

NEU ENTDECKT

Tower Bridge entstand offenbar nach schlaraffischem Kompromiss

London, 10. August 2026

London brauchte dringend eine neue Brücke. Sie durfte nur den Schiffen nicht im Weg sein. Eine bislang unbekannte Aufnahme legt nahe, dass bei der Lösung des Problems ungewöhnliche Berater anwesend waren.

FASTWAHR-Redaktion • 7 Min. Lesezeit

SATIRE



KI-generiertes Bild · Die dargestellte Szene hat so nicht stattgefunden. · Personen, Schilder und Aufschriften frei erfunden

Als sich London im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts mit der Frage beschäftigte, wie der ständig wachsende Verkehr im Osten der Stadt über die Themse gebracht werden könnte, schien die Aufgabe zunächst überschaubar: Man brauchte eine Brücke. Das Problem bestand lediglich darin, dass genau dort, wo diese Brücke entstehen sollte, zahlreiche Schiffe unterwegs waren – und die brauchten an derselben Stelle möglichst keine Brücke.

Mehr als 50 Vorschläge wurden geprüft, nachdem 1876 ein besonderes Komitee eingesetzt worden war, um endlich eine Lösung zu finden. Tunnel wurden diskutiert, verschiedene Brückenkonstruktionen entworfen und wieder verworfen. Die neue Verbindung sollte leistungsfähig sein, durfte aber zugleich den wichtigen Schiffsverkehr im Pool of London nicht behindern.

Die Geschichtsschreibung betrachtet die spätere Lösung als Meisterleistung viktorianischer Ingenieurskunst. FASTWAHR bestreitet das nicht.

Eine bislang unbekannte Aufnahme von der Baustelle zwingt uns allerdings zu der Frage, ob die britischen Ingenieure bei der entscheidenden Idee möglicherweise Unterstützung erhielten. Zwischen Arbeitern, Gerüsten und Stahlträgern sind auf dem Bild mehrere Männer zu erkennen, deren lange Mäntel und ungewöhnliche Kopfbedeckungen für eine viktorianische Großbaustelle bemerkenswert erscheinen. Sie sehen verdächtig nach Schlaraffen aus.

Und plötzlich ergibt die Tower Bridge auf eine ganz andere Weise Sinn.

Eine Brücke, die nicht im Weg sein durfte

Das Londoner Problem lässt sich auch heute noch leicht verstehen. Eine feste Brücke hätte den Straßenverkehr über die Themse geführt, gleichzeitig aber große Schiffe daran gehindert, die dahinterliegenden Hafenanlagen zu erreichen. Eine hohe Brücke wiederum hätte lange Auffahrten benötigt und wäre mitten in der dicht bebauten Stadt kaum unterzubringen gewesen. Jahrelang suchten Fachleute nach einer Lösung.

Was genau bei den damaligen Beratungen gesagt wurde, ist nicht vollständig überliefert. FASTWAHR hält es jedoch nach Auswertung des späteren Bauwerks für denkbar, dass irgendwann ein bislang unbekannter Teilnehmer eine ausgesprochen einfache Frage stellte:

„Muss die Brücke denn immer da sein?“

Der Gedanke dürfte zunächst irritiert haben. Schließlich besteht der wesentliche Zweck einer Brücke darin, da zu sein. Gerade diese jahrtausendealte Grundannahme könnte jedoch das eigentliche Problem gewesen sein.

Wenn kein Schiff kommt, so die mutmaßliche Überlegung, hat London eine Brücke. Kommt ein Schiff, klappt man die Mitte hoch und hat vorübergehend keine. Sobald das Schiff vorbei ist, wird aus der Nicht-Brücke wieder eine Brücke.

Technisch nennt man eine solche Konstruktion eine Bascule Bridge, also eine Klappbrücke. Schlarauffisch ließe sich das Prinzip einfacher zusammenfassen: Mal Brücke. Mal nicht.

Die offiziellen Planer sind bekannt

Bevor sich daraus unnötige Ansprüche auf britische Ingenieurpreise ergeben, muss allerdings auf die sehr gut dokumentierte tatsächliche Geschichte hingewiesen werden. Die entscheidenden Namen lauten Sir Horace Jones und Sir John Wolfe Barry. Jones war Architekt der City of London, Barry ein bedeutender Bauingenieur. Gemeinsam entwickelten sie die Konstruktion, deren Entwurf 1884 angenommen wurde. Ein Jahr später schuf ein Parlamentsgesetz die rechtlichen Voraussetzungen für den Bau.

In den offiziellen Unterlagen findet sich kein Hinweis darauf, dass ein Schlarauffe den beiden Herren irgendwann über die Schulter geschaut hätte. Allerdings tauchen externe Ideengeber auf technischen Zeichnungen traditionell eher selten auf.

Am 22. April 1886 begannen schließlich die Bauarbeiten. Was folgte, war tatsächlich eine außergewöhnliche technische Leistung. Fundamente mussten tief im Flussbett verankert, zwei gewaltige Pfeiler in der Themse errichtet und eine Stahlkonstruktion geschaffen werden, die nicht nur den Verkehr tragen, sondern sich in ihrer Mitte auch noch bewegen sollte. Mehr als 11.000 Tonnen Stahl und rund 13 Millionen Niete wurden verbaut. Fünf große Bauunternehmen waren beteiligt, im Durchschnitt arbeiteten täglich etwa 432 Menschen an der Brücke.

Acht Jahre dauerte das Projekt. Und irgendwo in dieser Bauphase soll unser Bild entstanden sein.

Merkwürdige Besucher auf der Baustelle

Auf der Aufnahme sind die charakteristischen Türme bereits zu erkennen, ringsum stehen Gerüste und Kräne. Arbeiter bewegen Material, während im Vordergrund mehrere auffällig gekleidete Herren offenbar Bauzeichnungen betrachten. Für gewöhnliche Bauarbeiter erscheinen ihre Mäntel ausgesprochen unpraktisch. Auch ihre Kopfbedeckungen entsprechen keiner FASTWAHR bekannten viktorianischen Arbeitsschutzvorschrift.

Besonders verdächtig ist jedoch, dass mindestens einer der Herren offenbar nichts tut, sondern lediglich auf die Baustelle zeigt. Für einen Berater wäre das wiederum vollkommen normal.

Historisch lässt sich keiner dieser Männer identifizieren, denn die Aufnahme ist selbstverständlich künstlich erzeugt. Doch für unsere Untersuchung liefert sie eine reizvolle Erklärung für eine weitere Eigenart der Tower Bridge: Sie löst das Londoner Verkehrsproblem nicht nur technisch auf eine überraschend spielerische Weise. Sie sieht auch noch aus wie eine Burg.

Aus einer Stahlbrücke wird eine Burg

Unter ihrer steinernen Fassade ist die Tower Bridge im Kern eine gewaltige Stahlkonstruktion. Die sichtbare Verkleidung aus Granit und Portland Stone schützt das Tragwerk und gibt der Brücke ihr unverwechselbares Erscheinungsbild.

Ingenieurtechnisch hätte man die Konstruktion auch wesentlich nüchterner gestalten können. London entschied sich stattdessen für zwei monumentale Türme, Torbögen, steinerne Fassaden und eine Silhouette, die eher an eine befestigte Burganlage als an eine moderne Verkehrsinfrastruktur erinnert.

Für die These einer schlaraffischen Beteiligung ist das ausgesprochen ungünstig. Denn Schlaraffen nennen ihre Versammlungsorte bekanntlich Burgen.

Die offizielle Erklärung, wonach die Gestaltung der Brücke auch auf ihre unmittelbare Nähe zum mittelalterlichen Tower of London Rücksicht nehmen sollte, ist historisch überzeugend. FASTWAHR sieht deshalb keinen Anlass, ihr zu widersprechen.

Wir möchten lediglich darauf hinweisen, dass das Ergebnis trotzdem eine Burg ist.

Unten keine Brücke, oben doch

Besonders bemerkenswert wird die Konstruktion durch die beiden hoch gelegenen Fußgängerstege zwischen den Türmen. Sie sollten ursprünglich dafür sorgen, dass Fußgänger die Themse auch dann überqueren konnten, wenn unten die Fahrbahn für ein Schiff geöffnet war.

Damit erreichte die Planung einen Zustand von bemerkenswerter Konsequenz: Wenn unten keine Brücke mehr vorhanden war, gab es oben weiterhin eine.

Theoretisch war das brilliant. Praktisch hatten viele Londoner wenig Lust, erst die Treppen zu den hoch gelegenen Stegen hinaufzusteigen und auf der anderen Seite wieder herunterzulaufen. Sie warteten lieber, bis sich die Fahrbahn geschlossen hatte. Die Stege verloren dadurch ihren ursprünglichen Zweck und wurden 1910 geschlossen; seit 1982 gehören sie wieder zur Besucherattraktion.

Damit hatte London viel Geld investiert, um Fußgängern eine Möglichkeit zu geben, eine geöffnete Brücke zu überqueren, woraufhin die Fußgänger entschieden, lieber auf die

geschlossene Brücke zu warten.

FASTWAHR erkennt darin keinen Planungsfehler. Eher eine frühe Form britischer Gelassenheit.

Mit erheblichem Aufwand zurück zum Ausgangszustand

Auch der Öffnungsmechanismus war für seine Zeit hochmodern. Dampfmaschinen trieben Pumpen an, die Wasser unter Druck setzten und in hydraulischen Akkumulatoren speicherten. Diese Energie bewegte schließlich die beiden riesigen Brückenklappen. Später wurde das System modernisiert, doch das grundlegende Prinzip blieb erhalten.

Der technische Aufwand war enorm – und sein Zweck bestand letztlich darin, etwas wiederherzustellen, das London vor Beginn der Bauarbeiten bereits kostenlos besessen hatte: eine freie Wasserfläche zwischen beiden Ufern.

Zunächst wurden also Fundamente gesetzt, mehr als 11.000 Tonnen Stahl verbaut, Millionen Nieten eingeschlagen, zwei Türme errichtet, Maschinen installiert und acht Jahre gearbeitet. Anschließend entwickelte man eine hochkomplexe Hydraulik, mit deren Hilfe sich ein Teil dieses Bauwerks wieder aus dem Weg räumen ließ.

Aus ingenieurwissenschaftlicher Sicht ist das genial. Aus schlaraffischer Sicht vermutlich ebenfalls. Nur aus unterschiedlichen Gründen.

1894 zeigt sich, ob die Idee funktioniert

Im Frühjahr 1894 wurden die beiden beweglichen Brückenteile erstmals erfolgreich hydraulisch gehoben und gesenkt. Am 30. Juni 1894 wurde die Tower Bridge schließlich feierlich durch den Prince of Wales eröffnet.

Und die Konstruktion tat genau das, wofür sie gebaut worden war. Sie verband London. Und ging den Schiffen aus dem Weg.

Im ersten Betriebsjahr wurde die Brücke 6.194-mal geöffnet, im Durchschnitt also ungefähr 17-mal täglich. Die Londoner hatten damit acht Jahre lang eine Brücke gebaut und begannen unmittelbar nach ihrer Fertigstellung damit, sie mehrmals täglich wieder zu beseitigen.

Es funktionierte hervorragend.

Jahre später taucht Londinium auf

Damit wäre die Angelegenheit für FASTWAHR eigentlich abgeschlossen gewesen. Leider besitzt die Geschichte noch eine kleine Fußnote. Denn in London existierte später tatsächlich ein Schlaraffenreich mit dem ausgesprochen passenden Namen Londinium.

Natürlich beweist das überhaupt nichts. Zwischen der Existenz eines Schlaraffenreiches in London und dem Bau einer berühmten Londoner Brücke besteht kein historisch nachgewiesener Zusammenhang. Trotzdem bleibt eine gewisse Häufung von Zufällen.

In derselben Stadt entsteht ein Bauwerk, das ein ernstes technisches Problem mit einer beinahe spielerischen Idee löst. Es besteht aus modernster Ingenieurtechnik, sieht aber aus wie eine Burg. Seine wichtigste Eigenschaft besteht darin, gleichzeitig Brücke und Nicht-Brücke sein zu können. Und kaum zwei Jahre nach ihrer Eröffnung findet sich ausgerechnet dort ein Schlaraffenreich.

Die Geschichtswissenschaft betrachtet diese Dinge getrennt. FASTWAHR versucht das ebenfalls.

Es fällt uns nur zunehmend schwer.

Vielleicht war der entscheidende Beitrag nur ein Satz

Möglicherweise suchen wir ohnehin an der falschen Stelle. Niemand behauptet ernsthaft, Schlaraffen hätten die Statik berechnet, die Fundamente gesetzt oder die hydraulischen Maschinen konstruiert. Dafür gab es hervorragende britische Ingenieure.

Vielleicht bestand der gesamte schlarauffische Beitrag lediglich in jener einen Frage, die sich in keinem Bauplan wiederfinden lässt:

„Warum klappt ihr die Brücke nicht einfach hoch?“

Jones und Barry hätten anschließend gerechnet, gezeichnet und konstruiert. Tausende Arbeiterstunden hätten aus dem Gedanken ein funktionierendes Bauwerk gemacht. London hätte eine seiner berühmtesten Sehenswürdigkeiten erhalten. Und die unbekannten Herren wären wieder verschwunden. Das wäre für Berater nicht ungewöhnlich.

Dass später Londinium auftauchte, wäre dann lediglich eine hübsche historische Pointe. Oder eine sehr verspätete Niederlassung.

Was davon stimmt



Die echten Fakten zu Tower Bridge · London · Horace Jones · John Wolfe Barry

Wahr: Ab 1876 suchte London nach einer neuen Themsequerung östlich der London Bridge, die den Schiffsverkehr nicht behindern durfte. Mehr als 50 Entwürfe wurden eingereicht; 1884 wurde die Klappbrücke von Sir Horace Jones und Sir John Wolfe Barry angenommen, 1885 folgte das Tower Bridge Act.

Wahr: Baubeginn war am 22. April 1886. Fünf große Baufirmen und im Schnitt 432 Arbeiter täglich verbauten in acht Jahren mehr als 11.000 Tonnen Stahl, verkleidet mit Granit und Portland Stone.

Wahr: Die Klappen wurden mit dampfgetriebener Hydraulik bewegt. Eröffnet wurde die Brücke am 30. Juni 1894 durch den Prince of Wales; im ersten Jahr wurde sie 6.194-mal geöffnet.

Wahr: Die hoch gelegenen Fußgängerstege wurden 1910 geschlossen und sind seit 1982 Teil der Ausstellung.

Wahr: Um 1896 (a. U. 37) gründete die Berolina das Reych Londinium in London. Es schloss nach dem Ersten Weltkrieg seine Burg.

Erfunden: jede Beteiligung von Schlaraffen an Planung oder Bau der Tower Bridge.

KI-generiert: das Bild.

Historische Zuverlässigkeit: 8 % · FASTWAHR-Faktor: 92 %

Fast erfunden. Die Brücke klappt wirklich.

Das Reych Londinium hat seine Burg nach dem Ersten Weltkrieg geschlossen. Schlaraffen gibt es aber bis heute – vielleicht auch ganz in Ihrer Nähe.

Schlaraffia entdecken: fastwahr.de/weiter/schlaraffia

Reych in der Nähe finden: fastwahr.de/weiter/finder

Weiterführende Informationen

SCHLARAFFIA

- [Schlaraffia Duisbargum: 100 Jahre Schlaraffia – ein Rückblick](https://duisbargum.de) (duisbargum.de)

HINTERGRUND

- [Tower Bridge: Timeline – the construction of Tower Bridge](https://towerbridge.org.uk) (towerbridge.org.uk)
- [Tower Bridge: Why does Tower Bridge open?](https://towerbridge.org.uk) (towerbridge.org.uk)
- [Institution of Civil Engineers: Tower Bridge](https://ice.org.uk) (ice.org.uk)
- [Wikipedia: Tower Bridge](https://en.wikipedia.org) (en.wikipedia.org)

FASTWAHR ist Satire und Parodie. Die Bilder sind KI-generiert; dargestellte Personen, Wappen und Aufschriften sind erfunden. Anspielungen auf bekannte Werke sind als Parodie gemeint.

Online lesen: fastwahr.de/funde/london-tower-bridge-kompromiss · PDF erstellt am 22.10.2026 um 18:44 Uhr