

Material: Bildkarten mit Abbildung der Brücken zwischen Konstanz und Kembs (Datei: Bild-Karten.docx)

Herstellung des Materials

Bild-Karten mit Abbildungen der Rheinbrücken: Drucken Sie die 25 Seiten des Word-Dokumentes "AB1 Bild-Karten_aktuell.docx" aus. Verwenden Sie für den Druck möglichst 120- oder 160-Gramm-Papier. Schneiden Sie die A4-Bögen mittig durch. Jetzt können Sie die Bildkarten der 50 Brücken in A5-Laminiertaschen einlegen und laminieren. Sie können die einzelnen Karten vor dem Laminieren auch längs falten. Die Karten zeigen dann auf der Vorderseite nur das Foto und die Daten zur Geschichte der Brücke, alle weiteren Informationen stehen auf der Rückseite. Je nachdem, wie Sie das Material einsetzen wollen (siehe Datei AB 2 Handreichung_Bruecken-Typen.docx) bietet sich die eine oder die andere Vorgehensweise an.

Für den Einsatz der Karten bietet sich die Anschaffung von Standfüßen (siehe Abbildung) an. Im Internet findet man bei der Suche nach "Kartenhalter", "Tischkartenhalter" oder "Postkartenhalter" zahlreiche Anbieter.

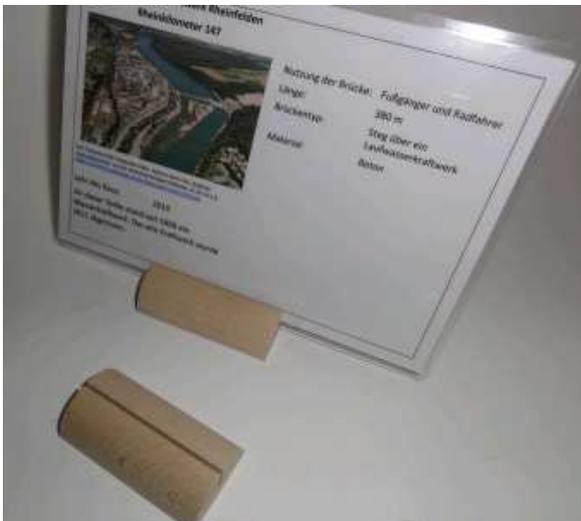


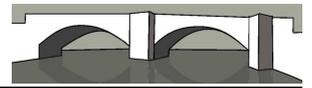
Foto: Bernhard Nopper

Darstellung des Rheins / Alternative 1 - blaues Band: Wenn Sie ohne eine große Landkarte arbeiten, brauchen Sie ein *18 Meter langes Band* (beispielsweise Saumband, Satinband, Gurtband oder Schrägband, Breite 50 – 60 mm – idealerweise in blauer Farbe). Dieses Band stellt den Fluss zwischen Konstanz und Kembs dar.

Da das blaue Band geradlinig ausgelegt wird, der Rhein aber in zahlreichen Schleifen zwischen den beiden genannten Orten fließt, ist der Vergleich mit einer *Handkarte* notwendig, um die Abstraktion der Darstellung zu erkennen. Geeignet ist auch eine Schulwandkarte "Südwestdeutschland physisch".

Um auf dem blauen Band die Abstände ablesen zu können, bietet es sich an, ein *Maßband* auszulegen (25-Meter Rollmaßband aus dem Sportunterricht) - oder auf dem Band selbst Markierungen im Abstand von 50 Zentimetern anzubringen.

Darstellung des Rheins / Alternative 2 –Karte des Gebietes zwischen Basel und Konstanz: Die Arbeit mit den Bildkarten und den Brückensymbolen kann in Verbindung mit einer großformatigen Landkarte erfolgen, die Sie selbst herstellen. Grundlage dafür ist die Detailkarte der Hochrheinkommission, die in vier pdf-Dateien angeboten wird (www.hochrhein.org/region/detailkarte.html). Diese pdf-Dateien drucken Sie auf mehreren A4-Bögen (oder – wenn Sie Zugang zu einem A3-Drucker haben auf mehrere A3-Bögen) aus (Einstellung unter "Drucken": Poster). Die Karten vertragen sogar eine Vergrößerung auf 130%, dann brauchen Sie für jede pdf-Datei 21 A4-Bögen bei einer Überlappung der einzelnen Bögen von 3 Millimetern. Mit diesen Einstellungen wird ihre Karte nach dem Zusammenkleben rund 3 Meter breit und 1,80 Meter hoch sein.



Eine weniger aufwändige – aber kostspieligere Variante – ist der Ausdruck in einer Druckerei. Dort werden die vier pdf-Datei auf einen Bogen zusammengedruckt. Lassen Sie sich beraten, was sich als Trägermaterial eignet.

Ich selbst habe mir mit dem Kartenmaterial von OpenStreetMap (www.openstreetmap.de/) eine Datei des Gebietes von Kems bis Konstanz erstellt.

Darstellung der Brücken:Zur Markierung der Position der einzelnen Brücken entweder auf dem blauen Band oder auf einer Karte brauchen Sie noch 50 Klötzchen (z.B. Lego Basisstein 1x2, Holzwürfel aus dem Dienes-Material, ...) oder Streichhölzer.

Vertiefung 1

Die Holzwürfel / Streichhölzer, welche die jeweiligen Rheinübergänge markieren, können eingefärbt werden nach Zeiträumen – beispielsweise entsprechend untenstehender Tabelle. Lego-Steine gibt es in den entsprechenden Farben.



Karte(westliche Hälfte)gedruckt auf Polystyrol-Folie auf Basis der Daten von OpenStreetMapsmit Markierung der Brücken
Foto: Bernhard Nopper -

Baujahr von	Baujahr bis	Farbe	Anzahl der Brücken, die in diesem Zeitraum errichtet wurden
1650	1699	Gelb	1
1700	1749		0
1750	1799		0
1800	1849	Orange	2
1850	1899	Rot	5
1900	1949	Grau	16
1950	1999	Grün	19
2000	heute	Schwarz	6

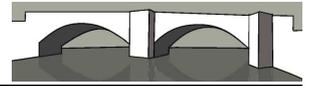
Für die Klosterbrücke Rheinau kann eine weiße Markierung verwendet werden, für diese Brücke war kein Baujahr zu ermitteln.

Auf den Bildkarten ist neben dem Namen der Brücke ein farbiger Punkt (entsprechend der obigen Liste) eingedruckt.

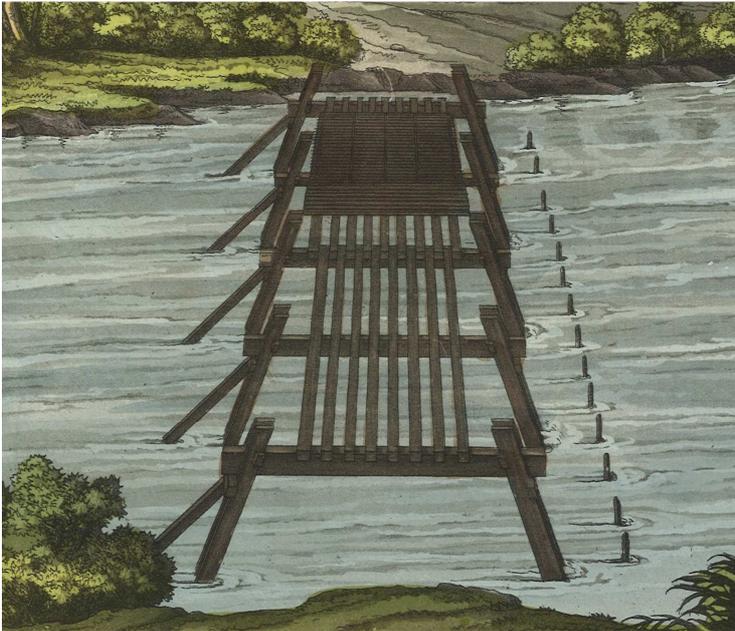
Zur Sache: Brücken

Fast 50 Brücken über den Rhein gibt es zwischen Konstanz und Basel. Die neueste wurde westlich von Rheinfeldern 2012 dem Verkehr übergeben, für Stein am Rhein (Schweiz) ist eine Brücke seit dem Jahr 81/82 n. Chr. belegt. Derzeit wird über den Bau einer weiteren Rheinbrücke zwischen dem deutschen Obersäckingen und dem schweizerischen Sisseln diskutiert. Diese Brücke steht bereits seit 1996 im Richtplan des Kantons Aargau als „eine zu prüfende Projektidee“. Auf deutscher Seite, beim Regierungspräsidium Freiburg, hat man von dieser Idee erst kürzlich Kenntnis erhalten – im Verlauf von Gesprächen mit den Schweizer Behörden über eine neue Brücke zwischen Waldshut und Koblenz.

Dass immer wieder Bedarf für neue Brücken besteht, belegt die jüngste Brücke in Basel. Die „neue Verbindungsbahnbrücke“ wurde 2012 eröffnet. Sie liegt direkt neben der „Verbindungsbahnbrücke“ von 1962 und ergänzt deren zwei Gleise um zwei weitere.



Die älteste dokumentierte Rheinbrücke lag beim heutigen Neuwied. Sie ist in "De Bello Gallico" beschrieben (Buch 4, Kapitel 17) und datiert auf 55 v. Chr.



Römische Rheinbrücke
Archiv Bernhard Nopper

„Caesar beschloss folgende Vorgehensweise für den Brückenbau: Je zwei 1,5 Fuß (ca. 45 cm) dicke Balken, unten zugespitzt, die Länge der Tiefe des Flusses angepasst, wurden mit einem Abstand von 2 Fuß (ca. 60 cm) miteinander verbunden.

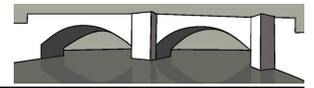
Diese wurden mit Maschinen in den Fluss eingesetzt, sie wurden in den Grund gesteckt und mit Rammen hineingetrieben; nicht wie gewöhnliche Brückenpfeiler senkrecht, sondern schräg und wie ein Giebel geneigt, sodass sie entsprechend der Strömung des Flusses geneigt waren; zwei ebenso verbundene Balken wurden auf dieselbe Weise in einem Abstand von 40 Fuß (ca. 12 m) eingelassen und zwar geneigt gegen die Richtung der Kraft und der Strömung des Flusses.

Diese beiden Balkenpaare wurden im oberen

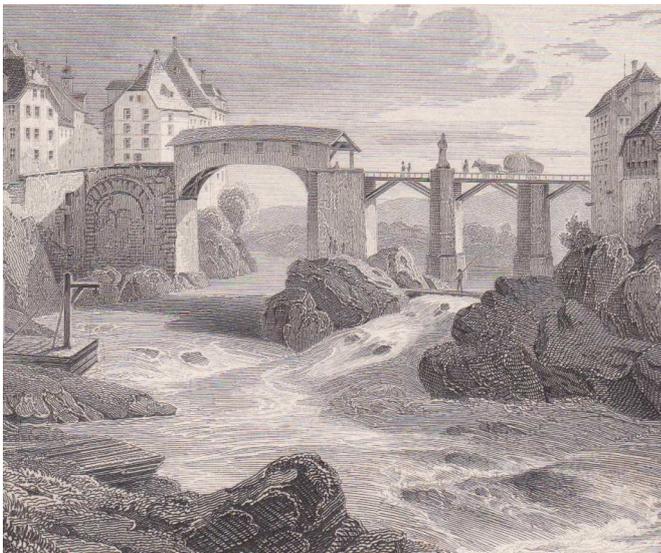
Teil stabilisiert mit darüber gelegten, zwei Fuß breiten Balken – dies war der Abstand der Tragebalken, so dass jeweils zwei Balkenpaare auf beiden Seiten waren; weil diese Balkenpaare einerseits voneinander getrennt und andererseits mit dem gegenüberliegenden Paar verbunden waren, bekam das Bauwerk eine so große Festigkeit und eine derartige Beschaffenheit, dass die Verbindungen umso besserhielten, je stärker die Strömung wurde. Diese Bauteile wurden mit Holz verbunden, das ... darüber gelegt wurde und mit langen Ästen und mit Flechtwerk bedeckt; und am unteren Teil des Flusses wurden zusätzliche Balken schräg eingerammt, die - als Wellenbrecher gedacht und mit dem ganzen Bauwerk verbunden - die Wucht des Fluss auffangen sollten; und weitere Pfähle wurden oberhalb der Brücke in mittlerem Abstand eingelassen, um – falls die Barbaren Baumstämme ... zur Zerstörung der Brücke in den Fluss lassen würden – die Kraft dieser so zu vermindern, dass sie der Brücke nicht schaden könnten.“

In diesem kurzen Text sind Schwierigkeiten benannt, die ein Ingenieur bewältigen muss, wenn er einen Fluss mit einer Brücke überqueren möchte. Ab einer gewissen Breite des Gewässers genügt es nicht mehr, einen Baum am einen Ufer so zu fällen, dass er den Wasserlauf überbrückt – es müssen Stützpfeiler im Fluss angelegt werden. Diese Stützpfeiler sind mechanischen Belastungen ausgesetzt: Nach einem Hochwasser treiben ganze Baumstämme im Fluss, die von den Wassermassen gegen die Stützpfeiler geschleudert werden, oder aber es sind Eisschollen, die gegen die Pfeiler schlagen, wenn nach einem kalten Winter die Eisdecke des Flusses aufbricht.

Solche Naturereignisse haben beispielsweise der Rheinfelder Brücke immer wieder zugesetzt. In der Zeit zwischen 1275 und 1599 sind in der Geschichte der Stadt sieben vollständige Zerstörungen der Brücke durch Hochwasser, Eisgang oder Sturm verzeichnet – etwa alle 50 Jahre wurde die Brücke also zerstört und musste wieder aufgebaut werden.



Natürlich gab es Handelswege über Flüsse – auch über den Rhein hinweg – auch an Stellen, an denen keine Brücke bestand. Hier setzten Fähren die Händler und Reisenden über den Rhein. Solche Fähren überquerten den Fluss besonders an den Stellen gefahrlos, an denen der Rhein ein breites Bett hatte, also nicht zwischen Felsen gezwängt dahin schoss. Bei Waldshut floss der ansonsten wilde Rhein etwas ruhiger, weil er sich dort ein breites Bett geschaffen hatte. Für Waldshut ist auch eine Fährverbindung über den Fluss 1487 erstmals urkundlich erwähnt. Solche Fähren verbanden Handelswege südlich und nördlich des Rheins. Eine Brücke ist für diese Zeit nicht belegbar – und auch nicht für lange Zeit danach. Das kann daran liegen, dass der Brückenbau an dieser Stelle einen großen Aufwand erfordert hätte. Die Ufer des Rheins sind relativ flach, bei Hochwasser überflutete das Wasser des Rheins und der Aare weite Flächen. Um einen sicheren Rheinübergang zu gewährleisten, hätte eine lange – und damit teure – Brücke erstellt werden müssen. Der Bau einer Brücke lohnte sich erst, als der Rhein durch wasserbautechnische Maßnahmen gezähmt worden war.



Laufenburg, von Westen, Stich nach Bleuler, ca. 1840
Archiv Nopper

Wesentlich schmaler ist das Flussbett bei Laufenburg – hier liegt die engste Stelle des Hochrheins. Der Rhein hat sich tief in den Untergrund eingegraben, im Flussbett gab es Felsen, auf die Brückenpfeiler gestellt werden konnten. An der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit verlief bei Laufenburg der Wechsel des Haupthandelsweges Basel-Bodensee vom südlichen ans nördliche Rheinufer. Seit 1208 ist hier eine Brücke belegt. Das enge Flussbett war gleichzeitig Ursache für eine Gefährdung der Brücke. Der Rhein schoss zwischen den Ufern hindurch, er hatte eine starke Strömung und eine enorme Wucht. Wenn er beim Frühjahrshochwasser Bäume am Ufer entwurzelte und diese dann an der Engstelle gegen die Brückenpfeiler schlugen, brachte das immer wieder die Brücke zum Einsturz.

Die Beispiele Waldshut und Laufenburg zeigen zwei gegensätzliche Anlässe für den Bau von Brücken: Bei Waldshut wurde die Brücke in einen bestehenden Verkehrsweg gebaut, bei Laufenburg beeinflusste der Brückenbau den Lauf des Verkehrsweges.

Die Brücken bei Laufenburg oder bei Rheinfeldern waren teuer im Unterhalt – im Abstand von Jahrzehnten wurden sie zerstört und mussten wieder aufgebaut werden. Die Kosten für den Wiederaufbau wollten weder die Bürger noch die Herrschaft der beiden Städte übernehmen. Also ließ man diejenigen für den Brückenbau bezahlen, die die Brücke brauchten – und erhob eine Gebühr für die Nutzung der Brücken. Dieser Brückenzoll wurde dauerhaft erhoben. Wenn die Kosten für den Brückenbau erwirtschaftet waren, floss das Geld an die jeweilige Obrigkeit. Solche Vereinbarungen sind für Rheinfeldern mehrfach überliefert.

Da man eine Brücke nicht umgehen konnte, waren sie ideale Orte, um Reisende und Händler zur Kasse zu bitten.

Wahrscheinlich im Jahr 1225 wurde in Basel mit dem Bau der ersten Rheinbrücke begonnen. An der Finanzierung dieser Brücke beteiligt war das Kloster Sankt Blasien im Schwarzwald. Für seine finanzielle Unterstützung erhielt das Kloster zugesichert, die Brücke „zollfrei“ nutzen zu dürfen – „liberum transitum per eundem pontem“. Schon bald wurde die Basler Brücke zum wichtigsten Rheinübergang auf dem Weg von Norden über die Alpen und umgekehrt. Dafür sorgten die Basler Bischöfe, indem sie ihre weitreichenden Beziehungen einsetzten. Die Basler Bischöfe begründeten damit den Reichtum der Stadt. Die Klosterherren von Sankt Blasien hingegen nutzten ihr Recht, Waren ohne Bezahlung über die Brücke zu transportieren. So konnten



sie diese Waren südlich des Rheins billiger anbieten als die zahlende Konkurrenz und damit ihren Absatz erheblich vergrößern.

Eine Brücke zu bauen ist immer auch eine strategische Entscheidung. Über eine Brücke können Feinde ein ansonsten nur schwer überwindbares Hindernis schnell hinter sich bringen. Eine Brücke ist aber auch eine Möglichkeit, eigene Truppen schnell ins Feindesland zu bringen. Viele Brücken über den Rhein – auch die in Rheinfelden – hatten deswegen einen Teil, der gesichert werden konnte. Das war beispielsweise ein steinerner Wachturm mit einem Fallgitter oder eine Zugbrücke. Bis in jüngster Zeit gingen unsere Schweizer Nachbarn noch von der Notwendigkeit einer Brückensicherung aus. In allen Brücken über den Hochrhein waren auf der südlichen Seite Sprengschächte eingebaut um durch eine Sprengung der Brücke einem Angreifer den Übergang über den Rhein zumindest zu erschweren. Diese Sprengschächte waren ab dem Jahr 1975 von der Schweizer Armee mit Sprengstoff gefüllt worden. In der Schweiz befürchtete man einen Angriff der Sowjetunion auf Mitteleuropa. und bereitete sich darauf vor, der Roten Armee den Übergang über den Rhein so schwer wie möglich zu machen.

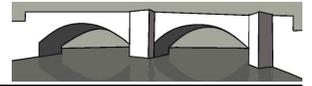
Auch in die 2006 fertiggestellte Autobahnbrücke westlich von Rheinfelden wurde Sprengstoff eingebaut. Die deutschen Behörden wurden darüber nicht informiert. Inzwischen ist der Sprengstoff entfernt; auch aus den anderen Rheinbrücken. Als letzte wurde die Holzbrücke in Bad Säckingen „entschärft“. Dort lagerte bis in den Oktober 2014 Sprengstoff im Fundament.

Wo die einen die Zerstörung planen, sorgen sich andere um den Erhalt der Brücke. Am 3. Mai 1869 wurde vom großherzoglichen badischen Handelsministerium eine Brückenverordnung für die Holzbrücke in Säckingen herausgegeben, in der unter Paragraf 2, Ziffer 8 steht, dass "alle Art, die Brücke mit brennender Zigarre oder Tabakspfeife zu betreten, verboten ist und mit Strafe bis über 25 Gulden geahndet wird" Bis heute kann man das Schild mit der Brückenverordnung auf der Brücke finden. Aufgehoben wurde sie nie - das Rauchverbot ist also auch heute noch gültig.

Über die Bestückung von Brücken mit Sprengstoff gab es zwischen Deutschland und der Schweiz unterschiedliche Meinungen - beim Bau der Hochrheinbrücke östlich von Laufenburg gab es unterschiedliche Messungen. Diese hätten – wenn sie nicht rechtzeitig bemerkt worden wären – zu einer sehr holperigen Fahrt über die Brücke geführt.

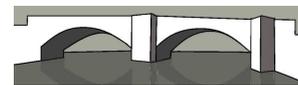
Da die beiden Ufer nördlich und südlich des Rheins nicht gleich hoch sind, muss die Brücke diesen Höhenunterschied überwinden. Um diesen Höhenunterschied auszurechnen, braucht es keine Meisterleistung der Vermessungstechnik. Man stellt einfach auf der Nordseite und der Südseite die geografische Höhe – also die Höhe über Normalnull bzw. „über dem Meeresspiegel“ fest, dann weiß man, was Sache ist. Genau das tat das zuständige Ingenieurbüro aus der Schweiz. Dieses Ingenieurbüro wusste auch: die Schweiz verwendet als Normalnull den Meeresspiegel des Mittelmeers, Deutschland den der Nordsee. Diese unterscheiden sich um 27 Zentimeter: Der Meeresspiegel der Nordsee liegt 27 Zentimeter über dem des Mittelmeeres. Da diese Tatsache bekannt war, hätte man auch angemessen regieren können und von der geografischen Höhe des Nordufers 27 Zentimeter subtrahieren um auf das Schweizer Niveau zu kommen. Im Zuständigen Ingenieurbüro kam es allerdings zu einem „Vorzeichenfehler“ und es wurden 27 Zentimeter addiert. Das führte zu einer Abweichung von 54 Zentimeter zwischen den Messpunkten im Norden und im Süden.

Bemerkt wurde der Fehler erst während des Baus. Die Brücke war bereits zu 85 % fertig, als ein Ingenieur eher zufällig den 54-Zentimeter-Sprung bemerkte. Seine Entdeckung führte zum sofortigen Baustopp. Nach einer kurzen Planungsphase stand fest. Auf der deutschen Seite sollte die Zufahrt der Brücke um 54 Zentimeter abgesenkt werden, ein Anheben auf der schweizerischen Seite wäre nicht möglich gewesen. Auch so war der Aufwand groß – bezahlt wurde er von der Versicherung des Ingenieurbüros, das den Fehler gemacht hatte.



Dreirosenbrücke Basel, 2009
Foto: Bernhard Nopper

Dass Ingenieurbüros in der Schweiz auch richtig rechnen – selbst bei schwierigen Konstruktionen – zeigt die Dreirosenbrücke in Basel. Es handelt sich bei der Dreirosenbrücke um eine doppelstöckige Zwillingenbrücke. Sie besteht aus zwei nebeneinander liegenden Brückenhälften und gleichzeitig aus zwei übereinanderliegenden Verkehrswegen. Den unteren Teil der Brücke nutzt der Fernverkehr – dort verläuft die Autobahn - den oberen Teil nutzt der Nahverkehr: Die Basler Straßenbahn, Autos, Fahrräder und Fußgänger.



Didaktik & Methodik, Lernzuwachs

Das Material schafft bei den Schülern ein Bewusstsein darüber, dass Brücken schon sehr lange zur Überquerung von Hindernissen gebaut werden, dass die Architektur der Brücken dabei Veränderungen unterliegt und dass sie auch heute in unterschiedlicher Bauweise errichtet werden.

Der Arbeitsauftrag "Zeichne eine Brücke" aktiviert die Präkonzepte der Schüler und ermöglicht einen Einstieg in die Unterrichtseinheit. Ein Gespräch über die einzelnen Darstellungen leitet über zur Beschäftigung mit den Brücken über den Rhein.

Jeder Schüler erhält eine oder zwei Bildkarten. Diese werden entlang des 18 Meter langen Bandes oder auf der ausgedruckten Karte aufgestellt – entsprechend der Position der Brücke an der Strecke des Rheins zwischen Konstanz und Kembs. Die jeweilige Stelle des Rheinübergangs wird mit einem Legostein / Holzklötzchen / Streichholz ... markiert. Zuletzt können die Aufsteller mit den Symbolen für die Nutzung der Brücken verteilt werden.

Nach dieser Positionierung können Fragen diskutiert werden wie "Welche Brücken werden von welchen Verkehrsmitteln genutzt? Welche Verkehrswege führen über die Brücke?", "Warum gibt es Stellen, an denen sich Brücken häufen und warum gibt es lange Strecken ohne Brücke?", „Welche Stellen in einem Fluss eignen sich besonders für den Bau von Brücken?“. Hiervon ausgehend kann ein historischer Schwerpunkt gesetzt werden, indem betrachtet wird, an welchen Stellen des Rheins frühe Brücken belegt sind und welche Verkehrswege dort verliefen.

Daran anschließend lohnt es sich, die Frage zu bearbeiten: "Wann wurden die heute genutzten Brücken gebaut? Es zeigt sich, dass im 20. Jahrhundert die meisten der 50 Brücken gebaut wurden (70 %), dass bis 1806 anscheinend nur eine Brücke – die Holzbrücke in Säckingen - errichtet wurde und im Zeitraum von 1700 bis 1800 gar keine. Dieser Eindruck kann Anlass zu einer Beschäftigung mit Fragen der Dauerhaftigkeit von (Brücken-) Bauwerken sein. Selbstverständlich wurden sowohl vor 1799 als auch im 18. Jahrhundert Brücken errichtet. Da diese Brücken aber aus Holz gebaut wurden, sind sie nicht erhalten geblieben. Sie wurden durch Naturkatastrophen oder in kriegerischen Auseinandersetzungen zerstört. Manche der modernen Brücken stehen an Standorten, an denen seit Jahrhunderten eine Brücke existierte. Auf den Bildkarten der Brücken, die sich an einem Ort befinden, an dem früher bereits eine Brücke existierte, ist angegeben, wann dort die erste Brücke gebaut wurde. Schüler können Plakate erstellen, auf denen die Baugeschichte der Brücke anhand einer Zeitleiste (einheitlicher Maßstab der Zeitleiste auf allen Plakaten!) dargestellt wird und im Internet historische Abbildungen der jeweiligen Brücke recherchieren, um ihre Darstellung zu illustrieren.

Eine weitere Frage, mit der sich Schüler beschäftigen können, lautet: Gibt es einen Zusammenhang mit der Entstehungszeit und den architektonischen Merkmalen?". Schüler können dazu recherchieren, wann die ersten Eisenbrücken gebaut wurden, wann die ersten Stampf- und wann die ersten Stahlbetonbrücken entstanden usw. und dann feststellen, wie lange es dauerte, bis diese Bauweise am Hochrhein erstmals zum Einsatz kam.

Differenzierungsmöglichkeit

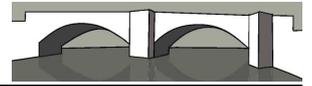
Die Schüler arbeiten in heterogenen Teams an den o.g. Fragen und erstellen Referate / Plakate / Wandzeitungen / Präsentationen / ... zur Information der Mitschüler.

Vertiefung: Geschichte einzelner Brücken

Neben den Bildkarten im Querformat gibt es auch Bildkarten im Hochformat Ab1a. Diese Karten zeigen historische Abbildungen einiger Brücken. Nach dieser Vorlage können Schüler zu allen Brücken, bei denen es Vorgänger-Bauwerke gibt, im Internet recherchieren und entsprechende Bildkarten herstellen. Die Recherchen können auch Grundlage für einen Vortrag zur jeweiligen Brücke sein.

Fortsetzung: Brücken-Typen

Ausgehend von der Beschäftigung mit der Architektur von Brücken wird der Bogen geschlagen zur Bautechnik von Brücken und zu den verschiedenen Brücken-Typen (siehe AB2 Handreichung_Bruecken_Typen.docx).



Fortsetzung in einem anderen Themenfeld: Brücken in der Kunst

Wahrscheinlich fällt einem dazu zunächst die Künstlergruppe "Brücke" ein, die als Geburtshelfer des deutschen Expressionismus angesehen wird – und deren Namen zwar kein Programm darstellen soll, aber durchaus andeuten sollte, dass die Künstlergruppe von einem Ufer zum anderen führen wollte (nach Schmidt-Rottluff). Brücken sind und waren beliebte Motive für Künstler – nachfolgend eine willkürliche Zusammenstellung von Bildbeispielen:

Jean-Baptiste Camille Corot, Brücke von Narni, Augustusbrücke über die Nera

Lyonel Feininger, An der Seine, Paris (unvollendet)

Lyonel Feininger, Carneval in Arcueil

Giovanni Giacometti, Brücke über die Maira in Stampa

Ernst-Ludwig Kirchner, Blick auf Basel und den Rhein

Ernst Ludwig Kirchner, Die Brücke bei Wiesen

Ernst Ludwig Kirchner, Eisenbahnüberführung Löbtau Straße in Dresden

Ernst Ludwig Kirchner, Rotes Elisabethufer in Berlin

Claude Monet, Brücke in Monets Garten mit weißen Seerosen

Claude Monet, Die Eisenbahn-Brücke In Argenteuil

Claude Monet, Seerosenteich II

Claude Monet, London, Waterloo-Brücke im Nebel

Johann Baptist Piranesi, Ponte Milvio

Egon Schiele, Die Brücke

Alfred Sisley, Brücke von Argenteuil

Alfred Sisley, Brücke von Moret im Sommer

Alfred Sisley, Unter der Brücke von Hampton Court

James Abbott McNeill Whistler, Die alte Battersea Brücke

William Williams, Iron Bridge Near Coalbrookdale

Vincent van Gogh, Die Brücke von Langlois bei Arles

Vincent van Gogh, Die Seine mit der Brücke Grande Jatte

Vincent van Gogh, Die Zugbrücke

und nicht zu vergessen die vielen Gemälde mit Kinder, die beim Überqueren einer Brücke von einem Schutzengel bewacht werden

Und um den Bogen auch zur Dichtkunst zu schlagen hier noch drei Hinweise auf Gedichte mit dem Thema Brücken:

Theodor Fontane Die Brück' am Thay

Conrad Ferdinand Meyer: Gedichte - Die alte Brücke

Christian Morgenstern: Die Brücke – Einem Bildhauer der Zukunft