

Jaroslav Podliska – Matouš Semerád

Die archäologische Erforschung des Restes der Judithbrücke auf dem Kreuzherrenplatz

ANNOTATION

This article summarises results from the last archaeological excavations in 2011 at the Křižovnické square at Staré Město in Prague on the site with a preserved part of the Romanesque bridge. Brief introduction to the history of the Judith Bridge construction and its recognition is supplemented by a description of finds contexts, analysis of the results and compilation of new knowledge concerning the construction.

ZUSAMMENFASSUNG

In der zweiten Hälfte des Jahres 2011 erfolgten in einem kleinen Hof vor dem Gebäude des Kreuzherren-Generalats in der Prager Altstadt die mit der neuen Isolierung der Konstruktion des einzigen erhaltenen rechtsufrigen Judithbrückenbogens zusammenhängenden Arbeiten. Die archäologischen Aktivitäten konzentrierten sich auf die freigelegten Teile und Details der romanischen Brücke, die unter dem König Vladislav I. (noch als Herzog Vladislav II.) in Jahren 1158-1172 erbaut worden war. Die Brücke hat für mehr als ein Jahrhundert beide Ufer des allmählich anwachsenden Fleckens unter der Prager Burg verbunden. Im Februar 1342 die Brücke war von einem Hochwasser schwer beschädigt worden und wurde nicht mehr renoviert. Bereits diese massive Beschädigung und Hochwasserbedrohung hatten u. a. Kaiser Karl IV. zum Akt der Erbauung einer neuen, um einige Zehn Meter südlicher (stromaufwärts) verlegten größeren Brücke geführt. Es lässt sich vermuten, dass die Konstruktion der älteren Brücke nach dem Baubeginn der neuen Brücke 1357 schrittweise verschwand.

Mittels der Sonden war es möglich das Kernmauerwerk vom Brückenbogen und Kämpfer (S01, S03, S04) zu erforschen. Die Forschung brachte vor allem neue Erkenntnisse zur Fahrbahnkonstruktion herbei, die man hat mit dem erhaltenen Teil auf dem Kleinseitner Ufer im Haus Nr. Konstr. 77/III vergleichen können. Die identifizierten Relikte der Fahrbahn und der anschließenden Brüstung mit sockelartigem Prellstein, wie sie an der Altstädter Seite der Judithbrücke dokumentiert wurden, sind auf die ähnliche Weise wie die am Kleinseitner Ufer gelöst. Vom Fahrbahnrand registrierte man in den Sonden S01 und S07 Reste nach zwei Sandsteinquadern, an die die Diabaspflasterung angeschlossen war. Fassen wir die Feststellungen von der Gestalt und dem Erhaltungszustand der ursprünglichen Pflasterung auf dem Altstädter Teil der Judithbrücke zusammen, dann die Brückenfahrbahn enthält zum Teil nicht mehr die ursprüngliche begehbbare Oberflächengestaltung.

Die Pflasterung wurde in der Vergangenheit entweder ganz entfernt, und zwar besonders im westlichen Teil der Fläche über dem Brückenbogen, oder sie erhielt sich in kleineren Relikten an Stellen, die später mit nachfolgenden Baukonstruktionen überdeckt wurden. Zu einer von diesen Stellen wurde der sekundär verblendete Brückenturm-Torgang (Sonde S01) und das in der Sonde S02 an der gegenüberliegenden östlichen Hofseite befindliche Rest der Diabaspflasterung mit Spurrillen, überdeckt mit dem gemauerten Fundament der späteren Treppe (**Abb. 12**). Diese Diabaspflasterung bildete da die einzige, fest an die Oberfläche der gemauerten Konstruktion angebrachte begehbbare Fläche. Man entbehrt hier der Sandsteinplatten, die auf dem gegenüberliegenden Ufer beschrieben wurden. Anhand dieser Ermittlung öffnet sich im neuen Licht die Möglichkeit für die Deutung der an der Kleinseitner Brückenpartie dokumentierten bearbeiteten Sandsteinblöcke, die in der Literatur als das Niveau der älteren Pflasterung bezeichnet wurden (Zavřel 2000, S. 60, Abb. 3; ebenda, S. 62; Dragoun 2002, S. 147–148; Dragoun 2003, S. 313–314). Der Ansicht der Autoren des Beitrags nach handelt es sich in der Tatsache nicht um die funktionelle Brückenpflasterung, sondern um die sorgfältig in eine Ebene von Steinmetzen bearbeitete Rückseite der Gewölbesteine als unmittelbare Unterlage für die Diabaspflasterung, die aber im Unterschied zur Altstädter Seite nicht mit einer Gussmauerwerkschicht untersetzt wurde.

Eine nicht weniger bedeutende, durch die Erforschung dokumentierte Tatsache stellte die Freilegung der Spuren einer Reparatur an der südlichen Brückenbogenstirn dar, die zwar in ihrem mäßigen Herabsinken deutlich war, aber erst die archäologische Forschung brachte unbezweifelbare Beweise ihrer Durchführung herbei (Sonde S04, Mauerwerk Z09, **Abb. 10**).

Die heutige Breite des Kreuzherren-Hofes zu 5,3 m gleicht annähernd der Breite der ursprünglichen Brückenfahrbahn, an der Südseite nur um die Stärke der Kreuzherrenplatzstützmauer (ca. 0,5 m) verengt. Die Fahrbahn begrenzten an beiden Seiten die 0,3 m breiten Ränder aus Sandsteinplatten, die offenbar den Fugenschnitt der Brückenseiten-Mauerhäupte respektierten. Sie bildeten die geometrisch genaue Grundebene für das Gelände und den Sockel-Prellstein und zugleich beschränkten sie die mit Diabas gepflasterte Fahrbahn. Die Sockel-Prellsteine waren dem Brückengelände angeschlossen und schützten es vor Beschädigung.

Die Forschung brachte ferner wertvolle Informationen vom möglichen Brückenbauvorgang bei der Dokumentierung des geschichteten Kernmauerwerks in der Sonde S01 herbei. Man kommt aus der Feststellung heraus, dass die untere Kernmauerwerkebene von der oberen durch eine dünne sandige Tonschicht abgetrennt wurde (Abb. 8, 11). Die Projektion dieser Schicht in den Brückenaufriß zeigte, dass sie in einer Ebene von der Scheitellinie des Brückenbogenrückens über die Zwickel- und Pfeilerkern-Ausmauerung verläuft. Es wird vermutet, dass beim Ausbau einer der Arbeitsabschnitte auf diese Weise abgeschlossen wurde. Die Abtrennung einzelner Mauerwerkschichten stellt wohl ein Rest nach diesem Arbeitsprozess. Eine neue Erkenntnis, die die erwähnte Hypothese hätte unterstützen können, ist die qualitativ unterschiedliche Bindemittelzusammensetzung in einzelnen Gussmauerwerkschichten im Brückenkonstruktionskern. Beide dokumentierten Lagen des Gussmauerwerks Z01A und Z01B in der Sonde S01 zeigen makroskopisch unterschiedliche Zeichen und Eigenschaften. Die Problematik der Zusammensetzung der Mörtelbindemittel aus einzelnen Brückenkonstruktionspartien wurde zum Thema einer selbständigen Forschungsaufgabe von Dipl.-Ing. Petr Kuneš aus dem technologischen Laboratorium des Nationalen Denkmalinstituts, deren Ergebnisse in einer selbständigen Behandlung im vorliegenden Heft zusammengefasst wurden.

Abb. 1. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Ansicht von Osten. Städtebauliche Grundkomponenten der zu erforschenden Lage: **A** – kleiner Hof entlang dem Kreuzherren-Generalatsgebäude mit Resten der Judithbrücke, archäologische Forschungsfläche, **B** – Zugang zur Karlsbrücke.

Abb. 2. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz. Ausschnitt der Katastermappe von Prag, gelb – Forschungsfläche.

Abb. 3. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz mit Umgebung, Ausschnitt aus dem Plan Prags von F. A. Herget, 1791. Schematisch eingezeichnete Grundrißspur des Altstädter Brückenkopfes.

Abb. 4. Prag 1-Altstadt, die im Kreuzherren-Generalatsgebäude einbezogenen Judithbrückenreste. Abbildung von W. F. Welleba, 1827: **A** – Judithbrückenbogen, **B** – Strompfeiler, **C** – Risalit vom Kreuzherrengeneralat, in der Masse ursprünglicher Brückenturm mit Torgang, **D** – Generalatsgebäude, ursprünglich mittelalterliches Spital, im Ring die Lage der Plastik „Bradáč“ („Kinnbart“) und des Brücken-Wasserspeiers.

Abb. 5. Prag 1-Altstadt. Zusammendruck des heutigen Katastralplans der Stadt, der rekonstruierten Judith-Brückentrassierung (**A**) und der zeitgenössischen Vermessung der Karlsbrücke mit den aufgedeckten Judith-Brückenpfeilern auf dem Plan nach dem Hochwasser 1784 (Šefců 2012). Rot – erhaltene und fachgemäß dokumentierte Abschnitte oder Teile der Judithbrücke (unter Verwendung der Unterlagen Dragoun 2002, S. 141–152). Die Abweichung in der Überdeckung einzelner Pfeiler hängt von der ungenauen Vermessung der Brückenspur über die Insel Kampa, sollte man jedoch nur die Vermessung der Teile im Flussbett werten, hätte er erfahren, dass sie sehr genau ist und auch der Lage des vermessenen Brückenkopfes entspricht. Die geforschte Brückenoberfläche über dem Bogen vor dem Kreuzherrengeneralat ist mit Punkt C bezeichnet.

Abb. 6. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, der erhaltene Bogen der Judithbrücke am Altstädter Ufer. Graue Überdeckung – spätere Konstruktionen. Blick von Süden vom Moldauarmraum zu.

Abb. 7. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Grundstück Nr. Parz. 72. Forschungsfläche mit Auszeichnung des Brückenbogens, der archäologischen Sonden und dokumentierten Schnitte.

Abb. 8. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Grundstück Nr. Parz. 72. Mauerwerkskern der oberen Partie der Judith-Brückenkonstruktion am Schnitt R02, Sonde S01. **A** – Schnitt durch die freigelegte Situation, **B** – Ausschnitt der Fotografie derselben Situation. Legende zu den stratigrafischen Positionen von der Oberfläche nach unten: **S01–03, 05, 06, 02** – neuzeitliche Teile vom Hofpflaster und Schutt, **V07** – Eingriff nach der Brückenpflasterentfernung, **Z01A** – obere Partie des Pläner-Gussmauerwerks der Judithbrücke, **S01–07** – sandige Tonschicht, **Z01B** – untere Partie des Pläner-Gussmauerwerks der Judithbrücke.

Abb. 9. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Grundstück Nr. Parz. 72. Dokumentiertes Fahrbahngefüge der Judithbrücke an der Stelle des einstigen Brückentors, Schnitt R01, Sonde S01. Legende zu den ausgewählten stratigrafischen Positionen. **Z01A** – obere Kerngussmauerwerkspartie der Judithbrücke, **Z03** – neuzeitliche Hofumfassungsmauer, **Z06** – Umfassungsmauer des Generalatsgebäudes (Spitals), **V05** und **V07** – spätere Eingriffe in die Pflasterung und Oberfläche der Judithbrücke. **11** – Diabaspflasterung der Judithbrücke.

Abb. 10. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Grundstück Nr. Parz. 72. Sonde S04, Situation der ursprünglichen Brückenkonstruktion der Judithbrücke **Z01A**, spätere Reparaturen **Z09**.

Abb. 11. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Grundstück Nr. Parz. 72. Schematischer Längsschnitt über die Konstruktion und den Bogen der Judithbrücke mit Auszeichnung der Fundsituationen. **1** – Judithbrücke, **2** – alte statische Sonde in den Brückenkern, **3** – Diabas-Pflasterung der Brückenfahrbahn, **4** – Sockel-Prellsteine, **5** – vorausgesetzte Geländermasse, **6** – Brückentor, **8** – Kreuzherren-Generalatsgebäude/Spital.

Abb. 12. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Grundstück Nr. Parz. 72. Sonde S02 mit Resten der ursprünglichen Diabas-Pflasterung, mit späteren Zuschüttungen und gemauerten Konstruktionen überdeckt. **A** – zeichnerische Dokumentation der Pflasterung, **B** – fotografische Dokumentation des Ganzen, Ansicht von Süden. Legende zu den stratigrafischen Positionen: **S02-02** – Pflasterung aus Diabas und kleineren Kalksteinstücken.

Abb. 13. Prag 1-Altstadt, Kreuzherrenplatz, Grundstück Nr. Parz. 72. Schematischer Querschnitt über die Konstruktion der Judithbrücke an der Stelle des einstigen Brückentors (heute Risalit des Generalatsgebäudes). **1** – Judithbrücke, **2** – im Bild nicht aufgenommen, **3** – Diabaspflasterung der Brücke, **4** – Sockel-Prellstein, **5** – vorausgesetzte Geländermasse, **6** – Brückentor, **7** – Strompfeiler, **8** – Kreuzherren-Generalatsgebäude/Spital.

Übersetzung J. Noll, English by Linda and Patrick Foster