

# DAS DICHTE WELT WUNDER

Bevor die Fahrbahn verlegt war, querte nur ein schmaler Steg den East River. Bei den beiden Herren handelt es sich vermutlich um Vermessungsingenieure. Der Fotograf schoss dieses Bild im Jahr 1881 vom Brooklyn Tower. Im Hintergrund ist Manhattan zu sehen.

AM 24. MAI FEIERN DIE NEW YORKER DEN 125. GEBURTSTAG DER BROOKLYN BRIDGE. IHR BAU KOSTETE MANCHEN DAS LEBEN AUCH DEN DEUTSCHSTÄMMIGEN ARCHITEKTEN JOHANN AUGUST RÖBLING.



**N**ormalerweise benötigte das Fährschiff von Manhattans Lower East Side nach Brooklyn gerade mal zehn Minuten. Doch im harten Winter des Jahres 1857 machten dem Kapitän neben der tückischen Strömung auf dem East River auch noch gigantische Eisschollen zu schaffen. Er brauchte Stunden für die nicht einmal einen Kilometer lange Passage. Dem ungeduldigen Architekten Johann August Röbling, der mit seinem 15-jährigen Sohn Washington auf dem Boot festsaf, ließ diese frustrierende Erfahrung keine Ruhe. Noch im selben Jahr schlug er der Stadtverwaltung von

New York den Bau einer Hängebrücke über den East River vor – einer Konstruktion, wie er sie schon mehrfach selbst errichtet hatte.

Doch seine Idee stieß auf Bedenken. Mit einer Hängebrücke sei es wohl kaum möglich, den einige hundert Meter breiten Fluss zu überspannen, lautete ein Gegenargument. Die starken Winde könnten das Bauwerk zum Einstürzen bringen. Außerdem würde es die Fährleute in den Ruin treiben. Und ob die New Yorker überhaupt bereit seien, eine so große Strecke über das Wasser zu laufen? Von den Kosten mal ganz abgesehen.

Aber so leicht gab Röbling nicht auf. Er wusste, was möglich war; schließlich hatte er schon reichlich Erfahrung gesammelt – als Brückenbauer und als Erfinder eines bahnbrechenden Verfahrens: 1841 hatte er ein aus sieben Einzelsträngen verzwirbeltes Drahtseil entwickelt, das er seither in seiner Firma in Trenton, New Jersey, serienmäßig herstellen ließ und das bald die bis dahin üblichen, aber reißenfälligen Hanfseile ersetzte. 1845 kam das Stahlseil erstmals zum Einsatz, als Röbling, zu diesem Zeitpunkt 39 Jahre alt, den Niagara nahe bei den Wasserfällen mit einer Eisenbahnbrücke überspannte. Von 1856 bis 1867 hatte er über den Ohio River die 322 Meter lange Cincinnati Bridge – seit 1984 »Roebing Bridge« – gezogen, die damals längste Hängebrücke der Welt. Die spätere Brooklyn Bridge sollte ein wenig wie ihre große Schwester aussehen. Alles in allem waren unter Röblings Ägide innerhalb von 23 Jahren neun Brücken entstanden.

Doch es dauerte weitere neun Jahre, bis die Herren im New Yorker Rathaus den hartnäckigen deutschen Einwanderer hörten. Einmal mehr kam Röbling, seit 1837 amerikanischer Staatsbürger, ein bitterkalter Winter zu Hilfe, der zum Jahreswechsel 1866/67 den Fährverkehr behinderte und dafür sorgte, dass tausende Bürger tagelang nicht rechtzeitig zur Arbeit oder nach Hause kamen. Überhaupt war der Verkehr im Lauf der Zeit immer dichter und chaotischer geworden – 1854 notierte die britische Reiseschriftstellerin Isabella Bird über die Verhältnisse in den Straßen von New York: »Ständig rasen laut läutend Omnibusse, Droschken und Eisenbahnen heran und ängstigen die Fußgänger.« Auch zu Wasser herrschte permanenter Verkehr. Von frühmorgens bis spät in die Nacht schipperten Fährschiffe zwischen Manhattan und Brooklyn hin und her.

Am Ende waren es vor allem die Bewohner von Brooklyn selbst, die immer energischer nach einer Brücke verlangten, um das boomende Manhattan schneller zu erreichen. Auch die New Yorker Zeitungen machten sich für das Projekt stark. Und so war es am 16. April 1867 endlich so weit: Eine Ge-

## DIE BROOKLYN BRIDGE IN ZAHLEN

Mittelspannweite:	486,3 Meter
Gesamtlänge:	1834 Meter
Breite:	26 Meter
Fahrspuren:	6
Höhe der beiden Tower:	84 Meter
Höhe der Fahrbahn über dem East River:	41 Meter
Länge der vier Hauptseilstränge:	1091 Meter
Durchmesser der vier Hauptseilstränge:	40 Zentimeter
Jeder Hauptseilstrang besteht aus:	5434 Einzeldrähten
Gesamtlänge aller Drähte:	22 627 Kilometer
Gesamtbaukosten:	15,1 Mio. Dollar

Täglich fahren im Schnitt 145 000 Autos über die Brücke.  
Hinzu kommen über tausend Radfahrer und rund zweitausend Fußgänger.

## DIE LÄNGSTEN HÄNGEBRÜCKEN DER WELT UND IHRE MITTELSPANNWEITEN

- 
1. Akashi Kaikyo Bridge, 1991 Meter, Japan (1998)
  2. Storebæltsbroen, 1624 Meter, Dänemark (1998)
  3. Runyang Bridge, 1490 Meter, China (2005)
  4. Humber Bridge, 1410 Meter, Vereinigtes Königreich (1981)

- 
8. Golden Gate Bridge, 1280 Meter, USA (1937)
  59. Rheinbrücke Emmerich, 500 Meter, Deutschland (1965)

- 
67. Brooklyn Bridge, 486 Meter, USA (1883)

## BERÜHMTE BAUTEN DES SPÄTEN 19. JAHRHUNDERTS

Hermannsdenkmal, Teutoburger Wald	1838–1875
Sueskanal, Ägypten	1859–1869
Gotthardtunnel, Schweiz	1872–1882
Panamakanal, Panama	1881–1889
Eiffelturm, Paris	1887–1889
Nordostseekanal, Schleswig-Holstein	1887–1895



## »NIEMAND WIRD IHREN ANBLICK JE VERGESSEN KÖNNEN«

Seth Low (1850–1916), Bürgermeister von Brooklyn, am Tag der Einweihung

sellschaft wurde gegründet, die das Geld für den Brückenbau beschaffen sollte. Die Kosten wurden auf sieben Millionen Dollar geschätzt – summieren sich am Ende aber auf über 15 Millionen. Zum federführenden Architekten bestellte man Röbling. 1869 wurde der erste Spatenstich getan. Für Röbling war das ein wichtiger Etappensieg.

### AMERIKA – »LAND DER ZUKUNFT«

Begonnen hatte sein Traum 1826 in Berlin, wo der angehende Architekt eine Vorlesung des Philosophen Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1770–1831) zur »Philosophie der Weltgeschichte« besuchte und fasziniert vernahm: »In der Tat bietet die Auswanderung viele Vorteile dar, denn die Auswandernden haben vieles abgestreift, was ihnen in der Heimat beengend sein konnte, und bringen den Schatz des europäischen Selbstgefühls und der Geschicklichkeiten mit; und für die, welche anstrengend arbeiten wollen und in Europa die Quellen dazu nicht fanden, ist in Amerika allerdings ein Schauplatz eröffnet.« Für Hegel war Amerika

»das Land der Zukunft«, in dem sich die »weltgeschichtliche Wirklichkeit offenbaren soll; es ist ein Land der Sehnsucht für diejenigen, welche die historische Rüstkammer des alten Europa langweilt«.

Fortan war Röbling fasziniert vom Gedanken an die Neue Welt, zumal er wusste, dass die preußische Regierung – mit ihren Repressionen und ihrer Zensur, der ausufernden Bürokratie, den verschlungenen Dienstwegen und undurchsichtigen Zuständigkeiten – technischen Neuerungen gegenüber alles andere als aufgeschlossen war. 1831 verließ der 25-jährige zusammen mit seinem Bruder und einigen Gleichgesinnten, darunter seine spätere Frau Johanna Herting, die thüringische Heimatstadt Mühlhausen. Von Bremen aus segelten sie mit weiteren Abenteuerlustigen und Heimatmüden an Bord des Dreimasters »August Eduard« nach Philadelphia.

In der Neuen Welt gründeten die Auswanderer in Pennsylvania die Kolonie »Saxonburg«. 1836 heiratete Röbling. Lange, entbehrungsreiche Jahre vergingen, bis er endlich beruflich Fuß fassen und sich mit ersten Aufträgen einen Namen machen konnte. Er hatte sich, ganz im Hegel'schen Sinn, »den Schauplatz eröffnet«, um seine Träume – kühne, neuartige Brückenkonstruktionen – realisieren zu können.

Doch im Sommer 1869, wenige Wochen nach Beginn der Bauarbeiten in Brooklyn und damit noch vor der Krönung seiner Laufbahn, fand die

Am Abend der Eröffnung erstrahlte die Brooklyn Bridge im Licht eines Feuerwerks.

Zu Ehren von Architekt Johann August Röbling brachte die Deutsche Post im Jahr 2006 eine Briefmarke mit der Brooklyn Bridge heraus.

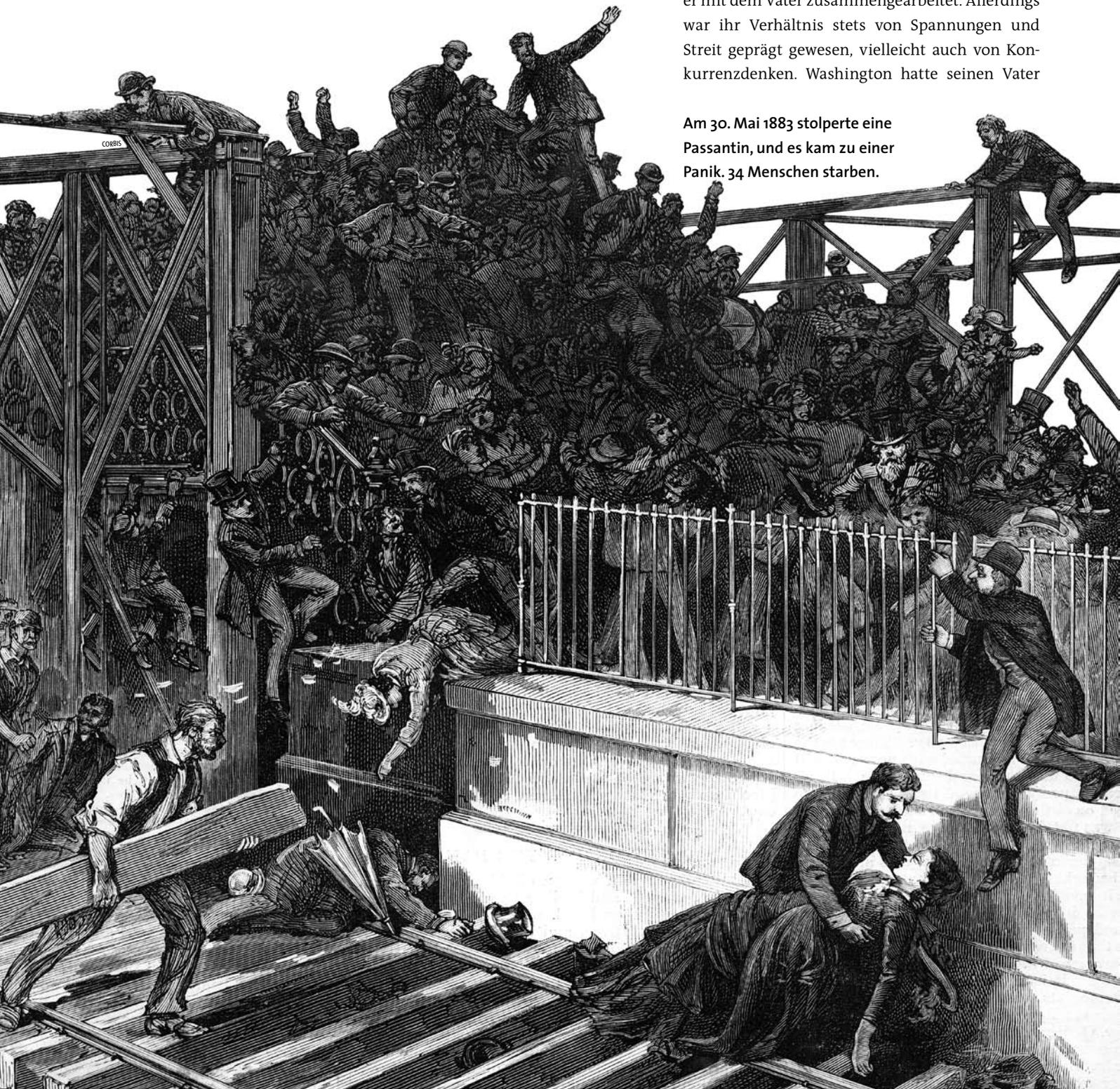


# WENIGE TAGE NACH IHRER ERÖFFNUNG EREIGNETE SICH AUF DER BROOKLYN BRIDGE DIE ERSTE – UND BIS HEUTE EINZIGE – KATASTROPHE

traumhafte Karriere ein jähes Ende. Es war der 28. Juni, als Röbling an der Landungsbrücke der Fultonfähre stand und eine Fähre ihm den rechten Fuß zerquetschte. Und nun beging der so geniale Konstrukteur einen fatalen Fehler. Weil er Ärzte verachtete und immer allein auf die Kräfte der Naturheilung setzte, begnügte Röbling sich damit, die Wunde auszuwaschen. Am 22. Juli 1869 starb er am Wundstarrkrampf – einen Monat nach seinem 63. Geburtstag.

Sein Sohn Washington, ältestes von sieben Kindern, ebenfalls Konstrukteur und mittlerweile 32 Jahre alt, übernahm die Leitung des Projekts. An Erfahrungen fehlte es ihm nicht, seit 1858 hatte er mit dem Vater zusammengearbeitet. Allerdings war ihr Verhältnis stets von Spannungen und Streit geprägt gewesen, vielleicht auch von Konkurrenzdenken. Washington hatte seinen Vater

Am 30. Mai 1883 stolperte eine Passantin, und es kam zu einer Panik. 34 Menschen starben.



bewundert – und zugleich gehasst. Der Mut zum Aufbegehren, wie er ihn dem Vater gegenüber am meisten gebraucht hätte, habe ihm gefehlt: »Jede Aufmüpfigkeit trieb mir mein Vater mit Schlägen aus.« Widersprüche zogen furchtbare Wutausbrüche nach sich. Das väterliche Arbeitszimmer nannte der Sohn »execution chamber« – Hinrichtungszimmer. Aber das Erbe anzutreten, war ihm dennoch Ehre und Verpflichtung gleichermaßen. 14 Jahre seines Lebens sollte es ihn beschäftigen. Und auch ihm wurde die Brooklyn Bridge zum Schicksal.

Für die Konstruktion der Brücke, die während der Bauzeit »Great East River Bridge« genannt wurde, kamen revolutionäre technische Neuerungen zum Einsatz. Um das Fundament der Pfeiler 14 Meter unter Wasser zu setzen, verwendeten die Konstrukteure erstmals so genannte Caissons. Diese hölzernen Senkkästen wurden auf den Flussboden herabgelassen. Unten angekommen, wurde mittels Druckluft das Wasser aus den 51 Meter langen, 31 Meter breiten, 13 Meter hohen und fast 3000 Tonnen schweren »Taucherglocken« herausgepresst. Nun konnten die Arbeiter auf den Grund des Flusses steigen. Weil dort ständig hoher Überdruck herrschte, drohte beim Verlassen des Senkkastens die »Caissonkrankheit«, die der Taucherkrankheit ähnlich ist. Deshalb mussten die Männer täglich langwierige Druckausgleichsverfahren über sich ergehen lassen. Hatten sie nach wochenlangen Grabungsarbeiten den tragfähigen Untergrund erreicht, wurde der Senkkasten mit Beton ausgegossen – und damit zum Fundament für die Türme.

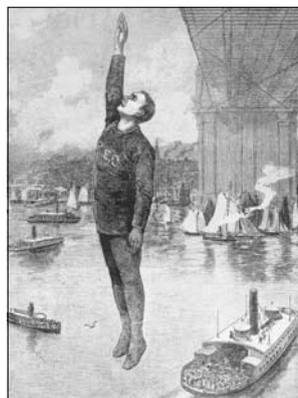
#### AN DEN ROLLSTUHL GEFESSELT

Im Dezember 1870 brach in einem der beiden Caissons ein Feuer aus. Washington, der sich darin aufhielt, wurde bewusstlos, konnte aber gerettet werden. Am nächsten Morgen erschien er wieder auf der Baustelle. Um die Flammen in den Griff zu bekommen, hatte er befohlen, die gesamte Baustelle zu fluten. Dadurch verzögerten sich die Arbeiten um drei Monate. Erst im Juli 1872 waren die beiden Brückenfundamente, noch unsichtbar für die New Yorker, fertig gestellt. 13 Meter unter der Wasseroberfläche lag der Sockel des Brooklyn Towers; 24 Meter tief der des Manhattan Towers.

In jenem Juli erlitt Röbling jr. zum zweiten Mal einen Unfall – diesmal jedoch mit schweren Folgen: Nachdem er sich mehrere Stunden im Senkkasten aufgehalten hatte, fiel er plötzlich in eine tiefe Ohnmacht. Er war – wie viele der rund sechstausend Arbeiter, von denen fast zwei Dutzend beim Bau ums Leben kamen – ein Opfer der Caissonkrankheit geworden. Von diesem Schlag sollte

## LEBENSMÜDE ODER REKORDSÜCHTIG BRÜCKENSPRINGER

ALLE PAAR TAGE betritt im Schnitt ein Mensch die Brooklyn Bridge mit der Absicht, sich in die Tiefe zu stürzen. Manche tun es tatsächlich – und zwar entweder um zu sterben oder um berühmt zu werden. Der erste von ihnen war am 19. Mai 1885 Robert E. Odlum (Bild). Er suchte das große Spektakel. Unzählige Schaulustige fanden sich ein. Viele beobachteten von Booten aus, wie sich der



Schwimmlehrer, gekleidet in ein flottes, mit seinen Initialen besticktes Kostüm, in die Tiefe fallen ließ. Den Aufprall auf

das vierzig Meter tiefer fließende Wasser überlebte er jedoch nicht. Gut ein Jahr später behauptete ein gewisser Steve

Brodie, dass er den Sprung in die Tiefe überlebt habe. Tatsächlich wurde er aus dem Wasser gefischt und bald berühmt. Später kamen aber Zweifel auf. Heute glaubt kaum jemand, dass er wirklich gesprungen war. Immerhin: Mancher hatte seither unglaubliches Glück und den Sprung überlebt – »den Brodie gemacht«, wie die New Yorker sagen.

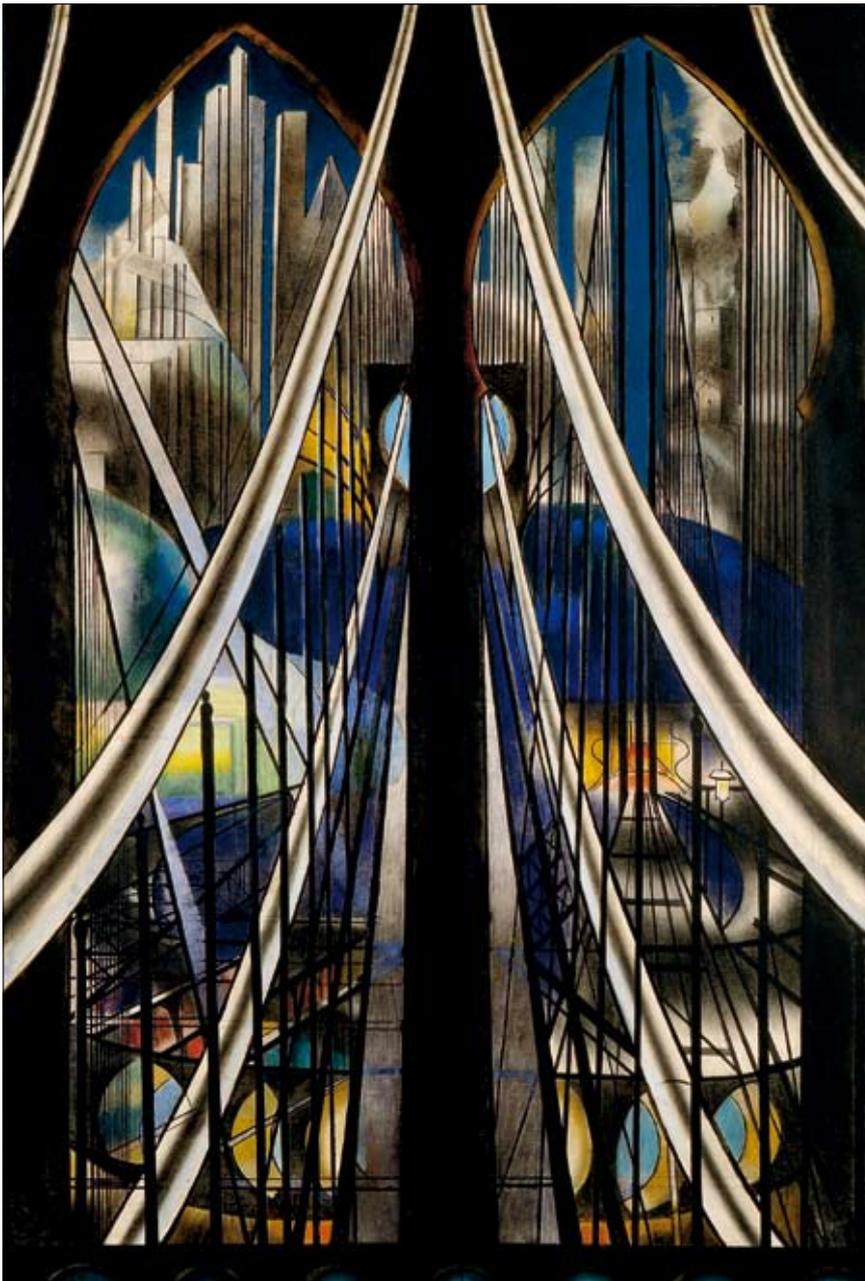
sich der mittlerweile 35-Jährige nicht mehr erholen. Bis zu seinem Tod – er starb 1926 – blieb er von der Hüfte abwärts gelähmt; allmählich wurde er auch taub. Die Bauarbeiten konnte er nur noch durch ein Fernglas von seinem Haus in den Columbia Heights Nummer 110 in Brooklyn verfolgen. Seine Frau Emily gab seine Anweisungen an die Männer auf dem Bau weiter.

Der Fortgang der Arbeiten an New Yorks größter Baustelle blieb Tagesgespräch. Der Faszination dieses »achten Weltwunders«, wie die Brücke bald genannt wurde, konnte sich keiner entziehen. »Ich wurde zusammen mit der Brücke groß«, sagte der Politiker Alfred (Al) Emmanuel Smith, der in den Armenvierteln der Lower East Side aufwuchs, als Arbeiter auf dem Fischmarkt begann, von 1919 bis 1923 mehrfach Gouverneur von New York war und 1928 als demokratischer Präsidentschaftskandidat dem Republikaner Herbert Hoover unterlag. »Ich habe bis heute nicht vergessen, mit wie viel Neid und Bewunderung ich den Männern zuschaute, die unermüdlich Hängeseile spannten und die Bodenteile einhängten.« Eines Sonntags habe er sich mit seinem Vater auf die Baustelle geschlichen. Mithin seien sie, erzählte er später gern, abgesehen von den Arbeitern die ersten New Yorker Bürger gewesen, die die Brooklyn Bridge betreten hätten.

1875 und 1876 wurden die beiden 70 000 beziehungsweise 93 000 Tonnen schweren Türme fertig gestellt. »Allein die mächtigen Brückenpfeiler stellten eine beeindruckende Leistung dar, doch

Washington Röbling erholte sich nie von den Folgen seines Unfalls. An den Rollstuhl gefesselt wurde er ein geradezu fanatischer Mineraliensammler. Besuchern, die ihn auf die Probe stellen wollten und ihm irgendeines seiner über 16 000 Stücke zeigten, gab er aus dem Stegreif eine präzise Beschreibung. Nachdem Röbling am 21. Juli 1926 im Alter von 89 Jahren gestorben war, kam die Sammlung ins New Yorker Museum of Natural History.





SCALA FLORENZ / ART RESOURCE, NEW YORK / THE NEWARK MUSEUM

Der Maler Joseph Stella (1877–1946) hat sich das New Yorker Wahrzeichen mehrfach zum Motiv gewählt. »The Brooklyn Bridge: Variation on an Old Theme« entstand 1939.

was dann kam, stellte alles in den Schatten«, schrieb Ric Burns in seiner »Illustrierten Geschichte von New York«. »Nun wurden 14 000 Meilen Drahtseil kreuz und quer über dem Fluss gespannt und, gebündelt in vier gigantischen Kabeln, über die Pfeiler gezogen. Dazwischen hängte man eine Straße auf, die breiter als der Broadway und über eine Meile lang war. Das Spinnwebgewebe aus Stahl trug die Fahrbahn von einem Ufer zum anderen, und von unten hatte man den Eindruck, als schwebte sie in der Luft.«

Siebzig elektrische Lichtbögen, auch dies eine Weltneuheit, erleuchteten die Brücke. Fünf Tage vor der offiziellen Eröffnung wurden sie zum ersten Mal ausprobiert und boten den Pendlern auf den Fähren ein grandioses Schauspiel: Wie ein Gebilde aus einer anderen Welt legte sich die mächtige Brücke über den Fluss, in dem sich die Lichter

spiegelten. Doch vor der Eröffnung galt es, die skeptischen New Yorker davon zu überzeugen, dass die Brücke tatsächlich stabil genug war, um Menschen und Fuhrwerke zu tragen. Deshalb baten die Verantwortlichen den Zirkusbesitzer Phileas Taylor Barnum, 21 seiner Elefanten über die Brücke zu führen, um deren Belastbarkeit zu demonstrieren. Nachdem die Dickhäuter sicher ans andere Ufer gelangt waren, stand der Einweihung nichts mehr im Weg.

Am Donnerstag, den 24. Mai 1883, einem Feiertag, zog eine Festprozession vom Broadway aus über die Brücke. An ihrer Spitze gingen Chester A. Arthur, 21. Präsident der Vereinigten Staaten, sowie sein späterer Amtsnachfolger Grover Cleveland, damals noch Gouverneur des Bundesstaats New York. Auf der anderen Seite erwarteten sie Seth Low, Bürgermeister von Brooklyn, und, in Vertretung ihres kranken Mannes, Emily Röbling. Allein am ersten Tag überquerten 150 000 Menschen, von denen jeder einen Penny Maut zahlen musste, und knapp 2000 Fahrzeuge die Brooklyn Bridge. »Die majestätische Konstruktion übertrifft unsere größten Hoffnungen«, sagte Low in seiner Ansprache. »Niemand wird ihren Anblick je vergessen können.« Abram Stevens Hewitt, späterer Bürgermeister und Wegbereiter des New Yorker U-Bahn-Netzes, verkündete mit lokalpatriotischer Begeisterung: »Selbst mit kühnster Fantasie ist unvorstellbar, dass dem wirtschaftlichen

## »DIE SÄULEN DER AMERIKANER SETZEN ANTIKES FORT«

Alfred Kerr (1867–1948)

Wachstum und dem Fortschritt dieser Stadt Grenzen gesetzt sein könnten. New Yorks strahlende Zukunft als führende Metropole der Welt ist naturgegeben.« Und der amerikanische Schriftsteller Thomas C. Wolfe rief beim Anblick der Brooklyn Bridge entzückt aus: »Großer Gott, das ist die einzige Brücke, die Macht, Leben und Freude symbolisiert.«

Doch nur eine Woche später erhielt diese Freude bereits einen empfindlichen Dämpfer. Am 30. Mai, dem Memorial Day, ereignete sich auf der Brooklyn Bridge die erste – und bis heute einzige – Katastrophe. Rund 20 000 Menschen befanden sich auf der Promenade, als eine Frau auf einer der schmalen Zugangstrepfen stolperte und andere mit sich riss. In Windeseile verbreitete sich das Gerücht, die Brücke stürze ein. Panik griff um sich; viele Passanten versuchten, so schnell wie

möglich aus der angeblichen Gefahrenzone zu kommen. Im anschließenden Gedränge wurden zwölf Menschen zu Tode getrampelt und weitere 22 so schwer verletzt, dass sie wenig später starben (Bild S. 16). Auch bei diesem Unglück war Al Smith Zeuge. Mit Schulfreunden spielte der damals Zehnjährige und spätere Rivale von Präsident Hoover unter einem Stützpfeiler, als plötzlich Mäntel, Regenschirme und Taschen auf sie herunterregneten. »Tagelang konnte ich danach nicht schlafen.«

### DER RHYTHMUS DER WELTSTADT

Doch schon bald kehrte für die New Yorker die Normalität zurück, und Thomas Kinsella vom »Brooklyn Daily Eagle« prophezeite: »Die Brücke wird für die vielen tausend Bürger, die sie jeden Morgen nutzen, schon bald alltäglich sein wie der Sonnenaufgang. Sie werden all die Verkehrsprobleme vergessen, und den unbeugsamen Mut, den unerschütterlichen Glauben und die Genialität des Erbauers nie hoch genug schätzen können.«

Wenige Bauwerke inspirierten Schriftsteller, Poeten, Maler, Dramatiker und Musiker so wie die Brooklyn Bridge. Stefan Zweig etwa notierte: »Dieser gigantische Bogen, der – ein zierliches Netzwerk von der Ferne – in jenen gewaltigen Maßen, die einen am ersten Tag erschrecken und die man nach einer Woche schon als selbstverständlich fühlt, zwei Millionenstädte verbindet, scheint wie ein Symbol der Festigkeit. Man steht auf der Höhe des Brückenbogens wie auf dem Gipfel eines Bergs und misst mit Bewunderung eine weite Landschaft. Diese Brücke ist Eisenbahn, Straße, Fahrweg zugleich, fünfzig Wagen trägt sie in einer Minute, sie klingt von Lärm; mitten auf steiler Höhe, gewölbt über einem Fluss, steht man auf einem Kreuzweg von zehn Straßen. Man fasst das Geländer. Es schwingt einem unter der Hand. Von früh bis nachts, von nachts bis früh schwingt diese ungeheure Brücke, deren stählerne Kraft und Wucht gar nicht zu beschreiben ist. Seit Jahren vibriert sie so von der elektrischen Spannung dieser Stadt. Dieser Strang, der die zwei Millionenbündel New York und Brooklyn als Nerv verbindet, zittert beständig in jedem Molekül, und jeder, der hier oben steht, schwingt mit von der Erregung der fremden Masse. Hier habe ich zum ersten Mal den Rhythmus von New York gespürt.«

Der Dichter Hart Crane veröffentlichte 1930 sein Gedicht »To Brooklyn Bridge« im Stil der britischen Oden des 18. und 19. Jahrhunderts: »O Schlaflose, wie der Fluss unter dir, / Wasser und träumende Wiesen überspannend, / Steig auch zu uns, den Niedersten, herab / Und im Bogengang sei du ein Hochgesang auf Gott.« Und der deut-

sche Schriftsteller Alfred Kerr notierte schlicht: »Die Säulen der Amerikaner setzen Antikes fort.«

Auch Regisseure mögen auf die Brücke nicht verzichten. In rund zwanzig Streifen – von »Saturday Night Fever« (1977) über »Sophies Entscheidung« (1982), »Es war einmal in Amerika« (1984) bis »Supermans Rückkehr« (2006) – liefert der Stahlgigant eine beeindruckende Kulisse. In Arthur Millers 1955 uraufgeführtem Theaterstück »Blick von der Brücke« ist sie das Bindeglied zwischen dem italienischen Viertel in Brooklyn und dem angestrebten »American way of life« auf der anderen Seite in Manhattan.

Und immer wieder inspirierte sie Fotografen, darunter Andreas Feininger, Henri Silberman und Keith Levitt, sowie Malerinnen und Maler wie Georgia O'Keefe, Andy Warhol und vor allem Joseph Stella (1877–1946). Der im süditalienischen Muro Lucano in der Nähe von Neapel geborene Künstler reiste erstmals 1896 nach Amerika und war sofort besessen von der Idee, das Maschinenzeitalter, den Rhythmus der Großstädte, die Dynamik des 20. Jahrhunderts, die kühnen Gebäude und Konstruktionen in Gemälden festzuhalten. »Ich habe die Zukunft gesehen, und sie ist gut«, begeisterte er sich nach seiner Ankunft in den USA. 1919 malte er die Brooklyn Bridge zum ersten Mal; sie wurde das Hauptmotiv seiner künstlerischen Arbeit. Immer wieder hielt er die kühn geschwungenen Bögen und die Monumentalität des Bauwerks fest – kubistisch, abstrakt oder im Stil der Futuristen. Während einer Promenade auf der Brücke fühlte er sich »tief bewegt – wie auf der Schwelle zu einer neuen Religion«.

In der Tat erinnert die Darstellung der Türme in Stellas Gemälden an die hoch aufragenden Bogenfenster gotischer Kathedralen. Was vom Erbauer durchaus beabsichtigt war, wie die Literaturwissenschaftlerin Iris Röbling, eine entfernte Verwandte des Architekten, schreibt: Die Bögen der Brooklyn Bridge »sind, was aber nur die wenigsten wissen, den Bögen der Divi-Blasii-Kirche in Mühlhausen nachgebildet, in der Johann August Röbling getauft wurde. Sie sind es, die der Brücke ihren Charakter geben – und ihre Erhabenheit«. So gesehen ist die Brooklyn Bridge in der Tat viel mehr als nur die Verbindungsader zwischen zwei Stadtteilen einer gigantischen Metropole. Sie ist auch ein Band zwischen der Alten und der Neuen Welt – und mit ihren von der klerikalen Architektur entliehenen Elementen nicht zuletzt eine symbolhafte Verbindung zwischen Himmel und Erde. ~

**Rainer Nolden**, ehemals Kulturredakteur bei der »Welt«, arbeitet als Sachbuchautor und Übersetzer.

## »TO BE OPENED AFTER ATTACK BY THE ENEMY«

Im Frühjahr 2006 stießen Arbeiter bei einer Routineuntersuchung des Manhattan Tower zufällig auf ein vergessenes Lager mit Notvorräten aus dem Kalten Krieg – darunter Decken, Wasserrationen, Medikamente und über 350 000 Kekse. Auf den Kisten fanden sich Jahreszahlen, von denen zwei einige Bedeutung hatten: 1957 starteten die Sowjets ihren Sputnik ins All, 1962 standen sich beide Supermächte in Kuba gegenüber.

### WEBTIPP

Im Sommer 2008 will der dänisch-isländische Künstler **Olafur Eliasson** die Brooklyn Bridge zum Teil seiner großen Installation »The New York Waterfalls« machen. Für 15 Millionen Dollar wird er in der Innenstadt vier riesige künstliche Wasserfälle installieren. Einer davon wird sich von einem Pfeiler der Brooklyn Bridge in den East River ergießen.

[www.nycwaterfalls.org](http://www.nycwaterfalls.org)