgowego w Toruniu w świetle dokumentacji ikonograficznej i archiwalnej*, Toruń 2019, S. 140-141.

<sup>29</sup> Darauf habe ich bereits vor Jahren in folgendem Artikel hingewiesen: B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 47. Vgl. auch: A. Musiałowski, *Panorama miasta na monetach i medalach toruńskich*, [in:] *X Ogólnopolska Sesja Numizmatyczna w Nowej Soli „Pozaeconomiczne funkcje monet”*, Poznań 1995, S. 103-119; idem, *Talary toruńskie na odstąpienie Szwedów od oblężenia miasta w 1629 roku w pamięci Torunian*, [in:] *IV Międzynarodowa Konferencja Numizmatyczna „Pieniądz Pamiątkowy i Okolicznościowy – Wspólnota Dziejów – Białoruś-Litwa-Lotwa-Polska-Ukraina”*, Warszawa 2000, S. 89-98.

<sup>30</sup> Archiwum Państwowe w Toruniu (weiter zit.: AP Toruń), Zbiory kartograficzne, Nr. 446, Mappe 513; Nr. 448, Mappe 74.

Archiv und in der Graphischen Sammlung der Universitätsbibliothek Warschau aus der Zeit der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert – also bereits nach der Übernahme der Stadt durch Preußen im Zuge der Zweiten Teilung 1793 – sowie aus jener Epoche, als die Stadt zum napoleonischen Herzogtum Warschau (1807-1815) gehörte, erhalten geblieben<sup>31</sup>.

Im Hinblick auf die Erforschung der frühneuzeitlichen Geschichte von Thorn sind wir mit dem Problem konfrontiert, dass mögliche Quellen hierfür im Zuge der schwedischen Belagerung von Thorn im Jahr 1703 weitgehend zerstört wurden. Zum damaligen Zeitpunkt wurde das Thorner Rathaus von der schwedischen Artillerie bombardiert, in der Folge brannte das sich dort befindliche Stadtarchiv ab. Zumindest für das 16. und 17. Jahrhundert ist es demnach schwierig, bestimmte Fragestellungen in langfristiger zeitlicher Perspektive darzulegen. Allerdings gibt es diesbezüglich auch Ausnahmen. Eine solche Ausnahme stellen die für einige Zeitabschnitte recht gut erhaltenen Aufzeichnungen über die Ausgaben des städtischen Brückenamts (der späteren städtischen Brücken-Deputation) für den Bau und die Instandhaltung der Weichsel-Brücke dar.

Im 16. Jahrhundert wurden die Brückenrechnungen (die Ausgaben „auff dy Brücke“) wöchentlich, und zwar stets samstags, ausgestellt. Das Haushaltsjahr begann mit der Wahl der neuen Stadtverwaltung (der so genannten „Kühre“) in der zweiten Februarhälfte oder Anfang März. Für das 16. Jahrhundert sind die separat geführten Rechnungen für Brückenausgaben (in Reinschrift, als jährliche Abrechnung, in ein Buch eingetragen) für die Jahre 1535/1536 und 1536/1537 und mit jährlichen Unterbrechungen für die Jahre 1545/1546, 1547/1548 und 1549/1550 erhalten geblieben<sup>32</sup>. Noch wertvoller sind die Original-

---

<sup>31</sup> AP Toruń, Zbiory kartograficzne, Nr. 447, Mapped 318; Nr. 460, Mapped 329; Nr. 461, Mapped 339; Nr. 463, Mapped 74. Die Zeichnungen in der Universitätsbibliothek Warschau wurden in einem Katalog publiziert: *Katalog rysunków z Gabinetu Rycin Biblioteki Uniwersyteckiej w Warszawie*, Teil 2: *Miejscowości różne. Rysunki architektoniczne, dekoracyjne, plany i widoki z XVIII i XIX wieku*, bearb. von T. Sulczyńska, Warszawa 1969, S. 199, Nr. 871-873. Die Warschauer Zeichnungen wurden teilweise im Buch von B. Obiegalka (op. cit., S. 34, 36) reproduziert.

<sup>32</sup> AP Toruń, Katalog II, XVI-33.

rechnungen (die gewöhnlich für jedes Jahr in Rollen mittels einer Klebebindung zusammengefasst wurden), die insgesamt ein Vierteljahrhundert abdecken, nämlich die Zeit von 1550 bis 1575<sup>33</sup>. In diesen Rechnungen finden wir in erster Linie Ausgaben für die Gehälter jener Personen, die beim Bau, der Reparatur und der Instandhaltung der Brücke beschäftigt waren, sowie die dafür notwendigen Materialien (Holz, Eisen sowie weitere). Eine detaillierte Analyse dieses Materials könnte es in Zukunft ermöglichen, die Kosten für die Instandhaltung der Brücke und deren Betrieb in längerer zeitlicher Perspektive zu erfassen<sup>34</sup>. Es ist davon auszugehen, dass der Kostenanstieg in manchen Jahren auf den jeweiligen baulichen Zustand der Brücke zurückzuführen ist, beispielsweise aufgrund ihrer teilweisen oder vollständigen Zerstörung durch Eisstoß im Frühjahr oder aufgrund hohen Wasserstands.

Weitaus dürftiger ist die Quellenlage bezüglich des 17. Jahrhunderts. Für dieses Jahrhundert sind die Brückenrechnungen im Thorner Archiv nur für ein einziges Kalenderjahr erhalten geblieben, nämlich für das Jahr 1673<sup>35</sup>. In diesem Jahr ereignete sich am 10. März eine der größten Katastrophen in der Geschichte der Brücke, als sie von Hochwasser und Eis „gänzlich gehoben“ wurde<sup>36</sup>. Umfangreichere Materialien bezüglich der Finanzen der Thorner Brücke sind aus dem 18. Jahrhundert erhalten geblieben. Sie sind insbesondere im Hinblick darauf wertvoll, dass sie nicht nur die Ausgaben, sondern auch die Einnahmen der so genannten „Brücken-Cassa“ umfassen<sup>37</sup>. Besonders wertvoll sind jedoch die gut erhaltenen Zusammenstellungen der Einnahmen und Ausgaben der städtischen Brücken-Deputation aus der letzten Periode der Zugehörigkeit Thorns zur polnisch-litauischen Republik, nämlich in der Zeit von 1771 bis 1793<sup>38</sup>.

---

<sup>33</sup> AP Toruń, Katalog II, XVI-446 bis XVI-466.

<sup>34</sup> Im Beitrag L. Koczy, *Dzieje wewnętrzne Torunia do roku 1793*, Toruń 1933 (Sonderdruck aus: *Dzieje Torunia*, Toruń 1933) hat der Verfasser die Ausgaben für die Brücke sowie die Einnahmen aus dem Brückengeld für die Jahre 1520, 1521, 1524, 1535, 1537-1540, 1542, 1544, 1545, 1547, 1558 summarisch zusammengestellt.

<sup>35</sup> AP Toruń, Katalog II, XVI-33, S. 361-547.

<sup>36</sup> J.H. Zerneck, op. cit. (2. Ausgabe), S. 370-371.

<sup>37</sup> Vor allem aus den Jahren 1710-1734: AP Toruń, Katalog II, XVI-52.

<sup>38</sup> AP Toruń, Katalog II, XVI-60.

Die oben angeführten Finanzunterlagen, die sich auf den Bau und die Instandhaltung der Weichselbrücke in Thorn beziehen, können zahlreiche Fragen beantworten, machen aber gleichzeitig weitere aufwändige Recherchen erforderlich. Der zweite Teil dieses Beitrags stellt daher eine Art Einführung zu Recherchen dieser Art dar sowie gleichzeitig den Versuch, die wichtigsten Aspekte der Geschichte der einstigen Thorner Brücke zu skizzieren.

Im Allgemeinen war die Brücke eine natürliche Folge der Entstehung und Entwicklung der Stadt am großen Fluss, der Weichsel. Thorn wurde im 13. Jahrhundert vom Deutschen Orden gegründet und entwickelte sich zu einem Zentrum von Handel und Handwerk. Die Überquerung des Flusses war jedoch, wie bereits erwähnt, ein königliches Regal (Hoheitsrecht), die in Thorn dem Deutschen Orden als Herrscher im Lande oblag. Eine Überquerung des Flusses war für den Orden daher ein lukratives Geschäft. Aus diesem Grund versuchte er, die Fährüberfahrt in Thorn möglichst zu unterbinden. Im 15. Jahrhundert versuchte man mehrmals, die Fährüberfahrt durch eine Schiff- oder Pontonbrücke zu ersetzen, dies war aber mit Kriegshandlungen verbunden. An der südwestlichen Grenze des Ordensstaates gelegen, unterhielt Thorn intensive Handelskontakte zu Polen, Schlesien sowie weiteren Ländern in der Region. Die von Thorn Richtung Süden führenden Handelsrouten zu Lande mussten zunächst die Weichselqueren. Die Bedeutung dieser Überquerung nahm zu, als sich Thorn nach dem Dreizehnjährigen Krieg (1454-1466) gemeinsam mit der gesamten Provinz Königlich-Preußen unter der Herrschaft des polnischen Königs wiederfand. Die Errichtung einer festen Brücke schien für die weitere Entwicklung der Stadt als Verkehrs- und Handelszentrum die beste Lösung zu sein. Als Folge zahlreicher diesbezüglicher Bemühungen erteilte der damalige König von Polen, Johann Albrecht, am 9. Juli 1495 ein Privileg, das die Errichtung einer festen Brücke in Thorn gestattete. In einem weiteren Privileg, das am 10. November 1496 erteilt wurde, legte der König die Bedingungen fest, unter denen die Brücke errichtet werden und funktionieren sollte. Die Brücke sollte von der Stadt errichtet werden, der König würde jedoch drei Viertel der Errichtungskosten zurückerstatten. Auch gestattete der König das

Fällen von Bäumen in den königlichen Fichtenwäldern bei Neu Nessau für die Errichtung der Brücke. Für die Nutzung der Brücke sollte – ähnlich wie bei der Fähre – eine Gebühr (Brückengeld) nach einem Tarif eingehoben werden, die jedoch zu Dreiviertel der Krone entrichtet werden musste. Den Chroniken zufolge wurde mit der Errichtung der Brücke am 1. Juni 1497 begonnen, abgeschlossen wurden die Bauarbeiten vor Palmsonntag 1500. Der Bau wurde unter der Leitung von Meister Peter Postill aus Bautzen in Ober-Lausitz durchgeführt<sup>39</sup>. Die Brücke wurde an einer Stelle errichtet, an der sich früher eine Fährüberfahrt befunden hatte, auf der Höhe des Stadttors, das fortan als Brückentor (früher Fährentor) bezeichnet wurde, gewissermaßen in der Verlängerung der Brückenstraße (Fährenstraße).

Die Errichtung der Brücke stellte eine bedeutsame, ja sogar bahnbrechende Veränderung für die Überquerung der Weichsel in Thorn dar, keineswegs bedeutete sie jedoch das Ende aller damit verbundenen Probleme. Zunächst musste die Stadt die Beziehung bezüglich des Übergangs zum königlichen Vertreter auf der anderen Seite des Flusses, dem Starost von Nessau (Dibow), regeln, da dieser Beamte von der zuvor in Betrieb befindlichen Fähre profitiert hatte<sup>40</sup>. Vor allem aber stellte sich rasch heraus, dass ein Viertel der Einnahmen aus der Brücke nicht dazu ausreichte, die Brücke funktionsfähig zu halten. Bereits 1512 gelang es der Stadt, vom König die Hälfte (statt wie bisher ein Viertel) der Einnahmen aus dem Brückengeld zu erhalten, um die Brücke zu erhalten<sup>41</sup>. Diese Mittel reichten jedoch immer noch nicht für deren Erhalt aus<sup>42</sup>. In den folgenden Jahrzehnten und Jahrhunderten wurden sie durch die Ausdehnung des Brückengeldtarifs auf

---

<sup>39</sup> J. H. Zerneck, op. cit. (2. Ausgabe), S. 91-92; A. Voigt, op. cit., S. 4; B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 37; B. Dybaś, K. Walczak, op. cit., S. 8-10.

<sup>40</sup> A. Voigt, op. cit., S. 5.

<sup>41</sup> *Ibidem*, S. 5-6.

<sup>42</sup> In den von L. Koczy (L. Koczy, op. cit., Tabelle III und VI) zusammengestellten Jahren waren nur 1537, 1547 und 1558 die Einnahmen vom Brückengeld höher als die Ausgaben für Erhaltung der Brücke; in anderen Jahren (1520, 1521, 1524, 1535, 1538, 1539, 1540, 1542, 1544, 1544) betrug das Defizit zwischen 200 und sogar 1700 Mark. In der Zeit von Stroband (um 1591) betrug dieses Defizit jährlich etwa 500 Gulden (750 Mark).

mehr Personen und Waren erhöht. Albert Voigt erörtert diese Frage ziemlich ausführlich und publizierte auch die Tarife von 1585 und 1635<sup>43</sup>.

In diesem Zusammenhang ist auch die wirtschaftliche Konkurrenz zwischen der Stadt Thorn und der Starostei Dibow sowie der sich in der Nähe von Burg Dibow entwickelnden Siedlung von Interesse. Dieser Konflikt behinderte den Betrieb der Brücke, wobei diese Thematik noch genauer erforscht werden muss. Beispielsweise ist bekannt, dass der Starost im 18. Jahrhundert über den Anblick der Brücke nicht allzu glücklich war, da er im Falle ihrer Zerstörung zusätzliche Gewinne aus dem Betrieb der Fährüberfahrt ziehen konnte, das so genannte „Strandgeld“ jener Fähren und Boote, die am linken Weichselufer anlegten<sup>44</sup>. Darüber hinaus gab es Konflikte zwischen Thorn und der Starostei Dibow, wem die Insel in der Mitte der Weichsel, die sogenannte Basar-Insel, gehören würde<sup>45</sup>.

Die Probleme bei der Instandhaltung der Brücke hingen vor allem damit zusammen, dass die Weichsel bei Thorn ein recht breiter Fluss ist. Weder die finanziellen Möglichkeiten der Stadt – angesichts der Breite des Flusses – noch die geologischen Eigenschaften des Flussbettes erlaubten in dieser Epoche die Errichtung einer Brücke auf gemauerten Pfeilern. Die Brücke musste also aus Holz errichtet werden. Die Konstruktion musste auch die Schifffahrt auf der Weichsel ermöglichen. Daher war ein Teil der Brücke oft eine Zugbrücke. Aufgrund der Basar-Insel inmitten des Flusses bestand die Brücke in Thorn de facto also aus zwei Brücken. Die Brücke zwischen der Stadt und der Insel wurde als „deutsche Brücke“ bezeichnet, während die Brücke zwischen der Insel und dem linken Flussufer als „polnische Brücke“ bezeichnet wurde. Diese Bezeichnungen resultieren aus dem Umstand, dass die Weichsel im Mittelalter ein Grenzfluss zwischen Polen und dem Deutschordensstaat war.

---

<sup>43</sup> A. Voigt, op. cit., S. 8-11.

<sup>44</sup> B. Dybaś, K. Walczak, op. cit., S. 19-20.

<sup>45</sup> Über diesen Streit s.: *Historia Torunia*, hrsg. von M. Biskup, Bd. II, Teil III: *Między barokiem i oświeceniem (1660-1793)*, Toruń 1996, die von J. Dygdała verfassten Kapitel, u.a. S. 176, 246, 248, 260, 274, 283.

Die Größe der Thorner Brücke war sehr beeindruckend. Aus diesem Grund wurde sie bereits im 16. und 17. Jahrhundert vermessen, die Messdaten wurden veröffentlicht. Die erste im Jahr 1556 durchgeführte Messung wurde 1595 von Caspar Hennenberger veröffentlicht, die darauffolgende in der Geschichte Preußens 1684 von Christoph Hartknoch. Diese beiden Messungen unterscheiden sich ganz erheblich voneinander, was ich an anderer Stelle bereits ausführlich dargelegt habe<sup>46</sup>. Diese Unterschiede könnten aus der veränderlichen Größe der Basar-Insel resultieren, aber auch aus dem Umstand, dass sich die Lage der Thorner Brücke seit Jahrhunderten leicht verändert haben könnte<sup>47</sup>.

Von diesen beiden Informationen abgesehen besteht für das 17. Jahrhundert die Möglichkeit, die Länge der Brücke zu bestimmen, aber nur jene der „deutschen“ Brücke, was anhand des ersten genaueren Plans der Stadt von 1631 möglich ist, der mit einem Maßstab versehen ist. Solcherart berechnete Marek Mistewicz, dass die „deutsche“ Brücke zu diesem Zeitpunkt 81 Ruten lang gewesen wäre<sup>48</sup>. Die Länge der „deutschen“ Brücke betrug damals also fast genau 350 Meter. Ausführlichere Informationen über die Länge der beiden Brücken (die „deutsche“ und die „polnische“) finden sich in Quellen aus der zweiten Hälfte und vom Ende des 18. Jahrhunderts. Gemäß der am 9. November 1764 durchgeführten Messung war die „deutsche“ Brücke 673 Ellen lang, die Länge der „polnischen“ Brücke betrug 498 Ellen<sup>49</sup>. Im metrischen System ergibt dies 388 bzw. 287 Meter. Eine technische Zeichnung der „deutschen“ Brücke, die wahrscheinlich dreißig Jahre später (im Jahr 1794) im Zuge eine Bestandsaufnahme der Brücke nach der Übernahme der Stadt vom Königreich Preußen infolge der zweiten Teilung (1793) angefertigt wurde, zeigt, dass die „deutsche“ Brücke 1300 rheinische Fuß lang war, was etwa 408 Metern ent-

---

<sup>46</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 39-40.

<sup>47</sup> *Ibidem*, S. 40-41.

<sup>48</sup> M. Mistewicz, *XVII-wieczne mosty*, S. 125. Der Autor nahm jedoch fälschlicherweise an, dass es sich um rheinische Ruten handelte, was 305 Meter ergab. Tatsächlich handelt es sich um Culmer Ruten, die in der Legende des Plans genannt werden und länger als rheinischen Ruten sind.

<sup>49</sup> AP Toruń, Katalog II, XVI-60, Anhang.

spricht<sup>50</sup>. Etwas später fertigte Stadtbaumeister Heckert eine technische Zeichnung der beiden Brücken an. Sie entstand wahrscheinlich in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts. In dieser Zeichnung war die „deutsche“ Brücke 1360 rheinische Fuß (etwa 427 Meter) lang, während die „polnische“ Brücke 980 rheinische Fuß (etwa 307,5 Meter) lang war (Abb. 6)<sup>51</sup>. Ein paar Jahre später entstand die Zeichnung (Entwurf?) von Antoni Piotrowski, der in den Jahren 1808-1811, also in jener Zeit, als Thorn zum Herzogtum Warschau (1807-1815) gehörte, bei den fortifikatorischen Arbeiten in der Stadt tätig war (Abb. 7). In Piotrowskis Zeichnung ist hingegen die „deutsche“ Brücke nur 1255 Fuß (etwa 394 Meter) lang und die „polnische“ hat fast dieselbe Länge, wie bei Heckert – 983 Fuß (308,5 Meter).

Diese Unterschiede in der Länge der Brücke, die bereits auf der Grundlage recht zuverlässiger Quellen erkennbar werden, sowie die künftige Entwicklung, insbesondere die Verlängerung der „deutschen“ Brücke, könnten auf die bereits erwähnte, geringer werdende Breite der Basar-Insel zurückzuführen sein, die in der Beschreibung der Brücke aus dem Jahr 1764 klar zum Ausdruck kommt<sup>52</sup>. Es ist jedoch denkbar, dass die Brücke zu verschiedenen Zeiten von unterschiedlicher Gestalt war, nicht immer nahm sie den kürzesten Verlauf, also genau senkrecht zum Fluss. Im Thorner Archiv ist ein Entwurf erhalten geblieben, demzufolge die Brücke in einem Bogen hätte verlaufen sollen. Wie auch immer – die Länge der Brücke betrug in ihren beiden Abschnitten etwa 700 Metern. Sie war also ein gigantisches Bauwerk, das jedoch aufgrund ihres Baumaterials und ihrer Konstruktion gegenüber Wasser und Eis wenig resistent war, vor allem während der Eisschmelze im Frühjahr und bei schwimmenden Eisschollen und hohen Wasserständen.

Die Geschichte der Thorner Brücke vom Beginn des 16. Jahrhunderts bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist also – so könnte man dies formulieren – in erster Linie eine Geschichte des Kampfes gegen Eisstoß und Wasser. Leider ist unser Wissen zu diesem Thema

---

<sup>50</sup> AP Toruń, Zbiory kartograficzne, Nr. 447, Mappe 318.

<sup>51</sup> AP Toruń, Zbiory kartograficzne, Nr. 461, Mappe 339.

<sup>52</sup> Siehe Anm. 49.

bruchstückhaft. Die Chroniken verzeichnen nur die spektakulärsten Katastrophen. Bekannt ist, dass die „polnische“ Brücke 1533 zerstört wurde. In den Jahren 1544 und 1570 wurde die Brücke zur Gänze, also sowohl deutsche als auch die polnische Brücke, zerstört. Eine weitere Katastrophe (über die Gruneweg schrieb) ereignete sich 1572. Weitere wetterbedingte Zerstörungen der Brücke ereigneten sich in den Jahren 1584, 1595, 1598, 1611, 1614, 1615, 1621, 1628, 1643, 1651, 1673, 1677, 1719 usw.<sup>53</sup>. Die aus verschiedenen Quellen stammenden Informationen können laufend ergänzt werden. Aus dem Tagebuch von Charles Ogier, dem Sekretär des französischen Gesandten, der ein Vermittler in den polnisch-schwedischen Verhandlungen war und Thorn im Sommer 1635 besuchte, erfahren wir beispielsweise, dass die Brücke auch in diesem Jahr durch Hochwasser und Eisstoß zerstört wurde<sup>54</sup>.

Um ein vollständiges Bild der Bedrohungen zu erhalten, muss man sich zweifelsohne auch mit den Zerstörungen infolge kriegerischer Auseinandersetzungen (beispielsweise wurde die Brücke im Oktober 1707 von der russischen Armee in Brand gesteckt, um die angreifenden Schweden aufzuhalten<sup>55</sup>) und den zerstörerischen Aktionen des Starosten von Dibow auseinandersetzen<sup>56</sup>. Insgesamt ist jedoch noch einmal zu unterstreichen, dass es sich im Kontext der fast vierhundertjährigen Geschichte der Brücke um ein höchst unvollständiges Bild handelt. Die Forschungen von Tadeusz Zakrzewski (der über mehr komplettes Quellenmaterial verfügte) für das letzte Viertel des Bestehens der Brücke (1853-1877), als die Brücke während der Hälfte dieses Zeitraums de facto gar nicht bestand, können eine genauere Vorstellung bezüglich der Funktionsfähigkeit der Holzbrücke über die

---

<sup>53</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 37-39.

<sup>54</sup> Ch. Ogier, *Dziennik podróży do Polski 1635-1636*, hrsg. von Z. Gołaszewski, Gdańsk 2017, s. 57.

<sup>55</sup> *Historia Torunia*, Bd. II, Teil III: *Między barokiem i oświeceniem (1660-1793)*, S. 148.

<sup>56</sup> *Ibidem*, S. 176. Dort ist von der Situation im Herbst 1721 die Rede, als sich die Stadt Thorn mit dem Starost Wojciech Dąbbski über die Jurisdiktion bezüglich der Basar-Insel und das sogenannte „Strandgeld“ stritt. Als Teil dieses Konflikts zerstörten die Gefolgsleute des Starosten teilweise die Brücke, die nach der Katastrophe von 1719 wieder errichtet worden war.

Weichsel vermitteln<sup>57</sup>. Zweifelsohne kann eine genaue Untersuchung der bereits erwähnten Brückenrechnungen in jenen Zeiträumen, für die sie erhalten geblieben sind (also für das dritte Viertel des 16. Jahrhunderts und die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts), unser diesbezügliches Wissen erweitern. Was jedoch die Naturgewalten (Wasser, Eisstoß) betrifft, so war, von den spektakulärsten Katastrophen einmal abgesehen, die Abnutzung der Holzbrücke ein ständiger Prozess. Die Stadt musste daher zusätzlich zu den Einnahmen aus dem Brückengeld stets weitere Mittel beisteuern, um einen gutem baulichen Zustand der Brücke aufrecht zu halten beziehungsweise dies zumindest zu versuchen. Zur städtischen Verwaltung gehörte auch das Brückenamt (das im 18. Jahrhundert von der Brücken-Deputation abgelöst wurde). Es gab fest angestellte Personen, die die Brücke bewachten. Unweit des Brückentors beziehungsweise unweit des Gebäudes, in dem die Brückengebühren eingehoben wurden (Zollbude), war eine Werkstatt untergebracht, die laufend mit dem Bau und der Renovierung der Brücke beschäftigt war (Brückenbauhof)<sup>58</sup>.

Die stete Gefährdung der Thorner Brücke durch Naturgewalten sowie vor allem die damit verbundenen Kosten für die Reparatur und den Wiederaufbau der Brücke führten zu Bemühungen zur Stärkung der Brückenkonstruktion. Das erste diesbezügliche Konzept, das bis dato in den Quellen zu finden war, habe ich bereits erwähnt – es ist jenes von Bürgermeister Heinrich Stroband, das dieser vermutlich an der Wende von 1591 und 1592 verfasst hat. Sein Konzept zur Modernisierung der Brücke wurde im Zusammenhang mit dem Konzept des Baus moderner Befestigungsanlagen rund um die Stadt entwickelt, es muss jedoch auch vom Besuch der königlichen Kommission am 5. November 1591 beeinflusst worden sein, die die Brückenrechnungen geprüft und anschließend einen kritischen Bericht für die Stadt erstellt hatte<sup>59</sup>. Vielleicht war in diesem Kontext auch die Erwähnung der Brückenkatastrophe von Anfang 1584 bedeutsam<sup>60</sup>. Dem Konzept von

---

<sup>57</sup> T. Zakrzewski, op. cit.

<sup>58</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 38, Anm. 38.

<sup>59</sup> Ibidem, S. 43.

<sup>60</sup> J.H. Zernecke, op. cit. (2. Ausgabe), S. 185.

Stroband zufolge sollten solide und verstärkte Brückenpfeiler zur Abwehr von Eisstoß („grosse kasten“ oder „grosse eiskasten“) errichtet werden, die in einem großen Abstand zueinander stehen sollten. Daher sollten die Brückenfelder mit einem Hängewerk („schwebewerk“) gebaut werden. Durch eine solche Konstruktion sollte die Brücke stabiler gemacht werden. Die aufgrund der Errichtung eines Hängewerks mögliche Vergrößerung des Abstands zwischen den Pfeilern sollte den freieren Durchfluss der Eisschollen ermöglichen. Vielleicht diente die in der Zeit von 1568 bis 1573 in Warschau errichtete Weichselbrücke, die ähnlich konstruiert war, als Inspirationsquelle für dieses Konzept. Stroband plante auch die Errichtung zusätzlicher Bauelemente oberhalb der Brücke, um sie gegen Eis zu schützen, die sog. Eisböcke („eysbeke“). Letztere Konstruktion kam an der Thorner Brücke bereits früher zum Einsatz<sup>61</sup>.

Informationen über die Umsetzung des Konzepts von Stroband im letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts sind nur bruchstückhaft vorhanden, es gab aber zweifelsohne Bemühungen, es umzusetzen<sup>62</sup>. Die Modernisierung der Thorner Brücke war zu dieser Zeit mit Sicherheit ein intensiv diskutiertes Thema. Wir wissen nicht, ob sich Stroband in seinem Konzept auf Expertenwissen berief oder ob es auf seinen eigenen Ideen beruhte. Ein weiteres Konzept aus dem Jahr 1600 stammte bereits von einem gewissermaßen professionellen „Ingenieur“, der über umfangreiche Erfahrung verfügte, wenngleich er ansonsten unbekannt ist. Im Jahr 1600 wandte sich ein gewisser Thomas von der Wechsell unter Bezugnahme auf seine Beobachtung der Thorner Brücke während dreier aufeinanderfolgender Winter sowie auf seine Kenntnisse über andere Brücken (z.B. in Regensburg und Meißen) an den Stadtrat von Thorn mit dem Vorschlag, die Weichselbrücke gegen die Auswirkungen von Eisstoß und Wasser zu sichern, um solcherart der Stadt die hohen Kosten zu ersparen, die mit dem kontinuierlichen Wiederaufbau der zerstörten Brücke verbunden gewesen wären. In diesem Text finden wir wertvolle Informationen darüber, dass es in Thorn aufgrund der Charakteristik des Flussbettes nicht möglich ge-

---

<sup>61</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 44-45, Quellenanhang S. 51-52.

<sup>62</sup> *Ibidem*, S. 46.

wesen wäre, gemauerte Pfeiler – wie beispielsweise in Meißen – zu errichten, sondern dass man bei einer Holzkonstruktion hätte bleiben müssen. Was den Bau der Brücke selbst betrifft, so ist das Konzept von Thomas von der Wechsell eine Fortsetzung dessen, was Stroband bereits einige Jahre zuvor vorgeschlagen hatte. Das Wichtigste an seinem Vorschlag war jedoch die Idee, Schutzkonstruktionen für die Brücke zu errichten, die er als „Eiskästen“ bezeichnet. Sie sollten sich nicht zu nahe an der Brücke befinden, sondern im Abstand von einer Rute (4,3 Meter) vor den Brückenpfeilern. Um diesen Schutz zusätzlich zu verstärken, sollte eine zweite Reihe solcher „Eiskästen“ in einem Schachbrettmuster vor der ersten errichtet werden. Dies würde ein wirksames Brechen des Eises und einen vollständigen Schutz der Brücke gegen Eis und Wasser gewährleisten<sup>63</sup>.

Beide Konzepte vom Ende des 16. Jahrhunderts – jenes von Stroband so wie jenes von Thomas von der Wechsell – sind für die Geschichte der Weichselbrücke in Thorn bedeutsam, da sie einerseits die geologischen, vor allem aber die finanziellen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Erhalt der Thorner Brücke darlegten, andererseits aber sämtliche Möglichkeiten diskutierten, die Bauweise der Brücke zu verstärken, um sie widerstandsfähiger gegen Naturgewalten zu machen. Zunächst war es damals, in der Frühen Neuzeit, aufgrund der Beschaffenheit des Flussbettes nicht möglich, eine Brücke auf soliden, gemauerten Pfeilern zu errichten. Eine Holzbrücke – wie die Erfahrung ihres fast hundertjährigen Bestehens gezeigt hatte – erforderte hingegen ständige Reparatur- und Wiedererrichtungsarbeiten, die eine schwere finanzielle Belastung für die Stadt darstellten. Um diese Belastungen zu verringern, konnte die Brücke durch die Errichtung von Schutzkonstruktionen oberhalb der Brücke verstärkt werden, die sie vor allem gegen Eisstoß schützen sollten. Diese Lösung wurde bereits früher, im 16. Jahrhundert, angewandt. Das kühnere Konzept wurde von Stroband formuliert. Es bestand darin, hölzerne, jedoch solidere Säulen zu errichten, die auch weiter voneinander entfernt stehen sollten und durch hängende Brückenjoche miteinander verbunden waren.

---

<sup>63</sup> B. Dybaś, *Der Weichselübergang in Thorn in der frühen Neuzeit*, S. 150-152, Quellenanhang S. 157-158.

All diese Probleme haben auch während der weiteren Geschichte der Holzbrücke in Thorn ihre Gültigkeit behalten. Auch die Art und Weise der Sicherung und Verstärkung des Bauwerks blieb bis ins 19. Jahrhundert gleich. Aufgrund der begrenzten Quellenbasis ist es jedoch schwierig festzustellen, in welchem Umfang und welche Zeiträume hindurch die einzelnen konkreten Lösungen zur Anwendung kamen. Erst das Erscheinen kartographischer (Pläne) und bildlicher (Ansichten) Quellen zur Geschichte der Stadt etwa ab dem zweiten Viertel des 17. Jahrhunderts ermöglichen es uns, etwas mehr darüber zu sagen. Die verstärkten und eisbeständigen Holzpfiler der Brücke („Eiskästen“) wurden bereits 1595 erwähnt. Zwei damals bei der Insel errichtete „Eiskästen“ wurden durch Hochwasser vollständig zerstört<sup>64</sup>. Wahrscheinlich hatte diese auch Hieronim Moskorzowski vor seinem geistigen Auge, als er 1645 von hohen Säulen und schützenden, mit Steinen gefüllten Eiskästen schrieb<sup>65</sup>. Wir wissen jedoch nicht, wie diese im Detail ausgesehen haben könnten.

Wir wissen viel mehr über die dreieckigen Hängewerke, die auf der Brücke verwendet wurden, vor allem dank einer Zeichnung des englischen Reisenden Peter Mundy aus dem Jahr 1640 (oder 1643). Diese Zeichnung des Hängewerks mit einer beeindruckenden Spannweite von etwa 55 Metern wurde bereits mehrfach veröffentlicht und besprochen<sup>66</sup>. Vor Jahren habe ich auf dem sogenannten „Belagerungstaler“ („Brandtaler“) im dort dargestellten Panorama der Stadt an der Brücke ähnliche dreieckige Hängewerke bemerkt. Dieser wurde ab 1630 zur Feier der gelungenen Verteidigung gegen die Schweden im Februar 1629 geprägt<sup>67</sup>. Die Darstellung dieses Bauelements auf der Münze könnte darauf hindeuten, dass es früher auch bei der Thorner Brücke zum Einsatz gekommen war, wahrscheinlich im Zuge der Umsetzung des Konzepts von Stroband zur Modernisierung der Brücke. Hängewerke wurden auch später errichtet, wie zwei im Thorner Ar-

---

<sup>64</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 46, Anm. 89.

<sup>65</sup> A. Kucharski, op. cit., S. 48.

<sup>66</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 47, Abb. 1. M. Mistewicz, *XVII-wieczne mosty*, S. 126-129.

<sup>67</sup> B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 47 und Abb. 2 auf S. 48.

chiv erhaltene technische Zeichnungen zeigen, von denen eine mit 1725 datiert ist. Die zweite stammt aus dem 18. Jahrhundert, wobei jedoch auch nicht ausgeschlossen werden kann, dass sie aus dem 17. Jahrhundert stammt. Die zweite Zeichnung zeigt ein Hängewerk mit einer Spannweite von 60 Ellen beziehungsweise 34,5 Metern<sup>68</sup>. Die erste Zeichnung ist vermutlich im Kontext mit der Wiedererrichtung der Brücke nach den bereits erwähnten Zerstörungen im Jahr 1719 und in den darauffolgenden Jahren zu sehen. Sie zeigt mehrere Bauelemente der Thorner Brücke – ein großes dreieckiges Hängewerk mit einer Spannweite von 103 Ellen (also von etwa 59,3 Metern und ist damit länger als das von Peter Mundy gezeichnete Hängewerk), zwei kleinere dreieckige Hängewerke mit einer Spannweite von je 48 Ellen (d.h. je 27,6 Meter) sowie ein großes trapezförmiger Hängewerk mit einer Spannweite von 120 Ellen (d.h. über 69 Meter)<sup>69</sup>.

Verhältnismäßig bekannt sind auch die charakteristischen langen und schmalen Schutzbauten, die die Brücke vor Eis schützten. Bekannt wurden sie aufgrund ihrer Darstellung auf dem Stadtplan aus dem Jahr 1631, vor allem aber durch die Stadtansichten von Jakob Hoffmann aus demselben Jahr sowie der aus dem Jahr 1641 stammenden berühmteren Ansicht von Matthäus Merian. Marek Mistewicz, der die Darstellung dieser Konstruktionen auf dem Plan von 1631 als maßstabsgetreu interpretierte, errechnete so deren Länge auf eine Länge von 7,5 bis 17,5 Ruten. Legt man die Culmer Rute zugrunde, wären dies 32,5 bis 75,6 Meter<sup>70</sup>. Wahrscheinlich waren diese Schutzvorrichtungen jedoch gar nicht so lang. Die genauen, auf technischen Zeichnungen vom Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts vermerkten Maße sollten als realistisch angesehen werden. Ihnen zufolge betrug deren Länge bis zu 25 Meter, die Breite bis zu 5,5 Meter.

Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Konstruktion der Thorner Brücke sowie deren Widerstandsfähigkeit gegen Naturgewalten stellten sich nur teilweise als effizient heraus. Selbst die technisch ausgefeiltesten Konstruktionselemente konnten die Brücke nicht vor weite-

---

<sup>68</sup> AP Toruń, Zbiory kartograficzne, Nr. 448, Mappe 74.

<sup>69</sup> AP Toruń, Zbiory kartograficzne, Nr. 446, Mappe 513.

<sup>70</sup> M. Mistewicz, *XVII-wieczne mosty*, s. 125-126.

ren dramatischen Katastrophen bewahren. Gleichzeitig waren all diese Bemühungen sehr kostspielig. Der Thorner Historiker Julius Emil Wernicke errechnete in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, dass die Errichtung einer Brücke mit einer einfachen baulichen Struktur fast dreimal billiger als eine Brücke mit Hängewerken gewesen wäre<sup>71</sup>. So lässt sich sagen, dass die Brücke, die sich hinsichtlich Aussehen, Form, Länge und vielleicht auch ihrer Lage immer wieder veränderte, eine stete Herausforderung für die Stadt darstellte. Die Stadt war für die Instandhaltung der Brücke verantwortlich. Ihr ordnungsgemäßer Betrieb war aus verkehrstechnischen sowie aus wirtschaftlichen Gründen sehr wichtig.

\* \* \*

Die Geschichte der einstigen hölzernen Weichselbrücke in Thorn ist für Historiker, die sich mit ihr beschäftigen, eine große und faszinierende Herausforderung. Vor allem ist dies die Geschichte einer riesigen und komplizierten technischen Konstruktion. Die Bauweise der Brücke sowie vor allem die technische Qualität des Bauwerks, die es ermöglichten, sich sämtlichen Bedrohungen, insbesondere Naturgewalten, zu stellen, ist das spektakulärste Element dieser Geschichte. Es ist wahrscheinlich auch ein sehr wandelbares Element dieser Geschichte – wir können also nicht sagen, dass wir uns fast vierhundert Jahre lang mit einem Objekt beschäftigt haben, das in all den Jahren unverändert Bestand hatte. Selbst ein so grundlegender Parameter wie die Länge änderte sich, was wir nur teilweise erklären können. Nicht nur die Konstruktionselemente haben sich erheblich verändert, sondern vermutlich auch der Standort der Brücken, wenngleich diese Veränderungen vielleicht nicht allzu groß waren. Weitere Analysen des wenngleich nur in bescheidenem Ausmaß vorhandenen schriftlichen, kartographischen und bildlichen Quellenmaterials könnten neue Erkenntnisse bringen, die eine genauere Spezifizierung dieser Aspekte der Geschichte der Brücke ermöglichen. Es ist eine Binsenweisheit, dass die Geschichte einer Brücke auch Teil der Wirtschaftsgeschichte ist. Die Brücke war nicht nur ein wichtiges Instrument zur Organisa-

---

<sup>71</sup> Entweder 45.000 oder 120.000 Taler. Zitiert nach: B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja*, S. 50.

tion des Verkehrs sowie des Wirtschaftslebens der Stadt und deren Umgebung, sie war aufgrund ihrer Erhaltungskosten auch ein wichtiger Budgetposten im städtischen Haushalt. Auch war die Brücke in der Militärgeschichte von Thorn – einer Stadt von großer strategischer Bedeutung, die jahrhundertlang eine wichtige Festung war und vor allem im 17. bis 18. Jahrhundert von zahlreichen Kriegen heimgesucht wurde – bedeutsam. Auch kann die kulturelle Bedeutung der Brücke kaum hoch genug eingeschätzt werden: Über vier Jahrhunderte hinweg war sie mit dem Panorama der Stadt zu einer Einheit verschmolzen und wurde trotz mancher Probleme zu einem Symbol der Verbindung zwischen Thorn und dem königlichen Preußen einerseits und den Ländern der polnisch-litauischen Republik andererseits\*.

#### Bibliographie/Literaturverzeichnis

- Die Aufzeichnungen des Dominikaners Martin Gruneweg (1562 – ca. 1618) über seine Familie in Danzig, seine Handelsreisen in Osteuropa und sein Klosterleben in Polen*, Hrsg. A. Bues, Bd. 2, Wiesbaden 2008.
- Dudek K., *Monografia mostów województwa kujawsko-pomorskiego. Wisła*, Bd. 1, Bydgoszcz-Grudziądz 2019.
- Dybaś B., *Memorial burmistrza Henryka Strobanda, Von Befestigung der Stadt Thorun' z roku 1591*, [in:] *Miscellanea źródłowe do historii kultury i sztuki Torunia*, Hrsg. B. Dybaś, M. Farbiszewski, Wrocław 1989, S. 21-95.
- Dybaś B., *Próby modernizacji mostu na Wiśle w Toruniu w czasach nowożytnych*, [in:] *Město a voda. Praha, město u vody*, Hrsg. O. Fejtová, V. Ledvinka, J. Pešek, Praha 2005, S. 317-328.
- Dybaś B., *Strobadowska koncepcja modernizacji mostu na Wiśle w Toruniu w końcu XVI wieku*, *Zapiski Historyczne*, Bd. 54, H. 2-3 (1989), S. 35-53.
- Dybaś B., *Der Weichselübergang in Thorn in der frühen Neuzeit. Ein Beitrag zur Geschichte der ersten festen Weichselbrücke in Preußen*, [in:] *Nachrichten- und Kommunikationswesen im Preussenland. Tagungsberichte der Historischen Kommission für Ost- und Westpreussische Landesforschung*, Hrsg. U. Arnold, Bd. 10 (1994), S. 145-160.
- Dybaś B., Walczak K., *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*, Toruń 1989.

---

\* Für sprachliche Prüfung und Korrigierung des Textes danke ich Frau Mag. Irmgard Nöbauer (Wien).

- Farbiszewski M., *Opis Torunia z początku XVIII wieku. Tzw. Memoranda Jana Baumgartena*, [in:] *Miscellanea źródłowe do historii kultury i sztuki Torunia*, Hrsg. B. Dybaś, M. Farbiszewski, Wrocław 1989, S. 111-161.
- Farbiszewski M., *Toruń widziany oczami Anglików w pierwszej połowie XVII wieku*, [in:] *Miscellanea źródłowe do historii kultury i sztuki Torunia*, Hrsg. B. Dybaś, M. Farbiszewski, Wrocław 1989, S. 99-103.
- Gąsiorowski E., *Panorama Torunia z epitafrum Neisserów z 1594 roku*, *Rocznik Toruński* 2000, Nr. 27, S. 73-98.
- Historia Torunia*, Bd. II, T. III: *Między barokiem i oświeceniem (1660-1793)*, Hrsg. M. Biskup, Toruń 1996.
- Katalog rysunków z Gabinetu Rycin Biblioteki Uniwersyteckiej w Warszawie*, T. 2: *Miejscowości różne. Rysunki architektoniczne, dekoracyjne, plany i widoki z XVIII i XIX wieku*, Hrsg. T. Sulerzyska, Warszawa 1969.
- Koczy L., *Dzieje wewnętrzne Torunia do roku 1793*, Toruń 1933.
- Kucharski A., *Arianin na Colloquium Charitativum. Toruńskie wrażenia Hieronima Gratusa Moskorzowskiego z oglądania miasta*, *Rocznik Toruński* 2007, Nr. 34, S. 41-72.
- Markowska I., Birecki P., *Straty wojenne Muzeum Okręgowego w Toruniu w świetle dokumentacji ikonograficznej i archiwalnej*, Toruń 2019.
- Maschke E., Sydow J., *Vorwort* [in:] *Die Stadt am Fluß*, Hrsg. E. Maschke, J. Sydow, Sigmaringen 1978, S. 7-8.
- Maschke E., *Die Brücke im Mittelalter*, [in:] *Die Stadt am Fluß*, Hrsg. E. Maschke, J. Sydow, Sigmaringen 1978, S. 9-39.
- Mechler W., *Die Rheinbrücken Straßburg-Kehl seit 1388*, [in:] *Die Stadt am Fluß*, Hrsg. E. Maschke, J. Sydow, Sigmaringen 1978, S. 40-61.
- Mierzejewska A., Woźniak M., *Toruń. Dawne widoki miasta / Toruń. Alte Ansichten der Stadt*, Toruń 1993.
- Mistewicz M., *Pierwszy w Europie kratownicowy most wspornikowy w świetle numizmatyki, ikonografii i źródeł pisanych*, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* Bd. 60, H. 4 (2015), S. 5-26.
- Mistewicz M., *XVII-wieczne mosty przez środkowo-dolną Wisłę w świetle ikonografii, kartografii i źródeł pisanych*, Warszawa 2012.
- Musiałowski A., *Panorama miasta na monetach i medalach toruńskich*, [in:] *X Ogólnopolska Sesja Numizmatyczna w Nowej Soli „Pozaeconomiczne funkcje monet”*, Poznań 1995, S. 103-119.
- Musiałowski A., *Talary toruńskie na odstępianie Szwedów od oblężenia miasta w 1629 roku w pamięci Torunian*, [in:] *IV Międzynarodowa Konferencja Numizmatyczna „Pieniądz Pamiątkowy i Okolicznościowy – Wspólnota Dziejów – Białoruś-Litwa-Łotwa-Polska-Ukraina”*, Warszawa 2000, S. 89-98.

- North M., *Englische Reiseberichte des 17. Jahrhunderts als Quelle zur Geschichte der königlich-preußischen Städte Danzig, Elbing und Thorn*, Beiträge zur Geschichte Westpreußens Bd. 7 (1981), S. 197-208.
- Obiegała B., *Mosty w Toruniu i ich budowniczości*, Warszawa 2017.
- Ogier Ch., *Dziennik podróży do Polski 1635-1636*, Hrsg. Z. Gołaszewski. Gdańsk 2017.
- Prätorius K.G., *Topographisch-historisch-statistische Beschreibung der Stadt Thorn und ihres Gebietes*, Culm 1832.
- The Travels of Peter Mundy in Europa and Asia 1608-1667*, Hrsg. R.C. Temple, London 1907-1925.
- Tomczak A., *O najdawniejszych planach miasta Torunia*, Zapiski Historyczne, Bd. 45, H. 3 (1980), S. 101-129.
- Tomczak A., *Stadtpläne und Vogelschauveduten von Thorn in ihrer historischen Entwicklung (bis 1815)*, [in:] *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung*, II, Hrsg. A. Marsch, E. Jäger, Lüneburg 2001, S. 95-117.
- Tomczak A., *Kępa Bazarowa na Wiśle w Toruniu w świetle badań geomorfologicznych oraz archiwalnych materiałów kartograficznych*, Toruń 1971.
- Toruń i miasta Ziemi Chełmińskiej na rysunkach Jerzego Fryderyka Steinera z pierwszej połowy XVIII wieku (tzw. album Steinera)*, Hrsg. M. Biskup, Toruń 1998.
- Voigt A., *Geschichte der Thorner Brücke von 1496 bis 1709*, [in:] *Gymnasium mit Realschule I. Ordnung zu Thorn* [Schulprogramm], Thorn 1882, S. 1-18.
- Wernicke J.E., *Geschichte Thorns aus Urkunden, Dokumenten und Handschriften*, Thorn 1842.
- Zakrzewski T., *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853-1883)*, Rocznik Toruński 1991, Nr. 20, S. 177-198.
- Zernecke J.H., *Historiae Thoruniensis naufragae tabulae, oder Kern der Thornischen Chronicke*, Thorn 1711.
- Zernecke J. H., *Thornische Chronica*, Berlin 1727.

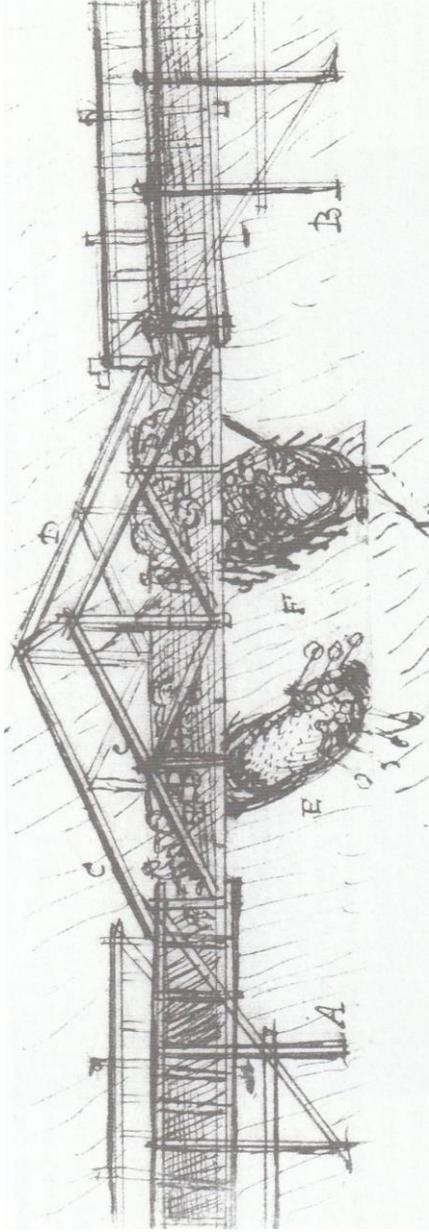


Abb. 1. Zeichnung des Hängewerks auf der Brücke, angefertigt vom englischen Reisenden Peter Mundy, der Thorn zweimal (1640 und 1643) besuchte (*The Travels of Peter Mundy*, ed. Richard C. Temple, London 1925, Bd. IV, Abb. 12)



Abb. 2. Der erste Stadtplan von Thorn (1631), auf dem die „deutsche Brücke“, auch mit Schutzkonstruktionen (Eiskästen), dargestellt ist (The Military Archives of Sweden, Stockholm, Utländska Stads och Fästningsplaner Tyskland, Torun 001)



Abb. 3. Ansicht von Thorn von Christian Daniel Pietesch (veröffentlicht im Werk von Christoph Hartknoch, *Alt- und Neues Preussen oder Preussischen Historien zwei Teile*, Leipzig 1684). Die auf der Ansicht dargestellte Brücke entspricht hinsichtlich Flussbreite sowie Stromrichtung nicht der Realität (Nationalbibliothek Warschau, POLONA)



A



B

Abb. 4. Veduten von Thorn auf zwei Münzen: A. sog. Brand- bzw. Belagerungstaler (nach 1629) und B. auf der Fünf-Dukate-Donative vom Jahr 1645. Auf beiden sind die Hängewerke in Form von Dreiecken (wenngleich unterschiedlich platziert) erkennbar

(Fotos von Andrzej Skowroński und Krzysztof Deczyński im Bezirksmuseum Thorn)

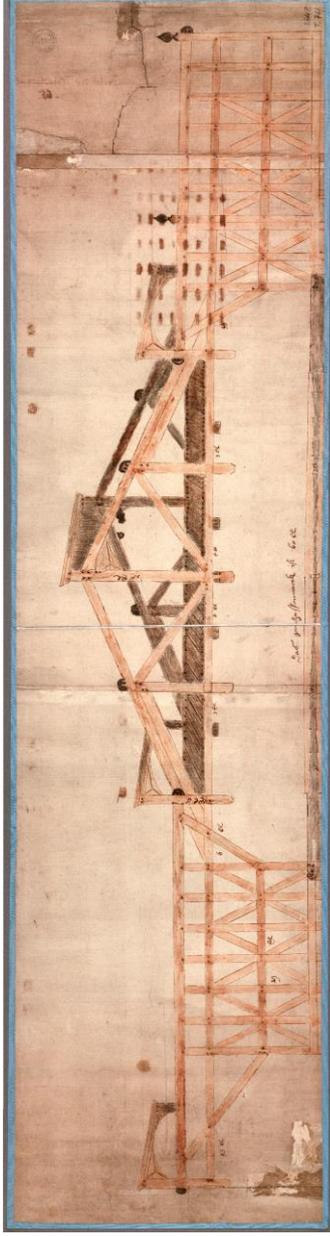


Abb. 5. Hängewerk auf der Thorer Brücke, das jenem der Zeichnung von Mundy ähnelt; die Zeichnung stammt wahrscheinlich aus dem 18. Jahrhundert (AP Toruń, Zb. Kartograficzne, Nr. 448, Mappe 74, Foto: Tomasz Dorawa)

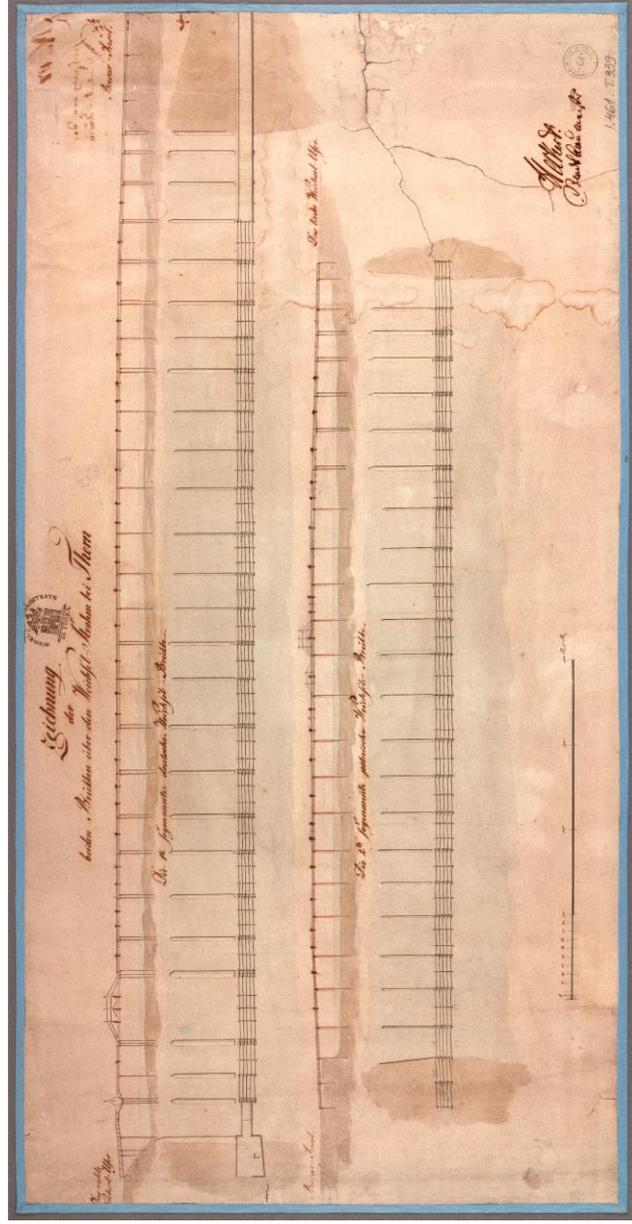


Abb. 6. Die „deutsche“ und „polnische“ Brücke in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts, Zeichnung des Thomer Stadtbaumeisters Heckert. Die Brücke hat eine einfache Konstruktion, an einigen Stellen wurden – als Verstärkung der Konstruktion – trapezförmige Hängewerke vorgeschlagen  
 (AP Toruń, Zb. Kartograficzne, Nr. 461, Mappe 339, Foto: Tomasz Dorawa)

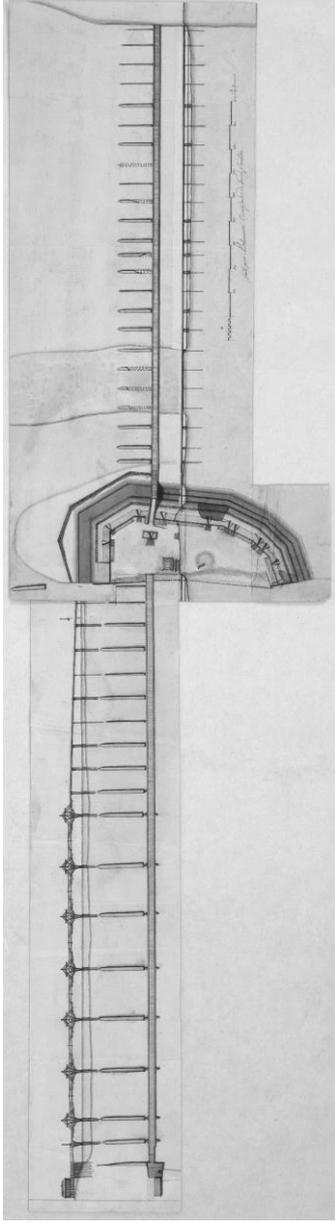


Abb. 7. Die „deutsche“ und „polnische“ Brücke mit Fortifikationen auf der Basar-Insel (wahrscheinlich eine Entwurfszeichnung); sie wurde von Antoni Piotrowski angefertigt, der von 1808 bis 1811, in der Zeit der Zugehörigkeit der Stadt zum Herzogtum Warschau, an der Errichtung der Befestigungen in Thorn beteiligt war. Ein großer Teil der „deutschen“ Brücke hat dank der Hängewerk-Konstruktion längere Brückenjoche. (Graphische Sammlung in der Universitätsbibliothek Warschau, Sign.: Inw.G.R. 2426)